

LE CIRCUIT DE FRANCE UN ERZATZ DE TOUR DE FRANCE

Le sport cycliste et la propagande des autorités de Vichy

28 SEPTEMBRE - 4 OCTOBRE 1942

En octobre 1942, s'est déroulée une compétition cycliste, peu connue¹, que ses organisateurs ont appelée « Circuit de France ». Dans la multitude des drames qui frappent alors le monde, cette course cycliste apparaît évidemment comme anecdotique et dérisoire. Cependant, le choix d'une telle organisation, l'orientation politique de ceux qui la mettent en œuvre, son tracé, mais aussi les difficultés qu'elle rencontre, disent beaucoup sur l'époque et sur la stratégie des acteurs alors à la tête du pays. Bien qu'assez insignifiante en elle-même, elle est cependant un objet d'histoire.

I. LE CYCLISME, UN SPORT POPULAIRE A LA VEILLE DE LA GUERRE

A la veille de la Seconde Guerre mondiale, le cyclisme est l'un des sports préférés des Français qui font preuve d'une véritable passion vélocipédique. S'il l'on s'en tient au nombre de licenciés et à la pratique en compétition, il n'arrive certes pas en tête du palmarès (26 000 licenciés contre 188 000 pour le football en 1939) ; en revanche l'usage de la bicyclette est quotidien pour beaucoup de Français, tant en ce qui concerne les déplacements de travail que ceux de loisirs. Mais surtout, la popularité du sport cycliste dépasse le cercle réduit des compétiteurs ; il a un écho très large dans la société, déplace les foules ; spectacle gratuit la plupart du temps (sauf pour les compétitions se déroulant sur des vélodromes), il est accessible à tous, avec des règles on ne peut plus simples. Il concerne tous les territoires, toutes les catégories sociales, y compris et surtout les plus populaires. Il a déjà, dans les années vingt et trente, ses vedettes, nationales (les frères Pélissier, André Leducq, Antonin Magne) ou internationales (Bartali qui gagne le tour de France en 1938, puis le jeune Coppi qui bat le record de l'heure). La presse sportive participe à son succès, en informant le public du déroulement et du résultat des compétitions, mais aussi en devenant organisatrice de celles-ci, en en faisant la promotion puis le compte rendu : c'est le cas pour *Le Vélo* entre 1892 et 1904 et surtout *L'Auto* à partir de 1900, qui tire à près d'un million d'exemplaires. La radio démultiplie

¹ A notre connaissance, elle n'a pas fait l'objet de travaux de recherche. Récemment, un livre écrit par un journaliste sportif et une émission de radio lui ont été consacrés : Etienne Bonnamy, *Les forcés de la route* (En exergue Editions, 2023) ; Affaires sensibles (France Inter 22 juin 2023) :

<https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/affaires-sensibles/affaires-sensibles-du-jeudi-22-juin-2023-1540275>

cette notoriété à partir des années 1920 et connaît elle aussi ses premiers commentateurs vedettes (Albert Baker d'Izy, Alex Virot, Georges Briquet). La grande presse s'intéresse également à la compétition. Albert Londres rend compte du Tour de France 1924 pour *Le Petit Parisien* et, comme à l'accoutumée, ses reportages sont transformés en livre sous un titre destiné à passer à la postérité « *Les forçats de la route* ». Se crée alors un légendaire du Tour de France, sur le mode de l'épopée, non sans exagération pour ne pas dire quelques facilités de langage². Enfin, le cyclisme n'a pu échapper au processus de marchandisation : publicité (caravane du Tour de France, primes d'origine commerciale, poids des marques de fabricants de cycles, faux amateurisme), multiplication d'opérations commerciales et/ou promotionnelles à l'occasion des compétitions³. Il est donc un fait social à part entière, et de première importance.

Le fleuron en est évidemment le Tour de France. Créé en 1903 à l'initiative du journal *L'Auto* et de son directeur Henri Desgrange, seulement interrompu entre 1914 et 1919, il a contribué à forger dès avant la Première Guerre mondiale un sentiment d'appartenance nationale, parfois nationaliste⁴, à renforcer par son tracé une identité territoriale, par la carte du « chemin de ronde ». Le Tour de France est alors « un tour de la France »⁵, surtout depuis 1919 et l'intégration au parcours des territoires d'Alsace et de Moselle⁶. Jusqu'en 1939, la compétition se déroule entre équipes nationales, ce qui génère parfois une instrumentalisation cocardière. Elle concerne surtout des Français, des Belges et des Luxembourgeois, des italiens, parfois quelques allemands. Le Tour est une affaire d'européens et témoigne d'un temps de domination occidentale. Après Bartali en 1938, le Tour 1939 voit la victoire du belge Sylvère Maès.

² Henri Desgrange lui-même avait comparé en 1923 les exploits d'Henri Pélissier « à la pureté des tragédies de Racine ».

³ Ainsi, lors du Tour de France 1939, *L'Auto* organise le concours du « plus beau gosse du Tour », à partir de clichés pris au bord des routes par les photographes du journal ! Le vainqueur gagne une bicyclette. Cf. *L'Auto* du 7 juillet 1939.

⁴ Dans le premier numéro de *L'Auto-Vélo*, le 16 octobre 1900, Henri Desgrange évoquait « le besoin de vaincre, l'humiliation de la défaite », appelait ses lecteurs les plus jeunes à apprendre « dans les luttes quotidiennes du sport à se débrouiller », « à se tirer d'affaire dans les luttes les plus sérieuses de la vie » [...] « les dents prêtes à mordre et la ferme volonté d'arriver ». *L'Auto-Vélo*, devenu *L'Auto* en 1903, est né dans un contexte politique marqué par l'affaire Dreyfus. Le comte Albert de Dion, antidreyfusard, en est à l'origine, afin de contrer *Le Vélo*, dirigé par Pierre Giffard, dreyfusard. Alors même qu'il affirme que son journal ne parlera pas de politique, Henri Desgrange fait appel à Maurice Barrès pour une série de chroniques du 13 avril 1906 au 26 mars 1907.

⁵ Une France limitée à l'Hexagone. A aucun moment, il n'a été question que le Tour fasse étape en Corse, ni dans ce que l'on appelait l'Empire colonial, à une époque où, pourtant, l'on célébrait la Très grande France !

