JACQUES AUGENDRE

La loi des fédérations

1881. La IIIème République a dix ans. Gambetta accède au pouvoir, sous la présidence de Jules Grevy et Pasteur entre à l'Académie française. Jules Ferry fait adopter par le Sénat la gratuité de l'enseignement primaire. Anatole France publie son premier roman important et Maupassant écrit *La Maison Tellier*, tandis que Paris fête avec un faste exceptionnel le soixante-dix neuvième anniversaire de Victor Hugo parvenu au sommet de la gloire. La même année, Henri Pagis, un adepte du grand Bi, jette les bases de l'Union Vélocipédique de France : un événement dont on ne soupçonne pas les conséquences…

Tour de France, © Eclair Mondial / Sipa Press.

Douze ans auparavant, le 7 novembre 1869, le sport cycliste naissant a pris son véritable envol en organisant la première épreuve reliant deux villes Françaises, Paris-Rouen, remportée par un Anglais de vingt ans, James Moore, qui a parcouru 123 kilomètres en 10 heures 40 minutes. L'activité vélocipède connaît alors un développement significatif étroitement lié à celui de la presse sportive.

Le vélocipède, journal satirique, littéraire et illustré, imprimé à Foix (Ariège) date de 1868. Son lancement a coïncidé avec la première course de vélocipède (gagnée, elle aussi, par James Moore), une course qui s'est déroulée le 31 mai dans le Parc de Saint-Cloud. Il se découvre bientôt un concurrent, *Le vélocipède illustré*, diffusé au mois d'avril 1869. Le rédacteur en chef de cette nouvelle feuille n'est autre que Richard Lesclide, alias " Le Grand Jacques ", ancien secrétaire de Victor Hugo. " Un homme prédestiné à la rédaction des premières pages de la Légende des Cycles ", ainsi que le note Édouard Seidler dans son livre *La presse et le sport*. Justement, Victor Hugo, auquel on peut faire référence sur de très nombreux sujets, manifestait un certain intérêt pour la compétition cycliste. Il assista à sa naissance et aux premiers championnats de France dominés par De Civry. On lui doit cette formule spécifiquement hugolienne : " L'exercice du vélocipède, c'est la décision dans l'esprit, la précision dans l'idée, la concision dans le style ".

Avant de disparaître en 1885, le poète apporta donc sa caution à une activité qui comptait une multitude de détracteurs. Elle fut d'abord jugée stupide et dangereuse. Témoin cet extrait d'un article paru dans le journal *Le Rappel* en 1869 : " Il est grand temps que les administrations intéressées prennent à l'égard des vélocipédistes quelques mesures sérieuses, autant pour leur propre sécurité que pour celle des autres. Le vélocipède est, quoiqu'on dise, d'un maniement périlleux au milieu des villes populeuses [...] Toutes ces ruées de vélocipédistes contre de pacifiques promeneurs risquent de transformer bientôt la France en un pays de sauvages. "

Au début du XXe siècle, la " cyclophobie " était toujours vivace. Les cyclistes passaient encore, aux yeux d'une partie de l'opinion, pour des attardés mentaux. " Dès qu'un homme, fut-il le plus charmant homme du monde, enfourche une bicyclette, — écrivait en 1905 Octave Mirbeau, l'auteur de la pièce à succès *Les affaires sont les affaires* — on peut dire que, de ce seul fait, il devient un cheval avec tous les caprices, toutes les sottise, toutes les caracolades encombrantes et folles, tous les dangers mortels du cheval ".

Curieusement, une dizaine d'années plus tôt, Émile Zola évoquait déjà la plus belle conquête de l'homme pour proclamer : " S'il n'y avait pas de

côte, la bicyclette, avant cinquante ans, tuerait le cheval ". Jules Lemaitre affirmait de son coté que la bicyclette était une éducatrice de la volonté et Alfred Jarry, qui ne se déplaçait que sur deux roues, se plaisait à répéter : " Mon vélo est la chose à laquelle je tiens le plus au monde ".

