



**HAL**  
open science

# L'échec du cyclisme associatif rural en Mayenne au début du 20e siècle

Christophe Tropeau

► **To cite this version:**

Christophe Tropeau. L'échec du cyclisme associatif rural en Mayenne au début du 20e siècle. La Mayenne : archéologie, histoire, 2024, 1, pp.10. hal-04673244

**HAL Id: hal-04673244**

**<https://hal.science/hal-04673244v1>**

Submitted on 21 Aug 2024

**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.

## **L'échec du cyclisme associatif rural en Mayenne au début du 20<sup>e</sup> siècle**

par Christophe TROPEAU

### **Résumé**

En Mayenne, à l'image du reste de la France, le cyclisme associatif en milieu rural apparaît à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Il participe à l'essor d'une forme de sociabilité promue par les artisans et les commerçants, plus ouverte que les anciens cercles et sociétés de cure créés par les propriétaires dans la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle et désormais en déclin. Toutefois, la professionnalisation de la pratique cycliste, laissant aux amateurs locaux une place de plus en plus effacée, mais aussi des caractères propres aux véloce-clubs, aboutissant au fait qu'ils ne contribuent pas à l'intégration sociale des individus, à l'opposé d'associations comme les sociétés conscriptives, expliquent une régression précoce, dès la veille de la Grande Guerre. Ce déclin, puis une reprise dans les années 1930, quand la fonction sociale du mouvement associatif se transforme, aident à analyser l'évolution de la sociabilité rurale dans son ensemble.

**Mots clés :** cyclisme, vélocipédie, véloce-club, course, association, société, sociabilité, intégration sociale, rural, Mayenne.

En France, le cyclisme associatif apparaît comme le fer de lance de la pratique sportive à la fin du 19<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>. Il connaît un âge d'or au cours des années 1890<sup>2</sup>. Il existe cependant de grandes disparités régionales : si le Centre-Ouest et la région parisienne sont des bastions de la pratique vélocipédique, la Bretagne reste en retrait<sup>3</sup>. Mais, dès les années 1900, un déclin général rapide s'amorce qui aboutit, à la veille de la Grande Guerre, à la disparition du cyclisme associatif dans les campagnes françaises. Cet échec serait dû à une « banalisation » de l'activité, la bicyclette devenant un « objet utilitaire », avec 3,5 millions d'engins en circulation en 1914<sup>4</sup>. Toutefois, cela n'explique pas totalement la disparition de jeunes associations en quelques années, alors même que la pratique de la vélocipédie semble se démocratiser. De plus, une vingtaine d'années plus tard, dans les années 1930, les sociétés vélocipédiques, ou véloce-clubs, connaissent une renaissance, durable, à une époque où, dans les campagnes, la bicyclette s'est plus que « banalisée ».

L'étude du cas de la Mayenne, département d'entre-deux, situé entre Bassin parisien et Bretagne, permet d'apporter des éléments de réponse. D'une part, si la vélocipédie se démocratise, ce n'est pas le cas des compétitions qui se professionnalisent très rapidement et laissent les sportifs amateurs sur le bas-côté. D'autre part, l'apparition et la disparition des sociétés vélocipédiques dans les campagnes doivent être appréhendées dans une perspective large permettant de considérer l'ensemble de la sociabilité associative rurale : de ce point de vue, les véloce-clubs, au début du 20<sup>e</sup> siècle,

---

<sup>1</sup> TÉTART Philippe (dir.), 2007 - *Histoire du sport en France. Du Second Empire au régime de Vichy*. Paris, Vuibert, 2007, p. 25.

<sup>2</sup> POYER Alex, 2003 - *Les premiers temps des véloce-clubs. Apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1867 et 1914*. Paris, L'Harmattan, 2003, p. 213.

<sup>3</sup> *Ibid.*, annexes.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 301.

apparaissent en décalage avec l'évolution générale de la sociabilité rurale, pour ne pas dire en avance sur elle, d'où leur échec à court terme.

### Une éclosion associative sans lendemain

En Mayenne, le premier véloce-club est fondé à Laval, le chef-lieu du département, en 1869<sup>5</sup>, soit seulement un an après celui de Valence dans la Drôme, considéré comme le premier véloce-club français. Il faut attendre 1891 et la seconde vague de l'engouement vélocipédique en France pour qu'apparaisse le premier véloce-club rural mayennais, à Craon, dans le sud-ouest du département. Cette création inaugure une période de 15 années où, au total, neuf sociétés vélocipédiques rurales sont formées en Mayenne. La plupart le sont dans les agglomérations les plus peuplées et/ou chefs-lieux de canton, comme Ernée (1896), Gorron (1896), Évron (1898), Renazé (1899), Villaines-la-Juhel (1902) ou Pré-en-Pail (1903). À cela, s'ajoutent des créations de véloce-clubs à La Poôté (aujourd'hui Saint-Pierre-des-Nids, 1902) et à Quelaines (1906) (fig. 1).

