

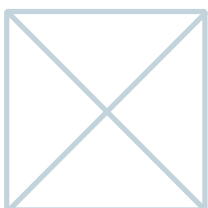
2016-2017

Master 2 Histoire
Parcours recherche

Le cyclisme associatif en Maine-et-Loire dans l'entre-deux-guerres

Veillon Baptiste |

Sous la direction de M. **Éric Pierre** |



Soutenu publiquement le :
18/09/2017



L'auteur du présent document vous autorise à le partager, reproduire, distribuer et communiquer selon les conditions suivantes :



- Vous devez le citer en l'attribuant de la manière indiquée par l'auteur (mais pas d'une manière qui suggérerait qu'il approuve votre utilisation de l'œuvre).
- Vous n'avez pas le droit d'utiliser ce document à des fins commerciales.
- Vous n'avez pas le droit de le modifier, de le transformer ou de l'adapter.

Consulter la licence creative commons complète en français :
<http://creativecommons.org/licences/by-nc-nd/2.0/fr/>

Ces conditions d'utilisation (attribution, pas d'utilisation commerciale, pas de modification) sont symbolisées par les icônes positionnées en pied de page.



REMERCIEMENTS

Je souhaite adresser mes remerciements aux personnes qui m'ont aidées à réaliser ce mémoire. En premier lieu, je remercie Monsieur Éric Pierre pour son aide et sa disponibilité. La liberté avec laquelle j'ai pu choisir ce sujet et l'étudier a été déterminante dans son aboutissement.

Je remercie également le personnel des archives départementales de Maine-et-Loire et des archives municipales d'Angers pour les conseils qu'ils ont pu me fournir.

Enfin, je souhaite remercier ma famille et Émilie pour leur soutien moral et matériel dans les différentes étapes de la rédaction de ce mémoire.

Sommaire

Introduction

- I. L'entre-deux-guerres : contexte historique et sportif
- II. Historiographie
- III. Présentation des sources

Étude de cas

- I. État des lieux du cyclisme au sortir de la Première Guerre mondiale
- II. Le paysage social du cyclisme
- III. La promotion du cyclisme

Conclusion

Annexes

Bibliographie

Table des matières

Tables des illustrations

Lexique

A.D.M.L. : Archives Départementales de Maine-et-Loire

A.M.A. : Archives Municipales de Maine-et-Loire

A.V.C.A. : Auto-Véloce-Club d'Angers

A.V.S. : Amateurs Vélocipédistes Saumurois

F.F.F.G.E.P. : Fédération Française Féminine de Gymnastique et d'Éducation
Physique

F.F.S.C. : Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme

F.S.F.S.F. : Fédération des Sociétés Féminines Sportives de France

M.V.D.A. : Moto-Vélo-Doutre Angevin

M.V.S. : Moto-Vélo Saumurois

U.V.F. : Union Vélocipédique de France

U.S.F.S.A. : Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques

V.C.S.H.S.F. : Véloce-Club Saint-Hilaire Saint-Florent

V.S.S. : Vélo-Sport Saumurois

Introduction

En France, l'engouement pour la « petite reine » n'est plus à présenter. En Maine-et-Loire, cet intérêt est historique, il est même encore célébré de nos jours. Depuis l'année 2016 la ville de Saumur organise le festival Anjou Vélo Vintage, un rassemblement de deux jours qui célèbre la bicyclette à travers des randonnées cyclosporatives ouvertes à tous et un village d'expositions dans l'esprit de la vie de l'entre-deux-guerres.

L'après Première Guerre mondiale inaugure la belle époque du sport. La guerre a permis aux sports collectifs, le football en premier lieu, de se diffuser dans tout le pays et parmi toutes les couches sociales. Jacques Defrance parle de « structuration et croissance des sports »¹. La popularisation de la pratique sportive et des activités liées au sport en fait un sujet d'étude plus large que lors de notre travail sur le cyclisme à Angers avant la Première Guerre mondiale.

Le sujet de ce mémoire est donc le cyclisme dans le Maine-et-Loire pendant l'entre-deux-guerres. Il fait suite au mémoire de première année de Master réalisé en 2016 sous la direction d'Éric Pierre, qui traitait du *Développement du cyclisme associatif à Angers* entre 1875 et 1914, posant les bases du sport cycliste dans une ville qui s'autoproclame pionnière en la matière. Nous y démontrions que le cyclisme s'est développé à Angers grâce à trois principaux acteurs : les associations dans un premier temps, le public dans un deuxième temps, et enfin la municipalité. Cette discipline nouvelle a très rapidement obtenu du succès auprès des Angevins, d'abord les plus aisés (le Véloce-Club d'Angers, première association de la ville, était basé en plein centre-ville), puis les couches populaires (le Vélo-Doutre angevin était, comme son nom l'indique, situé dans le quartier populaire de la Doutre). La mairie d'Angers n'a jamais été hostile à l'égard de ces sociétés sportives malgré l'étonnante absence de vélodrome permanent. Le développement de ce sport à Angers est un des plus précoces de France, si bien que la ville s'affiche fièrement comme une des pionnières du sport cycliste.

L'idée de ce mémoire est d'observer l'évolution du cyclisme à Angers après le choc provoqué par la Première Guerre mondiale, et de comparer cette évolution avec

¹ TETART Philippe (sous la direction de), *Histoire du sport en France. Du Second Empire au régime de Vichy*, Vuibert, Paris, 2007, p.79.

le reste du département. En effet, le Maine-et-Loire ne se résume pas à Angers en termes de cyclisme. Les villes de Cholet et Saumur ne sont pas en reste. Le Véloce-Club de Saumur est créé en 1878, soit trois ans seulement après le Véloce-Club d'Angers, et le Véloce-Club de Cholet les imite en 1888. De plus, Cholet est la première ville du département à construire un vélodrome en 1889, et Saumur possède le sien en 1894. Alors qu'Angers n'installe un vélodrome démontable qu'à partir de 1910, une question se pose : Angers est-elle vraiment une ville pionnière du cyclisme en France, alors qu'au sein même du Maine-et-Loire certaines villes sont mieux équipées ?

C'est une question à laquelle nous tenterons de répondre dans ce travail, la principale étant plus générale : quelle est l'évolution du cyclisme associatif en Maine-et-Loire dans l'entre-deux-guerres ? Cette problématique peut se décliner de plusieurs manières. Tout d'abord, quelles sont les conséquences de la Première Guerre mondiale sur le cyclisme à Angers ? Cette interrogation est la continuité de notre mémoire de l'année dernière, et impliquera des comparaisons. Quelles sont les politiques sportives à l'égard du cyclisme en Maine-et-Loire ? Nous insisterons particulièrement sur les villes d'Angers, Saumur et Cholet car ce sont les plus dynamiques dans ce domaine. Les cyclistes de l'entre-deux-guerres sont-ils les mêmes que ceux de la fin du XIX^e siècle ? Nous nous intéresserons ici, dans la mesure du possible, aux origines sociales des coureurs des associations. Enfin, comment le cyclisme est-il mis en valeur ? Il s'agira ici d'étudier la place de la publicité et de la concurrence des nouveaux sports qui émergent.

Trois grandes parties nous permettront de répondre à ces questions. La première sera consacrée à l'état des lieux du cyclisme après la Grande Guerre, à savoir les associations, les infrastructures et l'organisation de courses. L'intérêt est de pouvoir constater, ou non, une évolution par rapport à l'avant-guerre. La deuxième partie nous invitera à étudier le paysage social du cyclisme, c'est-à-dire les origines sociales des membres des sociétés vélocipédiques, les différents types d'associations qui existent à cette période, mais également le rôle des femmes au sein de ces associations. Enfin, nous nous intéresserons dans une troisième partie à la promotion du cyclisme en étudiant le pouvoir des municipalités, la publicité faite pour le vélo, et l'émergence de nouveaux sports qui viennent concurrencer d'une certaine manière le cyclisme qui était roi.