Dénigré par les uns, encensé par les autres, le sport cycliste s'oriente vers son épanouissement après la guerre de 1870, mais il réclame des structures précises et une reconnaissance officielle. C'est ici qu'intervient Henri Pagis. Conscient de l'anarchie qui caractérise l'univers vélocipédique, ce précurseur regroupe les " vélocemen " de l'Île-de-France et fonde l'Union Vélocipédique Parisienne le 30 décembre 1876. Pagis est un homme de terrain. L'année précédente, il a effectué, avec Laumaillé, le raid cycliste Paris-Vienne (1250 kilomètres) et, quelques années plus tard, il affronte Charles Terront, le premier champion français de grande notoriété, dans des épreuves de fond. Il rédige les statuts de l'U.V. Parisienne qui montre l'exemple et engage les vélocemen sur la voie du fédéralisme, avant de cesser son activité en 1880. Néanmoins, le processus est déclenché. Les dirigeants du Vélo-Club de Saint-Pierre-les-Calais provoquent un congrès des sociétés vélocipédiques de France et Pagis, visant plus loin, suggère l'idée d'une fédération. Les congressionnistes se réunissent le 6 février 1881 à Paris, au siège de la Société Vélocipédique Métropolitaine, 6 rue de Marengo. Ils votent à l'unanimité la fondation de l'Union Vélocipédique de France, à laquelle adhèrent neuf sociétés : le Sport Vélocipédique Parisien, le Véloce-Club Dieppois, le Véloce Club de Saumur, le Bicycle Club de Lyon, le Véloce Club de Tournus, le Véloce Club de Montdidier, le Cosmopolite Véloce Club de Saint-Pierre-les-Calais, la Société Rouennaise de Vélocipédistes et le Véloce Club Troyen.

Près de 250 sociétés sont affiliées en 1894 et ce chiffre a doublé quand éclate la guerre de 1914. Henri Pagis, l'éminence grise de l'U.V.F. n'accède à la présidence qu'en 1895. C'est l'époque où le cyclisme devient une discipline aristocratique et une discipline... militaire. Les états-majors considèrent en effet la bicyclette comme une arme stratégique efficace et la première compagnie cycliste incorporée au 147e régiment d'infanterie est créée en 1896 sur l'initiative du capitaine Gérard.

Sport nouveau, offrant l'image du dynamisme et incarnant le progrès technique, synonyme d'évasion, donc de liberté, la " vélocipédie " recrute ses plus fervents supporters parmi les hommes politiques, les artistes et les gens de lettres. Ses illustres défenseurs, Raymond Poincaré, Georges Clémenceau, Aristide Briand, Armand Fallières, Louis Barthou appartiennent au comité d'honneur de l'U.V.F. qui est aussi un comité de soutien aux pratiquants.

Cycliste lisant le journal Le Vélo *vers 1900*
© Roger-Viollet.

Tristan Bernard cumule les fonctions de rédacteur en chef du *Journal des Vélocipédistes* et de directeur de Buffalo, un vélodrome que fréquente assidûment Toulouse-Lautrec. Zola-le-cyclophile persiste et signe : “ Si j'avais une fille, je la mettrais sur une bicyclette pour lui apprendre à se conduire dans la vie ”. L'espoir du sprint Maurice de Vlaminck, “ bon pour le service ”, arrive dans la cour de la caserne perché sur un grand Bi. Il découvrira la tentation et la joie de peindre en parcourant à vélo les routes de l'Île-de-France. “ La bicyclette est autre chose qu'un sport, — déclare le journaliste Pierre Giffard, organisateur de Paris-Brest-Paris, — c'est un bienfait social ”.

Cependant, il faut attendre 1919 pour que l'U.V.F. soit reconnue d'utilité publique par décret présidentiel.

En 1940, après cinquante-neuf ans d'existence, l'U.V.F. (Union Vélocipèdique de France) prend le nom de F.F.C. (Fédération de Cyclisme). On continue néanmoins de l'appeler la “ vieille bique ”. Ce sobriquet aux origines obscures traduit son conservatisme obstiné et sa rigueur parfois despotique dans l'application des règlements qui sacrifie l'esprit à la lettre. Deux impératifs conditionnent la politique fédérale : la protection de l'amateurisme et le respect d'un système qui assimile le cyclisme à un sport individuel. L'évolution inévitable vers la licence unique n'est sérieusement envisagée qu'à partir des années 1970 (le premier championnat du monde sur route organisé au Nurburgring en 1927 avait adopté la formule “ open ” avec deux classements, professionnels et amateurs, mais il s'agissait d'une exception). Les amateurs polonais firent leur apparition dans le peloton des professionnels à l'occasion de Paris-Nice en 1974 et le Tour de France vint à l'open en 1983, ce qui lui permit d'accueillir les amateurs colombiens. Dorénavant, les pros sont autorisés à participer aux Jeux Olympiques. Cette réforme spectaculaire, contraire aux principes énoncés par Pierre de Coubertin, est révélatrice du chemin parcouru depuis le temps où un amateur accusé de professionnalisme pour une peccadille encourait une radiation à vie. Peu à peu, la condition des amateurs, qu'on surnommait les “ purs ”, s'est transformée en obéissant à des critères plus réalistes, principalement aux critères de valeur. Cette lente mutation a donné naissance à la catégorie “ Élite ” qui regroupe désormais les athlètes de haut niveau.

