JACQUES LECARME

René Vietto, vingt ans après

L'histoire qui suit date du milieu des années 1950

Un enfant des classes moyennes n'a eu que des exemples de gloire sportive. Pourtant ses parents sont professeurs, mais il les a retrouvés seulement dans l'après-guerre. Et d'ailleurs son père, d'une culture encyclopédique, ne parlera jamais à son fils que de légendes sportives. Il ne sort de son mutisme que pour comparer les mérites de Coppi et de Bartali, mais, remontant vers sa jeunesse sportive, il préfère évoquer Antonin Magne et André Leduc, Binda et Guerra, Romain et Sylvère Maës.

Robert Capa, *L'attente du Tour*, 1936. © Capa / Magnum Photos.

Le seul regret qu'ait jamais exprimé ce père taciturne est de n'avoir pas gagné le Tour de France, en faisant la différence dans les cols alpins et pyrénéens. La seule prouesse dont il s'honore (dans une vie vouée à l'excellence dans les matières intellectuelles), c'est d'avoir monté trois fois le col d'Allos, dans les années 20, et trois fois le col du Tourmalet, en 1939. Ce père ne sait pas conduire, mais il ne se sépare guère d'un vélo de course qu'il chevauche avec une vitesse inhabituelle pour un touriste. Souvent les piétons du sud-ouest lui crient cordialement : "vas-y Dolhats", "vas-y Vietto", ou même avec un curieux décalage, "vas-y Bottecchia". Le soir, à la veillée, on raconte souvent l'histoire d'un certain Christophe qui aurait pu gagner le Tour s'il n'avait brisé sa fourche à Sainte-Marie de Campan ; il alla la réparer tout seul dans une forge, actionnant le soufflet devant les flammes. D'autres noms épiques sont prononcés avec un respect religieux. Ainsi Octave Lapize qui franchit en 1910 en première position le col d'Aubisque et qui cria à l'adresse des officiels ventrus "assassins !". Existe-t-il des héros, des saints et des martyrs en dehors du cycle ? C'est douteux, car l'année 1947, où l'enfant retrouve son père, celui-ci ne lui a parlé que de Robic, Fachleitner, Brambilla, Ronconi, Vietto, Apo Lazaridés (qu'il faut distinguer de Lucien), Louison Bobet, qui promet, et Stan Ockers, un suceur de roue peu recommandable. Bien sûr, il y a aussi Marcel Cerdan, mais c'est un boxeur, Ben Barek, mais c'est un footballeur, Alvarez et Dizabo, mais c'est du rugby, Urruty et Chiquito de Cambo, mais c'est de la pelote basque. Tous les matins, le père lit *L'Équipe*, la mission du fils étant d'aller la chercher. Le seul peuple, la seule démocratie se trouvent dans le sport comme media plus que comme pratique. Quand on demande au père s'il a souffert de la guerre et de l'Occupation, il répond qu'on lui a effectivement volé les boyaux de son vélo Oscar Egg en gare de Bordeaux ; comment alors traverser les années noires, puisqu'on ne peut rouler sur les jantes ?

Il y a des gens, pas si nombreux, qui circulent alors en voiture. Ce sont, explique-t-on, des patrons, des policiers, des gangsters, des représentants de commerce : autant de membres de la bourgeoisie honnie. Un oncle prestigieux pilote des avions : pour un meeting d'acrobatie, il a eu les honneurs du *Miroir des Sports*. Mais, faute d'avion et d'auto, le bambin en est réduit à la marche. Toute la vie scolaire est une longue marche harassante. On rêve sans fin, comme tous les enfants mâles de la période, d'un vélo comme il y en a dans la vitrine du marchand de cycles. L'idéal serait le vélo de course ; acceptable serait le demi-course à garde-boue et éclairage ; plutôt pratique,

le cyclo-touriste à huit vitesses, pneus demi-ballon, double porte-bagage. La suprême humiliation fut infligée au petit landais déporté pour études dans la région parisienne : on lui donna, vers dix ans, un vélo de femme, sans barre horizontale. Il s'acharna sur cette dégradante bécane, se cachant par des sentiers escarpés. La seule consolation était d'avoir lu que Fausto Coppi adolescent, sur un vélo de femme, avait "lâché" des coureurs à l'entraînement. L'ayant appris, un masseur aveugle en fit le *campionissimo* que l'on sait. Comme le gamin réussit à laisser sur place trois cyclotouristes, qui avaient dû avoir vingt ans en 1936, il se prit pour un futur Fausto Coppi français, et planta au-dessus de son lit une photo de *Miroir-sprint*, montrant le longiligne italien voûté gagnant le championnat du monde de poursuite, probablement au vélodrome Vigorelli de Milan.