Avant de se consacrer à l'étude de cas, nous nous intéresserons à l'historiographie du sport dans l'entre-deux-guerres, ainsi qu'au contexte historique national et local. Ces sujets feront l'objet de deux parties en préambule de l'étude de cas.

I. L'entre-deux-guerres : contexte historique et sportif

1. La France au sortir de la Grande Guerre

i. Contexte politique

La IIIe République résiste au premier conflit mondial, et en sort renforcée grâce à la victoire. George Clemenceau est le président du Conseil de novembre 1917 au début de l'année 1920 et est considéré comme un grand artisan de la victoire. Mais la joie que celle-ci provoque ne doit pas masquer le terrible bilan de cette guerre, tant sur le plan humain, démographique, qu'économique, que nous évoquerons par la suite.

La politique des gouvernements d'après guerres est très influencée par le souvenir encore très frais d'un conflit qui a touché, directement ou indirectement, toute la population. De nombreuses associations de tous bords politiques sont créées pour soutenir les anciens combattants, mais aussi pour maintenir un sentiment d'union sacrée et d'amour de la patrie, deux valeurs qu'ont porté les combattants sur le champ de bataille. De gauche à droite, le principal objectif politique est le maintien de la paix.

En 1919, le gouvernement de Clemenceau est le seul organe de pouvoir tant ce dernier refuse de donner du crédit à la Chambre. Pour lui, les parlementaires sont là pour commenter ses décisions après coup. De plus, la Chambre aurait dû être renouvelée au printemps 1918, mais le contexte ne se prêtait pas à des élections. La forte personnalité de Clemenceau lui permet de rester au pouvoir. Le Président de la République Raymond Poincaré en est progressivement éloigné, il est même exclu des négociations de paix. Mais alors que Clemenceau se concentre uniquement sur les négociations du traité de paix, il en oublie les revendications sociales qui montent à cause de l'inflation. Les ouvriers réclament des hausses de salaires et une amélioration des retraites pour compenser l'augmentation du prix des produits de première nécessité. Ces mouvements sociaux mettent en valeur la puissance de la C.G.T. (Confédération générale du travail) qui recense 2 400 000 adhérents en

1919² grâce à son travail pendant le premier conflit mondial, qui l'a conduit à mettre de côté son esprit révolutionnaire et à collaborer avec le gouvernement pour ne pas mettre en péril l'effort de guerre. En 1919, la CGT mène donc une grande campagne de revendications et souhaite négocier avec les patrons et le gouvernement, alors que les plus à gauche des syndicalistes cherchent à créer un climat révolutionnaire pour renverser la IIIe République. Conscient de ce risque, Clemenceau fait voter le 29 avril 1919 la loi sur la journée de huit heures, une des plus vieilles revendications de la CGT. Cela calme les esprits quelques jours avant les manifestations du 1^{er} mai lors desquelles des violences auraient pu éclater. Le gouvernement de 1919 vit dans la crainte que la révolution bolchévique russe de 1917 atteigne la France, et rappelons que l'armée française est engagée en mer Noire et dans une partie de la Crimée pour aider les forces qui combattent le parti bolchévique. Ce soutien militaire est vivement critiqué par les communistes et les ouvriers les plus à gauche.

Les élections de novembre chargées de désigner les représentants de la Chambre sont donc d'un enjeu capital. L'idée pour le gouvernement sortant est de constituer un bloc national pour prolonger l'union sacrée mais en temps de paix. Le parti socialiste S.F.I.O. (Section Française de l'Internationale ouvrière) ne participe pas à ce « bloc » car il est convaincu de son propre succès, se revendiquant comme le seul parti du pacifisme. Le bloc national est donc un mouvement plutôt de droite qui rassemble l'Entente républicaine démocratique, l'Action républicaine et sociale, les Républicains de gauche et les Indépendants. Et les élections lui donnent une large majorité, « la plus à droite depuis l'Assemblée nationale élue en février 1871 »³ selon Bernstein. De plus, le nouveau mode de scrutin à représentation proportionnelle favorise largement la droite puisque la SFIO obtient plus de voix (1 700 000) qu'en 1914 (1 380 000) mais perd 34 députés (68 en 1919 contre 102 en 1914). Le succès du Bloc national est entier, remportant 319 sièges sur 620, soit la majorité absolue. Il faut toutefois relativiser cette victoire de la droite car les élections municipales et cantonales de la fin 1919, puis les sénatoriales de 1920, ne confirment pas cet élan et ce sont les radicaux et modérés qui gardent la majorité. Concernant la Présidence de la République, le favori désigné à la succession de Raymond Poincaré est le charismatique Clemenceau. Mais ce dernier doit faire face à de nombreux obstacles

² BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France au XX^e siècle, 1900-1930*, Editions complexe, Bruxelles, 1990, p.477.

³ BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France... op. cit.* p.483.

venus de la gauche lui reprochant son esprit belligérant. C'est donc Paul Deschanel qui est élu le 17 janvier 1920, cependant ses problèmes de santé le contraignent à démissionner sept mois plus tard, au profit d'Alexandre Millerand.

La société française de ce début d'entre-deux-guerres est donc relativement instable sur le plan politique, aucune majorité ne se dessinant réellement. La droite est certes fortement présente à la chambre des députés mais elle doit faire face aux nombreuses revendications sociales ouvrières et à la montée progressive du communisme après le Congrès de Tours de la SFIO en décembre 1920.

Sur le plan européen, la France se retrouve seule grande puissance après que l'Allemagne ait été considérablement amoindrie par le Traité de Versailles. C'est une situation qui plaît peu à l'Angleterre, qui ne souhaite pas que l'Europe continentale soit dominée par un seul pays. La France trouve donc sur son chemin les Britanniques surtout sur le plan international, tout en sachant que dès 1925, l'Italie, l'Allemagne et la Russie montrent clairement qu'elles sont de nouveau sur le devant de la scène.

ii. Contexte économique

Sur le plan strictement financier, le bilan de la Première Guerre mondiale est une catastrophe. La France a fait passer sa dette extérieure à 33,6 milliards de francs en 1918 contre « seulement » 51 millions en 1914⁴, en empruntant principalement aux banques américaines. La dette intérieure a quant à elle été multipliée presque sept fois, passant de 33 à 219 milliards francs-or. Cela influe directement sur l'inflation – les prix ont quasiment quadruplé en 1918 par rapport à 1913 - qui menace gravement l'économie française et sa monnaie.

La guerre a fait des ravages : de nombreuses infrastructures de transports, industrielles, ont été détruites dans des zones (le Nord et l'Est) économiquement très prospères avant la guerre. La production de fer diminue de 60% et celle de charbon plus encore à cause des inondations de mines volontairement provoquées par les Allemands. Le secteur agricole est aussi durement touché : les récoltes de blé passent de 89 à 63 millions de quintaux entre 1914 et 1919, et de 132 à 62 millions de quintaux pour les pommes de terre, autrement dit une diminution de plus de la

⁴ BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France... op. cit.* p.298.

moitié. La flotte marchande a par ailleurs perdu 30% de ses effectifs, causant une forte baisse du commerce extérieur⁵.

