



Du cliquetis des pédales au bruit des bottes : un été cycliste perturbé en Bretagne (juillet-septembre 1939)

Yves-Marie Evanno

► To cite this version:

Yves-Marie Evanno. Du cliquetis des pédales au bruit des bottes : un été cycliste perturbé en Bretagne (juillet-septembre 1939). En Envor, revue d'histoire contemporaine en Bretagne, 2013, 2. hal-02914896

HAL Id: hal-02914896

<https://hal.science/hal-02914896>

Submitted on 15 Aug 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

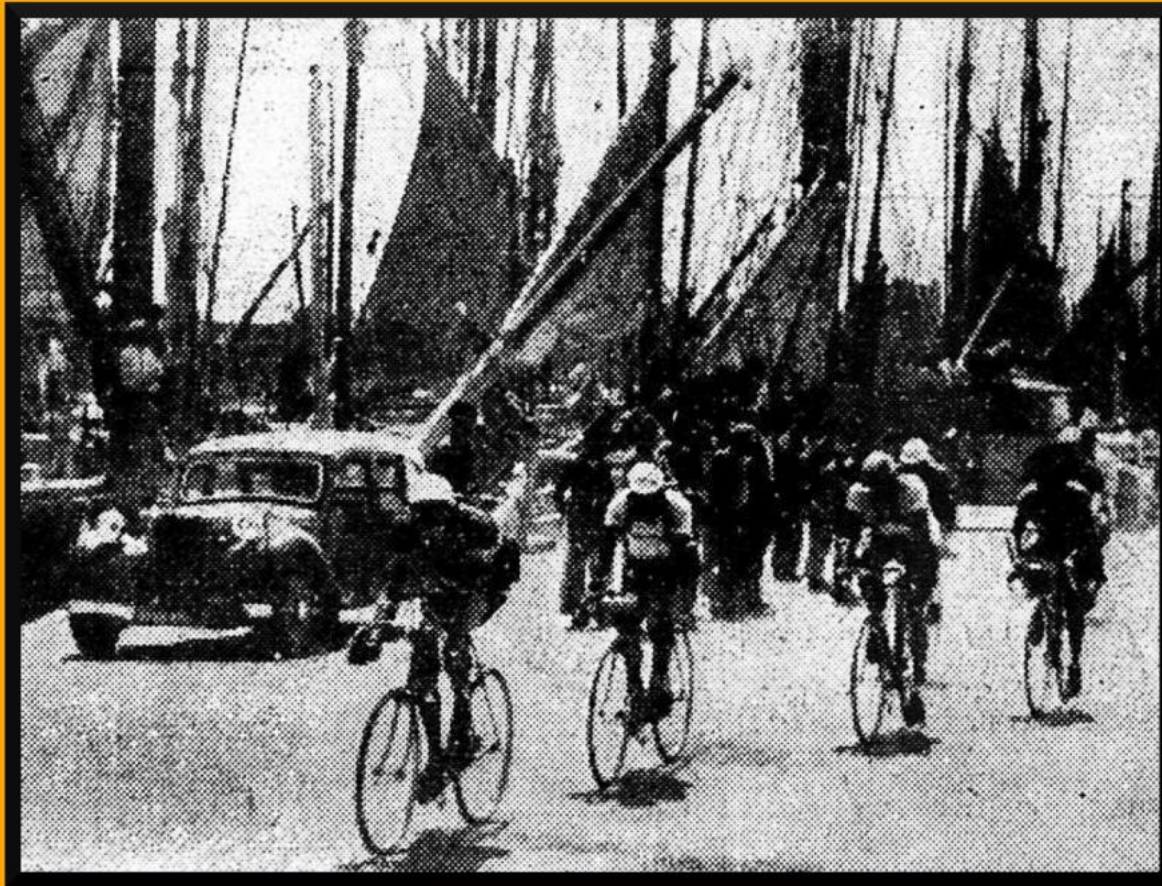
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

En Env&or

revue d'histoire contemporaine en Bretagne

#2

Yves-Marie EVANNO



Du cliquetis des pédales au bruit des bottes : un été cycliste perturbé en Bretagne (juillet-septembre 1939)

En Env&r



Le peloton passe sur le port de Concarneau le 13 juillet 1939. Photographie publiée le lendemain par *L'Ouest-Eclair*.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans un strict cadre pédagogique, après autorisation sollicitée auprès du cabinet d'ingénierie mémorielle et culturelle *En Env&r*. En conséquence, et conformément aux dispositions du code de la propriété intellectuelle, seule est permise l'utilisation pour un usage privé sous réserve de dispositions différentes, voire plus restrictives, du code de la propriété intellectuelle. Il est cependant interdit à l'utilisateur, en dehors de cet usage, de copier, modifier, distribuer, transmettre, diffuser, représenter, reproduire, publier, concéder sous forme de licence, transférer ou exploiter de toute autre manière les informations présentes sur le site enenvor.fr. Dès lors, toute autre utilisation est constitutive de contrefaçon et sanctionnable au titre de la propriété intellectuelle, sauf autorisation préalable et écrite de l'auteur ainsi que du cabinet d'ingénierie mémorielle et culturelle *En Env&r*, société éditrice d'*En Env&r*, revue d'histoire contemporaine en Bretagne.

Les opinions exprimées dans cet article sont propres à leur auteur et n'engagent par le cabinet d'ingénierie mémorielle et culturelle *En Env&r*, société éditrice d'*En Env&r*, revue d'histoire contemporaine en Bretagne.

Pour citer cet article: EVANNO, Yves-Marie, « Du cliquetis des pédales au bruit des bottes : un été cycliste perturbé en Bretagne (juillet-septembre 1939) », *En Env&r*, revue d'histoire contemporaine en Bretagne, n°2, été 2013, en ligne. ISSN 2266-3916.

Du cliquetis des pédales au bruit des bottes : un été cycliste perturbé en Bretagne (juillet-septembre 1939)

La Bretagne est sans conteste une terre de cyclisme. Qu'il se pratique dans les sous-bois l'hiver, sur route ou sur piste, ce sport suscite l'engouement des foules depuis la fin du XIX^e siècle. Discipline populaire, les courses s'exportent de village en village et deviennent le prétexte de nombreuses fêtes durant les années folles. Au panthéon des épreuves, il y a le *Tour de France*, créé en 1903 par Henri Desgranges pour le journal *L'Auto*. A l'aube de la Seconde Guerre mondiale, l'épreuve jouit d'une importante reconnaissance du public. Ce succès est largement relayé par les médias, suscite l'intérêt des sponsors, inspire le cinéma et même la musique ... Chaque été, le *Tour de France* précède en Bretagne une autre grande épreuve, aujourd'hui disparue, le *Circuit de l'Ouest*, propriété du quotidien *L'Ouest-Eclair*.

En 1939, les tensions diplomatiques sur la scène européenne occupent l'esprit des Français et perturbent l'été cycliste. L'historiographie du sport est sans commune mesure avec ce qu'elle pouvait être il y a encore une trentaine d'années et l'on mesure bien aujourd'hui toutes ses implications politiques. Pourtant, rares sont les études s'intéressant par l'intermédiaire du prisme sportif au deux mois qui précèdent le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Or, la question de Dantzig et la négociation d'un traité avec l'URSS agitent non seulement la scène diplomatique en Europe, mais impactent tous les

domaines de la vie. Les Français, loin du défaitisme longtemps admis dans l'historiographie, sont désormais prêts à ne plus laisser Adolf Hitler proférer ses menaces¹. L'après Prague est très certainement l'ultime prise de conscience qui met fin à l'esprit munichois². L'omniprésence dans la presse d'articles relayant les troubles diplomatiques prouve bien que le sujet préoccupe et intéresse les Français.

Mais la vie continue et les compétitions sportives se déroulent comme chaque année, ou presque. Le succès populaire rencontré par les courses cyclistes de l'été 1939 témoigne-t-il alors d'une inconscience collective ou faut-il y voir au contraire une parenthèse nécessaire pour l'opinion publique ? A l'orée des travaux précurseurs de D. Veillon sous l'Occupation, il n'est pas illogique de se poser cette question

¹ AZEMA, Jean-Pierre, 1940, *l'année noire*, Paris, Fayard, 2010, p. 13-44 ; « Guerre des nerfs », in AZEMA, Jean-Pierre et BEDARIDA, 1938-1948. *Les années de tourmente : de Munich à Prague. Dictionnaire critique*, Paris, Flammarion, 1995, p. 61-67 ; « La France de Daladier », in AZEMA, Jean-Pierre et BEDARIDA, François, *La France des années noires*, Paris, Le Seuil, 1993, p. 16-39 ; JACKSON, Julian, *La France sous l'occupation, 1940-1944*, Paris, Flammarion, 2004, Partie I : « Anticipations » et CREMIEUX-BRILHAC, Jean-Louis, *Les Français de l'an 40*, Tome 1, *La Guerre oui ou non ?*, Paris, Gallimard, 1990.

² LABORIE, Pierre, *L'opinion française sous Vichy*, Paris, Le Seuil, 2001, p. 176-177.

puisque'après tout, à l'image de la mode, les loisirs perdurent même en période d'exception³. Pour répondre à une telle question, le sport cycliste semble un terrain particulièrement adapté puisque 1939 étant une année sans olympiade, le cyclisme y tient en cet été une place majeure. Plus spécifiquement encore, nous concentrerons notre propos sur les deux étapes lorientaises du *Tour de France* et du *Circuit de l'Ouest*, épreuves se déroulant le 14 juillet 1939, jour des commémorations grandioses du 150^e anniversaire de la Révolution de 1789, puis un mois plus tard, le 23 août, au lendemain de la signature du pacte germano-soviétique.

Le Tour de France à Lorient : des préparatifs à peine perturbés

La sous-préfecture du Morbihan accueille pour la première fois le *Tour de France* en 1939. Durant les neuf mois qui séparent l'annonce officielle de la venue des coureurs, les organisateurs et les acteurs locaux s'activent pour permettre le bon déroulement de la course. En effet, l'enjeu économique est important et Lorient souhaite tirer les bénéfices du passage de l'épreuve. Mais les tensions qui augmentent en Europe viennent perturber les préparatifs de ce qui s'annonce néanmoins comme une fête populaire.

³ VEILLON, Dominique, *La mode sous l'Occupation. Débrouillardise et coquetterie dans la France en guerre (1939-1945)*, Paris, Payot, 1990. Dans une démarche similaire et récente QUILLEVERE, Alain, « Les bals clandestins dans les Côtes du Nord sous l'Occupation. La danse une activité réprimée », *Musique bretonne*, n°222, septembre-octobre 2010 p. 40-45 et n°223, novembre-décembre 2010, p. 14-30 : « Refusant de renoncer à ces moments de fête qui renforçaient les liens de la communauté, accompagnaient les grandes étapes de la vie et permettaient aux garçons et aux filles de se rencontrer, les danseuses et danseurs clandestins des Côtes-du-Nord ont affirmé avec force leur désir de vie face à l'arbitraire de la guerre, non pas comme si de rien n'était mais malgré ce qui était. »

Les enjeux économiques et sportifs

Dès la fin du XIX^e siècle, la Bretagne se forge une tradition cycliste en organisant des courses devenues, au fil du temps, des classiques incontournables du calendrier. La seule évocation de *Paris-Brest-Paris*, couru pour la première fois en 1891, suffit à rappeler les exploits des pionniers de la « petite Reine ». La Bretagne est bel et bien une région de vélo qui fabrique ses propres champions. À l'aube de la Seconde Guerre mondiale, Lucien Petit-Breton est certes l'unique Breton à avoir remporté le *Tour de France*, mais il n'est pas le seul à s'y être distingué. Deux autres coureurs armoricains connaissent les joies du maillot jaune instauré en 1919 : Ferdinand Le Drogo en 1927 et Léon Le Clavez en 1931. En revanche, les vainqueurs d'étapes sont nombreux. Ainsi les 15 succès de René Le Grévès glanés entre 1934 et 1938 suffisent à susciter l'engouement de toute une région⁴.

Le lien entre le *Tour de France* et la Bretagne est précoce. Dès sa première édition il fait escale à Nantes avant de rendre visite à Rennes deux ans plus tard. Nantes, Brest, Rennes, Vannes sont ensuite des villes systématiquement visitées par le peloton. Toutefois, à partir de 1932, le parcours du *Tour* se détourne progressivement de la Bretagne et c'est ainsi que pendant près d'une décennie il ne remet plus les roues dans le sud du Morbihan. On comprend mieux, dès lors, l'enthousiasme soulevé le 2 août 1938 par Henri Desgranges lorsque celui-ci annonce dans le journal *L'Auto* quatre arrivées en Bretagne pour la 33^e édition en 1939, à savoir Rennes, Brest, Vannes et Nantes. Cerise sur le gâteau, le fondateur historique de l'épreuve déclare que désormais, tous les deux ans, la région accueillera l'épreuve ! ⁵ Grâce à la persévérance de son maire Emmanuel Svob, ce n'est pas Vannes mais Lorient qui est finalement

⁴ Pour plus de détails, on renverra à OLLIVIER, Jean-Paul, *L'aventure du cyclisme en Bretagne*, Paris, Editions Palatines, 2007.

⁵ « Et déjà l'on parle du Tour de 1939 ... et des suivants », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 52^e année, n°177, 2 août 1938, p. 5.

retenue pour recevoir le *Tour De France*. L'annonce est officialisée le 8 octobre 1938 avec une grande satisfaction par le quotidien lorientais *Le Nouvelliste du Morbihan* qui titre avec délectation : « à notre tour d'être aux premières loges. Enfin ! »⁶.