⁶ Il faut noter que de 1907 à 1910, le Tour a fait étape à Metz, avec l'accord des autorités allemandes, après un premier franchissement de la frontière en juillet 1906. Comme une forme de réappropriation symbolique qui permet de compléter l'hexagone. Notons que la création de ce « tour de la France » est contemporaine d'autres initiatives dont les conséquences en terme d'identité nationale sont notoires : *Le tableau de la géographie de la France* de Paul Vidal de la Blache en 1903 et *Le Tour de France par deux enfants* d'Augustine Fouillée-Tuilleries, paru en 1877 et qui atteint un tirage de plus de 7 millions en 1914.

L'entrée en guerre en septembre 1939 interrompt toutes les compétitions cyclistes en France ; le 29 août, le circuit de l'Ouest est stoppé ; les coureurs qui disputaient à Milan le championnat du monde sur piste sont rappelés en France. En 1940, le Tour de France ne peut avoir lieu (alors que le Tour d'Italie se déroule au printemps 1940 et est remporté par Coppi), en raison de la défaite et de l'occupation des deux-tiers du pays et donc de la présence de frontières internes qui rendent impossibles les passages d'une zone à l'autre. Les Français sont donc privés de leur loisir estival préféré, de ce qu'Aragon définira en 1947 comme « *un grand rite tous les ans renouvelé* ».

II. FAIRE RENAITRE LE TOUR, UN PROJET DE JOURNAUX COLLABORATIONNISTES :

Pour autant, l'activité sportive reprend lentement à l'automne 1940. *L'Auto*, encore repliée à Lyon, annonce, dans un éditorial du 27 juillet 1940, à la tonalité très maréchaliste, sa volonté de continuer à organiser des compétitions : « *Nos dirigeants ont l'intention d'insuffler dans l'âme de notre jeunesse une vigueur nouvelle. Notre grand Maréchal l'a dit : Il n'y a place désormais que pour l'autorité, le travail et l'intelligence. Cette doctrine est la nôtre depuis quarante ans [...]. Nous voulons donc ne pas perdre de temps et redonner au sport cycliste*



français la place qu'il occupait avant la guerre ». La reprise est lente, puis effective surtout en 1941, tant en ce qui concerne le cyclisme sur route que le cyclisme sur piste, très actif en région parisienne (vélodrome d'hiver rue Nélaton - 15^e arrondissement-, La Cipale à Vincennes, vélodrome de Saint Denis, Buffalo à Neuilly, La Croix de Berny à Antony ou vélodrome de Vaugirard). Si en 1940 ne sont organisées que trois courses sur route, cinquante le sont en 1941 et soixante-douze en 1942, qu'il s'agisse de courses régionales ou nationales. Certaines sont même créées : ainsi un Vichy-Limoges le 27 juillet 1941, avec le concours de *L'Auto*. Si l'occupation du territoire et la pénurie de matériel entravent la vie sportive, celle-ci retrouve une régularité et une vigueur certaines. Les coureurs ont besoin de vivre ; les primes,

même réduites, même limitées, sont un complément de revenus indispensable pour des hommes qui n'ont parfois pas d'autres ressources stables. La multiplication des primes en nature est

aussi un moyen de se ravitailler, ne serait-ce que par un panier garni⁷. Des vedettes reprennent du service : Alfred Caput, Neuville ; de nouvelles apparaissent : Emile Idée. Enfin, pour des Français qui ont besoin de se distraire, la compétition cycliste est une occasion d'oublier les affres du quotidien. Les pouvoirs, allemand et français, l'ont bien compris et facilitent ces activités qui peuvent donner l'impression d'une normalité retrouvée mais très encadrée, d'où les nombreuses kermesses auxquelles se joint souvent une course cycliste, en faveur d'œuvres caritatives comme le Secours National, ou à destination des prisonniers de guerre.

L'idée d'une reprise du Tour de France semble avoir émergé dès 1941, sans possibilité alors de se concrétiser, mais revient en 1942. On ne sait si l'initiative vient de l'occupant ou des autorités de Vichy. Quoi qu'il en soit, les deux peuvent y trouver leur compte. Les Allemands adoptent depuis 1940 une stratégie, mise en œuvre notamment par la *Propaganda Abteilung*, qui consiste à pratiquer un encadrement serré de la population française, mais en donnant l'illusion d'une forme de normalité de la vie culturelle ; selon la formule du major Schmidkte qui dirige les services de propagande, « *il faut tenir les rênes longues* »⁸. Quelle plus belle manifestation de normalité que le retour d'un Tour de France estival ! Quant aux autorités de Vichy, dont le commissariat général aux sports est désormais dirigé depuis avril 1942 par le colonel Joseph (Jep) Pascot, elles n'y voient que des avantages : exalter une collaboration « réussie », relancer une Révolution Nationale, mal en point, par la réitération du thème de l'effort et du courage, que symbolisent les cyclistes, possibilité de toucher un public populaire, dont une partie tend à se détacher du régime, notamment depuis la mise en œuvre de la relève et des réquisitions pour le travail en Allemagne, possibilité de détourner une partie de l'opinion des difficultés du moment.

L'idée est, semble-t-il, proposée d'abord au journal *L'Auto* et à son co-directeur Jacques Goddet⁹ qui refuse la proposition et se limite à établir, en faisant appel à ses lecteurs, la liste, toute théorique, d'une équipe de France qui aurait pu concourir dans l'hypothèse du retour d'un Tour de France organisé selon le modèle d'avant 1940. Jacques Goddet, fils de Victor Goddet, un ancien associé d'Henri Desgrange, est depuis le milieu des années trente le véritable maître d'œuvre du Tour de France. Il est par ailleurs le gestionnaire du Vel d'Hiv et du Parc des Princes. Personnalité éminente du milieu sportif, il dirige un journal dont la tonalité maréchaliste est

⁷ Le journaliste communiste Emile Besson affirme dans un entretien avec Christophe Penot (Editions Cristel, Saint Malo, 2001) : « *Je vais vous dire : sous l'Occupation, les coureurs ont presque tous fait du marché noir : Ils sprintaient comme des chiffonniers pour des œufs, des jambons et du saucisson qu'ils se dépêchaient de revendre* ». Affirmations évidemment invérifiables....

⁸ Pascal Jardin, *La stratégie de la main invisible, Les archives secrètes de la propagande nazie*. Bouquins, 2022.