Mais Serge Bernstein et Pierre Milza soulignent aussi les conséquences positives du conflit, qui a « stimulé » de nombreux autres secteurs. Les régions textiles et métallurgiques étant occupées à l'Est, des usines se sont développées à l'Ouest. De plus, l'acquisition des départements perdus en 1871 permet d'augmenter le potentiel industriel du pays, l'Alsace et la Lorraine étant des territoires à fortes productions métallurgiques, sidérurgiques et textiles.

iii. Contexte social

1 350 000 hommes, sur les 8 660 000 mobilisés, ont trouvé la mort sur les champs de batailles de la Première Guerre mondiale. Il faut ajouter à cela 100 000 décès consécutifs aux blessures de guerre et 1 100 000 invalides. Sans oublier les 250 000 « victimes de la surmortalité du temps de guerre due aux mauvaises conditions d'hygiène, aux privations ou encore à l'épidémie de grippe dite espagnole qui fauche à elle seule plus de 100 000 civils »⁶. Cette boucherie a aussi des conséquences à long terme sur les naissances puisqu'un déficit d'un million est estimé. La mortalité infantile passe de 17,5‰ en 1914 à 22‰ en 1918.

Les dommages matériels sont considérables, surtout dans le Nord Est du pays, là où les combats avaient lieu. Des villages entiers sont rayés de la carte, et environ 300 000 maisons sont détruites. Trois millions d'hectares cultivables sont réduits en poussière à cause des bombardements intensifs.

Malgré tout, l'atmosphère pesante provoquée par la guerre laisse rapidement place aux mythiques « années folles » du début des années 1920. Une décennie symbolisée par le dynamisme de la vie culturelle, et parfois nocturne, surtout à Paris où les intellectuels du monde entier viennent exprimer leur art. Mais cette réalité n'est valable que pour une minorité aisée et cultivée de la population française. Pour une majorité de Français, ces années sont celles de la reconstruction et du retour à l'équilibre d'avant-guerre.

Le pays a besoin de main d'œuvre alors que la population active diminue tout au long de l'entre-deux-guerres. Les Français veulent de moins en moins exécuter

⁵ Chiffres issus de : BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France... op. cit.*, p.296-297.

⁶ BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France... op. cit.*, p.295.

les tâches les plus difficiles et mal payées. Ajoutons à cela l'exode rural, et les campagnes se retrouvent rapidement en manque d'agriculteurs et ouvriers agricoles. Les gens aspirent à l'ascension sociale et pour cela les métiers du secteur tertiaire attirent de plus en plus de monde. La main d'œuvre étrangère est donc la bienvenue pour pratiquer les métiers les moins attractifs pour la population locale. Environ 1 400 000 immigrés sont recensés en 1921 et 2 700 000 en 1931, sans compter l'immigration clandestine. La France devient alors le premier pays d'immigration au monde. L'immense majorité de la population immigrée provient d'Europe, en particulier d'Italie, Pologne et Espagne. Ce sont avant tout des travailleurs manuels qui viennent combler les vides des campagnes provoqués par l'exode rural et renforcer des secteurs tels que la sidérurgie, l'industrie mécanique, le bâtiment et les mines. Notons tout de même que l'immigration italienne était déjà importante dès la fin du XIX^e siècle. Nous citerons l'exemple du cycliste Maurice Garin, né en 1871 en Italie et immigré en France avec sa famille en 1885 pour y trouver du travail. C'est d'ailleurs avec la nationalité italienne qu'il remporte le premier Paris-Roubaix en 1897. Il est naturalisé Français en 1901 seulement, et remporte le premier Tour de France en tant que Français en 1903. La première édition de la Grande Boucle a bien failli revenir à l'Italie ! Il y a d'ailleurs eu des controverses à propos de sa naturalisation puisque jusqu'en 2004, on pensait que Garin avait été naturalisé en 1892, soit à sa majorité. Mais un journaliste a retrouvé l'acte de naturalisation qui date finalement de 1901. Dans le monde chauvin du sport, il a donc fallu accepter que ses premières victoires soient italiennes.

La particularité de l'immigration italienne des années 1920 réside dans son caractère politique à cause du régime fasciste mis en place à l'arrivée au pouvoir de Mussolini en 1922.

Les trois grands types d'activité sont relativement équilibrés dans la France de l'après-guerre. On compte environ 14 millions de paysans, 13 millions d'ouvriers et 12 millions de personnes du secteur tertiaire. Environ 75% de ces paysans travaillent dans des exploitations familiales de taille moyenne (entre 10 et 50 hectares), c'est-à-dire le modèle promu par la République. La vie rurale s'est améliorée mais cela a engendré le recul des traditions locales. En effet, le désenclavement grâce à l'amélioration des infrastructures de transports, la presse à bas prix, le

développement de l'école de la République et le « brassage » opéré dans les tranchées font émerger une culture nationale plutôt que locale.

Le nombre d'ouvriers augmente considérablement pour atteindre 13 millions car la France connaît une forte croissance industrielle après la guerre, surtout dans le domaine des mines, de la sidérurgie, métallurgie, et des industries chimiques. Mais 30% des ouvriers travaillent dans l'artisanat, et environ la moitié des 70% restants sont embauchés par des entreprises de plus de 500 salariés⁷. Un nouveau type d'ouvriers émerge : les ouvriers spécialisés. Ils sont situés professionnellement entre les ouvriers manœuvres et les ouvriers qualifiés diplômés. On les trouve dans les entreprises qui ont adopté le taylorisme en particulier. Ce sont ceux qui travaillent à la chaîne. La généralisation de cette pratique provoque la dégradation de la condition ouvrière, et le travail à l'usine est de plus en plus mal considéré. Mais globalement les conditions de vie des ouvriers s'améliorent et le budget consacré aux loisirs augmente. Ils peuvent ainsi acquérir des produits issus de la production industrielle : postes de radios et bicyclettes en sont les symboles. Le vélo est « le symbole » de la diffusion et de la démocratisation des loisirs. C'est un outil de travail pour les ouvriers qui n'habitent pas près de leur lieu de travail, et un objet observé en même temps que les coureurs professionnels sur les courses les plus populaires.

Bourgeoisie et haute bourgeoisie sont les classes sociales les plus dynamiques de l'après-guerre. Nous parlons ici de grands propriétaires, gros industriels, banquiers et hommes d'affaires, auxquels il faut ajouter quelques artistes, avocats, médecins, chirurgiens et autres professions libérales. Ils sont numériquement aussi nombreux qu'avant la guerre, mais on voit apparaître des nouveaux riches qui tirent leur fortune des bénéfices de la guerre et sont donc plutôt mal vus. Ils sont difficiles à identifier mais se rangent souvent du côté des industriels, qui détenaient déjà des petites ou moyennes entreprises avant la guerre. Les fortunes sont difficiles à évaluer et surtout très hétérogènes, particulièrement pour la petite et moyenne bourgeoisie. Il existe, à l'inverse des nouveaux riches, des « nouveaux pauvres » apparus à cause de l'inflation provoquée par la guerre. Il s'agit souvent de rentiers dont le patrimoine perd de la valeur et dont les revenus s'amointrissent, mais leur nombre n'est pas aussi important que l'écho qui en est

⁷ BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France... op. cit.*, p.422.

fait. Si un déclassement social peut avoir lieu, il est rare de voir des gens totalement ruinés.

La majorité du patronat est restée paternaliste, valeur présente depuis le XIX^e siècle et qui est souvent, entre autres, à l'origine de la création d'associations sportives (citons pour l'exemple le Football Club Sochaux-Montbéliard créé par Peugeot en 1928, ou plus localement l'Angers Sporting Club de l'Ouest fondé sous l'impulsion des directeurs de la banque du Crédit de l'Ouest en 1919).