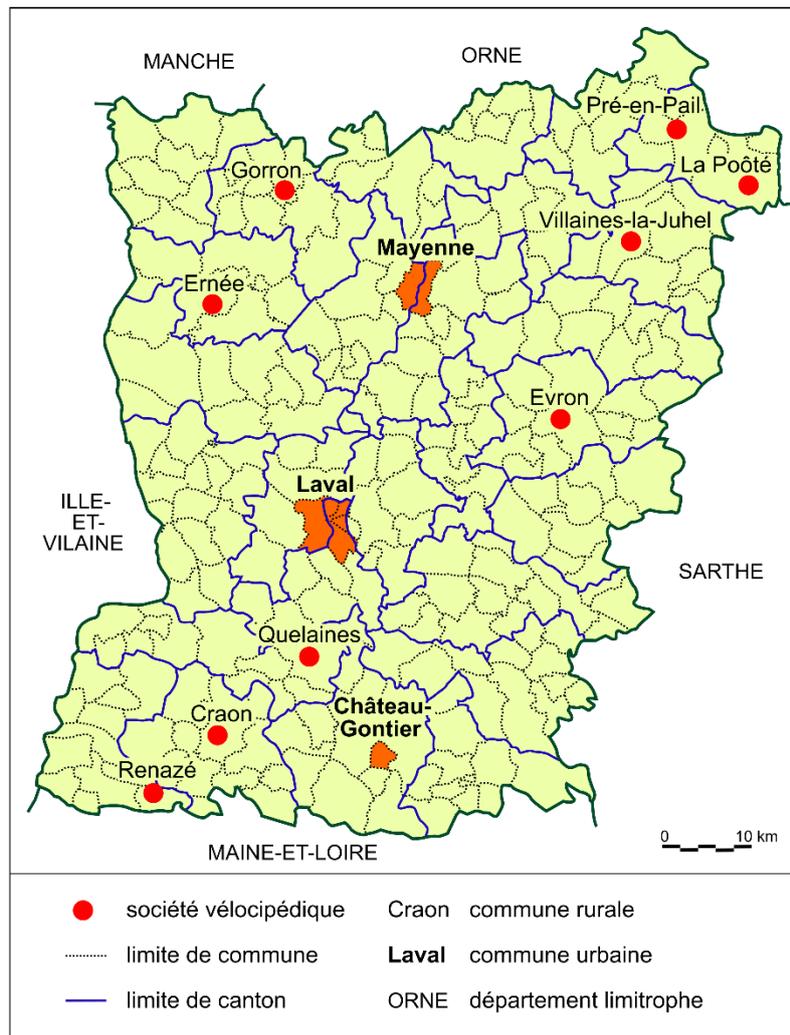


Fig. 1 – Les sociétés vélocipédiques dans les communes rurales mayennaises (1891-1906).

<sup>5</sup> HILAND Stéphane, 2019 - *Le critérium cycliste de Laval et autres récits vélocipédiques*. L'Oribus, novembre 2019, n° 106, p. 41.

Le véloce-club de Laval est certes un point d'appui important pour le développement de la vélocipédie associative en Mayenne dans les années 1890. Mais un courant de créations provient de l'influence de la ville d'Angers. Le premier véloce-club angevin date de 1875, d'autres naissent à Segré et Pouancé, dans le nord du département de Maine-et-Loire, respectivement en 1880 et 1893<sup>6</sup>. On peut rattacher la fondation de la Société vélocipédique craonnaise, en juin 1891, à cette influence angevine, que l'on retrouve antérieurement pour les fondations de cercles dans les années 1830<sup>7</sup>. La création de sociétés vélocipédiques dans le nord du département, quant à elle, est à mettre en relation avec le passage de la course Paris-Brest et retour. La première édition de cette épreuve a été organisée en septembre 1891 par le quotidien *Le Petit Journal*. L'itinéraire suivi venant, à l'aller, d'Alençon, avant de gagner la Bretagne, passe par Pré-en-Pail et Laval, où deux points de contrôle officiel sont installés. Cette course, lancée le dimanche 6 septembre avec plus de 200 participants, est remportée par Charles Terront, en moins de soixante-douze heures, mais s'étire en réalité sur plus d'une dizaine de jours. L'engouement local, à Pré-en-Pail, est au rendez-vous, comme en témoignent les dépêches publiées dans *Le Petit Journal* :

« 13<sup>e</sup> contrôle – Pré-en-Pail (Retour)

Pré-en-Pail, 8 septembre, 5h. 55 soir. Un service d'ordre vient d'être établi devant le Café Parisien pour permettre aux coureurs d'arriver sans encombre au contrôle.

Pré-en-Pail, 6h. 10 soir. Terront a passé à Pré-en-Pail à 5h. 42 du soir. Une foule considérable, venue de tous les points du pays, lui a fait une véritable ovation. Des applaudissements et des cris de : "Vive Terront !" l'ont accueilli à son arrivée au contrôle. Il est reparti à 5h. 55, toujours suivi des applaudissements de la foule, dont l'enthousiasme peut se décrire. [...]»<sup>8</sup>

« 13<sup>e</sup> contrôle – Pré-en-Pail (Retour)

Pré-en-Pail (981 kil. du point de départ), 11 septembre, 9h. 10 matin. [...] La population n'a pas cessé de s'intéresser à la course : à chaque instant on vient au contrôle prendre des nouvelles des coureurs pour lesquels tout le monde manifeste la plus vive sympathie.<sup>9</sup> »

Cependant, l'engouement ponctuel ne suffit pas à donner naissance localement à un quelconque véloce-club. Il en va autrement après la deuxième édition du Paris-Brest-Paris, organisée par le journal *L'Auto-Vélo* en août 1901. La course se résume, au retour de Brest, à un duel entre Lucien Lesna et Maurice Garin, futur vainqueur du premier tour de France en 1903, duel qui se dénoue au profit du second sur les routes du département de la Mayenne, entre Mayenne et Pré-en-Pail, en pleine nuit, alors qu'une foule nombreuse veille :

« PRÉ-EN-PAIL (contrôle fixe), 981 kil. Heure prévue : minuit. Heure de passage : 10h. 27. Reste à faire : 215 kil.