⁹ Il est associé dans cette fonction à son frère Maurice.

assez marquée ; *L'Auto* a publié le 18 juin 1940 un « appel au nom des sportifs », en faveur de l'armistice : « *Mieux que tous les autres, ils savent s'incliner devant le courage malheureux. La rude école du sport leur a appris à apprécier à son intense valeur la force qu'il faut pour regarder la vérité bien en face, quelle qu'elle soit, et pour se soumettre à ses conséquences; [...] Jour après jour, épreuve après épreuve, les sportifs ont imprégné leurs cœurs de cet esprit d'abnégation, de sacrifice, de fière résignation qu'aucun autre enseignement ne peut donner* ». Le 27 juillet, alors que *L'Auto* reparait à Lyon après cinq semaines d'interruption, le journal fait l'éloge de l'occupant : « *Jusqu'ici, dans la France occupée, l'Allemagne a montré beaucoup de finesse. Elle a su respecter le caractère national, les traditions françaises. Les populations de ces régions, qui s'attendaient au pire, ont modifié leur jugement sur le Troisième Reich, sans pour cela cesser de rester françaises, en ayant malgré tout le regard fixé sur le maréchal Pétain. Dans son gouvernement, des hommes changeront peut-être, mais l'illustre soldat restera le symbole, l'espoir de tous les Français, celui dans lequel ils mettent toute leur espérance pour l'obtention d'une paix juste lorsque l'heure viendra* ». *L'Auto* compte dans sa rédaction des journalistes qui, avant 1940, ont manifesté leur sympathie à peine voilée pour les régimes italien et allemand ; c'est le cas en particulier de Charles Faroux qui tient dans le journal une rubrique régulière intitulée « *Les vérités nécessaires* ». A partir du 28 juillet et pendant cinq jours, *L'Auto* republie des articles qu'elle avait présentés en 1938 sur l'organisation du sport allemand ; le journal conclut la présentation de cette série par cette phrase : « *En relisant attentivement ces lignes auxquelles le temps a donné un tour extraordinairement prophétique, on peut y trouver l'ossature même de l'organisation de demain. [...] La vérité, enfin, apparait* ». Le 19 mars 1941, *L'Auto* organise au palais Galliera à Paris une exposition intitulée *Le sport dans l'art*, en présence de Fernand de Brinon, délégué du gouvernement en zone Nord, de Jean Borotra et de notabilités du monde sportif. Chaque sport est représenté par une œuvre ; si leurs auteurs ne sont pas des artistes de premier plan, la manifestation est bien la traduction d'un lien étroit entre le journal et les autorités du gouvernement installé à Vichy. En réalité, comme d'autres journaux, *L'Auto* est passé en 1941 sous le contrôle du trust allemand Hibbeln, mais Goddet en demeure l'inspirateur, même s'il affirmera à la Libération avoir refusé d'entrer au conseil d'administration. Jacques Goddet publie entre 1940 et 1944 près de 1200 articles, dont certains témoignent d'un maréchalisme, certes alors très partagé, mais sans ambiguïté; en 1942, il soutient sans réserve le procès de Riom, affirme que celui-ci n'est pas politique, mais n'est rien d'autre que « *la justice contre ceux qui ont commis des fautes* ». Ce maréchalisme rend d'autant plus étonnant le refus de Jacques Goddet d'organiser un Tour de France en 1942. Doit-on y voir la manifestation d'une réticence courageuse à l'occupant, la conséquence de désaccords parfois

vifs quant à la politique sportive conduite par Borotra, puis par Pascot, par exemple quant à la question du professionnalisme ou, plus simplement, la conscience de l'importance du défi que représente un tel projet et des difficultés qui ne manqueront pas de surgir ? On ne sait. Cette prudence lui sera, en tous cas, créditée en 1944, lorsque les responsables de l'épuration auront à traiter de son cas.

La proposition est alors faite à d'autres organes de presse, *La France socialiste* d'une part, *L'Effort* d'autre part. Le premier a été fondé à la fin de 1941 en remplacement d'une première tentative, initiée par Georges Oltramare (dit Dieudonné) intitulée « *La France au Travail* ». René Château (1906-1970) reprend le flambeau lorsque « *La France au Travail* », dont le succès est limité, arrête sa publication au printemps 1941 et est l'inspirateur de *La France socialiste*. Cet ancien khâgneux au lycée Henri IV, où il fut l'élève d'Alain, est agrégé de philosophie et a longtemps milité au parti radical-socialiste, puis a été élu député de Charente Maritime. Surtout, il a baigné depuis ses années d'étude dans un pacifisme d'inspiration alinienne et a donc, en 1940, accueilli favorablement l'armistice et s'est rallié à Pétain, auquel il vote les pleins pouvoirs constitutionnels, appuie la collaboration, voire le collaborationnisme. C'est avec des fonds provenant du trust Hibbelen qu'il crée *La France socialiste*, qui entend toucher le monde ouvrier et apparaître comme une sorte d'ersatz de *L'Humanité* jauresienne. Dans cette entreprise, il est rejoint par Georges Daudet qui exerce la direction du journal. Parallèlement, Château rejoint le RNP (Rassemblement National Populaire) de Marcel Déat ; il en sera exclu en 1943 et fondera alors La Ligue de la Pensée Française. Château appartient donc à cette frange de la gauche qui par pacifisme et par anticommunisme¹⁰, s'est ralliée à la collaboration, et au sein de laquelle l'on retrouve des personnalités telles que Eugène Frot, Claude Jamet, Félicien Challaye, Michel Brille, Alexandre Rauzy, Fernand Roucayrol.

Un autre journal est associé à cette initiative ; il s'agit de *L'Effort*¹¹, créé en août 1940 par Paul Rives, Charles Spinasse, Julien Peschadour, trois anciens députés venus de la SFIO, secondés par Eugène Gaillard, ancien administrateur du *Populaire* avant 1940. Paul Rives, député socialiste de l'Allier, maire de Bellerive-sur-Allier, en devient bientôt le directeur politique, évinçant Charles Spinasse. Paul Rives a un parcours politique assez voisin de celui de René Château. Lui aussi ancien khâgneux au lycée Henri IV (mais avant 1914) ; lui aussi agrégé de philosophie ; il partage avec Château le même pacifisme et le même anticommunisme et, pour ces motifs, s'est engagé dans la collaboration après avoir voté les pleins pouvoirs à Pétain le 10

¹⁰ Simon Epstein, *Un paradoxe français ; antiracistes dans la Collaboration, antisémites dans la Résistance*. Paris, Albin Michel, 2008.