Sur le plan culturel, la fin de la Première Guerre mondiale marque le début d'une culture de masse et de la popularisation de cette culture, à savoir la littérature le cinéma et le sport. Mais si le cinéma attire déjà les foules, ce n'est pas encore le cas du sport avant la guerre, du moins pas tous les sports. Les sports anglais tels que le football association, le football rugby ou encore le tennis sont l'affaire des aristocrates et grands bourgeois qui peuvent se permettre de fréquenter « les pistes et les courts du Racing Club de France et du Stade Français »⁸. Le cyclisme est déjà un sport à part - en particulier les courses sur routes car tout le monde peut y assister gratuitement - qui attire toutes les catégories sociales sur les bords des routes. Le phénomène se confirme pendant la décennie précédant la guerre. Cela traduit la volonté de dépassement de soi et des limites du corps, exaltation de l'ego, « goût du geste gratuit, de l'effort désintéressé et du beau jeu »⁹, des besoins que manifestent au même moment les philosophes irrationalistes (William James, Henri Bergson...) pour qui l'intuition est supérieure à la raison. L'idéal olympique conçu par le Baron Pierre de Coubertin est purement aristocratique, ce qui limite la présence française dans les grands rassemblements sportifs internationaux de haut niveau. Pendant longtemps, seules les sociétés de tir et de gymnastique, « terrains de prédilection d'une conception patriotique et paramilitaire de l'activité du corps »¹⁰, pouvaient connaître une représentation populaire.

⁸ BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France... op. cit.*, p.171.

⁹ BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France... op. cit.* p.171.

¹⁰ BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France... op. cit.* p.172.

2. Le sport dans l'entre-deux-guerres : popularisation, début du sport spectacle, débats sur le professionnalisme

C'est véritablement le cyclisme et le sport automobile qui opèrent la démocratisation des pratiques sportives et du sport-spectacle. Le prix de la bicyclette a fortement diminué depuis les premières machines qu'utilisaient quelques membres des élites urbaines, et le journaliste Henri Desgranges - lui-même ancien coureur cycliste et à pied, faut-il le rappeler - fondateur du journal *L'Auto*, amorce la croissance de l'intérêt pour la « petite reine » et son Tour de France créé en 1903. Il invente à lui tout seul un marché et un modèle économique qui est encore valable de nos jours, à savoir le sponsoring à grande échelle. Il existait, certes, déjà des coureurs professionnels rémunérés par des marques de cycles désireuses de publicité vivante, mais la création, l'organisation et le financement d'une course à étapes si longue par un journal est une grande première. La diffusion à grande échelle de ce sport déclenche, en ce début de XX^e siècle, un mouvement qui voit plusieurs centaines de milliers de personnes sillonner les routes de France sur leur vélo.

L'automobile, elle, est encore réservée à des riches pionniers en quête de nouvelles sensations. Engin de locomotion très dangereux et peu confortable comparé aux véhicules attelés, elle devient un objet de compétition et les Français font figures d'avant-gardistes dans ce sport nouveau qui attire déjà les foules. De même, ce sont des Français qui s'accaparent les premiers exploits aéronautiques réalisés par Roland Garros, Henri Farman, Louis Blériot, etc. « Ne sont-ils pas, au moment où s'amoncellent les nuages annonciateurs de la grande tourmente de 1914, symboliques d'une France sûre d'elle-même et tournée vers l'avenir ? »¹¹.

Le sport déchaine les foules car il suscite un réel « engouement pour le beau geste »¹², mais il provoque aussi des « pulsions moins nobles »¹³ : chauvinisme, puissance individuelle, « violence codifiée et mise en scène »¹⁴. Si la fréquentation des lieux du spectacle sportif (stades, vélodromes etc.) augmente sensiblement après la guerre, c'est parce que la presse lui offre une formidable audience en touchant toutes les couches sociales. Les pages sportives apparaissent dans tous

¹¹ BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France... op. cit.*, p.171-172.

¹² BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France... op. cit.*, p.466.

¹³ BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France... op. cit.*, p.466.

¹⁴ BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France... op. cit.*, p.466.

les quotidiens ou hebdomadaires généralistes, et les titres de presse sportive se multiplient, comprenant que le marché ouvert par *L'Auto* était en plein essor. Comme nous le soulignons dans notre travail sur le « Développement du cyclisme associatif à Angers de 1875 à 1914 », la presse fabrique, grâce aux événements sportifs qu'elle organise, la légende des *sportsmen*. Les cyclistes sont alors considérés comme des géants de la route, voire même des « forçats de la route »¹⁵. Le travail réalisé par le journaliste Albert Londres lors du Tour de France 1924 en est la preuve : il présente littéralement les coureurs du Tour de France comme des surhommes, malgré la triste réalité, avouée par les frères Pélissier, selon laquelle ils sont obligés d'utiliser des produits dopants. Le cyclisme n'est pas le seul sport à profiter de l'audience de la presse : les Jeux Olympiques de Paris en 1924 n'auraient sans doute pas attiré 625 000 spectateurs sans le travail des journalistes, alors que les athlètes français n'y ont pas particulièrement brillé.

A une époque où la radio est encore peu développée et la télévision à l'état d'expérimentation, la presse est le seul média qui donne au sport l'écho qui entraîne son succès. C'est pourtant la Radio Tour Eiffel qui, le 2 juillet 1921, est la première à donner le nom du vainqueur du « combat du siècle » entre le Français George Carpentier et l'Américain Jack Dempsey pour le titre mondial de boxe toutes catégories, au nez et à la barbe de tous les grands titres de presse qui avaient déployés des moyens importants pour satisfaire leurs lecteurs. Les postes de radio sont encore peu nombreux, mais leur démocratisation ne se fait pas attendre et dès 1927, 300 000 foyers possèdent un récepteur et peuvent se tenir au courant en direct de la victoire des tennismen français, connu comme les quatre mousquetaires, lors de la coupe Davis, alors que l'événement a lieu à Philadelphie aux États-Unis¹⁶.

Il est bon de rappeler le rôle de la Première Guerre mondiale dans la diffusion du football, le sport qui devient progressivement le plus populaire dans l'entre-deux-guerres. Ce sont les soldats anglais qui, en jouant parmi les soldats de l'Entente, ont fait découvrir ce sport aux soldats français. Ces derniers ont ensuite importé cette pratique dans leur région d'origine. Alors que c'était un sport réservé aux élites avant la guerre, toutes les couches de la population, que ce soit dans les milieux urbains ou ruraux, ont accès à ce sport après le conflit.

¹⁵ LONDRES Albert, *Les forçats de la route*, Arléa-Poche, Arléa, Paris, 2008, édité à partir des articles du même auteur parus dans *Le Petit Parisien* en 1924.

¹⁶ BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France... op. cit.*, p.468.

La popularisation des sports collectifs venus d'Angleterre est très visible dans les sources. Pas seulement dans la presse, mais aussi dans les archives associatives où l'on constate la création de nombreuses associations sportives rattachées à la Fédération Française de Football association.

3. Le sport dans le Maine-et-Loire : le cyclisme toujours sur le devant de la scène malgré l'arrivée en force du football

La culture de masse se diffuse rapidement dans le Maine-et-Loire. L'essor du cinéma dans l'Anjou est largement visible dans l'entre-deux-guerres : 150 lieux de projection existent en 1934, dont 75 proviennent de réseaux catholiques et une quinzaine de réseaux laïques. Quatre salles existent à Angers cette année-là, deux à Cholet et deux à Saumur. A la fin des années 1930, un Choletais sur quatre va au cinéma au moins une fois par semaine. Le nombre de salles augmente alors que des places plus chères sont instaurées, ce qui montre, selon Jean-Luc Marais, que « tous les publics sont touchés »¹⁷.