Aujourd'hui il y a marché. Aussi il y a encore plus de monde qu'hier, la course provoque un intérêt considérable. Le contrôle est continuellement assiégé de personnes demandant des nouvelles de coureurs. Le travail du contrôle est rendu facile par l'obligeance de tous. Cette nuit la traversée de la ville sera éclairée au gaz. Nous installons un tableau noir pour l'affichage des résultats des différents contrôles. Ce soir nous aurons un transparent lumineux. [...]

Tandis que nous attendons les coureurs, le contrôle s'illumine et une véritable cohue commente les télégrammes dès leur affichage. [...] Toutes les maisons sont illuminées. Une voiture qui fait face au contrôle est garnie de curieux ayant payé leur place pour mieux voir. Et tout à coup, au loin, un tumulte effroyable, des applaudissements frénétiques. C'est Garin qui arrive à 10 h. 27 m. 30 s. »

<sup>6</sup> MORENNE Agnès, 2011 - À bicyclette ! Avec l'Union Vélocipédique Quelainaise. In : *Graines d'Histoire en Haut-Anjou*. 2011, p. 120.

<sup>7</sup> TROPEAU Christophe, 2023 - *Le plaisir du lien. La sociabilité associative rurale en Mayenne, des années 1830 aux années 1930*. Rennes, PUR, 2023, p. 55.

<sup>8</sup> *Le Petit Journal*, édition du 9 septembre 1891.

<sup>9</sup> *Ibid.*, édition du 12 septembre 1891.

Les créations de sociétés vélocipédiques à La Poôté et à Villaines-la-Juhel en 1902, puis à Pré-en-Pail en 1903 sont les conséquences directes de l'enthousiasme suscité localement.

Mais dans les campagnes mayennaises, comme ailleurs, la pratique sportive du vélocipède en compétition n'est qu'une mode. Passé les années 1890-1900, les courses cyclistes déclinent, les concours de vélos fleuris prospèrent. La bicyclette devient un support de décoration, à l'instar de la composition qu'offrent en septembre 1913 les jeunes sociétaires de l'Étoile de Bierné, société conscriptive, et leurs vélos aux roues ornées (fig. 2). Le déclin s'accélère à l'approche de la Grande Guerre : la société vélocipédique de La Poôté n'existe plus dès 1913<sup>10</sup>, celle de Quelaines est suspendue pendant le conflit<sup>11</sup>.

### Les sociétés conscriptives

L'appellation *sociétés conscriptives* regroupe les sociétés de gymnastique, de tir et de préparation militaire. Sous l'impulsion de l'État républicain, elles se développent en France après la défaite lors de la guerre de 1870-1871, dans un contexte de conscription obligatoire. Elles s'adressent aux jeunes garçons avec le but de les préparer au service militaire. Ces sociétés peuvent être scolaires et concerner uniquement les enfants scolarisés, mais beaucoup sont post-scolaires et s'adressent aux jeunes garçons entre la fin de leur scolarité et leur départ au service militaire. Dans les campagnes, l'implication des instituteurs y est grande. Les exercices de gymnastique et de tir ont régulièrement lieu dans la cour de l'école.

### Professionalisation des compétitions, échec d'une pratique populaire

Dans les années qui suivent leur création, les associations cyclistes mayennaises se lancent pourtant dans l'organisation de manifestations ambitieuses. Créé le 6 juin 1891, le véloci-club de Craon organise, deux mois plus tard, le 9 août, des courses vélocipédiques. Elles ont lieu sur une piste de 670 m de tour, aménagée sur les Promenades. Au fur et à mesure des années, les équipements s'améliorent : en 1893, « la vitesse déployée [est] scrupuleusement chronométrée et inscrite sur un tableau » ; en 1894, la commission d'organisation installe des « barricades » pour délimiter la piste et deux estrades pour le public, dont l'une est réservée aux membres d'honneur du Véloci-Club et aux autorités locales<sup>12</sup>. Plusieurs courses se succèdent. En 1891, à Craon, elles sont au nombre de six ; elles se distinguent par la catégorie des coureurs autorisés à courir (course réservée aux membres du véloci-club craonnais, aux coureurs du département, ouverte à tous), par les engins autorisés (bicyclettes, tricycles, tandems), par le but et la distance de l'épreuve (courses de vitesse de 3 500 à 10 000 m, course de lenteur sur 250 m). Avec les années, des sorties d'entraînement organisées le dimanche, à la belle saison, sont proposées aux sociétaires. Le 13 mai 1894, l'itinéraire prévu par le véloci-club craonnais est un aller-retour entre Craon et Laval, soit une soixantaine de kilomètres<sup>13</sup>. Le 19 juin 1897, les membres de l'union vélocipédique d'Ernée sollicitent financièrement le maire car ils disent vouloir inaugurer le 1<sup>er</sup> août suivant « un vélodrome convenable et durable, le premier créé dans le département », au lieu-dit de Vahais<sup>14</sup>. Six jours plus tard, un second courrier émanant du président de l'association, le docteur Chevalier, et à destination de la municipalité montre que l'appel a été entendu :

« Nous serons très heureux d'accepter un don de 150 francs pour cette année, sans y voir un engagement pour l'avenir de la part de la ville. C'est cette année surtout que nous avons besoin d'argent. Nous avons fait achat de tribunes, de clôtures en planches etc. etc. Ce ne sont pas les cotisations de nos cent cinquante membres actifs ou honoraires qui suffiront pour couvrir nos frais. Nous y mettons tous pas mal de nos propres deniers [...] »<sup>15</sup>.