¹¹ Son sous-titre est « *Quotidien de la reconstruction nationale* ».

juillet 1940, avant de rejoindre Déat. Ce sont donc deux enfants perdus de la gauche socialiste, qui continuent par ailleurs à se réclamer de la tradition jaurésienne, qui sont sollicités pour organiser en 1942 un ersatz de Tour de France. Ils ne peuvent se dérober à cette demande venue à la fois de l'occupant, dont ils dépendent fortement, notamment financièrement, mais également des services du Colonel Pascot, commissaire général aux Sports à Vichy depuis avril 1942. C'est donc sous la bannière de journaux qui se parent d'une coloration socialiste que sera organisée la compétition qui entend succéder au Tour de France. Faut-il y voir le désir de toucher par cet habillage politique un public populaire et notamment ouvrier ? On ne peut l'exclure, même si depuis de nombreux mois, les milieux ouvriers et l'opinion publique d'une façon générale ne se laissent pas prendre à cette récupération et au dévoiement du vocabulaire.

III. UN CONTEXTE PEU PROPICE ET UN PROJET RISQUÉ

Un obstacle apparaît immédiatement : les deux hommes n'ont évidemment aucune compétence dans le domaine sportif et en particulier en ce qui concerne le cyclisme. Ils doivent donc trouver une personnalité qui aurait cette expérience et se chargerait de l'organisation matérielle de l'épreuve. Leur choix se porte sur Jean Leulliot (1911-1982). Ce jeune homme (31 ans) a d'abord travaillé au journal *L'Auto*, sous la direction de Jacques Goddet, et a accompagné celui-ci sur les derniers tours d'avant-guerre et notamment celui de 1939. Il a quitté *L'Auto* en 1940 et accepte la proposition qui lui est faite d'organiser une épreuve cycliste. L'homme est dynamique, éclectique¹², ambitieux, pas toujours très regardant sur les moyens. Il semble être motivé moins par des choix idéologiques que par l'ambition personnelle et la volonté de faire sa place, ce qui le pousse à prendre le risque d'une aventure dont le moins que l'on puisse dire est qu'elle est semée d'embûches.

Le contexte est en effet on ne peut plus défavorable. En France, le régime du maréchal Pétain a perdu une grande partie de son crédit. L'accentuation de la collaboration, notamment depuis le discours de Pierre Laval le 22 juin (« *Je souhaite la victoire de l'Allemagne, parce que, sans elle, le bolchevisme, demain, s'installerait partout.* »), l'annonce de la Relève puis, en septembre, les réquisitions pour le travail en Allemagne, ont creusé une brèche entre l'opinion et Vichy. Les arrestations massives de juifs se sont multipliées : rafle du Vel d'Hiv les 16 et 17 juillet 1942, rafle des juifs étrangers de zone Sud le 26 août 1942. L'opinion a été heurtée par ces arrestations et manifeste son opposition. Une partie de la hiérarchie catholique a protesté ouvertement (Mgr Saliège, Mgr Théas, Mgr Moussaron, le Cardinal Gerlier) ; la hiérarchie

¹² En 1939, il est co-scénariste du film de Jean Stelli, « *Pour le maillot jaune* ». Ce film, qui sort en salle le 23 octobre 1940, met en scène la relation entre un coureur cycliste (l'acteur Albert Préjean) et une journaliste sportive (l'actrice Meg Lemonnier, épouse de Maurice Goddet, coadministrateur de *L'Auto*, avec son frère Jacques).

protestante a fait de même (Pasteur Boegner). Organiser une compétition sportive dans cette atmosphère est à la fois dérisoire et risqué.

D'autant que les difficultés matérielles s'accumulent. Les pénuries s'accroissent qu'il s'agisse de la nourriture, mais aussi des matériels spécifiques pour les cyclistes (pneus, maillots). Il faut donc non seulement rassembler les équipements sportifs, mais recruter des réparateurs. La course nécessite également la présence de contrôleurs, de commissaires afin d'en assurer la régularité.

Enfin se pose la question du parcours et du franchissement de la ligne de démarcation. Si les Allemands ont donné leur accord pour au moins deux franchissements, cela ne va pas sans conditions : les coureurs et les suiveurs devront présenter leur *Ausweis* lors du passage de la ligne, ce qui ne peut manquer de créer des difficultés, une interruption de la course, une incertitude quant à son déroulement.

La compétition se nommera Circuit de France ; le nom de Tour de France, propriété de *L'Auto* n'a pas été repris. Elle se déroulera à compter du 28 septembre et comptera six étapes, deux d'entre elles étant divisées en deux parties. La date est donc tardive et inhabituelle, ce qui laisse planer la possibilité d'une météo moins favorable. Surtout, ces six étapes donnent l'impression d'une épreuve réduite par rapport aux Tours antérieurs qui en comptaient 18 à 20, même si les journaux organisateurs clament à l'envi qu'il s'agit de la plus grande épreuve cycliste depuis 1939. Le tracé retenu est d'ailleurs symptomatique d'une réduction notable des ambitions en comparaison des Tours antérieurs. Il s'agit d'une boucle au centre de la France. En sont exclues toutes les zones frontalières, mais aussi toutes les côtes ; les régions riveraines de l'Atlantique et de la Manche, comme celles voisines de la Méditerranée, toutes considérées comme zones stratégiques militairement et dans lesquelles les Allemands ne souhaitent pas que pénètre une caravane cycliste, même sous leur contrôle. Exclues également les zones de haute montagne (Alpes, Pyrénées), dont les cols avaient pourtant, dès avant 1939 contribué à la légende du Tour de France. Leulliot, qui aurait voulu que le Tour aille en Bretagne et à Marseille, doit s'incliner devant les exigences de l'occupant. L'on peut s'étonner que le parcours ne passe pas par Vichy, capitale provisoire, alors même qu'une étape auvergnate est prévue avec une arrivée à Clermont-Ferrand. L'on ne sait si cette hypothèse a été envisagée ou, si elle l'a été, a été abandonnée en raison des problèmes de sécurité à affronter et des difficultés d'hébergement dans une ville où tous les logements disponibles ont été réquisitionnés ou loués depuis 1940. Au bout du compte, domine l'impression d'un repli que les cartes diffusées par les journaux organisateurs visualisent.