Il convient de rappeler quelle est la situation du sport en Maine-et-Loire avant la Première Guerre mondiale. Nous avons mis en évidence l'importance du cyclisme à Angers dans notre mémoire de première année de master. Trois facteurs ont permis l'émergence de ce sport : la création de sociétés vélocipédiques, dans un premier temps le Véloce-Club d'Angers en 1875, puis le Vélo-Doutre Angevin en 1896 ; l'aide de la municipalité en termes d'autorisations et d'organisation ; et le public dont la présence en masse a permis de faire gagner à ce sport une popularité sans égal à cette époque. Le cyclisme devient un sport de plus en plus pratiqué et suivi à Angers comme partout en France, malgré l'étonnante difficulté pour les clubs de faire construire un vélodrome alors que ceux-ci poussent comme des champignons un peu partout sur le territoire à partir de la fin du XIX^e siècle.

Le cyclisme n'est pas le seul sport à connaître le succès avant la Grande Guerre. Les élites découvrent l'aviron et la voile sur la Maine dès les années 1850, et l'automobile à partir de la fin des années 1880. Mais la vélocipédie est la seule discipline sportive à rapidement se répandre dans les classes moyennes puis ouvrières. Les sports aéronautiques connaissent également un succès important

¹⁷ MARAIS Jean-Luc, *Histoire de l'Anjou, tome 4 - Le Maine-et-Loire aux XIX^e et XX^e siècles*, Editions Picard, Paris, 2009, p.380.

chez les pionniers des airs. Maurice de Farcy, Giffard, Cointreau, Fortin, de riches aristocrates et industriels, sont à l'origine de l'Aéro-Club de l'Ouest en 1908. Cette initiative est suivie en 1910 par une course entre Angers et Saumur, et le premier grand prix d'aviation de l'Aéro-Club de France a lieu à Angers, formant une boucle entre Angers, Cholet, Saumur et retour à Angers. C'est le célèbre Roland Garros qui remporte ce circuit devant un public nombreux¹⁸.

Les sports anglais, aussi appelés sports athlétiques (football association, football rugby, tennis, athlétisme), sont plus liés aux patronages catholiques. Le Racing Club angevin n'est créé qu'en 1903 et c'est grâce aux associations issues des patronages catholiques que les effectifs augmentent et que ces pratiques se développent. Rapidement, le football prend l'ascendant sur le rugby. La Jeune France de Cholet, fondée en 1903 et issue du patronage Notre-Dame de la Garde, pratique le football, tout comme la Vaillante à Angers à partir de 1906. Mais les patronages ne jouent qu'entre eux au sein de leur propre fédération (Fédération gymnastique et sportive des patronages de France).

« Le Maine-et-Loire est donc largement entré en ce début du XX^e siècle dans le mouvement de nationalisation de la culture »¹⁹, affirme Jean-Luc Marais, et donc du sport.

Comme nous avons élargi l'espace géographique de ce mémoire à l'ensemble du Maine-et-Loire, il est souhaitable de présenter la genèse du cyclisme dans tout le département. Deux autres villes montrent une activité cycliste notable : Cholet et Saumur. Toutes les deux ont fait l'objet de publications par des journalistes locaux souhaitant retracer l'histoire du cyclisme de leur ville. Jean-Yves Hureau s'est intéressé au vélodrome de Saumur dans son livre : *Sur la piste du Vélodrome de Saumur*, publié en 2016 ; Pierre Boureau a quant à lui écrit *Le Choletais, terre de cyclisme* en 2014.

¹⁸ MARAIS Jean-Luc, *Histoire de l'Anjou, tome 4... op. cit.*, p.168.

¹⁹ MARAIS Jean-Luc, *Histoire de l'Anjou, tome 4... op. cit.*, p.169.

i. Les débuts du cyclisme à Saumur

A Saumur, terre hippique plus que vélocipédique, le cyclisme n'a pas eu des débuts faciles malgré la création du Véloce-Club de Saumur dès 1878, trois ans seulement après le Véloce-Club d'Angers qui est lui-même un des premiers clubs de l'hexagone. Cependant, les sociétaires ont l'interdiction « de monter [leur] véloce en ville sous peine d'une amende de cinq francs »²⁰, ce qui réduit considérablement leur liberté de circuler et impose des contraintes non négligeables à la société vélocipédique naissante. Il était donc impossible d'organiser des courses dans la ville de Saumur jusqu'à la construction du vélodrome sur la rive gauche de la Loire. Il a été construit en 1894 à l'emplacement de l'actuel boulevard du Maréchal Juin. Avec une longueur totale de 333,33 mètres, dont deux lignes droites de 103 mètres pour 7 mètres de large, la piste en ciment n'a rien à envier aux plus prestigieuses de l'époque. Seuls les virages relevés à 30 degrés semblent assez peu pentus.

Le principal mécène de cet édifice sportif est Etienne Bouvet, fondateur et patron de la Maison de Vins de fines bulles Bouvet-Ladubay. Il est réputé pour sa « fibre sociale, soucieux du confort de ses ouvriers et de leurs loisirs »²¹. Il est déjà à l'origine à Saumur du télégraphe, d'une partie du tram, et du Petit Théâtre. Les autres mécènes sont peu connus mais au moins un serait également un patron de Maison de Vins. Les premières courses sont organisées par les Amateurs Vélocipédistes Saumurois (A.V.S.), rapidement concurrencés par le Véloce-Club de Saint-Hilaire Saint-Florent (V.C.S.H.S.F.), association créée en 1898 dans une commune importante située à deux kilomètres de Saumur. Le président fondateur n'est autre qu'André Girard, petit-fils du principal financeur du Vélodrome de Saumur. Dès sa première année d'existence, le V.C.S.H.S.F. devient propriétaire du vélodrome en question avec le soutien de l'entreprise.

Les A.V.S. tentent alors de créer une nouvelle piste à Saumur avec l'aide de la municipalité. En 1899, un vélodrome est improvisé sur la place du champ de foire pour des événements à l'occasion du 14 juillet. Mais cette tentative aux résultats encourageants selon les organisateurs est en réalité un échec au niveau du spectacle. La piste est médiocre et les coureurs chutent à de nombreuses reprises, ce qui fait fuir les participants venus de Paris. Cet essai intervient alors que le club

²⁰ GAY J.-A., *Sports et Jeux d'exercices en Anjou*, Éditions de l'ouest, Angers, 1947, p.92.

²¹ HUREAU Jean-Yves, *Sur la piste du Vélodrome de Saumur*, La Botellerie Editions, Angers, 2016, p.28.

concurrent avait proposé de louer le vélodrome aux A.V.S., ces derniers ayant refusé, considérant que les 150 francs réclamés étaient une somme trop élevée. Difficile de savoir si l'installation du vélodrome provisoire était financièrement plus intéressante malgré les aides de la municipalité. C'est le début du déclin pour les A.V.S., alors que le V.C.S.F.S.H. devient le club numéro un du Saumurois.