Le *Tour de France* suscite une véritable « fièvre » de débats et de passions et il ne semble pas inapproprié de parler à cette occasion de véritable ruée vers l'or⁷. En effet, c'est bien la perspective des retombées économiques qui semble attirer en premier lieu l'attention des journalistes. Ainsi, le 20 janvier 1939, le *Nouvelliste du Morbihan* n'hésite pas à évoquer « les profits incalculables » que réaliseront à coup sûr les commerçants lorientais dans un article titré subtilement « 13 et 14 juillet 1939, Journées de prospérité, de liesse et d'émotions sportives »⁸. Le message est donc clair et il convient de ne pas négliger l'importance des retombées économiques d'un tel événement. Pour s'en rendre compte, il est nécessaire de rappeler les mécanismes de la communication touristique de l'entre-deux-guerres. Alors que le tourisme est en plein essor, tous les supports de publicité sont prisés par les professionnels. Ainsi, dans les années 1930, les syndicats d'initiative utilisent divers médias pour assurer la propagande touristique⁹ à l'échelle nationale : affiches dans le métro parisien, dans les principales gares, tracts dans les syndicats d'initiative français ou étrangers, émission de timbres, articles

⁶ « A notre tour d'être aux premières loges », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 52^e année, n°239, 8 octobre 1938, p. 7.

⁷ *Ibid.*

⁸ « Le Tour de France à Lorient. Les 13 et 14 juillet 1939 : Journées de prospérité, de liesse et d'émotions sportives », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n°17, 20 janvier 1939, p. 10. Le journaliste s'agace contre les deux élus qui n'ont pas souhaité voter cette subvention et à cause de qui « Le commerce lorientais y aurait laissé le bénéfice de profits incalculables »

⁹ Le mot propagande est ici à prendre dans le sens dans lequel il est utilisé dans l'entre-deux-guerres. D'ALMEIDA, Fabrice, « Propagande, histoire d'un mot disgracié », *Mots. Les langages du politique [En ligne]*, 69, 2002, p. 137-148.

de presse¹⁰ ... La radiophonie est également une arme de poids afin de séduire les touristes potentiels. C'est la raison pour laquelle le conseil municipal de Quiberon se réjouit de la venue du wagon-radio de *Radio-Strasbourg* pendant l'été 1939. Et pour cause, la retransmission offre un large rayonnement sur l'Est de la France et sur l'Allemagne puisque la moitié des émissions se font dans la langue de Goethe¹¹.

Tous ces moyens prisés pour promouvoir le tourisme, le *Tour de France* les offre avec une audience décuplée. En premier lieu, il y a la presse écrite. Cette dernière véhicule une image touristique en jouant volontairement sur les caractéristiques régionales des étapes pour faire voyager son lecteur. Le dispositif de *L'Humanité* est ainsi significatif en proposant des caricatures jouant clairement sur les clichés : caricatures représentants des bigoudènes, des binious, des pêcheurs, des menhirs¹² ... ; chroniques sur les commémorations de la Révolution française adaptées aux régions traversées par les coureurs ...

Et puis il y a la très en vogue TSF. Si elle est présente depuis plusieurs années, sa couverture n'est véritablement étendue qu'en 1938 en proposant l'arrivée en direct au son des voix de Georges Briquet, Jean

¹⁰ EVANNO, Yves-Marie, *La pêche et le tourisme dans le Morbihan à l'épreuve de la guerre (1939-1945)*, Rennes 2, Mémoire de Master 2 sous la direction de BERGERE, Marc, 2008, p. 96.

¹¹ VINCENT, Johan, *L'intrusion balnéaire – Les populations littorales bretonnes et vendéennes face au tourisme (1800-1945)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007, p. 144. L'auteur ne manque pas de souligner avec humour le bilan de cette campagne internationale : « avec un certain succès, ironiquement, si on en juge à l'affluence allemande de l'été 1940 ».

¹² « De la riante Normandie aux landes de Bretagne, notre campagne de propagande pour le *Tour de France* », *L'Humanité*, n°14801, 30 juin 1939, p. 6 : « [A propos de la Bretagne] Et parmi les landes de bruyère et d'ajoncs, sous la pluie ou par un temps humide [...] ».

Antoine et autre Alex Viro¹³. La radio constitue un vecteur de communication d'autant plus efficace que ses animateurs sont appréciés du grand public. La popularité de Georges Briquet est telle qu'il joue son propre rôle dans le film sorti en 1939 avec Fernandel, *Les cinq sous de Lavarède*. Si les émissions sont bien entendu un support de diffusion sportive, elles mettent également en avant le côté pittoresque des régions traversées. L'*Auto-Radio-Luxembourg* engage ainsi l'animateur Robert Bré chargé de raconter les *à-côtés anecdotiques*, rôle qui n'est pas sans rappeler celui tenu depuis les années 1980 par Jean-Paul Olivier¹⁴ ... Même l'*Action Française*, qui délaisse pourtant le côté sportif de l'épreuve, vante les mérites touristiques qu'offre la diffusion radiophonique du *Tour de France* :

« Il y avait intérêt à placer sous le signe du tourisme cette manifestation essentiellement sportive. La caravane ne parcourt-elle pas maintes régions de la France et n'attire-t-elle pas ainsi l'attention sur leur site et paysages ? C'est pourquoi à chaque étape seront faites des causeries touristiques. [L'auditeur] se remémorera des paysages qu'il aura déjà vus ou apprendra à en connaître d'autres. Et le tourisme ne perdra pas ses droits »¹⁵.

Le *Tour* est donc bien une machine à vendre la France et, de ce fait, une machine commerciale. La direction du journal *L'Auto* décèle et développe très vite ce potentiel. L'exemple le plus caractéristique est certainement la création de la caravane publicitaire en 1930 qui lui procure d'importants revenus¹⁶. D'autres exemples viennent également

conforter cette idée, notamment l'écriture de chansons à la gloire de l'épreuve par le directeur administratif du journal, Jean Cazalis, dans les années 1930 : *Chevaliers de la route*, *Ah ! les voilà !* ou encore *Les P'tits gars du Tour*¹⁷.

De la même manière, le cinéma profite de la notoriété de l'épreuve juillettiste. Alors que Jean Renoir rencontre des difficultés pour convaincre les producteurs pour son film *La grande Illusion* en 1937, Jean Stelli, au contraire, obtient facilement un financement pour son film sur la *Petit reine* dont le succès semble assuré¹⁸. Il entreprend ainsi la réalisation de *Pour un maillot jaune* avec des acteurs confirmés tels Albert Préjean et Meg Lemonnier. L'équipe profite ainsi du départ du *Tour de France* 1939 pour tourner des scènes mélangeant les acteurs aux « forçats de la route ».

Les commerçants lorientais comprennent dès lors rapidement leur intérêt. Ils souscrivent pas moins de 10 000 Francs pour permettre au *Tour de France* de s'organiser de la meilleur des façons ! Les cafetiers se montrent naturellement les plus généreux en offrant 3 000 Francs, soit trois fois la subvention accordée par le conseil municipal de Lanester¹⁹. Dans cette perspective, on comprend mieux l'accueil chaleureux reçu par Maurice Machurey, responsable de l'organisation technique du *Tour de*

¹⁷ ROUSSEL, Jean, *Il était une fois le Tour de France : A l'époque tumultueuse de l'entre-deux-guerres, 1919-1939*, Paris, L'Harmattan, 2003, p. 235.

¹⁸ Le déclenchement de la guerre contrarie toutefois ces plans.

¹⁹ « Le Tour de France à Lorient. Les 13 et 14 juillet 1939 : Journées de prospérité, de liesse et d'émotions sportives », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n°17, 20 janvier 1939, p. 10 : « Sur les 12 085 Francs collecté, 2 000 le sont à part égale entre *Le Nouvelliste du Morbihan* et le conseil municipal de Lanester. Sont concernés les syndicats des hôteliers, des cafetiers, de la boulangerie, de la boucherie, des chauffeurs de taxis, des garagistes, des assureurs, des négociants en vin, la société du port de pêche ... »

¹³ VIOLLET, Sandrine, *Le Tour de France cycliste (1930-1905)*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 110-113.

¹⁴ « Le Tour de France par l'*Auto-Radio-Luxembourg* », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), 8 juillet 1939, n°15579, p. 11.

¹⁵ « Des causeries touristiques par la radio à chaque étape du Tour de France cycliste », *L'Action Française*, 32^e année, n°196, 15 juillet 1939, p. 4.

¹⁶ Pour l'histoire de la création de la caravane, se reporter à VIOLLET, Sandrine, *op. cit.*, p. 105-108.

France²⁰, lorsque ce dernier vient effectuer la préparation logistique au mois de mars. Et pour cause, ce dernier est perçu par le journaliste du *Nouvelliste du Morbihan* comme « un hôte actif qui, par surcroît apport[e] à notre ville, dans sa serviette bourrée de dossiers, un véritable pactole »²¹.

Mais, outre ces questions purement lucratives, il convient de revenir sur l'aspect sportif de l'épreuve. En effet, l'évènement qui se tient pour la première fois à Lorient suscite beaucoup d'attente de la part du public. En témoigne le succès des conférences données par le chef de la propagande du journal *L'Auto*. Après être passé en Normandie, dans les Côtes-du-Nord puis le Finistère, il arrive dans le Morbihan à la fin du mois de mai. Il tient successivement trois réunions gratuites à Lorient le 20, à Vannes le 22, puis Auray le 23, qui, à en croire la presse locale, sont de véritables succès²². L'opération, qui raconte la grande histoire du *Tour*, permet de faire monter l'enthousiasme autour de l'épreuve sans oublier d'inciter à l'achat du quotidien sportif, preuve une dernière fois qu'il s'agit d'une mécanique économique bien huilée ...

La ferveur se fait de plus en plus sentir à mesure que l'été approche et que les noms des coureurs locaux retenus pour l'épreuve se dévoilent. Si le Morbihannais Lucien Le Guével obtient sa sélection en équipe de France, les regards se portent davantage sur l'équipe de l'Ouest qui réunit des coureurs de Bretagne et de Normandie. Dès le 15 juin, *l'Ouest-Eclair*

annonce la sélection des sept premiers coureurs. L'équipe est constituée autour des morbihannais René Le Grévès et Jean-Marie Goasmat, auteurs de performances notables sur les routes du *Tour de France* depuis 1936. Sont ensuite sélectionnés Pierre Cloarec (Finistère), Armand Le Moal (Finistère), Jean Fontenay (Ille-et-Vilaine), Albert Goutal (Loire-Inférieure) et ... « le » normand mais « breton d'adoption » Yvan Marie (Calvados)²³. Une place reste alors à pourvoir entre Pierre Cogan (Morbihan), Eloi Tassin (Loire-Inférieure) et Christophe Taëron (Finistère). L'origine des coureurs suffit à comprendre l'engouement régional autour d'une formation que la presse locale ne se prive pas de renommer « équipe bretonne ». Il n'est donc pas surprenant de voir une foule de curieux et de passionnés se réunir pour voir les héros locaux s'affronter sur les pistes d'Auray et de Lorient les 24 et 25 juin, deux semaines à peine avant le départ de la « Grande Boucle »²⁴.

Parallèlement, les sélections se dévoilent tout comme les premiers pronostics. Au programme : 4 224 kilomètres à parcourir en 18 étapes dont 5 contre-la-montre disputés lors de demi-étapes²⁵ dont les départs peuvent se faire à 4 heures 30 du matin, justifiant largement les trois

²³ MORIN, Joseph, « Une échappée victorieuse de onze hommes dans la seconde demi-étape », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15583, 12 juillet 1939, p. 9.

²⁴ Jean-Marie Goasmat, Pierre Cloarec, Armand Le Moal, Jean Fontenay, et Eloi Tassin s'affrontent ainsi lors des deux réunions. Le célèbre pistard Lucien Aimar est quant à lui présent à Auray (il est remplacé par Albert Goutal à Lorient). « L'engagement de Louis Aimar à la grande nocturne d'Auray », *Ouest-Eclair*, n°15563, 22 juin 1939, p. 10 et « La soirée des champions bretons », *Le Nouvelliste de Morbihan*, 53^e année, n°195, 23 juin 1939, p. 6. Pour une histoire du cyclisme sur piste dans l'entre-deux-guerres, on renverra à PENUISIC, Sébastien, *Les Six jours, au Vel'd'Hiv (de 1913 à 1939) : un sport-spectacle-événement parisien*, Rennes 2, Mémoire de Maîtrise sous la direction de CAPDEVILLA, Luc, 2000.

²⁵ Une demi-étape est une étape qui se dispute en deux tronçons : un contre-la-montre le matin puis une course en ligne l'après-midi (ou inversement). Il y a bien deux vainqueurs.

²⁰ Maurice Machurey, chronométreur officiel du Tour au mois de juillet, a également la responsabilité de la logistique de l'épreuve. C'est pourquoi, tous les ans, il consacre deux mois et demi à visiter les différentes villes étapes. Sur ce point, voir ROUSSEL, Jean, *op. cit.*, p. 275.

²¹ « M. Machurey vient d'organiser l'étape des 13 et 14 juillet à Lorient », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n°71, 24 mars 1939, p. 5.

²² Voir pour le compte-rendu à Lorient « La conférence de M. Vandeville sur le Tour de France à Lorient », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n°120, 24 mai 1939, p. 2 ; ou pour celui d'Auray « A propos du Tour de France », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15538, 25 mai 1939, p. 8.



Les étapes des 13 et 14 juillet du *Tour de France* 1939.



René Le Grévès. Wikicommons.

jours de repos accordés aux sportifs²⁶. L'épreuve promet de faire la part belle aux grimpeurs en empruntant de nombreux cols rapidement devenus mythiques (Aubisque, Tortes, Soulor, Tourmalet, Aspin, Allos, Isoard, Galibier, Iseran). De nombreux nouveaux règlements apparaissent conformément aux habitudes d'Henri Desgranges afin de rendre plus passionnante l'épreuve²⁷. L'objectif est alors d'éviter une écrasante domination comme celle de Gino Bartali en 1938, ce qui n'est pas sans conséquence sur la réaction des autorités fascistes comme nous le verrons plus tard.

De l'avis général, personne ne semble en mesure de contester la victoire promise aux Belges²⁸. En effet, l'« escadron noir », pour reprendre l'expression du journaliste Roger Coulbois²⁹, fait figure d'épouvantail avec presque autant de vainqueurs potentiels que de coureurs au départ. Parmi les noms qui reviennent le plus souvent chez les pronostiqueurs : Félicien Vervaecke le dauphin de Gino Bartali en 1938, Edward Vissers et l'ancien vainqueur Romain Maes. Ils sont entourés comme équipiers d'un autre ancien vainqueur Sylvère Maes, du prometteur Lucien Storme et du champion du monde Marcel Kint³⁰. Face

²⁶ La plus longue étape entre Dijon et Paris fait 352 kilomètres !