Ce tracé est présenté par voie de presse, sur le modèle de la traditionnelle carte du Tour, ainsi que par le biais d'affiches. Si la première matérialise (de façon discrète) la ligne de démarcation (en omettant les autres zones, interdite, annexée, rattachée), les affiches diffusées par *La France socialiste* l'abolissent totalement ; le cycliste qu'elles représentent semble voguer sur un pays totalement unifié, et de plus rassemblé autour de ses trois couleurs. L'on voit bien l'intention : donner l'impression d'un retour à la normalité, ce qui ne peut pourtant tromper personne en 1942. Le 6 octobre dans *L'Effort*, Jean de Lascoumettes¹³ reprend cette thématique en écrivant : « Vous avez tous vu cette affiche d'un coureur cycliste, dont le vélo suit une piste idéale, se projette sur une immense carte de France, une carte silhouettée, dont nulle ligne ne vient barrer l'élégante continuité. L'ombre de l'athlète couvre de sa même teinte des provinces, entre lesquelles s'est dressée, dans le malheur des temps, une frontière imprévue. Sous cette ombre la ligne fatidique disparaît [...] Depuis l'armistice, en effet pour la première fois, la ligne de démarcation s'est, par deux fois, ouverte. Et le passage d'une cohorte de cyclistes a, pour quelques heures, établi entre Français, d'en deçà et d'au-delà, une absolue communion. Les juvéniles emballements des spectateurs des monts d'Auvergne rejoignent, dans le sillage du Circuit de France, les ferveurs émerveillées des curieux juchés au sommet des doux côteaux de l'Ile de France. Le Circuit de France a créé un courant d'air qui nous fait plus agréablement respirer [...] Et des Français des deux zones en se passionnant comme avant pour un même spectacle, qui leur était pareillement offert, ont de nouveau réalisé l'union absolue des cœurs. Symbole de l'unité française réalisée, de cette unité à laquelle tendent nos cœurs et nos efforts, le Circuit de France, grâce à une courtoisie¹⁴ que nous apprécions, aura fait lever dans l'âme de quiconque réfléchit, la flamme merveilleuse de l'espérance ». ¹⁵».

¹³ Jean de Lascoumettes (1889-1944), ancien combattant de 14-18 dans l'aviation, a été avant-guerre journaliste à *L'Intransigeant*, à *Match*, dont il a été rédacteur en chef. Il a couvert pour ces journaux les Jeux Olympiques de Berlin en 1936. Il a participé en 1938-1939, avec le dessinateur Pellos à la réalisation d'un magazine pour la jeunesse, *Junior*, et notamment à la série dessinée *Jacques Ardent athlète*, qui entend donner l'image d'un homme idéal construit par le sport.

¹⁴ Il faut comprendre ici la courtoisie des Allemands qui ont autorisé le franchissement de la ligne de démarcation...

¹⁵ *L'Auto* du 6 octobre 1942.



Les concurrents seront au nombre de soixante-douze, répartis en six équipes de douze. La nouveauté est le passage d'équipes nationales à des équipes de marques (Alcyon, Mercier ; Helyett, France Sport, Dilecta¹⁶, Genial Lucifer). Ce choix peut étonner lorsque l'on se souvient qu'en 1940, le gouvernement de Vichy, sous Borotra, avait fait de la lutte contre le professionnalisme l'un de ses chevaux de bataille. Le voici réintroduit : s'agit-il de faire disparaître les oppositions entre nations dans une Europe présentée désormais comme rassemblée sous tutelle allemande ?

Comme avant 1939, les coureurs sont majoritairement français, rejoints par un fort contingent belge, luxembourgeois et quelques italiens (mais ni Bartali, ni Coppi). Aucun cycliste allemand ne participe à la compétition. Il semble que certains coureurs aient été fortement sollicités afin de participer à une compétition à laquelle ils n'étaient pas spontanément favorables : Emile Idée, tout jeune champion de France (vingt ans), est semble-t-il l'objet de fortes pressions¹⁷ de la part de Jean Leulliot qui aurait évoqué l'hypothèse d'un départ pour le travail en Allemagne en cas de refus de participer. Un autre cycliste, Auguste Mallet, ancien combattant, revient à la compétition, ce qui donne l'occasion à la propagande d'insister sur la retour d'un coureur ancien prisonnier. Malgré les difficultés, sont présentes quelques vedettes du sport cycliste, volontaires ou quelque peu sollicitées : Caput, Lapébie, les belges Thiébault et Neuville. Certains arriveront au départ épuisés : la veille, le journal *L'Auto* a fait jouer la concurrence et a organisé le Grand Prix de Paris, qu'il a annoncé puis dont il rend compte avec insistance, peut-être avec perfidie, dans ses diverses éditions¹⁸. Beaucoup de coureurs en lice pour le Circuit de France, en quête de gains, et qui, par nécessité, courent le cachet, y ont participé, et y ont laissé quelques forces, comme Thiétard qui a remporté l'épreuve.

¹⁶ Dilecta est la propriété d'Albert Chichery, qui a créé cette entreprise en 1919 au Blanc (Indre) et l'a ensuite fait prospérer. A. Chichery fut ensuite député radical de l'Indre en 1932, ministre dans le cabinet Reynaud le 6 juin 1940, puis dans le cabinet Pétain le 17. Le 10 juillet 1940, il vote les pleins pouvoirs constitutionnels au Maréchal Pétain, puis devient membre du Conseil National. Il est assassiné dans l'Indre le 15 août 1944.

¹⁷ C'est ce qu'il affirme dans un entretien avec Jean Bobet, « *Le vélo à l'heure allemande* », La Table Ronde, 2007. Cette pression ne peut être démontrée, mais elle est plausible dans le contexte de l'époque, quelques semaines après la décision du 4 septembre 1942 qui prévoit des réquisitions de main d'œuvre pour l'Allemagne.

¹⁸ Dans l'édition des 26 et 27 septembre, soit la veille du départ du Circuit de France, *L'Auto* n'en parle pas et fait sa Une sur le Grand Prix de Paris, qui est sa compétition.