En 1950, un instituteur du village amena ses concitoyens voir passer le Tour, au sommet du col du Tourmalet. Ce fut la grande tragédie de l'Histoire. Une foule très chauvine insultait tous les coureurs italiens, qui se retirèrent à Luchon, après avoir gagné l'étape. Un orage terrifiant n'empêcha pas les favoris de batailler ferme. Quarante-sept ans après, le film est toujours dans la tête du spectateur : Kléber Piot passa en tête, gigotant dans une "danseuse" épileptique ; puis Jean Robic, démon ultra-léger au rictus féroce, décrocha (trop tard !) un trio de demi-dieux, qui grimpaient assis sur leurs selles, l'oeil serein, le coup de pédale harmonieux : dans l'ordre, Gino Bartali (deux fois vainqueur), Louison Bobet (futur triple vainqueur), Stan Ockers, l'éternel second opportuniste. Après les demi-dieux, vinrent les héros et les martyrs comme ces poids-lourds, grands rouleurs-sprinteurs, mais calamiteux grimpeurs. De toute manière, il apparaissait que dominer le peloton dans l'un de ce cols que l'on appelait les juges de paix, était la seule victoire enviable dans l'existence d'un petit landais. Des seigneurs de la contrée, Dolhats (dit Bébert-les-gros-mollets), Danguillaume (mort plus tard sur la piste de Monthléry), Darrigade (qui allait si vite qu'il percuta mortellement un officiel imprudent) régnaient sur les critériums, comme celui qui faisait vingt fois le tour du lac d'Hossegor. La voie était donc toute tracée pour l'adolescent, jusqu'à ce qu'un malheureux succès au concours général de philosophie le fît bifurquer vers les études littéraires, pour lesquelles il n'avait pas le moindre goût, et le détournât de la bicyclette, cette petite reine.

Pendant des étés entiers, l'adolescent, servi par un poids provisoirement léger, se déchaîna, le plus souvent solitairement, sur toutes les routes les plus escarpées des Pyrénées-Atlantiques. Les douaniers des cols frontaliers (Ibardin, Lizarietta, Ispéguy) finirent par le soupçonner de faire du trafic

de cigarettes, le fouillèrent au corps, mais ne trouvèrent rien d'autre que les boyaux portés autour des épaules, en forme de 8, à la manière des Magne, Speicher, Leduc et Lapébie. Le paysage, basque, béarnais, pyrénéen n'avait qu'un seul intérêt : les côtes, d'autant plus attirantes qu'elles étaient pentues et dessinées en lacets tortueux. La carte Michelin se trompait rarement, qui leur conférait un chevron (bon pour les solex), deux (digne d'intérêt), trois (un bien souverain). Une route superbe, la D22, plus tard sottement baptisée "Route impériale des cimes", menait par un toboggan ininterrompu de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port. L'Empereur avait tracé cette route stratégique pour arrêter la reconquête du sud-ouest par Wellington. Elle fournissait un merveilleux parcours d'entraînement pour un grimpeur. On se retrouvait brusquement, au détour d'une modeste colline, devant un mur vertical, en fait une pente à quinze pour cent ; si on se laissait glisser à l'intérieur du virage, on se retrouvait en équilibre sur les pédales, et on risquait, sous le regard du Dieu des cycles, de mettre pied à terre, déshonneur absolu pour tout coureur cycliste. Mais l'arrivée au sommet du col ou de la côte correspondait à un orgasme global, infiniment supérieur à l'orgasme sexuel, plus communément éprouvé. Un plaisir plus exquis encore était de se retourner vers le bas de la pente et de considérer, lilliputien attardé, le compagnon lâché. On imitait là le coup d'oeil d'aigle en rétrovision, immortalisé par les photos de Coppi et de Vietto. Brusquement l'horizon se dégageait, la chaîne des Pyrénées (monuments du délire, selon Supervielle, aérien décor, selon Toulet) se dévoilait, toute bleue ; les vallées paresseuses, en contre-plongée, s'offraient au conquérant mégalomane des cimes. La montée recelait d'infinies possibilités de perfectionnement : le choix du braquet, l'alternance de la «danseuse» et de la position assise, l'angle d'attaque, le rythme de la respiration, le choix de la posture, parfois même un air de musique ou de poésie intérieure, autant d'occasions de progresser dans le noble art du grimpeur. Les plaisirs de la descente étaient beaucoup plus médiocres : il suffisait d'un silex ou d'un clou pour se rompre le cou. Les longues approches dans les vallées n'étaient supportables qu'au prix de beaucoup de rêveries romanesques. Le terrain de vérité, pour le cyclosportif, c'est le col, comme le toro dans l'arène pour le torero. Une défaillance terrible était toujours possible : les plus grands champions, zigzagants comme des facteurs de village, avaient souvent perdu une demi-heure dans l'Aubisque, le Tourmalet, l'Izoard. L'"ado" basco-landais, ventre à terre et langue pendante, ne doutait pas un instant qu'un avenir royal lui était assuré dans la grande boucle. Ce Louison Bobet, après tout, était moyennement doué, et, malgré son courage héroïque,