²⁷ Dans le détail on notera le changement d'attribution des bonifications : le premier à franchir le col obtient 1 minute à condition de posséder plus de 30 secondes sur son poursuivant. A l'arrivée, le vainqueur obtient 1 minute de bonification en cas de victoire solitaire avec au moins 30 secondes d'avances sur les suivants, ou 30 secondes de bonifications en cas d'arrivée au sprint. Enfin, chaque soir, le dernier du classement général est contraint à l'abandon.

²⁸ GENTIS, Marcel, « Dans le Tour 39 voici le péril belge ... », *Le Petit journal*, n°27927, 6 juillet 1939, p.8.

²⁹ COULBOIS, Roger, « Journées fébriles, nuits sans sommeil c'est demain le grand départ ! », *Le Petit Parisien*, n°22778, 9 juillet 1939, p. 6.

³⁰ Pour le lecteur qui s'intéresse à l'aspect sportif, voici un bref rappel du « pedigree » de cette équipe au départ de Paris. Félicien Vervaecke (32 ans) : vainqueur du *Tour d'Italie* 1934, deux fois meilleur grimpeur du *Tour de France* (1935 et 1937), deux fois troisième du général (1935-1936). En 1938, il remporte

à eux, quelques noms ressortent sans trop de convictions : côté français Victor Cosson, 3^e en 1938, Sylvain Marcaillou, Maurice Archambaud ou l'expérimenté René Vietto, côté suisse le champion national Karl Litschi et côté luxembourgeois Mathias Clémens ...

Ce sont donc 80 coureurs, 40 Français et autant d'étrangers, répartis en dix équipes de huit, qui s'élancent le lundi 10 juillet de Paris. France, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse et Belgique (qui possède en tant que « meilleur équipe d'Europe » deux équipes) représentent les nations; le Nord-Ouest, Le Nord-Est (et Ile-de-France), le Sud-Ouest et le Sud-Est représentant les régions.

Un contexte international pesant

De prime abord, tout porte donc à croire que le *Tour de France* s'organise normalement. Pourtant, la montée des tensions perturbe quelque peu les préparatifs et oblige l'organisation à quelques modifications de circonstance.

En ce début d'été, l'Europe vibre à l'évolution de ce que Churchill appelle la « guerre des nerfs »³¹. L'expression traduit bien cette période d'alternance de tensions et de fausses paix, entamée depuis le discours d'Hitler devant le *Reichstag* le 20 février 1938 et dans lequel il annonce

quatre étapes, porte le maillot jaune à huit reprises mais doit s'incliner face à Gino Bartali au général. Edward Vissers (27 ans) : il remporte une étape en 1937 et termine au pied du podium final en 1938. Romain Maes (26 ans) : il remporte le *Tour de France* en 1935 et totalise également trois victoires d'étapes. Sylvère Maes (29 ans) : il remporte le *Tour de France* en 1936 et totalise sept victoires d'étapes. Lucien Storme (22 ans) est l'un des plus grands espoirs du cyclisme belge, vainqueur de *Paris-Roubaix* en 1938. Marcel Kint (24 ans) totalise quatre victoires d'étapes sur le *Tour de France* et un *Tour des Flandres*.

³¹ « "La guerre des nerfs" que mène le Reich est vouée à l'insuccès" déclare M. Winston Churchill », *Le Figaro*, 114^e année, n° 195, 14 juillet 1939, p. 3. *Le Figaro* relate un entretien donné la veille par W. Churchill dans le *Daily Mirror*.

clairement que c'est « au *Reich* allemand de protéger les peuples germaniques [...] le long de nos frontières ». Le projet belliciste du *Führer* ne tarde pas à se mettre en application suivant une sinistre et implacable chronologie³². En mars 1938, l'*Anschluss* est réalisé en trois jours et met fin à l'indépendance autrichienne. Deux mois plus tard, en mai, les prétentions territoriales allemandes sur la Tchécoslovaquie conduisent la France à rappeler 700 000 réservistes. À l'automne, la tension est à son comble. Pour y remédier, une conférence se tient à Munich les 29 et 30 septembre, apportant le crédule espoir d'une paix. Espérance vite remise en cause puisque, dès le mois de décembre, se manifeste le contentieux franco-italien lié aux prétentions territoriales de Mussolini sur la Corse, Nice, la Savoie et la Tunisie. En parallèle, la guerre d'Espagne apparaît comme le terrain d'entraînement des dictatures. Les Italiens y envoient 80 000 volontaires tandis que les Allemands apportent le renfort de 10 000 hommes de la légion Condor. Franchissent également les Pyrénées des armes et des avions dont l'un des faits d'arme est resté tristement célèbre sous le pinceau de Pablo Picasso, le bombardement de Guernica. Après trois ans, le conflit prend officiellement fin le 1^{er} avril 1939. La défaite des Républicains provoque le départ de nombreux réfugiés vers la France, internés dans de nombreux camps de fortune. Sur les plages des Pyrénées orientales, la situation devient rapidement tragique, les autorités n'étant absolument pas préparées à un tel afflux de population. Les Morbihannais sont eux-aussi concernés par ces arrivées puisque dès la mi-février, 2382 Espagnols s'établissent dans le département³³. À ce moment, l'ombre de la guerre plane de plus en plus sur l'Europe suite au coup de Prague réalisé en seulement six jours par la *Wehrmacht*, du 9 au 15 mars 1939. Puis suivent dès le mois d'avril l'invasion de l'Albanie par l'Italie et l'officialisation des revendications allemandes sur le « corridor » de Dantzig...

³² Pour une chronologie rapide et efficace se reporter à AZEMA, Jean-Pierre, « Guerre des nerfs », *op. cit.*, p. 61-67.

³³ « Plus de 2000 réfugiés espagnols dans le Morbihan », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n° 42, 18 février 1939, p. 2.

L'escalade des tensions met à rude épreuve les nerfs des diplomates et de la population. Si l'opinion, au moins jusqu'à Prague, n'a pas nécessairement une vision réelle du danger, il n'en demeure pas moins que les tensions sont largement médiatisées³⁴.

Or, *Le Tour de France* subit directement les conséquences de la situation diplomatique. Et pour cause, si l'édition de 1938 se déroule normalement, celle de 1939 doit avoir lieu sans l'Espagne, sans l'Allemagne et surtout sans l'Italie et son champion, le vainqueur sortant Gino Bartali³⁵. Autant de défections qui suscitent de nombreuses réactions médiatiques où se mêlent sport et politique³⁶.

Le cas de l'Espagne intéresse peu la rubrique sportive. Rares sont les médias qui, comme *Le Nouvelliste du Morbihan*, parlent de son absence en évoquant l'« impossibilité d'aligner dès cette année une équipe assez forte ». En effet, malgré la présence dans ses rangs de Julian Berrendero, meilleur grimpeur en 1936, vainqueur d'étape en 1937, personne au sein de cette équipe n'est en mesure de peser sur le

³⁴ Selon LABORIE, Pierre, *op. cit.*, p. 176-177, la prise de conscience de l'opinion intervient définitivement après l'invasion de la Bohême et de la Moravie.

³⁵ « Le 33^e Tour de France est commencé », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n° 210, 11 juillet 1939, p. 7 : « Pour des raisons qui n'ont rien à voir avec le sport, l'Italie s'est abstenue; d'autre part, les Allemands, trop médiocres, ont dû être également remplacés. Quant aux Espagnols, il leur était impossible d'aligner dès cette année une équipe assez forte ».

³⁶ Il n'est toutefois pas évident de conclure que ces absences sont à l'origine de la création des équipes régionales. Ces dernières sont en effet évoquées dès le mois d'octobre 1938 avant même l'officialisation des manquants (« Une équipe bretonne dans le Tour? », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 52^e année, n° 239, 8 octobre 1938, p. 7). De même, l'idée de gonfler le nombre de participants ne tient pas non plus la route puisque *L'Auto* décide en parallèle de réduire le nombre de coureurs par équipe (de dix en 1938 à huit). Il semble en effet qu'Henri Desgranges souhaite réduire le nombre d'équipiers pour ouvrir davantage la course.

classement général, ce qui explique une surface médiatique relativement faible³⁷. Mais, l'absence de l'Espagne s'explique bien entendu par des raisons politiques et notamment par la fin de la guerre civile. Comme le montrent les travaux de S. Viollet, les coureurs espagnols sont victimes de leurs prises de position en faveur des Républicains lors des éditions précédentes³⁸. Ainsi, en 1937, ils adressent une lettre ouverte publiée dans les colonnes de *l'Humanité* :

« Notre salut le plus efficace pour les camarades qui luttent pour l'Espagne républicaine. Nous leur transmettons les manifestations de sympathie reçues au cours de notre course en territoire français, qui seront pour les défenseurs de la liberté et de la démocratie espagnole. Vive l'Espagne démocratique ! »³⁹

Deux ans plus tard, les sanctions sont immédiates. Celle qui touche Julian Berrendero est par exemple particulièrement lourde puisqu'il est interné durant un an dans un camp Espagne⁴⁰. Il est alors inutile de préciser que pour le régime franquiste, il n'est pas question d'inscrire une équipe qui serait à la gloire de la défunte République.

L'absence des deux autres nations intéresse davantage la presse et l'opinion. En ce qui concerne l'Allemagne, la raison officielle évoquée est la « médiocrité » de son équipe. Il faut dire qu'en 1938, malgré la victoire inaugurale de Willi Oberbeck qui lui avait valu de porter le maillot jaune pendant une journée, les représentants du *Reich* passent la majorité du temps en queue de peloton. Or il est impossible d'ignorer que le sport se double d'un enjeu politique comme en témoignent les *Jeux*

Olympiques de Berlin en 1936 ou encore médiatisation de Max Schmelling par les services de Goebbels. Mais le « cycliste nouveau » n'existe pas et dans ces conditions, la propagande ne peut s'exprimer pleinement sur une épreuve aussi relevée que ne l'est le *Tour de France*. Les meilleurs coureurs sont alors incités à s'engager sur la course nationale, le *Großdeutschlandfahrt*, littéralement *Tour de la Grande Allemagne*⁴¹. Le pangermanisme du régime s'exprime à travers un parcours hautement symbolique : les coureurs partent de Berlin pour revenir dans la capitale trois semaines plus tard, après avoir traversé les grandes villes du *Reich*. Si l'épreuve n'a pas l'aura de son homologue française, elle compense en s'inscrivant dans la démesure du parcours : 5 049 kilomètres soit la plus longue course de l'année ! Dans ces conditions, le succès de l'Allemand Georg Umberhauer devant les sélections (de « seconds couteaux ») belge, française et suisse est assurément une bonne chose pour le prestige du régime. Adolf Hitler se déplace même en personne à Vienne pour saluer ses champions⁴². Le choix d'Henri Desgranges de ne pas sélectionner une équipe qui, déjà que faible, est en plus éprouvée par ces trois rudes semaines n'est donc pas étonnant.

Dans ce contexte où se mélangent le sport et la propagande, il est en revanche surprenant de constater la neutralité des journalistes. L'analyse du *Petit journal* résume bien l'avis exprimé dans la presse :

« L'Allemagne – qui possède de magnifiques athlètes, boxeurs et autres sportifs – est faible dans le domaine du cyclisme et, étant donné qu'il apparaissait difficile qu'elle puisse lutter à armes égales avec la Belgique et la France, elle n'a pas été invitée pour cette fois. Il est incontestable que, sur les résultats de ses derniers *Tours*, en raison également qu'elle n'a pas de très fameux routiers – du moins

³⁷ Il termine 11^e en 1936, 15^e en 1937 et seulement 29^e en 1938.

³⁸ VIOLLET, Sandrine, *op. cit.*, p. 130-132.

³⁹ « Les coureurs cyclistes espagnols du Tour de France sont les représentants de l'Espagne républicaine », *L'Humanité*, n°14078, 4 juillet 1937, p. 6. La lettre est, elle, datée du 26 mai.

⁴⁰ BERRENDERO, Julian, *Ciclismo a fondo*, juillet, 1993 cité dans VIOLLET, Sandrine, *op. cit.*, p. 132.

⁴¹ « Aujourd'hui: *Tour d'Allemagne* », *Le Petit Parisien*, n°22737, 1^{er} juin 1939, p. 6.

⁴² BOBET, Jean, *Le vélo à l'heure allemande*, Paris, La Table Ronde, 2007, p. 13.

au point de constituer une équipe – l'abstention ne nuit nullement à l'intérêt du *Tour de France*. »⁴³

Cette insouciance ne saurait pour autant être assimilée à une inconscience des enjeux politiques du moment. Les journalistes semblent en fait se résoudre à ne faire que du sport, pour permettre au lecteur de s'échapper, l'espace d'un article, de l'ambiance pesante qui règne en Europe.

A l'inverse, l'absence des Italiens est vivement regrettée. Ces derniers, refusent de participer pour des raisons sportives qui cachent mal des motifs politiques. En effet, dès le 25 septembre 1938, Rome annonce que ses coureurs ne prendront pas le départ de la prochaine édition. L'origine de la discorde est la modification du système d'attribution des bonifications par Henri Desgranges⁴⁴. Ce qui est synonyme d'une amélioration qualitative du spectacle pour l'un est perçu par Mussolini comme une tentative de faire perdre d'avance son champion G. Bartali, et donc de porter préjudice à la gloire du régime. Cinq mois plus tard, le 17 février, *L'Auto* confirme l'absence des Italiens⁴⁵. De toute façon, ces derniers sont interdits de se rendre sur le territoire français à compter du mois de mars⁴⁶. Les cyclistes ne sont d'ailleurs pas les seules victimes de cette décision puisque trois autres disciplines sont frappées du même

interdit : le football, l'athlétisme et l'escrime. En revanche, la réciproque n'est pas vraie puisque les Français sont autorisés à se rendre de l'autre côté de la frontière, ce qui permet notamment au boxeur Marcel Cerdan de battre Saverio Turiello sous les yeux des autorités fascistes. On le voit, enjeux sportifs et politiques se mêlent. L'*Humanité* explique ainsi que l'annulation de la rencontre d'athlétisme prévue à Venise entre la France et l'Italie le 18 juin est la conséquence directe de la vexation subie par Mussolini lors de la défaite de son boxeur⁴⁷. Et pour cause, la France faisait figure de favorite.