Il faut ajouter à la concurrence entre les deux associations les conflits qui opposent la presse locale. Si *Le Courrier de Saumur* soutient la municipalité et les A.V.S., *La Petite Loire* et *L'Echo Saumurois* s'acharnent contre le maire radical socialiste. Chacun souhaite attribuer le mérite du succès des fêtes vélocipédiques, soit aux A.V.S. (subventionnés par la mairie), soit au comité directeur du vélodrome de la Loire qui participe également financièrement à la tenue de ces événements. Les journalistes de *La Petite Loire* peuvent même se révéler assez contradictoires car dans un premier temps ils accusent la municipalité de financer les A.V.S. sur le dos du contribuable, mais dans un second temps ils regrettent « que ce soient des habitants des bourgs voisins (Saint Hilaire Saint Florent) qui donnent à la ville des distractions qu'elle réclame en vain de la municipalité et de son conseil municipal. Sans le V.C.S.H.S.F., la cité eut été très triste pendant les fêtes de la Pentecôte, et l'émigration en masse vers la campagne ou les villes voisines eut pris des proportions inquiétantes pour le commerce saumurois qui se plaint qu'on ne fait rien pour attirer les étrangers et le favoriser par des fêtes populaires »²². On retrouve des arguments qui sont aussi utilisés par les associations vélocipédiques angevines pour promouvoir leurs événements.

C'est dans ce contexte sportif, qui n'est pas sans rappeler la situation du cyclisme à Angers, qu'arrive la Première Guerre mondiale.

²² HUREAU Jean-Yves, *Sur la piste... op. cit.*, l'auteur cite *La Petite Loire*, mardi 27 mai 1901.

ii. Le cyclisme à Cholet

Cholet est la troisième ville de l'Anjou à développer le sport vélocipédique. Le Véloce-Club d'Angers est invité le 14 juillet 1888 à participer à une manifestation cycliste organisée par la municipalité de Cholet, sur la place Travot. Le succès est au rendez-vous, et le Véloce-Club Choletais (V.C.C.) est créé le 7 octobre de la même année. L'association ne tarde pas à organiser sa première course puisqu'une première compétition sur route a lieu entre Cholet et la Séguinière le 11 novembre 1888²³.

Mais le club ne se satisfait pas des places de Cholet, trop souvent occupées par les marchés, pour s'entraîner. Dès 1889, le président du V.C.C. fait une avance de 1200 francs qui permet de financer, en partie, la première piste du Maine-et-Loire, « en terre, aux virages peu inclinés et d'une circonférence de 233,33 mètres »²⁴. Mais dès son inauguration la piste se révèle très dangereuse, en témoignent les nombreuses chutes et blessures qui ponctuent la journée du 14 avril 1889. Les tarifs, qui vont de 30 centimes à 1 francs – et c'est gratuit pour les enfants âgés de moins de dix ans - permettent un accès à une large partie de la population.

La vélocipédie se fait très rapidement une place de choix dans le paysage sportif choletais. Au point de faire l'unanimité ? Presque. En effet, la presse choletaise rapporte que certains citoyens ont déposé des plaintes contre des cyclistes qui, semble-t-il, ne respectent pas le code de la route en vigueur à l'époque. Ces cyclistes ne sont toutefois pas forcément membres du V.C.C.

Les événements organisés sur la piste de la Moinie rencontrent un succès incontestable : 500 personnes sont présentes le 24 octobre 1897, un nombre non négligeable pour une ville de moins de 18 000 habitants²⁵.

Notons également qu'il existe parallèlement un vélodrome privé créé par la maison Foullaron pour faire l'apprentissage de la bicyclette et de la conduite automobile. Gustave Foullaron était un négociant et inventeur choletais qui s'est intéressé à la construction de cycles et automobiles.

Le vélodrome de la Moinie ne fait pas de vieux os et, à cause de sa dangerosité qui

²³ BOUREAU Pierre, *Le choletais terre de cyclisme*, Éditions Pays et Terroirs, Cholet, 2015, p.19.

²⁴ BOUREAU Pierre, *Le choletais... op. cit.*, p.20.

²⁵ Ldh/EHESS/Cassini ; http://cassini.ehess.fr/cassini/fr/html/fiche.php?select_resultat=9423

conduit les stars de l'époque à le boycotter, un nouveau vélodrome est construit à l'Oisillonnette (actuelle place de la République, non loin de la gare et du centre-ville). C'est à nouveau le V.C.C. qui finance ce projet. La piste mesure 333,33 mètres pour une largeur de 7 mètres et des virages à 51%. C'est un vélodrome de qualité égale voire supérieure à celui de Saumur. La piste de Cholet connaît alors son âge d'or, tout comme les vélodromes qui fleurissent à Beaupréau, Chemillé et bien sûr Saumur. Les coureurs viennent de toute l'Europe et des Etats-Unis se disputer les prix mis en jeu à l'Oisillonnette. Ce succès ne faiblit qu'à l'arrivée de la Première Guerre mondiale. En 1911, 4507 personnes sont recensées lors du Grand Prix de la Ville²⁶.

Le cyclisme choletais est largement dominé par la piste, les courses sur route étant encore considérées comme réservées aux coureurs qui ne sont pas assez doués pour les vélodromes. Il faut rappeler que le cyclisme sur piste est connoté plus bourgeois comparé au cyclisme sur route qui est plus populaire, voire prolétaire. Mais le V.C.C. organise tout de même des courses sur route dans les communes avoisinantes pour répondre aux demandes des comités des fêtes.

Si le V.C.C. a le monopole des événements cyclistes à Cholet depuis sa création, il faut composer à partir de 1911 avec la nouvelle société Union Sportive Choletaise qui organise aussi des courses et dont les coureurs peuvent participer aux épreuves du V.C.C. Un autre club vient concurrencer tout ce petit monde en 1914, à savoir la Jeune Pédale Socialiste et Sportive, qui devient rapidement l'Amicale des Employés de Cholet. Notons aussi la fondation de Cholet Touring en 1897, mais qui n'organise vraisemblablement pas de compétition. C'est une association qui souhaite simplement « favoriser le tourisme sous toutes ses formes »²⁷, et qui se contente de faire des sorties à vélo, en voiture ou à pied pour découvrir l'environnement local.

Pierre Boureau note qu'un vélo de course « La Rapide » coûte, en 1914, 180 francs chez le constructeur Paul Dain à Cholet²⁸.

²⁶ BOUREAU Pierre, *Le choletais... op. cit.*, p.26.

²⁷ ADML 40 M 30, statuts de la société Cholet Touring.

²⁸ BOUREAU Pierre, *Le choletais... op. cit.*, p.29.

II. Rappels historiographiques

1. Le sport par les sciences sociales et humaines : un intérêt tardif ?

Robert Chapatte, commentateur du tour de France, a prononcé en 1960, lorsque Charles de Gaulle a salué le peloton à Colombey les Deux Eglises, une phrase assez représentative de l'intérêt porté au sport par les chercheurs de l'époque : « Au risque de faire sourire les intellectuels délicats pour lesquels le cyclisme est un sport vulgaire, nous dirons simplement : " merci monsieur le président ". »²⁹

Nous avons présenté l'histoire du sport dans notre mémoire sur le cyclisme associatif à Angers³⁰ comme un champ de recherche récent qui ne s'est développé à part entière qu'à partir des années 1990. Le sport a été l'objet d'études sociologiques à partir des années 1960, en second plan d'abord avant d'être un sujet de thèses dans les années 1970.

