

EXTRA vintage



Le grand fiasco du « Circuit de France »

À l'automne 1942, un journal collaborationniste organise un simulacre de Tour de France. Retour sur cette course qui ne connaîtra qu'une seule édition, en association avec l'émission « Affaires Sensibles », diffusée du lundi au vendredi à 15 heures sur France Inter.

ADRIEN CARAT

La nuit fut courte, froide et inconfortable. Ce matin, les estomacs sont vides et les corps épuisés. Il est 5 heures ce mercredi 30 septembre 1942 lorsque des ombres sortent des dortoirs de l'école normale de Poitiers. Dans la cour de l'établissement éclairée par la lumière jaunâtre des phares des voitures, on distingue les gueules meurtries des rescapés de l'aventure calamiteuse du Circuit de France. Deux jours plus tôt, ils étaient 72 au départ de Paris.

Ce matin, à Poitiers, un tiers de l'effectif manque déjà à l'appel. Genoux abîmés par les chutes, regards vidés par la fatigue, maillots salis par la boue, le gotha du cyclisme européen n'a pas fière allure. « Il y avait là pourtant des garçons aguerris et redoutables, les Caput, Thiétard, Louviot, Lapébie, le champion de France Émile Idée ou encore le champion du monde belge Marcel Kint », résume Étienne Bonamy, auteur d'un roman sur cette histoire, *les Forcés de la route* (éd. En Exergue), paru en mai dernier.

La course s'achèvera à Paris le 4 octobre par une sixième et dernière étape, après des passages des jours précédents par Clermont-Ferrand, Saint-Étienne, Lyon et Dijon. Ce sera un fiasco total. Et cette troisième étape entre Poitiers et Clermont résume à elle seule toute l'hérésie du projet. Très loin du Tour de France, la ferveur populaire et le prestige en moins, l'improvisation et les soucis d'organisation en plus.

Depuis la débâcle militaire du printemps 1940, la France est coupée en deux par la ligne de démarcation. Au nord, la zone occupée sous contrôle allemand. Au sud, la zone dite « libre » sous l'autorité directe de Vichy. Depuis cette partition du territoire, le Tour de France, créé en 1903 par le journal *L'Auto* - l'ancêtre de *L'Équipe* -, n'a jamais repris, même si le quotidien sportif continue, lui, de paraître jusqu'en août 1944. L'idée de relancer un grand tour cycliste en France vient des autorités nazies. « Pour les Allemands, c'est un moyen de nier la réalité de l'Occupation, de masquer la politique de collaboration et de faire oublier la politique de persécution des Juifs », analyse l'historienne Marianne Lassus.

“On est là face à une organisation de bric et de broc, le parcours est un cercle qui évite soigneusement les frontières et la côte”

ÉRIC ALARY, HISTORIEN

Le refus du directeur de *L'Auto*, Jacques Goddet, d'organiser la course offre une opportunité à un autre journal, *la France socialiste*. Son directeur, Georges Daudet, présente aux Allemands et à Vichy le projet d'un « Circuit de France ». « La France socialiste est un journal collaborationniste. Comprenez, il souhaite que Vichy aille encore plus loin dans sa politique de collaboration et de répression antisémite », détaille l'historien Éric Alary. Influence pétainiste oblige, le projet met en avant la simplicité, l'effort physique et la détermination des hommes. Une manière de trancher avec l'image de gabege commerciale associée parfois au Tour et à sa caravane publicitaire. Une sobriété qui, en réalité, correspond sur-



Le 28 septembre 1942, 72 coureurs prenaient le départ du Circuit de France à Paris.

tout à la grande pénurie qui sévit en France pendant l'Occupation.

Ce 30 septembre 1942, 280 kilomètres attendent les coureurs pour cette troisième étape Poitiers - Clermont-Ferrand découpée en deux tronçons, avec un premier arrêt à Limoges. La route est poussiéreuse, sans grande difficulté au départ, si ce n'est le passage de la ligne de démarcation au bout d'une vingtaine de kilomètres. «*La ligne de démarcation, c'est une frontière poreuse et c'est le terrain des passeurs. Ils y font transiter objets, papiers et surtout les personnes qui fuient la répression. Les Allemands sont donc méticuleux lors des contrôles*», explique Étienne Bonamy.