Malgré tout, les relations s'apaisent à la fin du mois de juin, suscitant furtivement l'espoir d'une présence de dernière minute des Italiens afin de contrebalancer la domination annoncée des Belges⁴⁸. Malgré le retour des coureurs transalpins sur le sol français, (Bruno Loatti dispute ainsi le Grand Prix de Paris sur piste le 2 juillet⁴⁹), la logistique (ou l'envie) ne permet pas d'accueillir une équipe supplémentaire. De toute façon, celle-ci n'aurait certainement pas été compétitive dans la mesure où, propagande oblige, les *campionnissimi* se sont vus confier la tâche de remporter le *Championnat du monde* organisé début septembre en Italie. Il n'est donc pas question de fatiguer les coureurs sur une épreuve usante comme l'est le *Tour de France*. Dans ces conditions, une équipe italienne amoindrie ne pouvant espérer remporter l'épreuve et porter haut les valeurs fascistes n'aurait pas été autorisée par le régime à prendre la

⁴³ « Et voici le *Tour de France* "39" », *Le Petit journal*, n°27926, 5 juillet 1939, p. 8. *L'Humanité* évoque leur « rôle effacé » (« La formule du Tour 1939, *L'Humanité*, numéro spécial gratuit, 9 juillet 1939, p. 2).

⁴⁴ « Pas d'Italiens dans le Tour de France 1939 », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15295, 26 septembre 1938, p. 10. « Et voici le *Tour de France* "39" », *Le Petit journal*, n°27926, 5 juillet 1939, p. 8 : « l'Italie n'a pas accepté d'être représentée sous prétexte que le règlement élaboré pour 1939 ne lui convenait pas ; [elle] aurait pu se montrer moins intransigente dans la discussion des règlements ».

⁴⁵ « Pas d'Italiens dans le *Tour de France* », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n° 42, 18 février 1939, p. 8.

⁴⁶ « Reprise des relations franco-italiennes en cyclisme », *Le Petit Parisien*, n° 22758, 22 juin 1939, p. 6.

⁴⁷ « Il fallait s'y attendre : France-Italie d'athlétisme est annulé », n°14784, *L'Humanité*, 14 juin 1939, p. 6 : « France-Italie d'athlétisme est annulé [...] Les dirigeants fascistes ont pris cette décision pour éviter que des athlètes des nations démocratiques viennent dans leur pays et y soient acclamés comme ce fut le cas du boxeur Cerdan qui battit l'Italien devant son propre public ».

⁴⁸ « Reprise des relations franco-italiennes en cyclisme », *Le Petit Parisien*, n° 22758, 22 juin 1939, p. 6.

⁴⁹ « Gérardin, le meilleur au grand-prix de Paris, bat l'Italien Loati », *L'Humanité*, n°14804, 3 juillet 1939, p. 6.

départ de la course. On voit donc toute l'ambiguïté qui existe entre le sport et l'idéologie.

Mais ce qui frappe au regard de ces débats est la prédominance de l'intérêt sportif. Même *L'Humanité*, qui se délectait avec plaisir quelques semaines plus tôt de la victoire de M. Cerdan, juge « regrettable » l'absence de cette équipe et du vainqueur sortant Gino Bartali qui apparaissait comme le seul adversaire de poids face aux Belges⁵⁰. Le *Tour de France* est avant tout perçu comme un spectacle sportif. Alors que les articles sur la question de Dantzig fleurissent dans la presse, les pages « cyclisme » apparaissent comme une parenthèse. Le rôle du journaliste sportif semble alors de divertir le lecteur, de lui offrir une soupape qui permet d'oublier la pression internationale. Cette légèreté ne traduit nullement l'ignorance des dangers d'une guerre. En effet, si en 1914 le conflit surprend⁵¹, en 1939, l'issue de la crise ne fait de doute pour personne et la population française se résout inexorablement à l'affrontement. Au regard des travaux récemment menés par J. Jackson et J.-P. Azéma, l'historiographie tend d'ailleurs de moins à moins à considérer le défaitisme ambiant de la population :

« A cause de l'effondrement de 1940, on se croit obligé de dresser rétrospectivement le tableau d'une France totalement désorientée et défaitiste en 1939 [...] Reste que les contemporains avaient plutôt l'impression que le pays était en train de se ressaisir après les crises des années 1930. »⁵²

Laissée de côté, la menace n'est néanmoins jamais ignorée. Si volontairement elle apparaît peu dans le discours sportif, elle n'est jamais

⁵⁰ « La formule du Tour 1939, *L'Humanité*, numéro spécial gratuit, 9 juillet 1939, p. 2.

⁵¹ BECKER, Jean-Jacques, *1914 : Comment les Français sont entrés dans la guerre*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1977.

⁵² AZEMA, Jean-Pierre, *1940, l'année noire*, op. cit., p. 22.

loin. Herman Grégoire, chroniqueur sportif du *Petit Parisien*, se laisse ainsi aller à l'écriture d'un poème :

« Depuis que l'Europe retentit de menaces, j'ai commencé à faire des vers. Ainsi faisait Orphée, menacé par les tigres. Si l'inspiration ne me déserte pas, je tâcherai, de temps en temps, de vous écrire une petite chanson. Je n'ai pas la prétention de croire que mes vers calmeront les fauves. Puissent-ils, du moins, vous charmer. »

Après avoir cité la gloire des nations présentes, il conclut par les absents :

« Mais certains de nos voisins / Se sont mis en quarantaine / Et, pourtant. Ils savent bien / Qu'ils auront de la peine. Puisqu'on répète chez eux / Aux jours de désespérance / Que c'est seulement en France / Que le bon Dieu est heureux. »⁵³

Le cas des conscrits

Si les consignes rédactionnelles semblent exiger une ligne d'écriture purement sportive, il est pourtant impossible d'ignorer les incidences du contexte diplomatique sur la course. Les menaces qui planent sur l'Europe obligent en effet l'Armée à prendre des dispositions exceptionnelles et les conscrits n'obtiennent plus de permission prolongée. Pourtant, les largesses envers les sportifs de haut niveau furent nombreuses lors des années précédentes. En 1930, le joueur du *Red Star* Marcel Roger est ainsi autorisé à rejoindre Montevideo pour y disputer la première Coupe du monde de football. En 1937, c'est le cycliste Roger Lapébie qui profite de cette même souplesse pour disputer et remporter le *Tour de France*. Signe du temps et de la conscience des menaces, les demandes sont systématiquement refusées en 1939.

⁵³ GREGOIRE, Herman, « Les compagnons du Tour de France », *Le Petit Parisien*, n° 22776, 10 juillet 1939, p. 7.

Le 30 juin, la presse annonce que Pierre Cogan et Jean-Marie Goasmat risquent de rester dans leur caserne. Le premier, né en 1914 à Pluneret, débute à 23 ans son service militaire au 505^e régiment de chars de combat de Vannes, le 19 octobre 1937⁵⁴. Champion de France militaire en 1938, vainqueur du *Grand Prix des nations* en 1937, 11^e pour son premier *Tour de France* en 1935 puis 16^e l'année suivante (2^e d'étape), son palmarès l'installe comme l'un des rouleurs les plus prometteurs de sa génération. Mais c'est certainement l'absence du second qui est la plus regrettée du public breton. Héros malheureux du *Tour de France* 1938, il est contraint de protéger son leader en équipe de France, Victor Cosson, alors qu'il paraissait plus fort⁵⁵. Selon la presse, le « farfadet » était même le seul coureur capable de reprendre du temps en montagne à Gino Bartali⁵⁶. Capable du meilleur en montée comme du pire en descente, il a déjà fait ses preuves sur l'épreuve estivale : vainqueur d'étape en 1936, 2^e en 1938, il termine surtout 11^e du général malgré les sacrifices précédemment évoqués. Celui que l'on surnomme également « Ademaï » est le sportif le plus populaire de Bretagne. Son seul nom annoncé dans une épreuve suffit à déplacer les foules. Bien que né en 1913 à Pluvigner, il effectue son service militaire seulement à partir de 1938. Et pour cause, il est une première fois réformé du service militaire pour « faiblesse de constitution », puis finalement déclaré apte en 1936. Après avoir obtenu un sursis, il intègre la 1^e compagnie d'ouvriers d'artillerie le 15 octobre 1938⁵⁷. Pourtant, son titre de champion de France militaire obtenu au mois de juin 1939 laisse plus que jamais planer l'espoir de le voir au

départ. Mais la menace d'une guerre se révèle plus forte que les icônes sportives. Le 6 juillet, c'est officiel, « Ademaï », et Pierre Cogan restent dans le Morbihan. Eloi Tassin et Christophe Taëron remplacent alors les deux malheureux bretons.

Les coureurs originaires de cette région ne sont d'ailleurs pas les seuls victimes de ce raidissement diplomatique-militaire. Le 9 juillet, André Bramard de l'équipe du Sud-Ouest, pourtant présent à Paris, doit lui aussi rentrer à la caserne. Si le sport constitue une parenthèse dans la presse, l'Armée reste consciente du danger et se tient prête à toute éventualité. Acceptant cette décision, *Le Nouvelliste du Morbihan* rappelle aux « sportifs bretons » de maîtriser leur déception :

« Ils se souviendront que nous vivons en des temps exceptionnels et qu'en estimant absolument indispensable la présence de nos deux champions sous les drapeaux pendant les mois de juillet, on leur accorde en somme une singulière importance. »

Le Tour : une fête à tous points de vue

« L'attention anxieuse du monde se porte aujourd'hui sur le problème de Dantzig, dont la solution paraît de jour en jour plus proche, plus grosse de périls »⁵⁸.

L'article du *Progrès du Morbihan* résume parfaitement la situation internationale telle qu'elle est perçue au milieu du mois de juillet. Profitant du calendrier commémoratif, l'Armée utilise sa traditionnelle revue du 14 juillet pour exposer ses capacités militaires aux yeux de l'Europe. Mais, dans le Morbihan, les cérémonies intègrent pleinement les festivités du *Tour de France* car, même en ces temps périlleux, la fête nationale est l'occasion d'une célébration populaire.

⁵⁸ « La Question de Dantzig », *Le Progrès du Morbihan*, n°28, 56^e année, 5 juillet 1939, p. 1.

⁵⁴ Arch. dép. du Morbihan : R 2540, Classe 1934, bureau de Lorient.

⁵⁵ « Bartali, coureur complet, triomphe au sprint sur la piste de Marseille. Traité avec désinvolture par ses camarades de l'équipe de France, Goamat a encore perdu de précieuses minutes », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 52^e année, n° 167, 20 juillet 1938, p. 8.

⁵⁶ « Le Tour de France finit demain », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 52^e année, n° 176, 31 juillet 1938, p. 6. Selon un « témoin » Breton, le Morbihannais reprend près de six minutes à G. Bartali dans l'ascension de l'Aspin !

⁵⁷ Arch. dép. du Morbihan : R 2531, Classe 1933, bureau de Lorient.

Entre Fête nationale et fête régionale

Partis le 10 juillet de Paris, les coureurs arrivent le 13 juillet à Lorient pour en repartir le 14. L'évènement nécessite que les autorités prennent des dispositions pour ne pas mettre en concurrence les différentes festivités militaires, sportives et populaires.

Mais plus qu'une classique fête nationale, le 14 juillet 1939 est d'abord la célébration grandiose du 150^e anniversaire de la prise de la Bastille. L'occasion d'un cycle de commémorations prévues tout au long de l'année. Jean Zay, ministre de l'Éducation nationale et des Beaux-Arts, en charge des commémorations, annonce la tenue de « cinq grandes cérémonies nationales : une à Versailles, trois à Paris, une à Valmy »⁵⁹. Chaque commune est pour sa part priée de célébrer le 14 juillet « fête de la Liberté », mais aussi le 21 septembre 1792, « l'avènement de la République », ainsi que toute date locale marquante⁶⁰. Le cycle est bien entendu pensé en dehors des considérations internationales mais prend résolument une tournure patriotique. Si les débats traditionnels sur la Révolution agitent encore les milieux de gauche contre ceux de droite, l'esprit est davantage à l'union nationale contre le péril extérieur. Le peuple français se montre prêt à relever le défi d'une guerre plus que jamais menaçante⁶¹. Pacifisme né de la Première Guerre mondiale oblige, les cérémonies officielles évitent le côté belliciste mais affirment néanmoins une certaine puissance. L'empire colonial est exalté tout comme l'union avec Londres. Près d'un millier de soldats de l'empire britannique défilent ainsi en présence des ministres de la Guerre, de la

⁵⁹ Arch. dép. du Morbihan : 1 M CEREM 13, Circulaire de Jean Zay aux préfets, 18 février 1939.

⁶⁰ Arch. dép. du Morbihan : 1 M CEREM 13, Lettre du préfet du Morbihan aux maires, 26 mai 1939 : « Dans telle ou telle commune, d'autres dates peuvent être l'objet d'un choix qui justifierait par exemple l'intention de rappeler un événement ou une période marquante de l'histoire régionale ou locale de la Révolution française ». Il relaye ici les instructions nationales de Jean Zay.

⁶¹ AZEMA, Jean-Pierre, 1940, *l'année noire*, op. cit., p. 14-15.

Marine et du Premier Lord de l'Amirauté⁶². Clairement, ce 14 juillet sonne comme un avertissement : la page de Munich est tournée et le compromis n'est désormais plus acceptable⁶³.

Le 14 juillet est ainsi le prétexte d'une démonstration de force militaire. Mais elle est également la fête des Français, celle du patriotisme. Le sport offre alors un bon théâtre où l'on se rassemble dans la ferveur autour des champions nationaux. Le passage du *Tour de France* dans le Morbihan est logiquement pensé dans la complémentarité des célébrations. A Lorient, la revue des troupes par le vice-amiral de Penfenteyo est initialement prévue à 8 heures sur le champ de manœuvre de Faouëdic⁶⁴. De cette façon, le public peut rejoindre la symbolique place Alsace-Lorraine à quelques centaines de mètres pour profiter du départ des coureurs à 10 heures. Finalement, l'orage qui s'abat dans la nuit annule la revue afin de préserver les soldats de toute éventuelle blessure⁶⁵. La foule se console néanmoins en profitant du spectacle offert par le rassemblement des coureurs dès 9 heures⁶⁶. Ces derniers quittent à 10 heures la cité portuaire sous un lâcher de pigeons organisé par la *Colombe lorientaise*.