A l'époque dite héroïque (fin du XIXe, début du XXe siècle), le cyclisme était considéré, répétons-le, comme un sport strictement individuel et l'autorité fédérale se montrait inflexible sur ce chapitre. Eugène Christophe, accidenté lors du Tour de France 1913 au sommet du Tourmalet et contraint

de réparer sa fourche brisée chez le forgeron de Sainte Marie de Campan, après avoir parcouru quinze kilomètres à pied, le vélo sur l'épaule, se mit au travail sous le regard d'un commissaire intransigeant. Christophe qui était, il faut le préciser, le favori du Tour, devait se dépanner par ses propres moyens. On ne pouvait même pas actionner pour lui le soufflet de la forge.

L'ancien directeur technique de l'équipe de France Marcel Bidot raconte dans son livre de souvenir (*L'épopée du Tour de France*), en évoquant une crevaison particulièrement inopportune sur les pentes de l'Izoard où règne une température glaciale (Tour de France 1926) : " Me voici dans la Casse déserte. Les doigts engourdis par le froid, je suis incapable de décoller le boyau de la jante. J'essaye de l'arracher avec les dents. Impossible. Au bout de quelques minutes survient Meunier, le conducteur de la voiture Alcyon qui me jette un canif au passage. Le commissaire s'interpose : " Je vous interdis de le ramasser... " Tant bien que mal, j'ai réussi à décoller le pneu en utilisant un papillon ".

Nous empruntons une autre anecdote au champion belge Émile Masson, auteur du livre *Francs-Masson du cyclisme*. Elle concerne Léon Scieur qui dut recoudre un boyau sur le bord de la route pour éviter l'élimination, après avoir été victime de six crevaisons au cours de l'étape Le Havre-Cherbourg du Tour de France 1919 : " Quand le moment fut venu de recoudre le boyau, Léon Scieur, qui avait froid aux doigts, ne parvint pas à enfiler l'aiguille. Il pria une bonne dame qui le regardait de venir à son secours. Mai le règlement était présent... en la personne de Lucien Cazalis (commissaire de l'épreuve) qui bondit et clama : " Il est interdit de recevoir de l'aide. Si madame enfile l'aiguille, vous serez pénalisé ! "

La sanction plus ahurissante fut celle qui frappa Maurice Brocco durant le Tour 1911. Accusé de collusion avec l'adversaire, coupable d'avoir " assisté " des concurrents en difficulté dans un élan d'altruisme qui n'était sans doute pas totalement désintéressé, Brocco remporta la grande étape pyrénéenne Luchon-Bayonne avec une demi-heure d'avance sur Gustave Garrigou, le futur vainqueur de l'épreuve... et fut mis hors-course le soir même. Motif : il n'avait pas défendu sa chance au cours des étapes précédentes.

On ne badinait pas, au début du siècle, avec le règlement. Henri Desgrange, le directeur du Tour de France, régnait en maître absolu. Sa toute-puissance en faisait officieusement le véritable patron de l'U.V.F. Il aurait pu repêcher Brocco après l'avoir condamné pour le principe, ou prononcer un simple avertissement, mais la *raison d'État* du Tour de France exigeait la fermeté. Brocco devait être fusillé pour l'exemple. Dans les années vingt,

un article des statuts interdisait le délestage. en d'autres termes, les coureurs qui partaient au milieu de la nuit pour accomplir des étapes de 400 kilomètres et qui portaient plusieurs lainages, afin de se protéger du froid, n'étaient pas autorisés à se débarrasser d'un maillot en cours de route, fut-ce aux heures les plus chaudes de l'après-midi. Cette contrainte excessive motiva l'abandon des frères Pelissier à Coutances en 1924 et suggéra au reporter Albert Londres sa fameuse chronique dont le titre *Les forçats de la route* passa à la postérité. " Un jour viendra où ils nous mettront du plomb dans les poches parce qu'ils prétendront que Dieu a fait l'homme trop léger " avait confié Henri Pelissier à l'envoyé spécial du *Petit Parisien*.