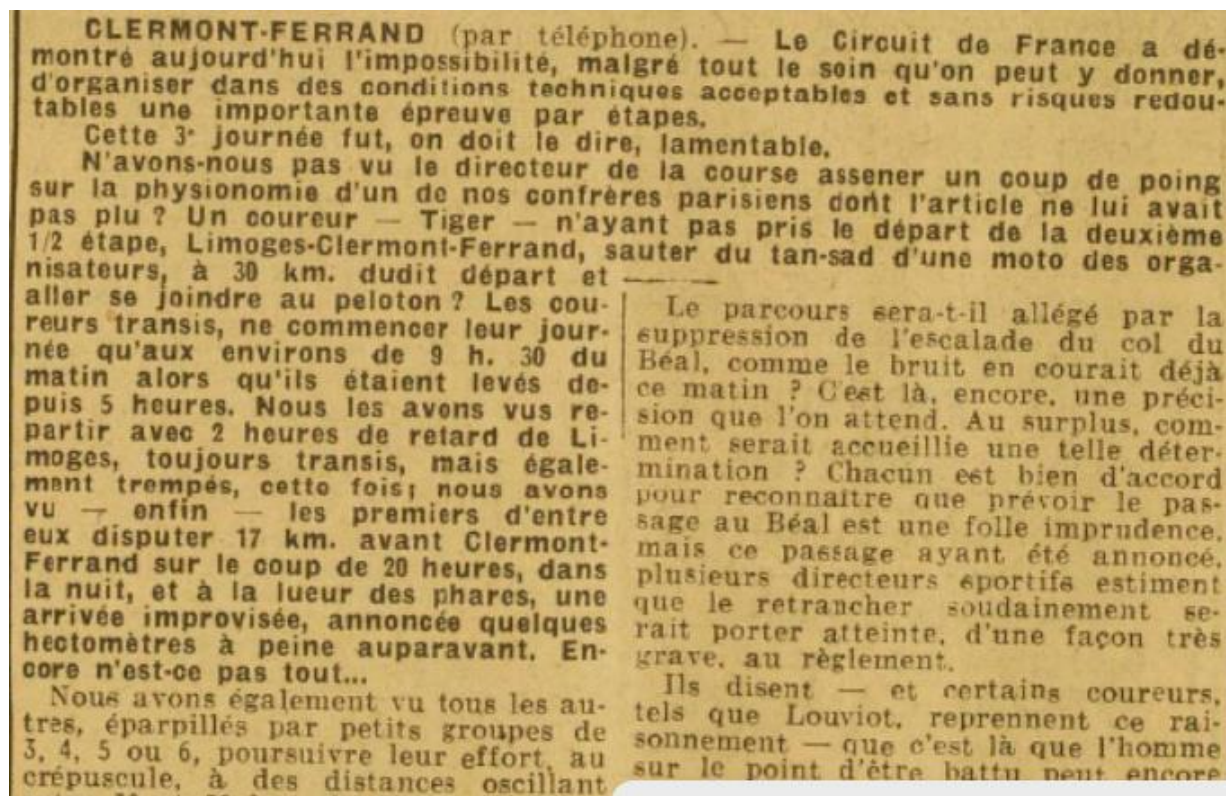
IV. UNE ÉPREUVE SEMÉE D'EMBUCHES ET UNE ORGANISATION CHAOTIQUE

Le départ a lieu le 28 septembre devant le Palais Berlitz ; la course sera photographiée, notamment par Roger Parry¹⁹, et retransmise à la Radio, par Radio - Paris où œuvrent Jean Leulliot lui-même et Georges Briquet²⁰. Les coureurs gagnent le Pont de Saint Cloud à 12 heures trente, puis Versailles, Rambouillet, en direction du Mans, distant de 203 kilomètres. Les difficultés commencent dès les premiers kilomètres ; certaines voitures de suiveurs n'ont pas de carburant ; les routes sont de mauvaise qualité, les crevaisons s'enchainent (40 selon *L'Auto* du 29 septembre) et pénalisent certains coureurs qui ne peuvent obtenir de matériel de rechange ; la météorologie, en début d'automne, est défavorable et la pluie s'abat sur la course pendant la plus grande partie de celle-ci ; les coureurs, fatigués par une longue saison, ne mettent pas une ardeur manifeste à la compétition. Dès le premier jour, l'on dénombre 19 abandons, soit un quart de l'effectif de départ. Au Mans, Guy Lapébie l'emporte, mais les difficultés continuent. Certaines sont cocasses : l'on a perdu le maillot que doit porter le vainqueur (il s'agit d'un maillot zébré, puisque l'on n'a pas voulu utiliser le maillot jaune) et on ne le retrouvera que le lendemain. Plus grave, les conditions d'hébergement au Mans sont déplorables ; les coureurs sont logés dans des dortoirs au séminaire. Le mécontentement s'accroît et certains envisagent de ne pas reprendre le départ le lendemain. Les Belges, membres de l'équipe de Guy Lapébie quittent la compétition le 29, comme l'annonce le journal *L'Auto*, en l'espèce peu confraternel. Leulliot doit donc marchander, faire des promesses. L'étape en direction de Poitiers se déroule sans incident majeur, malgré un départ au lever du jour. C'est la suivante en direction de Clermont qui est la plus problématique. D'abord par sa longueur, plus de 300 kilomètres, d'où sa division en deux demi-étapes, Clermont-Limoges, puis Limoges-Clermont, ce qui implique un nouveau départ très matinal. Mais le principal problème concerne le passage de la ligne de démarcation qui se révèle bien plus long que prévu. Les autorités allemandes locales, dans la bourgade de Jardres, entre Poitiers et Chauvigny, se montrent peu coopératives ; le passage des coureurs et de leurs suiveurs dure trois heures, ce

¹⁹ Certains clichés sont consultables sur le site <https://mediatheque-patrimoine.culture.gouv.fr/actualite/le-circuit-de-france>

²⁰ Selon *L'Effort* du 29 septembre, il est prévu qu'ils interviennent trois fois par jour à Radio Paris. Georges Briquet (1898- 1968) a commencé sa carrière journalistique dans les années 1920, notamment au *Miroir des Sports* et devient en 1931 l'un des pionniers des reportages radiophoniques, notamment pour le Tour de France. Si, en 1940, il refuse de travailler pour Radio - Paris, la radio allemande, il reprend une activité à la radio nationale (radio-Vichy) et collabore à divers magazines, y compris *L'Illustration*. Il s'en détache en 1943, est alors suspecté par l'occupant et arrêté le 10 juin en 1944, puis déporté à Dachau. Revenu de déportation, il reprend son activité à la Radio, dont il sera directeur du service des sports jusqu'en 1964.

dont la presse organisatrice se garde bien de rendre compte. Après l'arrêt à Limoges pour le repas, certains coureurs s'égarent, d'autres veulent renoncer. Leulliot doit alors utiliser des stratagèmes et va même jusqu'à véhiculer sur sa propre moto un coureur attardé près