⁶² Pour un aperçu en photos des cérémonies, voir CADILHAC, Paul-Emile, « 14 juillet 1789, La fête de l'unité », *L'Illustration*, n°5029, 22 juillet 1939, p. 417-428.

⁶³ AZEMA, Jean-Pierre, 1940, *l'année noire*, op. cit., p. 20 : « Le gouvernement français signifiait que la page de Munich était bien tournée ».

⁶⁴ « La Fête nationale du 14 juillet à Lorient », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n° 209, 9 juillet 1939, p. 5.

⁶⁵ « Je regrette d'autant plus vivement d'avoir été contraint à décommander la revue de ce matin qu'en l'honneur du 150^e anniversaire du Drapeau, j'avais fait parer à l'issue de la revue la manœuvre rapide d'une batterie d'artillerie pour intéresser davantage la population à la fête militaire », Discours du vice-amiral de Penfenteyo. « La revue n'a malheureusement pas eu l'éclat habituel », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n° 214, 15 juillet 1939, p. 6.

⁶⁶ « La fête nationale à Lorient », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15586, 15 juillet 1939, p. 6.

Ils rejoignent ensuite Hennebont où, là encore, toutes les dispositions sont prises pour que les cérémonies ne cannibalisent pas le passage attendu de la caravane⁶⁷. Puis c'est au tour de Vannes. La préfecture du Morbihan reporte même la cérémonie commémorative de la prise de la Bastille, en raison du « passage du Tour de France »⁶⁸. Seule la revue des troupes a lieu en présence du préfet Henri Piton. Elle commence à 9 heures de façon à ce que la foule puisse profiter « du spectacle offert par le passage des coureurs et de la caravane », prévu à 11 heures⁶⁹. C'est sous une relative accalmie que le défilé s'arrête, laissant place aux coureurs acclamés par une foule nombreuse⁷⁰. L'entente entre les deux événements est donc parfaite et permet une grandiose communion nationale : aux défilés sous les drapeaux succède le défilé sous les maillots.

Le feu d'artifice de l'équipe de l'Ouest

Présents sous l'uniforme, Pierre Cogan et Jean-Marie Goasmat sont néanmoins les deux grands absents. Le 14 juillet est une nouvelle fois l'occasion de regretter leur défection, tant dans la presse locale que nationale. Herman Grégoire publie ainsi un article en forme de lettre ouverte en hommage à « Jean-Marie Goasmat, artilleur »⁷¹. Et pour cause, plus que jamais, la paire Goasmat-Cogan aurait pu être étincelante dans les étapes de montagne ausein d'une équipe de l'Ouest déchaînée. Cette dernière que l'on prédit pourtant faible au départ, multiplie les exploits laissant ainsi rêveur le public breton. Déjà, lors de la première étape

⁶⁷ Arch. dép. du Morbihan : 1 M CEREM 14, *Le Populaire*, 15 juillet 1939.

⁶⁸ « Le 150^e anniversaire de la Révolution Française », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15573, 2 juillet 1939, p. 5.

⁶⁹ « Le passage du Tour de France ». *Le Progrès du Morbihan*, n°30, 56^e année, 23 juillet 1939, p. 3.

⁷⁰ « La fête nationale à Lorient », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15586, 15 juillet 1939, p. 6.

⁷¹ GREGOIRE, Herman, « Lettre à J.-M. Goasmat, artilleur », *Le Petit parisien*, n° 22781, 15 juillet 1939, p. 6.

arrivant à Caen, Eloi Tassin vient, par sa 5^e place, montrer qu'il n'est pas arrivé sur le *Tour de France* par hasard. Aussitôt, le journaliste Joseph Morin présage dans *L'Ouest-Eclair* un avenir radieux pour l'équipe locale :

« Ceci prouve que notre équipe bretonne se trouve dans d'excellentes dispositions, qu'elle est loin d'être battue et qu'elle peut quoi qu'on en pense⁷², défendre ses chances et réaliser une performance qui sera remarquable. D'autant que – ajoutons-le – les hommes de Tassin sont loin d'être des « dégonflés », au contraire même, ils veulent réaliser des performances magnifiques et d'ici quelques jours, étant donné qu'ils se promèneront sur les routes de Bretagne qu'ils connaissent bien, ils feront des merveilles. »⁷³

Ce dernier est sans doute loin de combien son article est pertinent. En effet, le lendemain, après un contre-la-montre matinal entre Caen et Vire, l'étape de l'après-midi conduit le peloton vers Rennes. Dès le départ, quatre équipiers portant le maillot blanc à parements rouges de l'équipe de l'Ouest prennent la bonne échappée, constituée de onze coureurs. Profitant de la course d'équipe, Eloi Tassin part en solitaire et remporte l'étape. Derrière, Jean Fontenay règle le groupe de poursuivants et prend la tête du classement général. C'est donc de jaune vêtu que ce dernier quitte Rennes le 12 juillet, en direction de Brest. Après de nombreuses tentatives, l'échappée décisive se constitue après Saint-Brieuc. Parmi les quatre hommes forts du jour, il y a Pierre Le Cloarec, le régional de

⁷² Au début du Tour, les journalistes s'interrogent volontiers sur la capacité des équipes régionales. Elles estiment même qu'elles sont de nature à porter préjudice à des coureurs comme René Vietto et Maurice Archambaud, victime de la faiblesse de leurs équipiers. A l'inverse, les organisateurs défendent leur vision, le commissaire Dyvrande déclarant même dans *Le Petit Parisien* que « Bretons et Normands veulent gagner le Tour ». « Le Petit Parisien a rendu visite, à Caen, à M. Dyvrande président des commissaires du Tour », *Le Petit parisien*, n° 22776, 8 juillet 1939, p. 5.

⁷³ « Étape d'escarmouches, dans laquelle les gars de l'Ouest se sont distingués. », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15582, 11 juillet 1939, p. 10.

l'étape. Ce dernier, surnommé affectueusement « Clo-Clo »⁷⁴, parvient à fausser compagnie à ses camarades pour s'adjuger l'étape, son coéquipier Jean Fontenay restant en tête du général. « Ah quelle est belle ma Bretagne » pourront chanter Pierre Cloarec et Jean Fontenay » titre *L'Ouest-Eclair*. Et c'est tout une région qui reprend le refrain interprété en 1934 par Tino Rossi⁷⁵.

La presse nationale profite également du phénomène. *Paris-Soir* parle de « bombe bretonne » ; *Le Petit journal* titre en sport « Têtu comme un Breton », avec une illustration mettant en scène les trois héros piétinant les redoutables Belges ; titre qui s'apparente à l'analyse de Robert Perrier dans *L'Auto* : « Entrant chez eux, les Bretons pourfendent leurs adversaires. Puis, sans Binious, ni bombardes, les gars bretons s'imposent »⁷⁶ ... L'occasion est belle pour la presse nationale de vendre le folklore breton. Les coiffes, menhirs et autres instruments traditionnels intriguent autant qu'ils inspirent les journalistes couvrant l'évènement. Les représentations de la Bretagne pittoresque sont encore très ancrées dans les mentalités françaises. Et pour cause, elles sont toujours un moteur du tourisme pour la région. La propagande touristique ne s'y trompe pas et propose dans l'entre-deux-guerres des affiches présentant les Bretons en tenue traditionnelle ainsi que les curiosités naturelles tels

les menhirs de Carnac⁷⁷. Il n'est donc pas surprenant de voir les journalistes utiliser ces clichés pour captiver l'attention des lecteurs⁷⁸.

Pour *L'Humanité*, le 13 juillet 1939 est une nouvelle fois l'occasion de regretter l'absence de Jean-Marie Goasmat : « C'est dommage que Jean-Marie Goasmat ne soit pas dans l'équipe il aurait eu des chances sérieuses avec une formation si forte »⁷⁹. Ce sont donc des Bretons intraitables qui prennent le lendemain le départ de Brest à 11h30 sous un soleil éclatant, bon moyen de faire taire les critiques (et les clichés) sur le climat breton selon Joseph Morin⁸⁰. Comme si c'était écrit, Lorient verra de nouveau un breton en jaune, tout comme l'éphémère maillot d'un jour Léon Le Calvez en 1931 (l'étape arrivant alors à Vannes) pour la plus grande impatience du public⁸¹. Et pour la victoire d'étape ? « Elle reviendra à un Breton » confie à l'hôtel, le matin de l'étape, le jeune Armand Le Moal aux journalistes du *Nouvelliste du Morbihan*⁸². Le peloton composé désormais de 77 coureurs ne tarde pas à voir les « locaux » se distinguer : Pierre Cloarec et Yvan Marie tentent bien leur chance mais c'est finalement Armand Le Moal qui parvient à suivre les

⁷⁷ EVANNO, Yves-Marie, *op.cit.*, p. 93.

⁷⁸ Sur cette question on renverra notamment à LE GALL, Erwan, « Lire L'héroïsme de nos frères canadiens dans le cadre d'une approche régionale de la Grande Guerre », *En Envor, revue d'histoire contemporaine en Bretagne*, n°2, été 2013, en ligne.

⁷⁹ « Au pays des coiffes blanches et des cols bleus ... », *L'Humanité*, n°14814, 13 juillet 1939, p. 5.

⁸⁰ MORIN, Joseph, « Le soleil était ardent ... le combat le fut aussi ! », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15585, 14 juillet 1939, p.10 : « Car il faut bien avouer, notre Bretagne que l'on discrédite fréquemment, en voulant faire croire qu'il pleut toujours, s'est montrée aujourd'hui presque la rivale de la Côte d'Azur, un soleil torride inondant de ses rayons à la fois les coureurs et les spectateurs ».

⁸¹ « La quatrième étape du Tour de France Brest-Vannes est illustrée par la victoire des touristes-routiers », *L'Ouest-Eclair*, n°12658, 4 juillet 1931, p. 9.

⁸² « Jamais deux sans trois », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n° 213, 14 juillet 1939, p. 1.

⁷⁴ « L'homme du jour », *Le Petit journal*, n°27834, 13 juillet 1939, p. 8.

⁷⁵ « Oh! qu'elle est belle ma Bretagne / Sous son ciel gris il faut la voir / Elle est plus belle que l'Espagne / Qui ne s'éveille que le soir / Elle est plus belle que Venise / Qui mire son front dans les eaux / Ah! qu'il est doux de sentir la brise / Qui vient du large avec les flots / La brise... / Qui vient du large avec les flots. (Paroles: Étienne Bardou - Musique: Ernest Dassier - Interprète: Tino Rossi - 1934)

⁷⁶ « La presse et le Tour », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n° 213, 14 juillet 1939, p. 2 ; MAHLER, Roger, « Têtu comme un Breton », *Le Petit Parisien*, n°27779, 13 juillet 1939, p. 6.

meilleurs du jour. Comme en toute fin d'après-midi, le public entend l'avion aux couleurs de « l'Urbaine et la Seine », piloté par l'ancien champion automobile Robert Sénéchal. C'est le signe que les coureurs approchent⁸³. Malheureusement, alors qu'il était encore dans le groupe de tête à Quimper, Armand Le Moal lâche prise à 35 kilomètres de l'arrivée. Huit hommes se présentent alors sur le Vélodrome du Parc des Sports de Lorient et la victoire revient à Raymond Louviot de l'équipe de France, sous les applaudissements des plus hautes autorités civiles et militaires du département⁸⁴. Derrière, le peloton arrive avec plus de quatre minutes de retard sur le vainqueur et Jean Fontenay doit céder sa tunique à un autre Français, René Vietto de l'équipe du Sud-Est. « Le charme breton est rompu »⁸⁵. L'équipe de l'Ouest obtient néanmoins un lot de consolation, elle reste en tête du classement par équipe.

Le soleil breton n'ayant pas survécu à la défaite de la veille, c'est sous la pluie que les coureurs quittent Lorient le 14 juillet. La fête offerte par les régionaux n'éclipse pas la manifestation patriotique des habitants. Si ces derniers se montrent Bretons pour le sport, ils restent néanmoins Français face aux périls extérieurs. Nombreux sont les drapeaux tricolores qui fleurissent sur le bord des routes en ce jour de fête nationale. Contrairement aux premières étapes, les locaux restent au chaud dans le peloton. A l'arrivée à Nantes, Amédée Fournier de l'équipe du Nord-Est remporte l'étape. Quant au sprint du peloton, il est de nouveau remporté par le redoutable coureur de l'équipe de l'Ouest, René Le Grévès, mais cette fois pour un accessit.

⁸³ « L'arrivée à Rennes de la 2^e étape du Tour de France », *L'Ouest-Eclair* (éd. Ille-et-Vilaine), n°15583, 12 juillet 1939, p. 7.

⁸⁴ Sont en effet présents : le commandant en chef, préfet maritime de la 5^e région, le vice-amiral de Penfentenyo; le maire de Lorient, Emmanuel Svob; le sous-préfet; le capitaine de vaisseau Laboureur; le lieutenant-colonel Le Barillec, le commandant du 137^e R.I.; le maire de Lanester ...

⁸⁵ LEWDEN, Pierre, « Le charme breton est rompu », *Le petit journal*, n°27935, 14 juillet 1939, p. 8.

Une fête populaire

« L'ambiance du *Tour* est inimaginable et indescriptible. Il faut avoir vu ça ! ». Telle était la promesse faite par *Le Nouvelliste du Morbihan*⁸⁶. Et la promesse est tenue si on en juge par l'affluence du public sur le bord des routes. La liesse populaire monte d'un cran lorsqu'un des locaux traverse sa ville d'origine. C'est le cas du vainqueur d'étape Pierre Cloarec qui se détache du peloton à Quimper pour saluer sa famille installée devant sa propre boutique de cycles⁸⁷. Les rues de Lorient n'échappent pas à la contagion et c'est une foule nombreuse qui se réunit dès le début d'après-midi pour voir les courses sur le vélodrome du Parc des Sports en attendant de voir arriver les « forçats de la route »⁸⁸. Si les températures estivales aident certainement à la réussite de l'évènement, la pluie du 14 juillet ne décourage pas un public toujours aussi nombreux. Il faut dire que l'évènement inaugure des festivités qui font vibrer la cité portuaire pendant près de deux jours. Un évènement populaire en somme.