Mais on peut également considérer que l'étude pionnière sur le sport est l'œuvre de Marcel Mauss qui a animé une conférence en 1934 sur « Les techniques du corps »³¹ : il considère les techniques du corps comme des actes culturels et symboliques liés au prestige et dépendant de la place occupée par chaque individu. Le sport est pour lui une mise en jeu codifiée du corps. C'est également lors de la décennie 1930 que Johan Huizinga publie *Homo Ludens – essai sur la fonction sociale du jeu*³², étude dans laquelle il estime que le sport est une forme décadente de jeu. Les premières études sociales impliquant le sport sont donc contemporaines à son développement, mais ce sont des travaux isolés sans réel impact sur les autres scientifiques de l'époque. Un tournant a lieu après la Seconde Guerre mondiale, dans les années 1950-1960. Roger Caillois se lance lui aussi dans un essai sur les jeux³³ dans lequel il distingue quatre catégories ludiques : la

²⁹ <http://www.ina.fr/video/I17198357/le-general-de-gaulle-invite-surprise-du-tour-de-france-video.html>

³⁰ VEILLON Baptiste, sous la direction d'Éric PIERRE, *Le développement du cyclisme associatif à Angers. Acteurs et enjeux du développement du cyclisme à Angers (fin XIX^e – début XX^e siècle)*, Université d'Angers, Angers, 2016.

³¹ MAUSS Marcel, « Les techniques du corps », conférence prononcée le 17 mai 1934 devant la Société de Psychologie, publié dans *Le Journal de Psychologie*, vol. XXXII, n°3-4, mars-avril 1936.

³² HUIZINGA Johan, *Homo Ludens – essai sur la fonction sociale du jeu*, première publication en 1938, première traduction en Français en 1951, Tel, Gallimard, 1988.

³³ CAILLOIS Roger, *Les Jeux et les Hommes*, Gallimard, Paris, 1958.

compétition, le hasard, le simulacre, le vertige. La compétition est la catégorie qui correspond au sport. Pour lui une société peut être caractérisée par ses jeux, donc les catégories ludiques peuvent mettre en valeur différents types de cultures. Norbert Elias poursuit sur cette voie et va jusqu'à déclarer que « la connaissance du sport est la clé de la connaissance de la société »³⁴. Selon lui, le sport est un moyen de régulation de la violence. C'est une violence contrôlée, encadrée. Elias fait le lien entre la sportification des jeux traditionnels et la parlementarisation des luttes de partis dans l'Angleterre du XVIIIe siècle.

Cependant, de nombreuses divergences ont eu lieu entre les sociologues. Les théories émises par Caillois ou Elias sont difficilement démontrables dans la réalité. Quand Caillois range les sports en fonction des catégories ludiques, il en oublie certains qui ne peuvent pas correspondre à une seule d'entre elles. Elias surestime probablement l'influence des sports et jeux dans le processus de civilisation et la régulation de la violence. Mais le fait est que le sport est devenu un objet d'étude sérieux et débattu au sein de la communauté des sociologues.

C'est donc par la porte de la sociologie que le sport devient un objet d'étude scientifique. Mais en élargissant nos recherches, on constate que parallèlement le sport est source de publications plus journalistiques. Au niveau local, Victor Dauphin, journaliste au *Petit Courrier* et président du comité départemental de l'Union Vélocipédique de France pendant l'entre-deux-guerres écrit *Le cyclisme en Anjou*³⁵ dès 1935, et introduit le livre de Jean Gay sur les *Sports et jeux d'exercices en Anjou*³⁶ publié en 1947. Ces deux écrits tentent de faire l'histoire du sport et du cyclisme dans le Maine-et-Loire, et revendiquent le caractère pionnier de ce département en matière de cyclisme. C'est un sujet que nous avons déjà évoqué dans notre travail réalisé l'année dernière et que nous développerons plus loin dans celui-ci.

Le sport a donc été raconté bien avant de devenir un champ de recherche en histoire. Les historiens français s'intéressent à l'histoire du sport depuis la fin des années 1970, sous l'impulsion d'historiens anglais venus publier des thèses en France dès 1977. Cela déclenche une vague d'intérêt pour le sport parmi les

³⁴ ELIAS Norbert, DUNNING Eric, 1994 (1966-1971), *Sport et civilisation – la violence maîtrisée*, Paris, Fayard, p. 25.

³⁵ DAUPHIN Victor, *Le cyclisme en Anjou*, Editions du Progrès, Angers, 1936.

³⁶ GAY J.-A., *Sports et jeux... op. cit.*, p.93.

historiens français, qui vont successivement travailler sur l'histoire sociale du sport et une histoire culturelle du sport. Il faut aussi souligner l'importance de la création de la formation STAPS (Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives), en 1974, qui a entraîné l'apparition de spécialistes de l'étude du sport, que ce soit en sociologie ou en histoire. Mais au milieu des années 1980, la recherche historique en matière de sport est toujours en retard, et celui-ci est pointé du doigt par le colloque sur « La naissance du mouvement sportif associatif en France, sociabilités et formes de pratiques sportives » organisé en 1986.³⁷

Si aujourd'hui la revue *Sport Histoire* (1988) n'existe plus, cela ne signifie pas que la recherche est au point mort. Les publications se poursuivent et une journée d'étude a été organisée le 18 novembre 2016 par le Laboratoire des sciences historiques de l'Université de Franche-Comté, le Comité régional PACA de la Fédération nationale des Joinvillais et le Musée national du sport de Nice, où se tenait cette réunion. Le thème de cette journée était : « Le sport et la Grande Guerre, du front à la Méditerranée ».

Par ailleurs, la Société Française d'Histoire du Sport, créée en 1985, est toujours existante et co-anime la revue *Sciences Sociales et Sport* avec la Société de sociologie du sport de langue française. La S.F.H.S. est une association qui réunit principalement des universitaires et des professeurs agrégés appartenant au champ des S.T.A.P.S. Cela met en valeur deux communautés de chercheurs : ceux qui travaillent exclusivement sur le sport, et ceux qui l'étudient occasionnellement comme n'importe quel autre sujet. Les premiers sont issus du monde du sport, font partie de l'I.N.S.E.P. ou enseignent en S.T.A.P.S. Ils ont leur propre réseau. Les autres font partie d'une communauté particulière comme la sociologie, l'ethnologie, l'histoire. Ils restent dans leur domaine d'étude, sans réseau particulier. Mais paradoxalement ce sont ces derniers qui publient les travaux les plus reconnus, alors qu'ils sont, à la base, moins compétents dans le domaine du sport. Cela peut s'expliquer par l'absence de formation méthodologique en sciences humaines ou sociales pour les chercheurs issus de la filière S.T.A.P.S. Ces deux communautés sont-elles en concurrence ? Difficile à dire, mais certains historiens de métier, spécialistes de l'histoire du sport comme Thierry Terret (université Rennes 2) et Tony

³⁷ ARNAUD Pierre et CAMY Jean, *La Naissance du mouvement sportif associatif en France*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1986.

Froissart (université Reims Champagne Ardennes), font partie de la S.F.H.S. Le problème vient du fait que les travaux ne sont pas toujours rendus accessibles d'une communauté à l'autre. Il est par exemple difficile de se procurer certains ouvrages d'histoire du sport dans une bibliothèque d'université qui ne propose pas la formation S.T.A.P.S.

Si l'intérêt général des sciences sociales et humaines pour le sport intervient clairement sur le tard, il ne faut pas oublier les travaux de certains sociologues que nous avons présentés dès l'entre-deux-guerres, d'une part, et d'autre part les travaux de quelques individus isolés, la plupart du temps des journalistes (Albert Londres pour les plus célèbres ; Victor Dauphin à un échelon régional). Ces écrits sont peu diffusés et très factuels, mais ils tendent à retracer, à leur manière, l'histoire d'un ou des sports, à une échelle nationale³⁸ ou locale^{39 40}.

