

IL ÉTAIT UNE FOIS

Brève histoire du Tour de France

C'est dans un contexte de développement du sport cycliste et sous l'impulsion d'une presse spécialisée ainsi que d'industriels du cycle, qu'est né le Tour de France au début du XXe siècle. Retour sur l'histoire de la plus grande épreuve sportive du monde à laquelle 4263 coureurs ont déjà pris part.

Avant

Le cyclisme moderne tire ses origines d'une invention de l'ingénieur allemand Karl Drais. En 1818, celui-ci présenta le « vélocipède », qui prendra plus tard le nom de « draisienne ». Un engin de bois muni de deux roues et d'un coussin sur lequel le pratiquant s'assoit pour faire aller ses pieds. Puis le vélocipède connaît un second souffle en 1861 lorsque Pierre Michaux, serrurier français, imagine la « pédivelle », un système de pédalier. Des courses de vélocipèdes à pédales s'organisent alors sur piste et sur route comme Paris-Rouen en 1869, Bordeaux-Paris et Paris-Brest-Paris en 1891. En 1888, John Dunlop développe la roue avec pneumatique, qui remplace la roue cerclée de fer. Parallèlement, le bitume fait son apparition sur les routes. La bicyclette se démocratise et devient un projet industriel. Le cyclisme est présent dès la première édition des Jeux Olympiques modernes de 1896. Quant à l'Union Cycliste Internationale (UCI), elle est fondée en 1900.

La naissance du Tour de France (1903)

À la fin du XIXe siècle, le quotidien *Le Vélo* détient le monopole de la presse spécialisée avec 300 000 exemplaires. Mais son directeur, Pierre Giffard associe son journal à ses engagements personnels en prenant position en faveur du Capitaine Dreyfus dans une France divisée par cette affaire. Or les industriels du cycle et de l'automobile, qui financent le journal par la publicité, sont pour la plupart antidreyfusards. Giffard rentre alors en conflit avec le comte Jules-Albert de Dion (fondateur de la marque auto *De Dion-Bouton*). Ce dernier finit par créer en 1900 un autre journal, *L'Auto-Vélo*, dont il confie la direction à Henri Desgranges, un ancien cycliste premier recordman de l'heure. Mais début 1903, le quotidien est condamné pour usurpation de titre. Le journal est alors rebaptisé *L'Auto*, mais ses ventes stagnent. Un des journalistes, Géo Lefèvre, propose alors à son patron d'organiser une course qui ferait le tour de la France. Le 1er juillet 1903, la première édition part de Montgeron, devant le café « Le réveil matin ». Cinquante-neuf coureurs s'élancent sur les six étapes qui relient les principales villes du pays : Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes et Paris. C'est un succès. Mais l'année suivante, le Tour 1904 est entaché de très nombreuses tricheries qui remettent en cause son existence.



Du « chemin de ronde » aux premiers sommets (1905 – 1914)

En 1905, les étapes, désormais au nombre de onze, sont plus courtes, de sorte que les coureurs ne roulent plus la nuit. Le classement général au temps est remplacé par un classement par points. Le parcours se rapproche des frontières nationales pour former un « chemin de ronde » qui contribue à l'appropriation symbolique du territoire national pour la majorité des Français ruraux, confinés alors dans leurs régions.

Le Tour prend aussi de l'altitude avec le franchissement des Pyrénées en 1910. L'étape Luchon – Bayonne s'effectue ainsi via les cols de Peyresourde, Aspin, Tourmalet et Aubisque. Le vainqueur de l'étape Octave Lapize traitera toutefois à cette occasion les organisateurs de « criminels ». Puis les Alpes sont franchies en 1911 avec notamment le Galibier. Le Tour devient festif et sa popularité s'accroît rapidement durant cette période où les héros deviennent plus nombreux.



Une période difficile (1919 – 1929)

Mais les premières éditions d'après-guerre ne rencontrent pas le même succès. L'image du Tour pâtit de la présence de champions peu charismatiques et des entorses répétées au règlement. Malgré plusieurs changements de formats, la course perd de son intérêt, à cause notamment d'un poids trop fort des équipes de marques qui faussent le résultat de la course.



Il faut aussi signaler que jusqu'en 1933, cohabitait deux catégories de coureurs : les nationaux et les touristes-routiers. Les touristes-routiers qu'on appelait les ténébreux, les parias ou les déshérités, participaient au Tour de France à leurs frais, en prenant sur leurs vacances et en s'organisant pour être hébergés aux étapes. Indispensables à l'épreuve, ils donnaient du volume au peloton à moindres frais pour l'organisateur, tout en augmentant la concurrence. Les primes qu'ils recevaient en cas de victoire d'étape étaient trois fois inférieures à celles attribuées aux autres coureurs.