sujet à des défaillances sévères ! Son règne ne durerait pas longtemps.

Durant l'année scolaire, cet entraînement était moins intensif. Mais, là aussi le paysage de la région parisienne, alors peu encombré par l'automobile, partout accessible au vélo, s'organisait autour de quelques côtes, intégrées à l'épopée des grandes "classiques" cyclistes. Saint-Rémy-les-Chevreuse, Châteaufort, les Dix-sept tournants, la Madeleine, Buc, Chanteloup-les-Vignes, la Route des gardes : on se contentait de ce qu'on avait. Au niveau de Châteaufort, des armadas cyclo-populaires allaient voir les derniers coups de théâtre de Bordeaux-Paris, les chevauchées du Grand prix des Nations. Là, tout de même un doute saisit notre apprenti : il vit un jeune prodige de dix-sept ans, Jacques Anquetil, avaler la côte de Châteaufort comme si elle était toute plate, suivie d'une voiture à son nom, où trônait, le visage fermé, Francis Pélissier, le sorcier du contre la montre. Or à quoi bon devenir coureur cycliste si on n'est pas le meilleur ? Le sort d'un "gregario" était bien amer, sauf si on s'en sauvait par le journalisme, comme Robert Chapatte, ou par la science encyclopédique, comme Jean Durry.

Ce solitaire, à l'entraînement, réalisait des performances très honorables, mais faute de pouvoir s'insérer dans une structure de compétition (comme il le faisait d'ailleurs pour le football, sans aucun mysticisme) cette activité était essentiellement imaginaire et fantasmatique. D'un point de vue freudien il s'agissait évidemment de dépasser le père, et de réaliser, en son nom, le désir qu'il n'avait jamais entrepris d'accomplir. Le père d'ailleurs s'agaçait prodigieusement de voir pulvérisées ses performances pyrénéennes obtenues dans les années 30. Il boudait, en alléguant l'amélioration du bitume et le perfectionnement des dérailleurs. Mais, convaincu de la profonde incapacité intellectuelle de son fils, il continuait à lui prescrire un avenir méritant dans le sport cycliste. Cet enfant idiot avait fait s'esbaudir ses parents en assurant qu'un coureur, nommé Alfred de Musset, avait écrit une *Confession d'un enfant du cycle*. Donc, dans ses exercices pédalants et spirituels pour devenir le champion attendu par l'équipe régionale du Sud-Ouest-Pyrénées, il vivait une identification aliénante parfaitement imperméable au soupçon. Fou à lier, il courait comme un dératé, marchant à une gloire purement imaginaire. Des quolibets entendus, comme "baisse la tête, t'auras l'air d'un coureur", ne manquaient pas de clairvoyance.

On voudrait préciser ici les héros objets de cette identification inconsciente, et la culture imprégnant ce champion imaginaire dans ses extravagantes dépenses d'énergie. Bien que tout cela se soit passé dans les années 50, les vrais

René Vietto, Tour de France 1939.
© Roger-Viollet.

