

Le triomphe de la petite reine

Entre les deux guerres, le cyclisme est le sport le plus populaire dans le département. Malgré des contraintes financières et des interdictions politiques, les clubs organisent chaque semaine des épreuves sur route dans toutes les communes.



Préférant l'automobile, « les snobs ne connaissent plus le plaisir de la bécane », déplore Henri Desgranges, un des créateurs du Tour de France, en 1906.



Tous les dimanches, les coureurs s'élançaient sur les routes de la vallée de Chevreuse, de la vallée de l'Essonne et des environs de Corbeil.

Après les grands bicyclettes aux prix inaccessibles réservés à une élite, la bicyclette se démocratise à l'orée du XX^e siècle, devenant l'instrument quotidien des employés et des ouvriers. Pour aller au travail, pour s'évader ou pour faire du sport, la petite reine entre dans les mœurs. La Pédale de l'Yvette en 1891, la Société vélocipédique d'Etampes en 1893, ou encore le Guidon vélocipédique ouvrier de Corbeil en 1896 apparaissent à côté des associations omnisports. La loi 1901 favorise cette explosion de clubs et la moitié des communes de Seine-et-Oise propose rapidement le cyclisme comme une activité phare. La naissance des classiques et le premier tour de France en 1903 font rêver les coureurs qui, après le bureau ou l'atelier, se retrouvent sur les routes ou sur les petits vélodromes en terre battue. En 1909, la première fédération sportive ouvrière est créée par des militants socialistes qui refusent

les organisations « de nantis » et le patronage catholique. Le sport « rouge » doit permettre « la distraction de la classe ouvrière » mais constituer aussi un moyen de propagande et de recrutement. Les courses cyclistes sur route qui passionnent agriculteurs, employés et ouvriers sont un terrain militant idéal. Entre les deux guerres, chaque dimanche les adeptes de la petite reine venus de Paris et de banlieue sillonnent la vallée de Chevreuse et ses 17 tournants, plongent dans la vallée de l'Essonne ou escaladent la côte de Corbeil. Le moindre club cycliste de village se transforme en organisateur. Il lui suffit pour cela de prévenir le maire du passage des coureurs dans sa commune. La multiplication des épreuves entraîne des accidents et des plaintes des riverains et, en 1926, des instructions ministérielles donnent un coup de frein aux courses sur route, désormais soumises à un arrêté préfectoral. Le maire peut également interdire la traversée de sa commune et exiger la présence d'un service d'ordre à la charge des organisateurs.

Ces nouvelles contraintes réduisent le nombre d'épreuves et les petits clubs organisateurs s'en remettent aux puissantes fédérations, et notamment à la FST (Fédération sportive du travail), d'obédience communiste. Cette fédération travailliste, rivale de l'USSGT, socialiste, voit dans les courses

cyclistes de Seine-et-Oise une chance d'augmenter son influence au-delà de la ceinture rouge. A chaque épreuve, le coureur-militant sort des tracts de sa musette qu'il jette tout au long du parcours balisé par des drapeaux rouges. Le préfet de Seine-et-Oise s'en inquiète et avant d'autoriser une course, il vérifie auprès du préfet de police que la FST n'est pas impliquée dans son organisation.

Apogée des courses cyclistes en 1938

En 1931, le sous-préfet de Corbeil est tout aussi vigilant. « Les rencontres sportives sur route organisées par la FST donnent lieu à des manifestations tumultueuses dans l'arrondissement », écrit-il au préfet qui finit par interdire à la FST d'organiser des courses cyclistes, qui « sous couvert de sport, poursuit un but strictement politique », juge-t-il. Des sociétés privées prennent timidement le relais, mais les habitants, regrettant ce spectacle dominical sur leur pas de porte, réclament le retour des coureurs. En 1933, la FST est à nouveau autorisée à organiser des courses sur route mais sous condition. Hormis les frais de service d'ordre et d'assurance qui sont toujours à sa charge, l'organisateur s'engage par écrit à ne pas distribuer de tracts, journaux ou prospectus et à ne se livrer à aucun acte de propagande. Les autorisa-

tions sont données au compte-goutte mais la doctrine travailliste change, mettant l'accent sur la pratique du sport de masse et le développement éducatif et physique pour tous. Les deux fédérations sportives ouvrières, la FST et l'USSGT, se fondent en 1934 dans la FSGT, qui compte un an plus tard 80 000 adhérents. La machine est relancée et, en 1938, c'est l'apogée des courses cyclistes sur route dans le département avec jusqu'à quatre épreuves par semaine et une le dimanche.

Au milieu de cette effervescence, de nombreux clubs apparaissent ou se transforment. C'est le cas de la Société vélocipédique de la vallée de Chevreuse, créée en 1903 et rebaptisée en 1935 L'union sportive des 17 tournants, qui milite « pour la pratique raisonnées des sports physiques ».

■ Frédéric Delacourt
Pour en savoir plus :
« Sport populaire de Seine-et-Oise : 1880-1939 », de Tony Froissart, éditions l'Harmattan.

Des champions comme Lucien Petit-Breton, double vainqueur du tour de France, ont fait beaucoup pour l'expansion du cyclisme.