<sup>10</sup> Arch. départ. de la Mayenne, 2 Z 77.

<sup>11</sup> MORENNE Agnès, 2011 - À bicyclette ! *op. cit.*, p. 123.

<sup>12</sup> Arch. départ. de la Mayenne, 1 pe 53/4 - *Le Journal de Craon*, 2 août 1891, 20 août 1893 et 12 août 1894.

<sup>13</sup> *Ibid.*, 13 mai 1894.

<sup>14</sup> Arch. municip. d'Ernée, 2 J 8, courrier au maire d'Ernée du 19 juin 1897.

<sup>15</sup> *Ibid.*, courrier au maire d'Ernée du 25 juin 1897.



Fig. 2 – L'Étoile sportive de Bierné, le 21 septembre 1913. Arch. départ. de la Mayenne, 5 Fi 28/39.

Le dimanche 1<sup>er</sup> août 1897 :

« La ville d'Ernée a inauguré [...] son coquet vélodrome de Vahais, situé à un kilomètre à peine, dans un des sites les plus riants du pays. [...] La piste est, de l'avis des coureurs que nous avons interrogés, une des meilleures de la région, et ce n'est pas une des moindres grandes chances de succès pour l'avenir, car les coureurs recherchent toujours les vélodromes qui remplissent les meilleures conditions. Les courses ont commencé à 2 heures précises. Dans les tribunes, très coquettement décorées, on remarquait M. Renault-Morlière, député-maire d'Ernée, et son frère M. le général Renault-Morlière ; MM. les adjoints au maire et un grand nombre de conseillers ; M. Jousset, maire de Saint-Denis-de-Gastines. Sur l'estrade du jury, MM. Champion, Veillard et plusieurs des meilleurs cyclistes de Laval, de Mayenne, de Domfront et de Fougères »<sup>16</sup>.

Mais, rapidement, les compétitions cyclistes perdent en démocratisation de la pratique ce qu'elles gagnent en sport-spectacle. En 1891, les participants aux courses vélocipédiques organisées par le véloci-club de Craon sont originaires de la commune, mais aussi des clubs alentour (Château-Gontier, Segré, Pouancé, Cossé-le-Vivien et Renazé). Au plus, le rayonnement s'étend à 20 ou 30 kilomètres. Dès 1892, les courses vélocipédiques de Craon attirent des coureurs de Laval et d'Angers, qui monopolisent d'ailleurs les premières places des épreuves principales : cela reste malgré tout à une échelle régionale. 1894 voit la participation de coureurs venus de Paris ou de Pornic (Loire-Atlantique). 1896 est encore une nouvelle étape : parmi les participants, on trouve Robertson, « un des meilleurs coureurs anglais », Bidault, « champion de Normandie », « Bégaud et Tiercelin de Tours ». 1897 enregistre la professionnalisation définitive des courses vélocipédiques de Craon : outre les « coureurs départementaux, très nombreux », on compte « une vingtaine de *professionnels* ». Les premières places sont trustées par les coureurs extérieurs et les locaux ne font plus que de la figuration ou se voient

<sup>16</sup> *L'Avenir de la Mayenne*, 8 août 1897.

cantonnés, en lever de rideau, à une course qui leur est réservée. En 1898, le *Journal de Craon*, toujours prompt à glorifier les faits et gestes des Craonnais en compétition, se montre résigné : « Sans doute, les coureurs de Craon ont leur valeur ; à côté d'eux brillaient de l'éclat des victoires remportées les couleurs de Bonnevie, de Paris ; de Miraux, de Rouen ; de Busson, d'Angers, etc. »<sup>17</sup>.

Au tournant du siècle, les compétitions au long cours, comme le Paris-Brest-Paris ou le tour de France, sont affaire de professionnels qui courent la prime. Le sport cycliste se structure à l'échelle départementale et sort sur les routes. Ainsi le 15 octobre 1899, l'union vélocipédique de Laval organise une « course de fond » aller-retour entre Laval et Ernée, soit 62 kilomètres. Le premier effectue la distance en trois heures et quarante-sept minutes et, parmi les cinq premiers, ne se trouvent que des Mayennais : trois Lavallois (1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup>), un coureur de la Gravelle (3<sup>e</sup>) et un de Chailland (4<sup>e</sup>)<sup>18</sup>. Mais, même dans l'organisation de ces courses locales, les vélo-clubs mayennais laissent la place, dans les années 1910, aux marchands de cycles. Le 15 juin 1913, le magasin Monnier de Craon organise ainsi une course de 50 kilomètres, afin de faire la promotion de la marque de vélocipèdes *La Française Diamant* : sur la photographie prise sur la ligne de départ (fig. 3), les participants ne sont qu'une petite quinzaine.

Ainsi, la population rurale mayennaise vient assister aux courses cyclistes, du réputé Paris-Brest-Paris jusqu'aux compétitions locales sur route ou vélodrome, mais elle ne pratique pas le sport cycliste. En termes d'activités physiques, les associations vélocipédiques sont perçues comme des comités d'organisation de manifestations et non comme des structures où il est possible de s'entraîner, si ce n'est quotidiennement, tout du moins chaque dimanche.