Le directeur de la course, un ancien de *L'Auto* passé à la *France socialiste*, Jean Leulliot, s'était imaginé que le passage serait rapide. À Paris, les autorités allemandes lui ont délivré tous les documents nécessaires pour franchir la ligne. Seulement, une fois sur place, au poste de contrôle de Jardres, dans la Vienne, rien ne se déroule comme prévu. «*C'est un cafouillage monumental, manifestement les soldats allemands sur place n'ont pas été prévenus du passage du Circuit de France et les opérations de contrôle vont durer trois heures*», raconte Éric Alary. En coulisses, le travail des équipes de Daudet a été précipité, approximatif et hasardeux. «*On est là face à une organisation de bric et de broc, le parcours est un cercle qui évite soigneusement les frontières et la côte, la course a*



lieu en plein automne, les villes étapes doivent se débrouiller avec les contraintes du ravitaillement et du couvre-feu», commente l'historien.

Des coureurs incités à monter dans des camions

Après l'arrêt à Limoges, un des coureurs, Marcel Tiger, menace d'abandonner pour cause de dérailleur cassé. Comme à chaque fois, Jean Leulliot marchand pour le convaincre de continuer. «*D'ordinaire, Leulliot donnait aux coureurs plus de primes, davantage de rab de musette et des tickets de rationnement supplémentaires, mais cette fois, il fait encore plus fort*», avance Étienne Bonamy. Pour permettre au coureur de repartir, Leulliot lui offre une place sur une moto de l'organisation. Son vélo dans une camionnette qui suit, il rattrape donc sans effort le pe-

Le 4 octobre 1942, François Neuville remporte le classement général du Circuit de France. Le Belge devance les Français Louis Thiétard et Louis Caput (ci-dessus, de gauche à droite). Raymond Louviot (photo à droite) s'impose lors de la sixième et dernière étape, au Parc des Princes, et finit à la 7^e place du général (sur 27).

loton parti depuis un quart d'heure déjà. Une fois à hauteur des autres coureurs, il reprend sa monture et revient dans la course. Les chronométrateurs restent médusés. L'étape, elle, s'éternise et, passé 19 heures, les coureurs pédalent toujours, maintenant dans le crépuscule. Problème: après l'ascension du col des Goules, la descente en lacets est remplie de pièges qui pourraient envoyer les coureurs au tapis. Le champion de France Émile Idée (voir ci-dessous) lance à Leulliot: «*J'arrête. Tu veux nous tuer!*» Une altercation qu'il racontera à Étienne Bonamy. «*Je n'étais pas le seul (ce soir-là). Nous allions à l'abattoir... De toute façon, il n'y avait plus de suspense pour la victoire, même si Leulliot nous répétait toujours qu'il y avait les primes. Des primes! Comme si ça arrangeait tout!*» La fin de l'étape tourne au n'importe quoi.

Des commissaires de course pressent des coureurs de monter dans des camions pour la descente! Et l'arrivée, prévue initialement au vélodrome de Clermont-Ferrand, est avancée de 17 km, au hameau des Roches. Un envoyé spécial de la *France socialiste* est désigné chronométrateur, des gamins sont réquisitionnés pour allumer des lanternes et éclairer l'arrivée... Louis Caput gagne l'étape, sans public pour l'applaudir. Quatre jours plus tard en revanche, pour l'arrivée finale au Parc des Princes, à Paris, la foule est bien là pour applaudir le vainqueur du Circuit de France, le Belge François Neuville. Au total, ils ne seront que 27 à terminer l'épreuve. Malgré les déclarations très optimistes de Jean Leulliot, il n'y aura jamais de deuxième édition. Le Tour de France, lui, reviendra en 1947. **E**

Émile Idée, toujours d'attaque

À bientôt 103 ans, l'ancien coureur est le dernier survivant du Circuit de France.