Les équipes nationales (1930 - 1961)

La formule des équipes nationales est retenue à partir de 1930 pour contrer la puissance de certaines équipes de marque. Mais cela prive les organisateurs des ressources financières issues des droits d'entrée jusqu'alors payés par les marques. Du coup, une caravane publicitaire est mise en place cette même année pour compenser le manque à gagner. De plus, les villes qui accueillent le Tour sont également mises à contribution. Les cinq victoires consécutives de l'équipe de France entre 1930 et 1934 suscitent un véritable regain d'intérêt de la part du public et la popularité du Tour s'accroît. *L'Auto* atteint des sommets de vente (854 000 exemplaires en 1933) et les premières radiodiffusions apparaissent en 1930. Durant ces années 1930, le Tour prend une épaisseur nouvelle, se rapprochant du mythe, en héroïsant davantage les coureurs. Toutefois, cette formule de course par équipe nationale s'inscrit dans un contexte de montée des nationalismes en Europe qui renforce le chauvinisme et les tensions au sein du peloton.

À partir de 1940 et malgré la volonté des Allemands, l'épreuve est annulée. À la libération, le journal *L'Auto* cesse de paraître.

Après une période de tension, le Tour renaît en 1947, avec d'emblée un grand succès populaire.

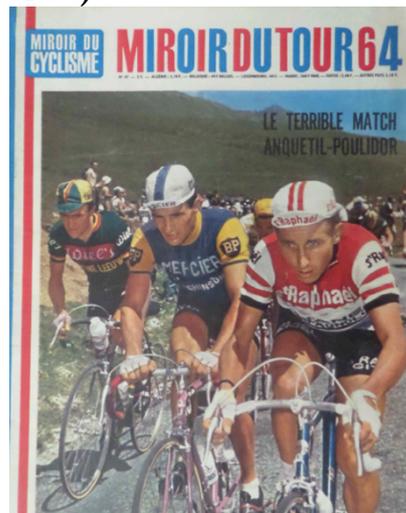


Équipe de France 1958

La médiatisation grandissante, puis un coup de mou (1950 – 1980)

La télévision arrive sur le Tour en 1948. En 1955, le résumé de l'étape du jour est proposé en soirée. La diffusion du duel entre Anquetil et Poulidor sur le Puy de Dôme en 1964 marque véritablement le début de la passion des Français pour les retransmissions télévisées de l'épreuve, aidée aussi en cela par la progression de l'équipement des ménages en postes de télévision. Par ailleurs, cette nouvelle exposition offre un support publicitaire inédit aux produits dont la consommation se développe : électroménager, alimentaire, automobile... Cela a également pour conséquences le retour des équipes de marques à partir de 1962, période durant laquelle le Tour voit son aura s'élargir encore plus (cinéma, musique...).

Mais le début des années 1970 est marqué par une relative désaffection du public. Un passé tourné vers l'effort semble désormais révolu et ne correspond plus aux valeurs désormais en vogue. La situation économique du Tour de France se dégrade. En 1973, la « Société d'exploitation du Tour de France » est créée. Cependant, face à la crise économique de 1974 et au changement de société, l'épreuve retrouve un nouvel attrait fédérateur. En 1975, sont introduits les maillots de meilleur grimpeur et meilleur jeune. Les organisateurs augmentent également les recettes en multipliant le nombre de villes-étapes. Quant à l'arrivée, elle se déroule dorénavant sur les Champs Élysées. La caravane publicitaire reprend de l'ampleur.



La mondialisation (1980 – 1997)

Dès le début des années 1980, l'épreuve entre dans une période d'« extension mondialisée » et de forte croissance. Le Tour de France s'internationalise tant au niveau des équipes et des coureurs (colombiens, allemands de l'est, américains...), qu'au niveau du parcours. Plusieurs départs sont donnés à l'étranger (Berlin, Amsterdam...). Le Tour renforce ainsi sa position hégémonique au sein du cyclisme mondial avec des enjeux qui deviennent de plus en plus importants. Les droits télévisés, les recettes publicitaires et les recettes des villes-étapes explosent (le Tour triple son budget entre 1988 et 2003).

Le spectre du dopage (1998 – 2008)

Mais les révélations sur le dopage, profondément ancré dans les pratiques cyclistes, vont porter un coup sévère à l'épreuve. En 1924 les frères Pélissier dénonçaient déjà avec force les pratiques dopantes sur le Tour. Des années 1950 aux années 1970, les cas révélés de dopage furent nombreux. Jacques Anquetil, icône de son sport, déclara même que ses « fesses ressemblaient à une passoire à force de piqûres d'amphétamines ». Quant à la mort dramatique de Tony Simpson sur le Mont Ventoux en 1967, elle fit la Une des journaux.

Mais c'est en 1998, avec l'affaire Festina, que le public prend réellement conscience de la pratique généralisée du dopage. L'image du Tour est alors ternie par les affaires qui se succèdent au cours des années 2000, avec en point d'orgue les aveux post carrière de Lance Armstrong qui se voit retirer ses sept victoires sur le Tour de France remportées entre 1999 et 2005. La crédibilité de l'épreuve est grandement remise en cause.



Le renouveau (2008)

Mais le Tour survit à cet épisode. L'introduction du passeport biologique en 2008 semble avoir concouru à réduire les pratiques dopantes. Une lutte contre le dopage mécanique est même mise en place en 2016. De plus, les données des coureurs (puissance développée) sont maintenant connues, ce qui limite les possibilités de triche... sans malheureusement les annihiler. Il semble toutefois que le Tour ait encore de beaux jours devant lui.