objets d'identification se situaient dans les années 30. Le complexe d'Oedipe se résout aussi bien à coup de pédales, si on veut bien ne pas donner à ce terme une connotation homosexuelle qu'il n'avait pas en ce temps-là. Les dieux auxquels le culte était rendu étaient des figures paternelles, qui avaient brillé dans ces années 30. Si la vocation du fils avait été différente, il aurait pu s'agir de Jean Gabin, de Jacques Prévert, de Malraux, de Drieu, de Jean Renoir. En réalité, c'était René Vietto, dit "le roi René", bien qu'il n'eût jamais gagné le Tour ni aucune classique, qui vampirisait l'aspirant cycliste. La France des années 30 manquait cruellement de héros épiques : la guerre des deux Edouard au parti radical-socialiste relevait plutôt du vaudeville, celles des frères ennemis, Léon Blum et Maurice Thorez, n'avait pas les accents de l'Iliade. En revanche, y avait-il une plus belle image héroïque et homérique que celle de René Vietto, pleurant à côté de son vélo privé de sa roue avant, assis sur un muret, dans la montée du Portet d'Aspet ? Pour la deuxième fois, il a donné sa roue à son leader Antonin Magne, dit Tonin-le-sage, et il attend interminablement la voiture qui le dépannera. C'est Antonin Magne qui gagnera le Tour en 1934, comme il l'avait fait en 1931 ; mais c'est René Vietto, vainqueur du prix de la montagne, preux chevalier se sacrifiant à son suzerain, qui gagnera tous les coeurs des Français. Ceux-ci, face au plus grand spectacle culturel du XXe siècle, préféreront toujours les archanges des cimes (qui ne triomphent pas à Paris) aux rouleurs-sprinteurs complets (qui gagnent sans panache et sans risque). La popularité présente de Richard Virenque rappelle celle de René Vietto, et leurs carrières seront sans doute analogues. Cinquième en 1934, Vietto sera second en 1939, puis cinquième en 1947 (pas de Tour entre ces deux dates), mais chaque fois sa domination dans les Alpes et dans les Pyrénées a convaincu le public qu'il aurait dû gagner, le plus bel héroïsme étant le montagnard. De tous les sports, le cyclisme est le plus démocratique alors, et le plus populaire. L'automobile, le tennis, le golf, le ski restent des marques de distinction aristocratique. Le vélo assure la liberté de circulation à ceux qui aiment se déplacer selon leur propre énergie musculaire, sans autre bruit qu'un délicieux cliquetis, avec un matériel robuste, codifié et peu coûteux. En 1936, tous ceux qui ne veulent ou ne peuvent se procurer une voiture partent sur les routes de France en tandem ou en vélos porteurs de matériel de camping. Même Sartre et Simone de Beauvoir, réfractaires à tout sport, gagneront à vélo la côte d'azur en 1941. Le spectacle le plus populaire, c'est, au Vel d'Hiv, les six-jours (fort bien évoqués par Hemingway), ou, sur la piste rose du Parc des Princes, les courses de demi-fond derrière grosses motos, au sujet desquelles Julien Gracq a com-

posé l'une de ses plus saisissantes "Lettrines". Le Tour de France était en outre un spectacle totalement gratuit (sauf pour les arrivées en vélodrome), abondamment narré par la radio (Georges Briquet en était l'aède), retransmis dans le moindre des bistrots, car le patron écrivait sur une ardoise les résultats de l'étape, sûr appât pour la limonade ; *L'Auto* de Henri Desgranges (qui deviendra *L'Équipe* de Jacques Goddet) fournissait au public, chaque jour, sa substance homérique, à grands coups de métaphores et d'hyperboles. La France même se reconstruisait dans l'iconographie du *Miroir des Sports* autour de quelques sites sacralisés, comme le sommet jumeau de l'Aubisque et du Soulor, la casse déserte de l'Izoard, la rectiligne nationale des Landes, le vélodrome rose du Parc des Princes (dont les Champs-Elysées constituent aujourd'hui un piteux ersatz). Si la littérature légitimée s'est totalement désintéressée de la bicyclette, c'est bien parce que celle-ci lui semblait vulgaire et disqualifiante ; aux gens de peu, qui en usaient et qui en vivaient, on préférait les automobilistes et les aviateurs. Pas de cyclistes entre le piéton de Paris et l'homme pressé. Quand vingt ans plus tard un Roland Barthes parlera du Tour de France, ce sera avec l'ironie sarcastique de celui qui n'a jamais su se servir d'une bicyclette et qui repousse la seule idée d'un plaisir ascensionnel. Heureusement, Antoine Blondin, embusqué dans les colonnes de *L'Équipe* et ballotté dans les voitures d'escorte, sera le grand rhapsode du cyclisme et lui donnera un nouvel Odyssée.