C'est un monsieur au regard pétillant et à la courtoisie sincère qui nous accueille dans son pavillon du Val-de-Marne. La voix chevrote un peu, la mémoire s'échauffe et parler vélo reste un plaisir pour Émile Idée, doyen des cyclistes professionnels. «*J'ai pris le titre à Ferdi Kübler!*», souligne-t-il dans un sourire, en référence au champion suisse, décédé en 2016 à l'âge de 97 ans. Émile va fêter ses 103 ans le 19 juillet. Il s'essaie encore à tondre la pelouse de son jardin et se mettait même prudemment en selle sur son Lejeune en acier posé sur le home-trainer dans son salon, voilà quelques mois. Champion de France en 1942 et 1947, le «*Roi de Chevreuse*» reste un battant. «*J'aimais la bagarre, foncer et prendre les échappées.*»

À son aise sur les courses d'un jour, il n'avait en revanche pas de prédilection pour

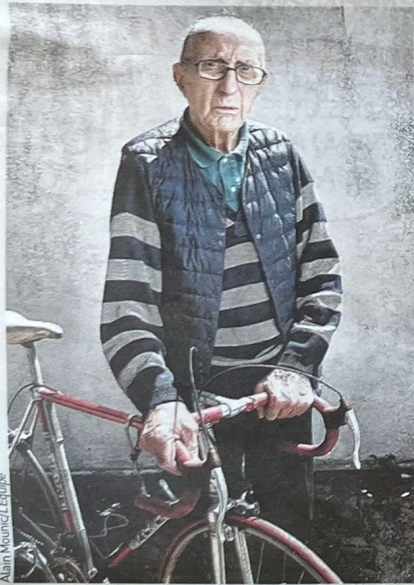
des «*marathons*» style Tour de France, disputé à trois reprises et jamais bouclé. «*Trop long, trop contraignant, je m'ennuyais.*» Il remporte cependant la 13^e étape de l'édition 1949, Toulouse-Nîmes. Un 14 juillet... Et le Circuit de France, achevé à la 9^e place en 1942? Pas un souvenir impérissable. «*Il y avait eu des pressions pour qu'on le coure et Jean Leulliot m'avait menacé en cas de refus de rappeler aux Allemands mon séjour d'un mois en prison pour être allé courir en zone libre sans autorisation. J'ai cédé mais je ne lui ai plus jamais parlé.*»

Retraité du vélo en 1952

Au-delà des rocambolesques six jours de course de l'épreuve de l'automne 1942, il ne se plaint pas de son quotidien de cycliste pendant la guerre. «*On se débrouillait. Tu trouvais quand même du matériel pour le vélo à condition d'y mettre le prix. On avait l'occasion de courir en province et même en Belgique, sur route comme sur piste. Ça rapportait des pri-*

mes.» Comme il était jeune pro au début de la guerre, la période a pu minimiser le souvenir de son palmarès et pourtant Émile Idée a remporté cinq succès dans le Critérium National, des places de dauphin de Fausto Coppi sur le Grand Prix des Nations en 1946 et 1947, de Briek Schotte sur Paris-Tours en 1947. Et surtout de Rik Van Steenberghe sur le Paris-Roubaix 1948. Son grand regret. «*Je suis parti trop tôt. Quand il m'a rejoint, je n'étais plus assez frais pour le sprint.*»

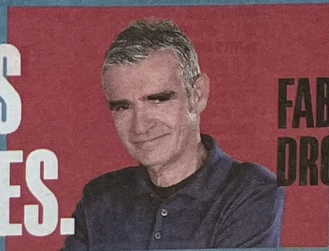
En 1952, il arrête sa carrière, ouvre trois concessions Vélosolux, mais coupe avec le milieu pro. «*Trop de gens voulaient commander dans les équipes.*» Influencé par l'entraîneur René Gayet, son beau-père, personnalité du monde hippique, Émile Idée - apparenté à deux cadors du trot, son gendre Gérard Masclé et Jean-Michel Bazire, ancien époux d'une de ses petites-filles - se pique alors de devenir gentleman driver. Une autre façon de rester dans la course... **R. N.**



L'ancien coureur cycliste Émile Idée en juillet 2020.

15H-16H
Affaire du jour
1942, le tour de France fantôme

**AFFAIRES
SENSIBLES.**



**FABRICE
DROUELLE**

inter
france

en partenariat avec

L'ÉQUIPE