### Temps de la pratique individualisée, échec de la pratique individuelle

Une autre évolution doit être prise en compte pour comprendre l'échec du cyclisme associatif dans les campagnes : celui de la sociabilité associative. À partir de la conception qu'en propose le sociologue Georg Simmel et des travaux de l'historien Maurice Agulhon et de ses épigones<sup>19</sup>, la sociabilité associative peut être définie comme l'ensemble des relations sociales tissées entre individus, pour le plaisir de la relation en elle-même, et non pour un quelconque intérêt, et entretenues volontairement et librement, dans le cadre d'une structure dont les règles sont écrites et dont l'existence est reconnue par les autorités publiques<sup>20</sup>.

Comme l'indiquent les statuts de la société vélocipédique de Villaines-la-Juhel, ce n'est pas la compétition qui est recherchée par ses fondateurs. L'objectif est : « 1° de développer le goût, l'usage et le progrès de la bicyclette ; 2° de fournir aux cyclistes tous les renseignements qui seront en son pouvoir et pourraient leur être utiles ; 3° d'avoir à Villaines-la-Juhel un lieu de réunion pour les cyclistes et les personnes sympathiques au sport en question »<sup>21</sup>. Les considérations des amateurs de cyclisme, à cette époque, ne sont pas principalement sportives. Les membres de la Pédale de Pré-en-Pail, en 1903 : « [...] veulent non seulement se livrer à un sport agréable et hygiénique, mais encore retirer de leur association un profit intellectuel. Aussi auront-ils à cœur dans leurs voyages de visiter les monuments, les principaux établissements industriels, les sites remarquables et les curiosités des différents pays qu'ils auront choisis comme but d'excursion »<sup>22</sup>.

<sup>17</sup> Arch. départ. de la Mayenne, 1 pe 53/4 - *Le Journal de Craon*, 16 août 1891, 14 août 1892, 12 août 1894, 12 juillet 1896 et 7 août 1897.

<sup>18</sup> *Ibid.*, 22 octobre 1899.

<sup>19</sup> SIMMEL Georg, 1981 - *Sociologie et épistémologie*. Paris, PUF, 1981 (1<sup>ère</sup> éd. 1917), p. 125. AGULHON Maurice, 1977 - *Le cercle dans la France bourgeoise, 1810-1848, Étude d'une mutation de sociabilité*. Paris, A. Colin, 1977, p. 7-14 ; *Les associations au village*. Le Paradou, Actes Sud, 1981, p. 11 ; *Vers une histoire des associations*. Esprit, n° 6, juin 1978, p. 13-18 ; *La sociabilité par le sport*. Sport histoire. 1988, n° 1, p. 11-15. *Sociabilité, pouvoirs et société. Actes du colloque de Rouen. 24-26 novembre 1983*, textes réunis par Françoise THÉLAMON. Rouen, Publications de l'Université de Rouen, 1987, p. 641-647. GRANGE Annie, 1993 - *L'apprentissage de l'association, 1850-1914. Naissance du secteur volontaire non lucratif dans l'arrondissement de Villefranche-sur-Saône*. Paris, Mutualité française, 1993, p. 15.

<sup>20</sup> TROPEAU Christophe, *Le plaisir du lien*, op. cit., p. 16.

<sup>21</sup> Arch. départ. de la Mayenne, 4 M 174.

<sup>22</sup> Arch. départ. de la Mayenne, 4 M 169.



Fig. 3 – Course cycliste de 50 kilomètres organisée par le magasin de cycles Monnier, rue des Halles à Craon, le 15 juin 1913. Arch. départ. de la Mayenne, 5 Fi 80/166.

Ce qui semble intéresser avant tout les sociétaires cyclistes, c'est d'avoir un lieu afin de se retrouver pour le plaisir, un lieu de sociabilité. Les statuts de l'Union vélocipédique ernacéenne, à Ernée, rédigés en 1896, sont assez révélateurs de l'ambition de ses fondateurs. Le vélo y apparaît comme un prétexte de réunion dans un local, appelé « cercle », pour jouer et discuter<sup>23</sup>. Il y a là une filiation directe entre cercles ou sociétés du début du 19<sup>e</sup> siècle et véloci-clubs des années 1890 et sans doute une manière de renouveler l'attractivité des premiers en proposant une activité à la mode, que ce soit dans la réalité de la pratique ou bien seulement dans l'intitulé de l'association. Il apparaît donc indispensable de replacer l'apparition du cyclisme associatif dans le temps long de la sociabilité associative.

Les cercles ou sociétés se développent en France, en général, et dans les campagnes mayennaises, en particulier, dans la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle. En 1843, on en dénombre 1 601, comptant, chacun, plus de 20 membres<sup>24</sup>. Ils peuvent être des créations *ex nihilo* ou des résurgences d'anciennes sociétés littéraires fondées au cours de la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle. À cela s'ajoutent, à partir des années 1830, en Maine-et-Loire et, par proximité, dans les départements limitrophes dont celui de la Mayenne, des associations d'obédience catholique, les sociétés de cure, dont la spécificité tient essentiellement à leurs fondateurs, les curés, et à leurs objectifs moraux prononcés, tels qu'ils apparaissent dans leurs statuts<sup>25</sup>. Cercles, sociétés ou sociétés de cure ont, au quotidien, des activités identiques : la consommation de boissons, souvent alcoolisées, et le jeu, billard en intérieur et boules en extérieur. Pour les sociétaires, notables locaux pour la plupart, il s'agit avant tout de ne pas se retrouver avec le commun, dans le même lieu, d'où la privatisation du local qui peut être une salle d'auberge, un appartement ou une maison avec jardin. Ici, la sociabilité associative a pour fonction, pour ceux qui y participent – uniquement des hommes –, de se distinguer du reste de la société, dans une démarche que

<sup>23</sup> *Ibid.*

<sup>24</sup> AGULHON Maurice, 1977 - *Le cercle, op. cit.*, p. 40.