L'AUTO 1er octobre 1942

de l'abandon, et lui faire rattraper le peloton. Le retard s'accumulant, les coureurs sont encore loin de Clermont lorsque la nuit tombe, à près de vingt heures. Certains se perdent, d'autres comme Emile Idée envisagent d'abandonner. D'autres montent dans des camions de passage pour gagner l'arrivée. Le fiasco est total et Leulliot doit se résoudre à arrêter la course avant le col des Goules, au hameau des Roches, où les rescapés arrivent éclairés par des lanternes. Toute la dernière partie de l'étape est donc annulée. Les journaux concurrents ne se privent pas de faire part de leurs critiques, ou au mieux d'une ironie discrète : *L'Auto* du 1^{er} octobre est très sévère (document joint); le lendemain 2 octobre, le même journal parle d'une « *erreur de jugement* ». Le mécontentement est général ; devant les inquiétudes quant à la suite, il est décidé de tronquer l'étape du lendemain, en direction de Lyon ; les soixante premiers kilomètres sont annulés et notamment le passage du col du Béal, dans le Livradois, soit les seuls reliefs qui auraient pu susciter des difficultés. Les risques de nouveaux incidents sont réduits. Si bien que les deux dernières étapes se déroulent sans problème majeur ; le deuxième passage de la ligne de démarcation en Bourgogne, près de Chalon-sur-Saône, est plus rapide que le premier. Mais

à l'arrivée au Parc des Princes (dont Jacques Goddet est le gestionnaire), ne sont présents que vingt-trois coureurs sur les soixante-douze partants. La compétition est remportée par le Belge François Neuville (de l'équipe Helyett Hutchinson) devant Louis Thiétard (Génial Lucifer) et Louis Caput (Dilecta). La remise des prix est présidée par le colonel Pascot, commissaire général aux Sports et par le colonel Beaupuis, son adjoint. Aucune personnalité politique de premier plan ne semble être présente, pas plus, semble-t-il, que des représentants des autorités allemandes.

« Il faut une belle dose d'optimisme pour organiser, dans les conditions actuelles et aussi tardivement, une course à étapes », écrivions-nous à propos du Circuit de France.
Le déroulement de l'épreuve, les abandons multiples, la catastrophe frôlée chaque jour prouvent que nous avons raison. Et les organisateurs ne peuvent en vouloir aux confrères lorsque ces derniers constatent les lacunes d'une épreuve qui eût pu connaître un succès sportif auquel nous aurions été les premiers à applaudir.



La France socialiste 5 octobre 1942

V. QUEL ÉCHO DANS L'OPINION ?

Quel écho le circuit de France rencontre-t-il dans l'opinion ? La réponse est difficile, aucune source ne venant renseigner avec précision sur la densité du public. Nous n'avons pas trouvé d'image filmée de la compétition. Des photographies ont été prises, notamment par Roger Parry²¹. Cette courte série montre certes des populations au départ de la course, aux arrivées, au bord des routes, sans qu'il s'agisse pour autant de foules massives ; par ailleurs, l'on sait combien la plus ou moins grande habilité du cadrage peut modifier l'appréciation de la densité de la foule. Quant à la presse, en dehors des deux journaux organisateurs qui parlent

²¹ Elles sont en dépôt à la médiathèque du patrimoine et de la photographie.

évidemment d'un grand succès populaire, elle se montre on ne peut plus prudente dans ses appréciations. *L'Auto* rend compte de la compétition, mais se garde bien de lui donner la première place. Un compte rendu quotidien est proposé en première page, mais en bas de celle-ci la plupart du temps, la Une étant occupée par un autre sport ou parfois une autre compétition, surtout si elle est organisée par *L'Auto*. Les détails du déroulement de la course sont renvoyés en pages 3 ou 4. Les appréciations portées par les journalistes de *L'Auto* sont parfois critiques ; le 2 octobre, après le fiasco de l'étape de Clermont-Ferrand, le journal parle d'une « *erreur de jugement* ». Les autres journaux, non sportifs, n'accordent qu'une place limitée au circuit de France ; les plus engagés dans la

Paris Soir 2 octobre 1942

collaboration, que l'on aurait pu croire plus enthousiastes, se montrent peu diserts, parfois critiques ; ainsi *Paris Soir* le 2 octobre. Les journaux régionaux semblent n'accorder qu'une importance limitée au Circuit de France. Les journaux locaux, encore moins. *La Montagne* à Clermont-Ferrand le traite en page intérieure, par un bref article, non dénué de critique, parlant d' « *imprévoyance, insouciance, je m'en fichisme* »²².

Tout cela donne l'impression d'un succès populaire limité. Si le public avait été massivement au rendez-vous, l'on peut supposer que les services de la censure, allemande ou vichyste, auraient donné des consignes pour le mettre en valeur.

²² *La Montagne*, 1^{er} octobre 1942, page 2.

Cependant, les autorités politiques apportent leur caution à la compétition, sans ostentation cependant, car sans doute soucieux de ne pas mêler leur image à une opération qui a mal tourné. L'avant-veille de l'arrivée, Laval a accordé, à son domicile de Châteldon, une entrevue avec certains organisateurs, parmi lesquels Paul Rives. L'entrevue donne lieu à bref communiqué, dans lequel Laval félicite les organisateurs, se réjouit du franchissement de la ligne de démarcation et formule l'espoir qu'une prochaine édition puisse être organisée en 1943.



Le Président Laval recevant à Châteldon la délégation du « Circuit de France ». De gauche à droite : M. Trialoux, directeur sportif des Cycles Helyett, représentant les directeurs sportifs, M. Rives, directeur de « L'Effort », le Président Laval, Georges Daudet, directeur général de « La France Socialiste » et M. de Chambrun (Photo « LA FRANCE SOCIALISTE »).

**Une preuve de la sollicitude
du président Laval
à l'égard du sport**

Le chef du gouvernement a reçu dans sa propriété de Châteldon les organisateurs du Circuit de France et a félicité M. Daudet, directeur général de la France Socialiste, de l'effort entrepris, en formulant le souhait que d'autres événements fassent que la France accueille, l'an prochain, avec plus de joie encore, cette manifestation sportive.

L'Auto 5 octobre 1942

— Je vous félicite d'avoir entrepris cette tâche, déclare-t-il, comme je félicite ceux qui, par leurs efforts, vous ont permis de la mener à bien. L'initiative que vous venez de prendre en faisant disputer le Circuit de France est justifiée par les applaudissements que vous avez recueillis sur les routes de zone occupée comme de zone non occupée. Ces applaudissements sont une manifestation des liens qui attachent l'une à l'autre.

« C'est une grande expérience que vous venez de faire et il faudra, l'an prochain, la refaire, élargie et plus complète encore.