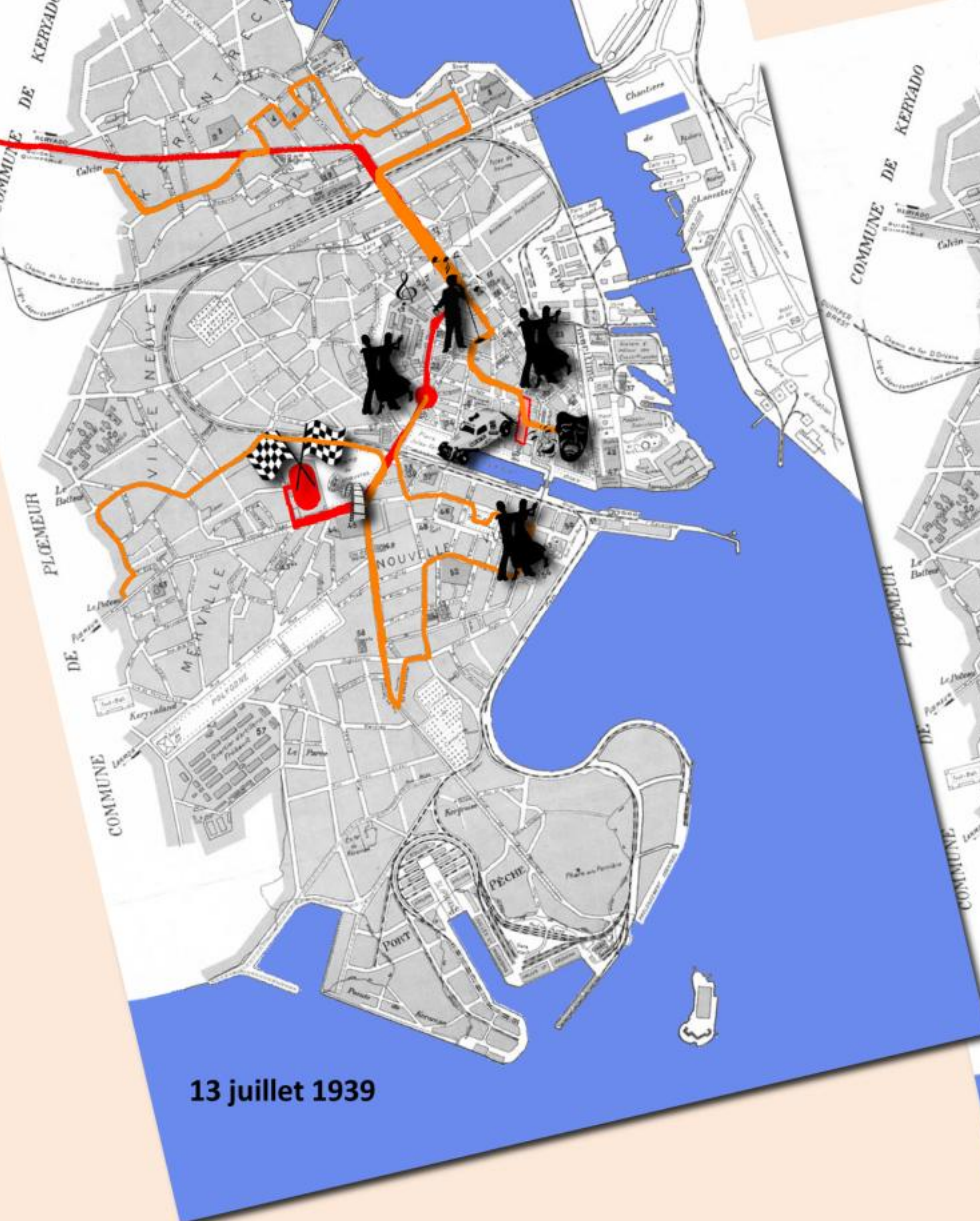
Le *Tour de France* suscite en effet l'adhésion d'un large public. Cet engouement n'est pas surprenant tant les cyclistes sont populaires dans l'entre-deux-guerres. Le *Tour de France* attire donc inévitablement les supporters qui peuvent assouvir leur passion en suivant les champions à leurs hôtels et même jusque dans leurs assiettes⁸⁹ ! On est alors frappé par la modernité du dispositif postal qui permet d'écrire aux coureurs

⁸⁶ « Le *Tour de France* à Lorient », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n° 212, 13 juillet 1939, p. 3.

⁸⁷ OLLIVIER, Jean-Paul, *op. cit.*, p. 41 : « Pierre Cloarec salue sa famille et ses supporters devant son magasin de cycles, rue René Madec ».

⁸⁸ « Le *Tour de France* à Lorient », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15585, 14 juillet 1939, p. 6 : « Si l'assistance était nombreuse au Parc des Sports, c'est surtout en ville et sur tous les points importants du parcours à quelques kilomètres de Lorient que l'on pouvait noter la plus grande affluence ».

⁸⁹ « Voulez-vous savoir où ils sont descendus » et « Ce qu'ils mangeront », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n° 213, 14 juillet 1939, p. 2.



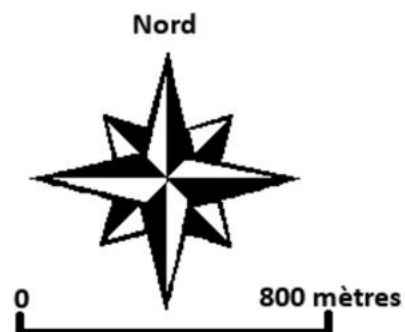
13 juillet 1939



14 juillet 1939

- Parcours de l'étape Brest-Lorient
- Parcours de l'étape Lorient-Nantes
- Parcours des retraites musicales
- Parking de la caravane publicitaire

- Concert
- Bal
- Théâtre
- Cinéma
- Défilé militaire
- Feu d'artifice
- Course aux canards
- Jeux
- Lâcher de Colombes
- Concours de gymnastique
- Régates



Festivités organisées à Lorient à l'occasion du Tour de France..

pour les encourager⁹⁰. Un tel intérêt fait vendre, ce que ne manquent pas de comprendre les journaux. *L'Ouest-Eclair* exploite ainsi pleinement ce potentiel en destinant au jeune public tout au long du mois de juillet les aventures en bandes dessinées de *Sup et Sup*, deux cyclistes drôlement maladroits.

Certains croient même déceler, avec un brin de sexisme, l'intérêt que peuvent porter les femmes aux jeunes et beaux sportifs. Un journaliste du *Nouvelliste du Morbihan* explique ainsi l'importante présence féminine :

« Je connais une jeune fille, charmante d'ailleurs, qui est complètement toquée d'Yvan Marie. Elle m'a même chargée de dire au grand Normand de l'équipe bretonne que ses vœux ... et son cœur, l'accompagnent dans la grande randonnée [...] Combien de Lorientaises rêvent en ce moment, au routier qu'elles ont élu ! ... Que de jolis yeux se sont ardemment posés sur les visages ruisselants de sueur et souillés de poussière de ces hommes crispés en un ultime effort sur le ciment du vélodrome de l'avenue Jean Jaurès ... car l'élément féminin était nombreux au Parc des Sports, cet après-midi. »⁹¹

La caravane publicitaire contribue beaucoup au caractère populaire de l'épreuve juillettiste. En effet, moins de dix ans après son apparition officielle, elle fait déjà partie intégrante de l'ambiance du Tour. Dès les premières années, l'étrangeté de ces véhicules, les musiques, les cadeaux et les dégustations provoquent l'intérêt du public, sans distinction de sexe ni d'âge. En 1939, 27 marques comprennent la modernité et le potentiel

économique d'un tel dispositif⁹². Les vins cuits italiens, eux, ne connaissent pas l'interdiction de participer à l'épreuve ... Nombreux sont les sponsors alimentaires et les marques d'alcool qui cherchent à populariser leurs enseignes. Novatrice et parfois contestée⁹³, c'est par le biais de la caravane que de nombreux français font la connaissance de multiples marques tout au long des années 1930. Parmi ces derniers, il y a la banane dont l'image est inévitablement associée à Joséphine Baker qui se déplace régulièrement sur l'épreuve à la demande du Comité de propagande de la banane française. C'est donc avec le plus grand engouement que la foule rejoint le Cours de la Bôve à quelques centaines de mètres du Parc des Sports après la remise des prix aux sportifs⁹⁴. Dégustations et musique attendent le public, les enfants récupérant avec hâte les cadeaux promis en échange des vignettes précieusement collectées sur les paquets de chicorées⁹⁵.

Plus que jamais, la venue du *Tour de France* offre une parenthèse dans le quotidien des Français. L'espace de quelques heures, les discussions politiques laissent place aux débats fiévreux sur les sportifs.

⁹² Jif Watermann, Butagaz, Paul Beuscher, Bayard, Gray Film, Lacroix Fils, Chalumeau Mannertet, les cirages Lion Noir, Brasserie de la Meuse, les Galeries Lafayette, la loterie les Ailes Brisées, les pneus Goodrich Colombes, Comité du cuir, Ets Dreux, La Salers, Comité de propagande de la Banane française, Fromagerie Bel, Chocolaterie du Mont-Blanc, Amora, la chicorée Arlatte, les tisanes Boldoflorine, Perrier, Martini Rossi, Cointreau, Byrrh, Pernod et Cinzano.

⁹³ OGE, J.-C., « On faisait du sport sous la III^e République », *Le Franciste*, 10^e année, n° 276, 5 juin 1943, p. 4. « Mauvais sport ce sport de spectacles, de trafics, de publicités [...] même si du point de vue commercial c'était en effet magnifique. Rappelez-vous le trust de Jeff Dickson, les caravanes du Tour de France, les concours de pronostics en football (pourquoi pas le PMU ?) ».

⁹⁴ Distribution qui se fait à l'arrêt (le principe du quinconce étant élaboré à la fin des années 1980).

⁹⁵ « La chicorée Arlatte (publicité) », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15580, 14 juillet 1939, p. 9.

⁹⁰ « Où leur adresser leur courrier ? », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15582, 11 juillet 1939, p. 10.

⁹¹ « Amour ... et Tour de France », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n° 214, 15 juillet 1939, p. 2.

Cette évasion est d'autant plus importante à Lorient qu'elle s'inscrit parfaitement dans le programme des festivités du 14 juillet. Dès l'arrivée des derniers coureurs les retraites musicales entament leur procession dans les rues de la cité portuaire, « entraînant de longues suites de jeunesse en gaîté »⁹⁶. Commence alors une soirée rythmée au son de la musique. Pour assurer une meilleure cohésion avec l'après-midi sportif, les principaux bals se tiennent allée Jean Jaurès et place Alsace-Lorraine, soit à proximité des lignes d'arrivée et de départ.

On danse donc à Lorient ce 13 juillet, à l'exception de ceux qui préfèrent profiter de la soirée cinéma offerte par le journal *L'Auto* sur le champ de manœuvre du Faouëdic à partir de 22 heures. Là encore, les autorités militaires acceptent que les tribunes montées pour la revue des troupes profitent au public. Pour éviter tout mouvement de foule, les places sont mises en vente pour trois francs, les recettes étant reversées au bureau de bienfaisance. Pour ceux qui ont le courage de rester debout, la soirée est donc gratuite. Pendant une heure et demie la foule profite d'un programme alléchant et « tout public ». Se succèdent alors des courts reportages vantant les mérites de l'armée, de l'empire ... et du *Tour de France*⁹⁷. Suivent ensuite les films de divertissement dont, en exclusivité, les extraits du film *Narcisse* interprété par le populaire Rellys⁹⁸. Cet honneur est accordé par la société de production *Gray Film* qui possède ses propres véhicules dans la caravane publicitaire. Les activités s'offrent à profusion pour les riverains confrontés au dilemme du choix. Ainsi, malgré les éloges de la critique, la présentation théâtrale *Une*

jeunesse d'Espagne (qui se produit à la fin de chaque étape du Tour de France) doit faire face à un regrettable échec⁹⁹.

Aux nuages apparus dans la soirée succède un orage qui pousse les moins courageux à rentrer se coucher. La pluie vient donc gâcher la poursuite des festivités prévues pour le 14 juillet. Si le défilé des troupes a lieu, il n'en est rien de la revue pour les raisons évoquées précédemment. Malgré quelques éclaircies, c'est bien la pluie, le vent et la fraîcheur qui dominent en ce jour de commémoration des 150 ans de la Révolution française¹⁰⁰. Mais il en faut plus pour décourager des Lorientais bien décidés à profiter des activités prévues tout au long de la journée pour les grands et les moins grands : concert de l'Harmonie municipale, concours de gymnastique des Enfants de Lorient et du Club athlétique lorientais, jeux nautiques (course aux canards et régate) dans l'anse de la Perrière, jeu de pots et baquets russes au quai des Indes ...¹⁰¹. Vers 21 heures 30, le feu d'artifice un temps menacé par la pluie, est tiré au Faouëdic. Après 30 minutes d'éclats lumineux en tous genres, les Lorientais concluent les festivités au son des bals donnés dans la ville.

Partout où la caravane passe, les villages fêtent les coureurs. A Lanester, à Vannes, à Questembert ... toujours le même refrain. Quel que soit l'endroit, le public afflue et profite du spectacle offert par les véhicules publicitaires et les coureurs. Malheureusement, toutes les bonnes choses ont une fin et le *Tour* quitte le département vers d'autres qui l'attendent impatiemment. Ce n'est qu'un « *Kénavo !* », et le rendez-

⁹⁶ « La fête nationale à Lorient », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15586, 15 juillet 1939, p. 6.

⁹⁷ *Branle-bas de combat* réalisé à bord du cuirassé *La Provence* / *Le film du Tour de France* / Un reportage sur l'Empire colonial et *Une présentation à la manière radiophonique* avec Maurice Pierrat, Jean Leuliot.