<sup>25</sup> MARAIS Jean-Luc, 1986 - *Les sociétés d'hommes Histoire d'une sociabilité du 18<sup>e</sup> siècle à nos jours. Anjou, Maine, Touraine, Vauchrézien*, éditions Ivan Davy, 1986, p. 137.

le sociologue Jacques Ion qualifie d'« individuation », c'est-à-dire d'« affirmation des individus comme entités abstraites distinctes du tout », en l'occurrence, affirmation d'une élite locale par opposition à l'ensemble de la communauté villageoise<sup>26</sup>.

À partir des années 1880, le mouvement associatif est promu par l'État républicain : les corps de sapeurs-pompiers, les fanfares et les sociétés conscriptives (gymnastique et tir) sont un vecteur de diffusion de la culture républicaine<sup>27</sup>. Désormais, la sociabilité associative est vécue comme un moyen d'intégration des individus, à l'échelle locale comme à l'échelle nationale. Pour Jacques Ion, dans cette deuxième forme de sociabilité associative, le « groupement de fait » est « un donné intériorisé qui s'impose à l'individu »<sup>28</sup>. En l'occurrence, les artisans du bois et du bâtiment, qui sont l'essentiel de la population des bourgs ruraux mayennais, intègrent systématiquement le corps de sapeurs-pompiers dès qu'il est créé dans leur commune. Cette propension associative des artisans, ajoutée à celle des commerçants, se retrouve par la suite pour les sociétés musicales et conscriptives. À la même époque, à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, les cercles et autres sociétés de cure commencent à fusionner ou à disparaître. Dans une société rurale mayennaise marquée par un « affaissement démographique »<sup>29</sup>, l'heure n'est plus à la distinction, mais à l'intégration. Ce processus est prolongé par-delà la Grande Guerre avec le mouvement amicaliste : anciennes et anciens élèves, mais aussi et surtout anciens combattants. Les associations et sections de ces derniers couvrent, dans les années 1930, les deux tiers des communes rurales mayennaises.

De fait, d'un point de vue chronologique, les véloce-clubs de la fin du 19<sup>e</sup> siècle et du début du 20<sup>e</sup> siècle appartiennent à cette deuxième génération d'associations rurales de sociabilité. Ils en ont d'ailleurs certaines caractéristiques. Comme pour les sociétés musicales et les sociétés conscriptives de la même époque, le groupe des artisans-commerçants compose l'écrasante majorité des membres<sup>30</sup>. Dans les communes rurales mayennaises, 76 % des membres des véloce-clubs sont des artisans-commerçants, contre, par exemple, seulement 50 % dans les sociétés musicales. Les commerçants y atteignent le même niveau de représentation que les artisans, avec une grande variété de métiers, qui va, fort logiquement, du marchand de cycles, au cafetier en passant par le bijoutier ou l'épicier. Alex Poyer note une forte implication d'une « bourgeoisie populaire » ouverte à la nouveauté, composée des petits patrons de l'artisanat et du commerce et des employés<sup>31</sup>. Cette implication se déroule à une époque, la fin du 19<sup>e</sup> siècle, où cette catégorie socio-professionnelle connaît une relative expansion dans les campagnes françaises<sup>32</sup>. Elle trouve surtout un intérêt lucratif à l'organisation régulière de compétitions cyclistes dans la commune. Artisans et commerçants monopolisent l'essentiel des postes de bureau et forment la majorité des membres honoraires répertoriés. *A contrario*, les propriétaires, très présents dans les cercles et sociétés littéraires créés à partir des années 1830, sont peu représentés dans les véloce-clubs : la pratique de la vélocipédie par les classes dirigeantes sort rarement de la sphère privée<sup>33</sup>. Quant au monde de l'agriculture, c'est un phénomène général au niveau associatif, il est totalement absent et n'est pas suppléé par le monde de l'industrie, relativement limité dans un département qui se spécialise dans l'agriculture. Dans les sociétés vélocipédiques comme dans le monde associatif rural en général, la qualité de membre est réservée à une partie de la population, dont les principales caractéristiques sont d'être des hommes aisés, habitant dans le bourg, et non dans les hameaux dispersés. La démocratisation et la massification de la pratique vélocipédique, à l'heure où, dans les années 1890, la compétition se professionnalise, même dans les campagnes, sont à relativiser. Le coût de l'engin est un frein. Pour exemple, en 1901, chez Jules Trochon, revendeur de cycles à Laval, une bicyclette coûte entre 250 et

<sup>26</sup> ION Jacques, 1990 - Les trois formes de la sociabilité associative. In : LEVASSEUR Roger (dir.), *De la sociabilité, Spécificité et mutations*. Trois-Rivières, Boréal, 1990, p. 175-178.

<sup>27</sup> FARCY Jean-Claude 1995 - Le temps libre au village (1830-1930). In CORBIN Alain (dir.), *L'avènement des loisirs*. Paris, Aubier, 1995, p. 338.