L'U.V.F. et l'U.C.I. (Union Cycliste Internationale), fondée en 1900, exprimaient leur autorité par une règle formelle selon laquelle le pouvoir fédéral est infaillible et inattaquable. En 1931, dans le championnat du monde de vitesse qui se déroulait à Copenhague, le français Lucien Michard, tenant du titre, battit le danois Falk Hansen de façon indiscutable. Pourtant, contre toute logique, le juge à l'arrivée, Alban Collignon, accorda la victoire à Falk Hansen. S'il reconnut ensuite son erreur, le mea culpa demeura sans effet. Et pour cause : les textes fédéraux stipulaient que le verdict des juges officiels était irrévocable. Le président de la Ligue des patriotes somma l'U.C.I. de casser la décision et de proclamer Michard champion du monde. Sa requête n'avait pas la moindre chance d'aboutir, mais il obtient une revanche éclatante, quinze ans plus tard, en accédant à la présidence de la F.F.C., puis à celle de l'U.C.I. Son nom : Achille Joinard.

Un tel incident, une injustice aussi flagrante seraient inconcevables aujourd'hui. Il y a fort longtemps que le verdict du juge à l'arrivée n'est plus sans appel, que les collèges des commissaires ont recours à la photo-finish et que les classements peuvent être rectifiés le cas échéant. Quant aux fédérations, elles ne sont plus inattaquables. Nous en voulons pour preuve le procès qu'une femme, Jeannie Longo, à intenté à la F.F.C. — et gagné — en plaidant contre l'abus de pouvoir, la défense des libertés individuelles. Le litige reposait sur un choix de matériel, la marque de pédales " préconisée " par la fédération française n'étant pas celle qu'utilisait l'intéressée. Une procédure de cet ordre eût été inimaginable il y a vingt ou trente ans.

Le sport aristocratique de la belle " époque " s'est démocratisé. Le Tour de France, événement populaire et spectacle gratuit mis en valeur par d'incomparables décors naturels, aura constitué l'un des rouages de cette évolution inéluctable.

Avant que la bicyclette ne devienne un symbole d'émancipation (et l'objet

symbolique des congés payés en 1936), Henri Desgrange avait engagé le Tour dans la voie de la restauration et du modernisme en instituant la formule des équipes nationales pour mettre un terme à l'hégémonie des puissantes marques de cycles, celle d'Alcyon notamment. Le coup d'État de 1930 devait faire l'originalité du Tour de France et contribuer à son immense prestige. A cette époque, la vie cycliste associative jouissait d'une vitalité exceptionnelle, surtout dans la région parisienne. Tous les arrondissements de la capitale, toutes les villes-satellites de la banlieue possédaient leur club. Le plus réputé d'entre eux, le fameux Vélo-Club de Levallois, véritable académie du sport cycliste, fut une vaste pépinière qui alimenta le réservoir de l'équipe de France. A l'exception d'Antonin Magne, les vainqueurs français qui se succédèrent de 1930 à 1937, André Leducq, Georges Speicher et Roger Lapébie, mais aussi Maurice Archambaud et René Le Greves sortaient du conservatoire dirigé par Paul Ruinart. Ce manager aux allures de vieux lord britannique s'était donné pour mission de former des champions et des hommes. " Le cyclisme est l'image de la vie, disait-il à ses coureurs. Je vous apprends à vivre parce que je vous enseigne le cyclisme ". Un message qui rappelait les propos de Zola.

Illustration parfaite d'un sport à la fois individuel et collectif, le Tour de France est revenu à la formule des équipes de marques ou, si l'on préfère, des groupes sportifs avec l'ère du sponsoring. Son audience croissante est placée sous le double signe de la mondialisation et de la régionalisation. Il ne se contente plus de faire le tour de la France, il explore les régions profondes de l'hexagone et Jean-Marie Leblanc a raison de prétendre que ce fabuleux produit d'exportation participe d'une certaine manière à l'aménagement du territoire.