⁹⁸ Un dessin animé en couleur et *Police-Secours* de Laurel et Hardy.

⁹⁹ « Au théâtre municipal », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15586, 15 juillet 1939, p. 6.

¹⁰⁰ « La fête nationale à Lorient », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15586, 15 juillet 1939, p. 6.

¹⁰¹ « La fête nationale du 14 juillet à Lorient », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n° 209, 9 juillet 1939, p. 5.

vous est pris. Les Morbihannais attendent désormais de pied ferme le retour de l'épreuve, prévu pour 1941¹⁰².

Le Circuit de l'Ouest : un retour de fête perturbé

La suite du *Tour de France* offre au public l'occasion de se réjouir des nouvelles victoires d'étapes de leurs protégés. L'infatigable Pierre Cloarec lève les bras à Digne-les-Bains alors que Roger Le Grévès l'imité à Troyes. Les exploits de René Vietto, qui tient tête fièrement aux Belges, suscitent l'admiration et l'enthousiasme. La parenthèse sportive prend fin le 30 juillet et laisse les Français devant des réalités diplomatiques de plus en plus inquiétantes. Alors que les velléités allemandes ne s'estompent pas, la France le Royaume-Uni tentent de négocier une entente avec l'URSS. Le *Circuit de l'Ouest* offre l'espoir d'une nouvelle fête populaire, mais celui-ci s'effondrera en quelques heures suite au revirement des soviétiques.

Ainsi, tout au long de l'été, le cyclisme continue de distraire les Bretons. Après le *Tour de France*, les champions reviennent dès le mois d'août pour s'affronter sur le redoutable *Manche-Océan*, un contre-la-montre de 137 kilomètres entre Paimpol et Auray. Sur un parcours sinueux et vallonné, Fabien Gallateau, récent vainqueur de l'étape de Marseille sur le *Tour de France*, l'emporte. Mais l'attraction du mois d'août en Bretagne c'est le *Circuit de l'Ouest*. Une nouvelle fête s'annonce à Lorient, ville choisie pour de nouveau accueillir les coureurs durant trois jours, dont un repos bien mérité à Groix.

¹⁰² « Kenavo ! ... A 1941 ! ... », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n° 214, 15 juillet 1939, p. 1.

Place au Circuit de l'Ouest

La popularité est un bon vecteur de communication publicitaire. Le développement de *L'Auto* grâce à son épreuve juilletiste en est un parfait exemple et ne manque pas de faire des émules. De nombreux journaux choisissent alors de patronner des courses cyclistes avec pour objectif la progression de leur ventes. En 1931, le journaliste de *l'Ouest-Eclair* Joseph Morin crée ainsi le *Circuit de l'Ouest*. La course a lieu tous les ans au mois d'août près de trois semaines après l'arrivée du *Tour de France*. L'équipe rédactionnelle profite alors de l'engouement autour de la célèbre course pour promouvoir leur épreuve. Dès le 1^{er} août, Joseph Morin titre en pages sport : « Fini le Tour de France, parlons maintenant du 9^e Circuit de l'Ouest »¹⁰³. *L'Ouest-Eclair* espère ainsi créer une continuité pour ses lecteurs. Pourtant, ce patronage ne doit pas induire en erreur. La récurrence des articles dans le quotidien régional ne doit pas faire illusion d'une large médiatisation des préparatifs à l'échelle nationale ou même locale. Patronage oblige, le concurrent de la région lorientaise *Le Nouvelliste du Morbihan* préfère quant à lui promouvoir son *Circuit international de Plouay* en annonçant fièrement la venue des héros de l'équipe de l'Ouest¹⁰⁴.

Pourtant le *Circuit de l'Ouest* devient rapidement une course connue et prend une importance croissante chaque année, comme le reconnaît son homologue *Le Petit Parisien*¹⁰⁵. Ce crédit se mesure également à l'engagement de coureurs internationaux réputés. Il faut reconnaître que le potentiel financier du journal lui permet de monter

¹⁰³ « Fini le Tour de France », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15603, 1^{er} août 1939, p. 11.

¹⁰⁴ « L'équipe bretonne du « Tour » au Circuit de Plouay », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n° 241, 18 août 1939, p. 5.

¹⁰⁵ LIEVIN, Fred, « Comme chaque année, de nouveaux Belges accourent gagner des galons dans les 8 étapes du Circuit de l'Ouest », *Le Petit Parisien*, n° 22816, 19 août 1939, p. 6 : « Chaque année l'épreuve augmente d'ampleur et d'intérêt ».

une épreuve qui s'inspire de la logistique du *Tour de France*. Depuis 1938, les auditeurs de *Rennes-Bretagne* peuvent ainsi écouter *via* leur poste TSF l'arrivée en direct animée par René Collin¹⁰⁶. Le soir, ce dernier propose également un reportage sur la course. Le dispositif moderne est celui mis en place un mois plus tôt sur la Grande Boucle. Trois camionnettes et une moto reliées par des postes émetteurs et récepteurs de TSF encadrent le peloton pour informer le public sur le bord de la route¹⁰⁷.

De nombreux véhicules décorés de la caravane du *Tour de France* sont également présents sur les routes de l'Ouest : Byrrh, Butagaz, Jif-Waterman, Banane, Cinzano, Martini, chicorée Arlatte ... rappelle les douces joies de juillet. Le public peut ainsi réentendre la mélodie de la *Rumba impériale* diffusée par le Comité de propagande de la banane. Mais le spectacle offre aussi sa nouveauté en proposant des sponsors et des cadeaux inédits : Alliances Nuptia, Porto Splendide, Bières Graff Frères¹⁰⁸ ... Une caravane qui a donc la couleur mais également la saveur « alcoolisée » de sa grande sœur de juillet.

Tout rappelle le *Tour de France*, même le son de l'avion de Robert Sénéchal qui, en survolant les coureurs, annonce au public l'arrivée prochaine des champions. *L'Ouest-Eclair* reprend ainsi les ingrédients économiques et populaires du succès pour faire de sa course un grand spectacle.

Côté sportif, le *Circuit de l'Ouest* se positionne néanmoins un cran en-dessous de son modèle. En 1939, 72 coureurs sont engagés. Au programme, 1613 kilomètres répartis en huit étapes et une journée de repos. À défaut de réunir des têtes d'affiches dignes de l'épreuve

¹⁰⁶ « Un radio-reportage du Circuit de l'Ouest », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15618, 16 août 1939, p. 11.

¹⁰⁷ Publicité Colombes-Goodrich, *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15619, 19 août 1939, p. 10.

¹⁰⁸ Publicités des sponsors parues dans *L'Ouest-Eclair*.

juilletiste, l'organisation poursuit une autre ligne de conduite, celle de révéler de jeunes talents à l'image de Romain Maës, vainqueur en 1934, un an avant sa victoire sur la « Grande Boucle ». Pour accentuer cette détection, Joseph Morin décide de modifier la règle des engagements. Les sponsors remplacent les équipes nationales. L'organisation souhaite ouvertement limiter le nombre d'étrangers afin de favoriser l'émergence de jeunes Français. Pour passionner les lecteurs, la ligne éditoriale est alors toute trouvée, les jeunes s'opposent aux « vieilles gloires » :

« Si les jeunes ont un titre à conquérir, ceux que de précédentes victoires ont consacrés doivent, sous peine de déchoir, confirmer leur valeur, renouveler toujours, sans cesse, les exploits qui les ont classés parmi les champions. Il n'y aura donc pas comme éléments de lutte que l'ardeur et la fougue des jeunes. Il y aura aussi la concurrence des jeunes et des anciens et cette concurrence sera à l'origine de plus d'une bagarre. »¹⁰⁹

Quelques têtes d'affiches sont annoncées au départ : le champion de France Georges Speicher qui souhaite préparer les Championnats du monde disputés début septembre en Italie, le héros local Jean-Marie Goasmat qui, cette fois obtient une permission, Robert Oubron ou encore Albert Disseaux, vainqueur en 1937 et préselectionné par la fédération belge pour disputer les Championnats du monde ... C'est donc de nouveau un duel franco-belge qui s'annonce bien que la presse nationale pronostique la victoire finale de G. Speicher¹¹⁰.

¹⁰⁹ « Les jeunes et les autres », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15617, 15 août 1939, p. 10.

¹¹⁰ « Départ des 72 concurrents du Circuit de l'Ouest cycliste », *L'Humanité*, n°14851, 19 août 1939, p. 6 ; LIEVIN, Fred, « Comme chaque année, de nouveaux Belges accourent gagner des galons dans les 8 étapes du Circuit de l'Ouest », *Le Petit Parisien*, n° 22816, 19 août 1939, p. 6 et « Le Circuit de l'Ouest débute aujourd'hui par l'étape Rennes-Lisieux », *Le Matin*, n°2036, 19 août 1939, p. 6.

**Etape
Nantes - Lorient
23 août 1939**

« Avec cette nouvelle tranche de route de 212 km 500 on entrera dans le plein cœur de la Bretagne, par une route pittoresque, avec des foules plus denses encore. Mais cette route, souvent sinueuse, est parsemée de difficultés. Aussi pensons-nous que, plus encore que dans les autres étapes, la bataille sera encore vive entre Nantes et Lorient. »

**LE NEUVIÈME
circuit cycliste
≡ de l'Ouest ≡**

organisé du 19 au
27 août par
L'OUEST-ECLAIR

Lorient

Vannes

La Roche-Bernard

Guérande

Nantes

Nantes



Lorient

Vannes

Guérande



Une préparation sur fond de guerre

Si le spectacle sportif s'annonce une nouvelle fois passionnant, il est néanmoins très vite contrarié par les revirements diplomatiques de Moscou. Les coureurs prennent le départ à Rennes le 19 août alors que la « guerre des nerfs » est à son paroxysme. Plus que jamais la crise politique est dans la tête de tous les Européens. Elle se ressent jusque dans la littérature pour jeunesse. Hergé s'inspire du contexte européen pour mener Tintin dans de nouvelles aventures. Le 10 août 1939, le jeune reporter rentre de Syldavie où il vient d'éviter de justesse la tentative d'*Anschluss* menée par les Bordures¹¹¹. Derrière les traits et l'uniforme du félon colonel Boris se cache un dignitaire nazi qui ressemble fort à Heinrich Himmler. Ce dernier répond aux ordres d'un mystérieux Müsstler, contraction habile de Mussolini et d'Hitler¹¹².

En cet été 1939, la presse retranscrit quotidiennement l'évolution de la géopolitique européenne. Aux velléités allemandes et autres annonces d'alliances militaires (Rome-Tokyo-Berlin), les journaux vantent à grande dose de bourrage de crânes la faiblesse du nouvel Axe et la supériorité franco-britannique¹¹³. Mais la guerre n'est pas une fatalité et

Paris et Londres se rattachent à cet espoir. Depuis le mois de mars, les deux capitales ont en effet dans l'idée d'obtenir un accord militaire avec Moscou dans le but d'intimider Hitler qui se verrait alors confronté à deux fronts potentiels. Cependant, la politique d'*appeasement* britannique ralentit le processus et aucune solution n'est trouvée au milieu de l'été¹¹⁴. Le 10 août, les discussions s'accroissent avec l'arrivée d'une délégation diplomatique franco-britannique à Leningrad. L'idée que la paix repose sur cet accord dissuasif est largement admise par la majorité de la presse¹¹⁵. *Le Petit Parisien* estime dès le 27 juillet 1939 que dans ce cas, « si le Führer veut tenter une aventure, il saura par avance à quelles forces invincibles il se heurtera »¹¹⁶.

Dans un tel climat, les organisateurs du *Circuit de l'Ouest* espèrent vivement que leur épreuve offrira un espace de distraction à ses lecteurs. C'est l'ambition clairement affichée le jour du départ par J. Le Traon en *Une* du quotidien régional :

« Ainsi le Circuit de l'Ouest remplit un double but utilitaire. Tout d'abord sur le plan sportif en permettant à quelques hommes de s'élever dans la hiérarchie des champions, puis sur le plan

¹¹¹ « Tintin en Syldavie », *Le Petit Vingtième, supplément hebdomadaire du Vingtième siècle*, n°32, 10 août 1939, p.12-13.

¹¹² Hergé pousse la comparaison encore plus loin avec l'utilisation par l'armée bordure d'avions allemands (Heinkel 118). Sur ce point, voir « Le sceptre d'Ottokar. Du Rififi dans les Balkans », *Les personnages de Tintin dans l'Histoire. Les événements de 1930 à 1944 qui ont inspiré l'œuvre d'Hergé.* (Tome 1), Historia, numéro spécial, juillet 2011, p. 78-87.

¹¹³ « En Méditerranée où pourrait se jouer le destin d'une guerre, l'Angleterre et la France garderaient la maîtrise des routes maritimes tandis que les positions occupées par les Etats totalitaires seraient exposées à ces risques mortels » selon Lord Lloyd ancien commissaire britannique d'Egypte. « En Méditerranée où pourrait se jouer le destin d'une guerre, l'Angleterre et la France garderait la maîtrise des mers ... », *Le Petit Parisien*, n°22790 24 juillet 1939, p. 1. « Hitler a fait d'eux des chefs nazis parce qu'ils obéissent ... Himmler La Force par la terreur

/ Ley La Force par la « joie » / Streicher La force par la délation ». LAVERGNE, Edouard, « Hitler fait d'eux des CHEFS NAZIS parce qu'ils obéissent ... », *Le Petit Parisien*, n°22805, 8 août 1939, p. 1.

¹¹⁴ AZEMA, Jean-Pierre, 1940, *l'année noire*, op. cit., p. 33.

¹¹⁵ Ce qui n'est naturellement pas le point de vue de la presse nationaliste. *L'Action Française* dénonce ainsi un traité qui serait catastrophique pour la Paix. DELEBECQUE, J., « La guerre fatale ? », *L'Action Française*, 32^e année, n° 180, 29 juin 1939, p. 5.