<sup>28</sup> ION Jacques, 1990 - Les trois formes de la sociabilité associative, 1990. *op. cit.*, p. 175-178.

<sup>29</sup> MACÉ Georges, 1982 - *Un département rural de l'Ouest, la Mayenne*. Mayenne, Joseph Floch éditeur, 1982, p. 115.

<sup>30</sup> GOUJON Pierre, 1993 - *Le vigneron citoyen. Mâconnais et Chalonnais (1848-1914)*. Paris, CTHS, 1993, p. 100.

<sup>31</sup> POYER Alex, 2003 - *Les premiers temps des véloce-clubs*, *op. cit.*, p. 98.

<sup>32</sup> WEBER Eugen, 2010 - *La fin des terroirs. La modernisation de la France rurale, 1870-191*. Paris, Librairie Arthème Fayard/Pluriel, 2010 (1<sup>ère</sup> éd. 1976), p. 270-275.

<sup>33</sup> POYER Alex, 2003 - *Les premiers temps des véloce-clubs*, *op. cit.*, p. 98-99.

475 francs selon les modèles<sup>34</sup>. Ce prix est à rapporter au salaire journalier perçu à l'époque qui, pour un homme, s'élève, à 1 franc l'hiver et 1 franc 25 l'été dans l'agriculture, monte à 1 franc 50 dans les carrières et culmine à 3 francs 50 dans les usines de chaussures d'Ernée. À cela s'ajoute le coût de la cotisation qui, selon les véloci-clubs, varie entre 1 franc à La Pôoté et 8 francs à Craon<sup>35</sup>. Être membre d'une société vélocipédique est donc réservé à une infime minorité de la population rurale, ce qui est d'autant plus fragilisant pour des petits groupements associatifs.

Mais, et c'est un point qui les distingue fortement des sociétés musicales et des sociétés conscriptives, les véloci-clubs n'intègrent pas dans leur effectif les enfants : ainsi, au véloci-club d'Évron, en 1898, l'âge minimal requis pour adhérer de plein droit est de 16 ans<sup>36</sup>. À la même époque, les plus jeunes recrues des sociétés musicales et des sociétés conscriptives ont entre 9 et 11 ans. Le fait de compter en leur sein des sections scolaires conduit les sociétés de tir à avoir des membres, ou tout du moins des pratiquants, relativement jeunes. À Bierné, près de Château-Gontier, en 1912, les enfants s'exercent au tir dès l'âge de 10 ans, sous la direction de l'instituteur. Ce dernier joue un rôle déterminant dans l'essor du mouvement associatif rural. Dans les campagnes mayennaises, il représente 28 % des dirigeants pour les sociétés musicales, où il est souvent le chef d'orchestre, et 18 % pour les sociétés conscriptives, où il tient le rôle de directeur de tir, d'autant plus quand le terrain d'exercice est dans la cour d'école. Or, les fonctionnaires en général, et les instituteurs en particulier, investissent très peu les bureaux des véloci-clubs. De fait, les sociétés vélocipédiques ne sont pas considérées comme des associations permettant une intégration des individus à l'échelle locale comme à l'échelle nationale. Le cyclisme associatif est avant tout perçu comme une pratique individuelle, sans véritable intérêt militaire. Or, comme l'écrit Pierre Arnaud : « Le mouvement sportif dans son ensemble n'aurait pas pu se développer en France et en Europe (en dehors de l'Angleterre) ou, en tout cas, serait apparu plus tardivement, sans l'épisode des bataillons scolaires et des sociétés conscriptives. D'une façon générale, que ce soit en France, en Allemagne ou les pays de l'est de l'Europe, le sport a indiscutablement été affecté par la société militaire »<sup>37</sup>. À l'échelle locale, les zéloteurs des sociétés conscriptives sont nombreux, comme en témoignent les propos du fondateur de la société de tir d'Ernée en 1889<sup>38</sup> : « Il est essentiel qu'au moins chaque ville d'un peu d'importance, pour ne pas dire chaque commune, possède un champ de tir, mais il importe surtout d'attirer aux réunions de tir tous ceux qui ont l'ambition de bien servir leur pays, de leur faire suivre assidûment les exercices de tir et de stimuler leur zèle, afin qu'ils puissent acquérir et conserver les qualités qui font les bons tireurs et concourir utilement, en cas de danger, à la défense de la Patrie. »

Pierre Goujon écrit : « Les associations ont maintenu et raffermi l'intégration et la cohésion au sein de la communauté villageoise »<sup>39</sup>. Mais ce ne sont pas toutes les associations. Les sociétés vélocipédiques rurales sont en général des petits groupements associatifs, comptant en moyenne une vingtaine de membres actifs. De manière exceptionnelle, le véloci-club de Craon passe de 14 cyclistes, à sa fondation, en 1891, à une cinquantaine en 1900, ce qui en fait une des sociétés les plus importantes du département<sup>40</sup>. En 1898 la société d'Évron revendique 51 membres actifs, mais il faut retrancher un certain nombre de membres honoraires, qui ne pratiquent pas et qui ne sont pas mentionnés. Le véloci-club de Gorrion, créé deux ans plus tôt, distingue ainsi ses 23 membres actifs de ses 22 membres honoraires. Les sociétés vélocipédiques ne sont pas de taille à résister à la vague des sociétés conscriptives, d'autant plus dans un contexte de départ définitif et massif de la population rurale jeune vers les villes. En comparaison, en 1914, la France compte 2 000 sociétés conscriptives « républicaines » et 1 600 d'obédience catholique pour, respectivement 350 000 et 150 000 membres<sup>41</sup>. Alors que les

<sup>34</sup> *L'Avenir de la Mayenne*, 11 août 1901.