De cette France de gauche, René Vietto a été la figure la plus émouvante, et, bien qu'il ait raté le Tour de 1936, gagné par un solide flamand, il pourrait faire figure de héros emblématique du Front populaire. Fils d'immigré italien, d'origine et de scolarisation modeste (comme presque tous les pratiquants de ce sport), la presse lui prêtera plus tard des sympathies pour le parti communiste (de fait l'hebdomadaire communiste *Miroir-sprint* fera en 1947 son panégyrique). Certes tous les coureurs du peloton venaient de milieu peu favorisé, et le sport cycliste assurait une promotion sociale tout à fait démocratique, à l'abri du doping, de la corruption, et des sponsors. Plus tard, la seule présence d'un licencié d'anglais (Jean Bobet) ou d'un bachelier (Laurent Fignon) suffira à bouleverser la paix du peloton, cette grande famille. René Vietto, lui, avait été groom dans un hôtel niçois. Son premier vélo avait dû être l'instrument de sa libération. Car, si le rêve de gloire sportive appartient au fantasme, la maîtrise d'un territoire par le moyen du cycle est, elle, indubitable. En ce temps là, les automobiles n'avaient pas encore chassé des routes les bicyclistes, comme elles allaient le faire plus tard sur

autoroutes, voies rapides, tunnels et ponts. De juin 1936, il existe une imagerie exaltante, que les historiens pourraient infirmer ou confirmer : c'est à bicyclette que les "congés payés" prennent, enfin, possession de la France, dans une grande récupération démocratique du territoire. On peut alors la traverser de part en part, en couchant dans les auberges de la jeunesse ou en bivouaquant à la belle étoile. Le vélo n'a-t-il pas été une métonymie de la liberté ? L'été 1944, qui fit revivre l'embellie de l'été 36, surgirent de partout de belles cyclistes euphoriques, qui montraient aux bambins éblouis des jambes somptueuses. On se demanda même par quelle magie tant de machines nickelées sortaient des ténèbres de l'Occupation. Le doux cliquetis de la roue libre incarne les figures connexes de la Liberté et de la Libération. A l'origine — et l'usage en est resté pour les vélos des pistards — la chaîne reliait le pédalier à un pignon fixe, sans possibilité d'un débrayage entre les deux mouvements circulaires des pieds et des pneus. Enchaîné à ses pédales, le cycliste guidait sa monture, sans qu'un système de freinage fût nécessaire. Mais la vie de centaure a ses servitudes. Avec l'invention du dérailleur et de la roue libre, le vélo est devenu, pour plagier Mallarmé, "instrument des fuites, ô maligne Syrinx." Ce clavecin magique a fait chanter les harmonies de la route et du chemin. Cet âge d'or dura vingt ans, car dans les années 50 le moteur à explosion imposa sa dictature. Les cyclistes, comme des indiens, furent relégués dans d'étroites réserves, qu'ils devaient rejoindre avec des autos munies de porte-bicyclette, hybrides hideux.

L'adolescent continua à grandir comme un long échalas. Trop lourd pour devenir un roi de la montagne : Jean Robic, dit Biquet, digne successeur de Vietto, faisait 55 kilos pour 1m57. Pas assez musclé pour devenir un grand rouleur-sprinteur, comme André Darrigade, le véloce dacquois. Il fallut dons se rabattre vers les joies plus paisibles du cyclotourisme, déchiffrer, au moulinet du pédalier, toutes les déclivités du terrain, construire un paysage fait de montées, de descentes, de vrais plats et de faux-plats, de contre-le-vent et de vent-dans-le dos. C'était bien réducteur. Mais le jeune homme tomba un jour sur une remarque mélancolique d'André Gide : celui-ci disait aimer la Nature plus que personne, mais n'avoir jamais su quel geste lui donner. Le cyclosportif, lui, l'avait toujours su, depuis les origines, et André Gide, tout de même, aurait pu s'aviser que c'est par la bicyclette seule que l'on s'approprie les beautés du bocage normand.

Le rédacteur de ce texte s'est astreint à se fier à sa seule mémoire, et n'a donc donné aucune référence. Le lecteur pourra corriger ou confirmer ces énoncés, en consultant les grandes monographies du cyclisme, en particulier celles de Pierre Chany et de Jean Durry, tout à fait irréprochables.

Jacques Lecarme, qui enseigne la littérature française à l'Université Paris-Nord, est l'auteur de divers essais critiques (dernier ouvrage paru : *l'Autobiographie*, en collaboration avec Eliane Lecarme). Il s'est interrogé sur les relations du sport et de la littérature chez Georges Perec, Antoine Blondin, Kléber Haedens, Paul Morand.