¹¹⁶ BOURGES, Lucien, « Vers la conclusion de l'accord tripartite », *Le Petit Parisien*, n° 22793, 27 juillet 1939, p. 3.

simplement humain en procurant à des milliers de gens quelques heures de diversion. »¹¹⁷

Les tensions compliquent l'organisation d'une course internationale. Rares sont les conscrits qui comme Jean-Marie Goasmat, obtiennent une permission. Cette contrainte limite *de facto* le nombre de jeunes espoirs français au départ. Avec grand regret, Joseph Morin déplore ne pas disposer de tous les éléments nécessaires à la bonne tenue de son épreuve. S'il souhaitait rééquilibrer les forces entre Belges et Français, l'Armée en a décidé autrement. Il exprime alors ses regrets dans son édito du 18 août :

« Un lecteur de Bretagne entre autres, nous a fait remarquer que la proportion des Belges était un peu trop élevée. C'est tout à fait notre avis, mais nous n'y pouvons rien pour cette raison bien simple que nous avons déjà exposée à la TSF qu'en ce moment la tension de la politique internationale ne permet pas aux coureurs français sous les drapeaux d'obtenir une permission pour prendre part aux épreuves françaises. Regrettons-le, et espérons que l'an prochain, l'horizon politique s'étant enfin éclairci, nous aurons une participation française plus élevée. »¹¹⁸

Les coureurs prennent néanmoins le départ à Rennes pour de nouvelles aventures sportives. Au même moment, de jeunes cyclistes fascistes célèbrent symboliquement l'Axe Rome-Berlin en entrant à

bicyclette dans la capitale du *Reich*, quelques jours après avoir quitté la « Ville éternelle »¹¹⁹.

Une étape sans lendemain

La ligne éditoriale de la presse qui couvre l'épreuve ne peut désormais plus ignorer les incidences de la géopolitique sur le sport. Et pour cause, les conséquences sont désormais bien plus palpables qu'elles ne l'étaient en juillet. Les coureurs et le public l'ignorent encore au départ de Rennes, mais le revirement de Moscou dans les négociations va mettre fin prématurément au *Circuit de l'Ouest*.

Le public est de nouveau nombreux à venir encourager les coureurs au départ de Rennes le 19 août. Les promesses sportives sont rapidement tenues puisque les Français se partagent les quatre premières étapes : aux « jeunes » Raymond Oubron et Amédée Rolland répondent les « vieux » Georges Speicher et Paul Chocque. Cerise sur le gâteau, Raymond Oubron conserve le maillot jaune au soir du 22 août à Nantes.

Alors que la cité des Ducs de Bretagne profite légitimement des attractions offertes par l'organisation et sa caravane publicitaire, l'avenir de l'Europe s'assombrit. Si l'on pensait évidente la signature d'un accord tripartite entre Paris, Londres et Moscou, c'était sans compter sur la stratégie menée en parallèle par Berlin. Le 14 août, l'Allemagne décide d'entrer secrètement dans le jeu des négociations avec les soviétiques. Une semaine plus tard, dans la soirée du 21, un communiqué de l'agence officielle allemande DNB surprend :

« Le gouvernement du *Reich* et le gouvernement soviétique ont décidé de conclure entre eux un pacte de non-agression. M. von

¹¹⁷ LE TRAON, J., « Soixante-douze concurrents vont prendre aujourd'hui le départ du IX^e Circuit de l'Ouest », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15621, 19 août 1939, p. 1.

¹¹⁸ MORIN, Joseph, « Demain sera donné le départ de la grande épreuve de *L'Ouest-Eclair* », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15620, 18 août 1939, p. 1.

¹¹⁹ « Le Raid cycliste de l'Axe », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15622, 20 août 1939, p. 2.

Ribbentrop, ministre des affaires étrangères du *Reich*, arrivera à Moscou le 23 août pour mener à bien les négociations. »¹²⁰

Les Français découvrent cette annonce avec stupeur et étonnement. Un accord entre Moscou et Berlin est proche sans que l'on en connaisse toutefois le teneur. Pour les plus optimistes, Staline tente de sauver la paix. Mais l'incertitude est de courte durée. Le 23 août vers une heure du matin, le leader soviétique signe avec von Ribbentrop le pacte germano-soviétique. L'opinion est abasourdie à l'annonce du « coup de poignard » qui vient d'être planté dans le dos des Français et des Britanniques. En moins d'une semaine, les négociations secrètes aboutissent au « pacte qui ébranla le monde »¹²¹. Désormais Hitler a les mains libres pour exécuter son plan sur la Pologne. La France se prépare dès lors à une probable guerre.

Le mercredi 23 août 1939, il plane une ambiance soucieuse au départ de Nantes. La nuit a laissé des séquelles sur le peloton. Le permissionnaire Jean-Marie Goasmat est contraint par l'autorité militaire de regarder partir ses équipiers avant de rejoindre sa caserne. La nervosité du peloton explique alors peut-être le record de vitesse battu ce jour-là¹²². A Lorient, les Belges signent un doublé : l'étape pour Félix de Raës et le maillot jaune pour le jeune Albéric Schotte.

Le public se déplace quand même sur le bord des routes pour encourager les champions. A Vannes, le correspondant de *L'Ouest-Eclair* reconnaît l'importance de l'évènement, celui-ci étant présenté comme « une attraction de premier ordre, une heure de détente au milieu

¹²⁰ « Le *Reich* et l'Union soviétique décident de conclure un pacte de non-agression », *Le Temps*, n°28467, 23 août 1939, p. 1.

¹²¹ AZEMA, Jean-Pierre, 1940 ... *op. cit.*, p. 25.

¹²² Il réalise le record de moyenne horaire de l'épreuve battant Le Mans-Cholet de 1936 : 40,455 kilomètres heure !

d'heures cruciales qui, envers et malgré tout, occupent les esprits »¹²³. Mais le choc de la nuit contribue à réduire la foule, moins nombreuse que sur le rendez-vous de juillet¹²⁴.

Le programme des festivités lorientaises est très fortement perturbé. La mobilisation partielle prive en effet la course de nombreux bénévoles. La réunion d'attente des pistards est annulée si brutalement que tous les participants n'ont pu être informés¹²⁵. Les animations de la caravane sont toutefois maintenues pour tenter d'égayer « une rude journée [...] par la belle et joyeuse réunion publicitaire du cours de la Bôle », tout comme le bal donné à 21 heures¹²⁶. Néanmoins ces animations sont davantage prises comme prétexte pour discuter des préoccupations du moment. La diffusion du discours du Roi des Belges par la voiture-radio de la course rencontre ainsi un vif succès¹²⁷.

Pourtant, rien ne laisse encore présager un arrêt de la course. J. Traon estime que sur le plan sportif « Le *Circuit de l'Ouest* est loin d'être terminé ». Le journaliste est optimiste mais la manifestation ne peut survivre au rappel par l'autorité militaire de nombreux organisateurs.

¹²³ « L'arrivée du Circuit de l'Ouest à Lorient », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15626, 24 août 1939, p. 5.

¹²⁴ « Le *Circuit de l'Ouest* », *Le Nouvelliste du Morbihan*, 53^e année, n° 247, 25 août 1939, p. 5.

¹²⁵ « Le passage du Circuit de l'Ouest à Vannes », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15626, 24 août 1939, p.5. Néanmoins, les Lorientais parviennent à s'organiser pour offrir tout de même un spectacle de substitution : « Nous avons fait du mieux possible et un véritable tour de force a été réalisé par le président du Vélo-Sport Lorientais, M. Vaudiau, le grand ami de la presse locale et régionale, que nous ne saurions trop remercier et qui a organisé au pied levé une course de piste qui intéressa vivement les spectateurs. Les Danils, nos célèbres motocyclistes exhibitionnistes, ajoutèrent à l'intérêt de cette réunion ».

¹²⁶ « L'arrivée du Circuit de l'Ouest à Lorient », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15626, 24 août 1939, p.5.

¹²⁷ *Ibid.*

Parmi eux l'aviateur Robert Sénéchal mais surtout Joseph Morin, contraint de confier le flambeau de l'épreuve à J. Traon¹²⁸. Le lendemain, durant la journée de repos, la décision est prise d'arrêter la course. Après avoir symboliquement déposé une gerbe au monument au mort de Groix, l'organisation envoie le communiqué de presse suivant :

« Les mesures de prudence et de sécurité prises par le Gouvernement ont provoqué parmi les coureurs, organisateurs et suiveurs des rappels qui ne permettent pas de poursuivre la course dans des conditions normales. Il a donc paru sage d'arrêter le 9^e *Circuit de l'Ouest* cycliste à Lorient et d'enregistrer définitivement les résultats acquis après la cinquième étape Nantes-Lorient. [...] C'est avec grand regret que *L'Ouest-Eclair*, en accord avec les personnalités susnommées, s'est vu dans l'obligation de prendre une telle décision ; mais cette mesure s'imposait, car plusieurs rappels de coureurs et d'officiels du *Circuit* auraient non seulement nui au déroulement normal de la course, mais, par surcroît, auraient très certainement faussé les résultats de cette magnifique et loyale compétition. »¹²⁹

C'est alors avec une certaine ironie que l'on peut relire les mots de J-A Dumoulin prononcés une semaine plus tôt :

« Le train, en roulant, fait « Boom, Boom » ; dans ma mémoire les *Circuits de l'Ouest* font également « Boom, Boom ». Et je crois que celui de 1939 retentira d'un « Boom » encore plus retentissant »¹³⁰.

¹²⁸ « Joseph Morin, le directeur de la course, chef des Informations sportives de « *L'Ouest-Eclair* » ayant été rappelé par l'autorité militaire, c'est M. J. Le Traon qui remplira ses fonctions », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15626, 24 août 1939, p. 9.

¹²⁹ « Le neuvième Circuit de l'Ouest interrompu », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15628, 26 août 1939, p. 11.

¹³⁰ DUMOULIN, J.-A., « Confrontation des vedettes d'hier, d'aujourd'hui et de demain », *L'Ouest-Eclair* (éd. du Morbihan), n°15621, 19 août 1939, p. 9.

Le journaliste ne pensait pas si bien dire. La menace de la guerre est désormais concrète. Le sport s'efface et n'assure plus son rôle de divertissement. Plusieurs événements sont de même immédiatement reportés : la première journée du championnat de France de football, le *Championnat grand fond* et la rencontre France-Tunisie de natation. De son côté l'Union vélocipédique de France interdit à ses coureurs de disputer les *championnats du monde* en Italie et *Le Nouvelliste du Morbihan* annule le *Circuit international de Plouay*¹³¹. Plus que le cyclisme ou même la saison sportive, c'est bien l'été qui se trouve perturbé par des nuages annonciateurs d'un conflit imminent.

*
* *

Les étapes lorientaises du *Tour de France* puis du *Circuit de l'Ouest* constituent on le voit un terrain efficace pour étudier l'opinion publique en 1939. Prisme certes déformant puisque ces compétitions sportives masquent en grande partie les réalités diplomatiques, ces deux épreuves cyclistes n'en demeurent pas moins un objet historique pertinent pour quiconque s'intéresse à ces cruciales semaines. Le contraste entre ces deux courses permet de voir en quoi l'entrée en guerre est un processus rapide, une accélération du temps qui prend de court les civils. De ce point de vue, la similitude avec l'année 1914 étudiée dans la thèse désormais classique de J.-J. Becker ne peut que frapper¹³². A chaque fois la population paraît consciente de la crise, mais ne parvient pas à se résoudre qu'elle puisse aboutir à la guerre, toujours envisagée comme la

¹³¹ « On annule les épreuves et manifestations », *Le Matin*, n°20242, 25 août 1939, p. 7.

¹³² BECKER, Jean-Jacques, *op. cit.*

pire des solutions. On l'a peut-être oublié aujourd'hui mais ce n'est pas tant la crise diplomatique entre la France et l'Allemagne qui surprend en 1914, puisque la guerre est maintes fois anticipée à la Belle Epoque, que le fait que celle-ci ne puisse pas trouver d'issue pacifique¹³³. Et lorsque finalement la terrible nouvelle survient, c'est la consternation qui s'abat sur les esprits. C'est précisément ce qui arrive pendant le *Circuit de l'Ouest*, au lendemain de la signature du pacte germano-soviétique.

Sportifs de l'extrême, les forçats de la route ont ceci de paradoxal qu'ils sont un excellent révélateur du besoin de normalité de la population. Le *Tour de France* apparaît ainsi comme une parenthèse, une « bulle » d'évasion nécessaire, ce que ne perturbent pas les lignes éditoriales de la presse sportive. Plus que jamais, la chronique du prix Goncourt 1938, Henri Troyat, tenue exceptionnellement le 16 juillet dans les colonnes de *L'Auto*, résume bien cet état d'esprit :

« Le Tour de France, c'est une sorte d'armistice au cœur même de la menace. Il semble assez mystérieux, que rien de fâcheux ne puisse nous atteindre pendant que se dispute la grande épreuve. Elle nous protège contre les autres et contre nous-mêmes. Et la course achevée, nous nous retrouvons vulnérables et inquiets comme avant. »¹³⁴

Les loisirs ont toute leur place en période d'exception, ils sont même nécessaires. De la même manière, si le *Circuit de l'Ouest* et les autres épreuves sportives sont annulées, c'est davantage en raison de la mobilisation partielle qui rappelle les organisateurs et les sportifs que de la volonté du public. La fédération française de football encourage même

la tenue de matches amicaux¹³⁵. Ainsi, l'espoir d'un nouveau Munich à la fin du mois d'août permet de réchauffer les relations et les cyclistes français peuvent se rendre à Venise. C'est finalement la déclaration de guerre qui, la veille, empêche la tenue de la course principale.

Yves-Marie EVANNO

¹³³ KRUMEICH, GERD, « Anticipations de la Guerre », in Sous la Direction de AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane et BECKER Jean-Jacques, *Encyclopédie de la Grande Guerre 1914-1918*, Bayard, Paris, 2004, p. 169-178.

¹³⁴ *L'Auto*, 16 juillet 1939 cité in VIOLETT, Sandrine, *op.cit.*, p. 132.

¹³⁵ « Pas de matches de championnat dimanche », *Le Temps*, n°28469, 23 août 1939, p. 4 : « Mais devant la situation internationale actuelle, les clubs étant privés d'un certain nombre de leur joueurs, la fédération a décidé que tous les matches prévus pour la journée de dimanche prochain seraient remis à une date ultérieure. La fédération recommande dans la mesure du possible, des rencontres amicales ».