« J'espère qu'à ce moment d'autres événements se seront produits, qui feront que la France accueillera avec plus de joie encore cette manifestation sportive qui revêt un caractère national. »



La France Socialiste 5 octobre 1942

Dans les jours suivants, les organisateurs tentent de magnifier le succès de leur entreprise ; l'arrivée au Parc des Princes occupe évidemment le Une de la *France Socialiste*, avec de longs articles et plusieurs photographies, alors même que les journaux rivaux se limitent à un compte rendu succinct, tel *L'Auto*. Leulliot tente de répondre aux critiques et remarques qui n'ont pas manqué. Il insiste sur le succès populaire, que l'absence d'images filmées ne permet guère de mesurer et, quelque peu bravache, s'adresse à ses concurrents sous la forme d'un défi : « *Faites mieux si vous le pouvez* ». Les deux journaux organisateurs tentent de retourner la critique qui leur est adressée en vantant la vaillance des coureurs qui ont terminé la course et auraient ainsi fait la preuve de leur courage et de leur vaillance ; le circuit de France est alors présenté comme un lieu de formation où se seraient trempés les corps et les âmes, dans une sorte de logique

darwinienne permettant de distinguer les forts et les faibles, dans un registre guerrier opérant une sorte de « sélection naturelle ». Ainsi Jean de Lascoumettes peut-il écrire dans *L'Effort* du 3 octobre 1942, après les déboires de l'étape de Clermont-Ferrand : « *Le sport est impitoyable, puisque un seul doit triompher, puisqu'il doit y avoir des vaincus. Il est normal que les mal préparés, les mal armés, physiquement et moralement, disparaissent dans la sélection fatale, dès que les valeurs se confrontent. Un nombre important d'abandons implique moins la dureté d'une épreuve allègrement menée jusqu'au bout par d'autres hommes qu'une crise de volonté chez ceux qui lâchent au moment où ils devraient faire appel à leurs réserves d'énergie. Courses trop dures ! Qu'on me laisse rire ! [...] Ce sera le mérite du Circuit de France d'avoir réagi contre l'extrême facilité à laquelle nous nous accoutumions, et d'avoir rendu à la course sur route son véritable caractère. Il a réussi à faire le départ - exceptons en les malchanceux, les victimes d'accidents mécaniques- entre les courageux et les pusillanimes, les rouleurs de la route et les coureurs de salon* ». Cette réactivation d'une thématique viriliste qui rappelle « mutatis mutandis » l'aphorisme mussolinien « La guerre hygiène du monde », ne pouvait évidemment que complaire à l'occupant et aux autorités vichystes qui y retrouvaient les accents d'une Révolution Nationale pourtant bien mal en point en 1942.

CONCLUSION : UNE INITIATIVE SANS LENDEMAIN

L'opération lancée par *La France socialiste* et *L'Effort*, avec le soutien des autorités allemandes et de celles de Vichy, répondait de manière évidente à des objectifs politiques : distraire, au sens premier du terme, les Français, des préoccupations du moment (ravitaillement, persécutions), jouer sur l'apparence de retour à la normalité telle qu'elle était vécue dans l'avant-guerre, donner l'impression d'une concession allemande au sujet de la ligne de démarcation. Cependant, le circuit de France, réduit dans son tracé, privé de nombreux concurrents, organisé à la va-vite, dont le déroulement est semé d'embûches, apparaît comme une sorte d' « ersatz » des tours antérieurs, un modèle réduit et une imitation maladroite de ceux-ci. L'opération n'est donc pas une réussite, se réduit à un « gadget » qui ne convainc pas les populations désormais très largement hostiles à la collaboration, et détachées en grande partie du régime de Vichy. Le circuit de France n'aura donc pas de nouvelle édition en 1943, les circonstances nouvelles issues des événements de novembre 1942 ayant profondément modifié le contexte politique.

En revanche, pour ceux qui directement, ont été mêlés à cette aventure, le fait d'avoir soutenu cette initiative pèsera dans les jugements prononcés à la Libération, même si elle n'est pas le seul, ni le plus important événement parmi ceux pris en compte dans les accusations portées contre eux. Paul Rives, après avoir fui en Allemagne avec Déat, rentre en France où il est jugé

en 1947, condamné à quatre années de prison, avant d'être amnistié en 1953. René Château, arrêté en août 1944, détenu par les FTP au Centre d'Hygiène dentaire de Paris, devenu centre de détention, est lui aussi condamné, puis amnistié et retrouve un poste de professeur de philosophie au lycée Hoche de Versailles. Jean Leulliot est aussi l'objet de poursuites, mais bénéficie de la solidarité de ses collègues et retrouve rapidement une activité dans le milieu cycliste ; ses réseaux, son esprit d'initiative le poussent à la mise en place de nouvelles compétitions, un Tour de France féminin en 1955 (une seule édition), la Route de France pour des coureurs amateurs, puis surtout la course Paris-Nice, dont il est le créateur et le directeur pendant de nombreuses années. Toujours créatif, il imagine même un tour d'Europe, voire un Tour du monde !

Georges Briquet, qui assura le compte rendu radiophonique du Circuit de France et écrivit dans quelques journaux collaborationnistes, comme *L'Illustration*, échappe aux poursuites ; arrêté en juin 1944, déporté à Dachau, il n'est pas suspect et reprend très vite une carrière radiophonique, dirige dès 1945 le service des Sports de la RTF, où il anime chaque dimanche l'émission Sports et Musique jusqu'à la fin des années soixante.

Quant à Jacques Goddet, inquiet pour son maréchalisme, il doit accepter l'interdiction de faire paraître *L'Auto*, mais il peut faire valoir qu'il a refusé d'organiser le Circuit de France et a fermé les yeux sur des activités clandestines à l'atelier de composition de son journal ; il bénéficie du soutien de nombreux professionnels et politiques (Chaban-Delmas) et n'aura pas de peine à démontrer que, dans le drame du Vel d'Hiv, il était totalement impuissant. Il fonde le journal *L'Equipe*, et va pouvoir reprendre dès 1946 un Paris-Monaco puis en 1947, en association avec Emilien Amaury (*Le Parisien Libéré*) l'organisation du Tour de France, le gouvernement préférant, dans le contexte de guerre froide naissante lui attribuer celle-ci plutôt qu'à des communistes qui avaient tenté, avec le quotidien *Sports* de mettre la main sur cette compétition. Goddet sera directeur du Tour de France jusqu'en 1987.

Enfin parmi les cyclistes ayant participé au Circuit de France, peu nombreux sont ceux qui font une carrière de premier plan après 1945. Neuville, Thiétard disparaissent des premières places. Emile Idée, malgré des places d'honneur et un nouveau titre de champion de France en 1947, ne confirme pas les espoirs placés en lui. Seul, René Vietto, participant très discret du circuit de France, connaît un retour de gloire lors du Tour de France 1947, qu'il finit à la cinquième place, après des déboires qui lui assurent la popularité et le soutien du public.