<sup>35</sup> Arch. départ. de la Mayenne, 2 Z 145 ; 4 M 169.

<sup>36</sup> Arch. départ. de la Mayenne, 4 M 169.

<sup>37</sup> ARNAUD Pierre, 1988 - La trame et la chaîne. Le réseau des sociétés conscriptives (1870-1890). In : *Sport/Histoire*, 1988, n°1, p. 42.

<sup>38</sup> Arch. municip. d'Ernée, 2 J 8, courrier du 20 mars 1889.

<sup>39</sup> GOUJON Pierre, 1993 - *Le vigneron citoyen, op. cit.*, p. 98.

<sup>40</sup> Arch. départ. de la Mayenne, 4 M 169.

<sup>41</sup> FARCY Jean-Claude, 2004 - *La jeunesse rurale dans la France du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, éditions Christian, 2004, p. 174.

sociétés vélocipédiques peinent à exister ou disparaissent dans les communes rurales mayennaises, les sociétés conscriptives y connaissent un rythme accru de créations à partir de 1909, à mettre en lien avec une législation de plus en plus favorable de la part du ministère de l'Instruction publique : 10 créations entre 1881 et 1907, 17 entre 1909 et 1914. Les sociétés de tir cessent certes de fonctionner pendant le conflit, mais l'année 1920 représente un pic de créations, avec 13 nouvelles sociétés, dont l'objet est avant tout la préparation militaire. La même année, la relance de la société vélocipédique de Quelaines est un échec<sup>42</sup>.

Ce n'est qu'à l'aube des années 1930 que la prédominance des sociétés conscriptives s'estompe au profit d'associations véritablement sportives. Dans les campagnes mayennaises, ce sont les premières « football-associations », mais aussi les premiers clubs de natation, de ping-pong et de basket-ball. Cette troisième phase est, pour le sociologue Jacques Ion, celle d'une véritable « individualisation ». Le membre d'association devient un usager : la sociabilité associative n'a plus ici, ni une fonction de distinction, ni une fonction d'intégration sociale<sup>43</sup>. Dans ce contexte, le cyclisme associatif se redéploie. Un « Vélo sport » est créé en 1934 à Renazé, terre ancienne de vélocipédie ; l'année suivante, un véloci-club naît dans la commune proche de Saint-Aignan-sur-Roë<sup>44</sup>. La même année, est recréée l'union vélocipédique de Quelaines, disparue depuis la Grande Guerre. Cette renaissance aboutit à la construction d'un vélodrome inauguré en 1938<sup>45</sup>. Pratique individuelle, le cyclisme associatif rural peut alors se développer, après la Seconde Guerre mondiale, et la Mayenne devenir véritablement une terre de pratique cycliste<sup>46</sup>.

L'échec momentané du cyclisme associatif dans les campagnes françaises au début du 20<sup>e</sup> siècle n'est donc pas uniquement lié à la « banalisation » de l'engin. Sinon, comment expliquer la naissance, ou la renaissance des véloci-clubs dans les années 1930 ? Si le vélo était vu comme un objet du quotidien, il aurait dû le rester.

L'échec a plutôt à voir avec une crise de croissance. L'engouement a été très important, à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, porté par une presse sportive en plein essor. Mais la professionnalisation du cyclisme s'est alors faite au détriment d'une pratique populaire démocratisée, tant au niveau des grandes compétitions que des courses organisées localement. On a délaissé les amateurs au profit des spécialistes, à l'exception de quelques sorties promotionnelles organisées par des marchands de cycles. Cela a tué l'engouement dans l'œuf.

Mais, surtout, ce qui explique l'échec du cyclisme associatif rural à la Belle Époque en France, c'est qu'il est en total déphasage avec la sociabilité associative dominante. L'heure est aux groupements qui portent les idées républicaines et qui sont vecteurs d'intégration, tant au niveau national – c'est important après la défaite de 1871 face à l'Allemagne – qu'au niveau local, dans un contexte de fragilisation très importante des structures démographiques, sociales et culturelles des campagnes françaises. Les sociétés de tir et de gymnastique et la formation qu'elles assurent aux futurs soldats français, entre le temps de l'école et celui du service militaire, sont prédominantes, et ce jusqu'à la fin des années 1920. Le vélo est spectacle, mais il n'est pas républicain, ni national. Le vélo est effort individuel, mais n'est pas vecteur d'intégration. À l'instar de la natation ou du ping-pong, et même du football, il doit attendre les années 1930 pour connaître un véritable succès en matière de pratique dans les campagnes françaises.



<sup>42</sup> MORENNE Agnès, 2011 - À bicyclette !, *op. cit.*, p. 123.

<sup>43</sup> ION Jacques, 1990 - Les trois formes de la sociabilité associative, *op. cit.*, p. 175-178.

<sup>44</sup> Arch. départ. de la Mayenne, 4 M 166.

<sup>45</sup> MORENNE Agnès, 2011 - À bicyclette !, *op. cit.*, p. 123.

<sup>46</sup> HILAND Stéphane, 2019 - *Le critérium cycliste de Laval*, *op. cit.*