2. L'histoire du sport féminin

Le thème du genre dans le sport apparaît d'abord dans les pays nord-américains au début des années 1980. Les États-Unis et le Canada sont donc pionniers à la fois dans l'histoire du sport et dans l'histoire du genre⁴¹. Cela a donc entraîné un décalage : lorsque les chercheurs américains et canadiens s'intéressaient au sport, leurs homologues français commençaient à étudier l'histoire du genre. En France, c'est du côté de la psychanalyse qu'il faut regarder pour apercevoir les premières productions sur les femmes et le sport. La psychanalyste Françoise Labridy est la première qui a donné en 1978 une conférence sur l'histoire du sport féminin. Elle a ensuite été suivie par des sociologues dans les années 1980. Mais Thierry Terret parle tout de même de « résistances françaises »⁴², car ce ne sont pas des recherches historiques en premier lieu, mais bien psychanalytiques et sociales. C'est pour cette raison que les travaux en histoire du sport féminin ne sont pas réalisés par des chercheurs et chercheuses formés à l'histoire. Les historiens du sport n'ignorent pas ce sujet mais se contentent d'y consacrer des articles ou des chapitres dans leurs ouvrages, sans réel approfondissement. Un déclic a lieu durant la décennie 1990 : les publications sur l'histoire du sport féminin en France se

³⁸ LONDRES Albert, *Les forçats...op. cit.*

³⁹ GAY Jean-A., *Sports et Jeux... op. cit.*

⁴⁰ DAUPHIN Victor, *Le cyclisme... op. cit.*

⁴¹ TERRET Thierry, FROISSART Tony, *Le sport, l'historien et l'histoire*, Épure, 2013, p.247.

⁴² *Ibid*, p.251.

multiplient, majoritairement sur « l'éducation physique et la contribution du sport à la construction de l'identité féminine »⁴³. Il est toutefois difficile de trouver des ouvrages concernant spécialement l'histoire du sport féminin. Le thème existe, mais manque encore de chercheurs qui s'y consacrent pleinement. Nous tenterons modestement dans notre travail d'étudier la place des femmes dans le cyclisme et le sport féminin en Maine-et-Loire. Nos sources évoquent ce sujet, nous y consacrons donc une sous-partie.

3. Histoire du sport dans l'entre-deux-guerres

Un événement de l'entre-deux-guerres est déterminant dans l'histoire du sport : l'arrivée au pouvoir du Front Populaire en 1936. La France passe alors à l'ère des loisirs. Les historiens se sont beaucoup intéressés à ce phénomène qui va crescendo tout au long du XX^e siècle, ce qui a ouvert un nouveau champ de recherche. Le sport étant considéré comme un loisir pour une grande partie des gens, les deux sont étroitement liés. L'histoire du sport s'est donc développée avec l'histoire des loisirs, ou du moins fait partie intégrante de celle-ci, car le sport est aussi étudié individuellement. L'entre-deux-guerres étant une période marquée par une instabilité politique certaine dans toute l'Europe (en France également avec la montée des extrêmes dans les années 1930, malgré la résistance de la III^e République). Les historiens se sont alors penchés sur les liens entre sport et politique, notamment en Italie et en Allemagne lorsque ces deux pays sont entrés dans le fascisme pour la première et le national-socialisme pour la seconde.

L'entre-deux-guerres est une période d'institutionnalisation du sport et de leur émancipation. C'est pour cette raison que Jacques Defrance utilise les termes de « structuration et croissance des sports ». Les sports se structurent en fédérations et accueillent de plus en plus de pratiquants. La France est très dynamique dans ce domaine car c'est elle qui, en football par exemple, a créé la F.I.F.A. en 1904, la coupe du monde (1930), la coupe d'Europe en 1960 sur une idée d'Henri Delaunay en 1927. En cyclisme, c'est elle qui a créé l'U.C.I. en 1900. C'est au sortir de la Première Guerre mondiale que les fédérations sportives que nous connaissons aujourd'hui sont mises en place. Elles résultent d'une scission de l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques (U.S.F.S.A.) : la Fédération Française de Football est créée en 1919, la Fédération Française de Rugby à XV en 1920, la

⁴³ TERRET Thierry, FROISSART Tony, *Le sport, l'historien... op. cit.*, p.258.

Fédération Française de Basket-Ball suit plus tard en 1932. En somme, un certain nombre de sports prennent leur indépendance vis-à-vis de l'U.S.F.S.A. car chaque sport voit croître son public et développe une vision différente de la chose sportive. Le professionnalisme fait partie de ces grands débats qui animent l'entre-deux-guerres.

De nombreuses études sur le sport dans cette période ont été publiées, que ce soient des articles ou des ouvrages, par des chercheurs de toutes disciplines, en particuliers de S.T.A.P.S. ou histoire. Ces recherches sont plus spécialisées que les travaux réalisés sur le sport avant la Première Guerre mondiale, qui sont plus généraux. On passe alors d'une histoire du sport générale à une histoire du sport spécialisée dans des sports en particulier.

Des thèses ont été publiées sur le sport local dans l'entre-deux-guerres, notamment sur les villes de Rouen⁴⁴ et Reims⁴⁵. Ces travaux vont nous permettre de faire des rapprochements ou des distinctions avec Angers.

4. Histoire du Maine-et-Loire

L'histoire locale est souvent l'apanage d'historiens locaux et le Maine-et-Loire ne fait pas exception. Les deux derniers siècles ont fait l'objet de travaux incontournables, surtout depuis le début des années 2000. Citons par exemple *Angers XX^e siècle*⁴⁶, ouvrage collectif publié en 2000 sous la direction de Jacques Maillard, ou encore *Le Maine-et-Loire aux XIX^e et XX^e siècles* de Jean-Luc Marais. Le premier n'adopte pas une structure traditionnelle puisqu'il présente la vie quotidienne et l'histoire d'Angers sous toutes ses formes (politique, culturelle, économique, sociale...), à la manière d'un dictionnaire, en prenant les éléments par ordre alphabétique. Le second constitue le quatrième tome de *l'Histoire de l'Anjou* et s'adresse à un public large en faisant la synthèse de nombreux travaux. Ce sont donc deux ouvrages généraux.

⁴⁴ MACHEMEHL Charly, sous la direction de Betty LEFEVRE et Jean-Pierre CHALINE, *Rouen, pratiques et politiques sportives dans l'entre-deux-guerres*, Université de Rouen, Université Paris-Sorbonne (co-tutelle), 2009.

⁴⁵ BAILLAT Gilles, sous la direction de Maurice CRUBELLIER, *Le sport et la cité (1919-1939) : recherche sur la nature et les mutations du phénomène sportif dans une ville de province durant l'entre-deux-guerres : l'exemple de Reims*, Université de Reims, 1985.

⁴⁶ MAILLARD Jacques (sous la direction de), *Angers XX^e siècle*, Le Polygraphe, Angers, 2000.

⁴⁷ MARAIS Jean-Luc, *Histoire de l'Anjou, tome 4... op. cit.*

L'histoire du sport local est un sujet qui a été peu abordé par les historiens. On compte quatre pages consacrées au sport dans *Angers XX^e siècle*, mais il faut dire que seulement trois mémoires ont été écrits sur l'histoire du sport. Le premier est l'œuvre de Nicolas Delaunay sur *La naissance et le développement du mouvement sportif associatif à Angers de 1850 à 1939* réalisé en 1994, soit dans un contexte de développement de l'histoire du sport à l'échelle des historiens français. Le second concerne *Le sport et la presse angevine au début des années 1920*, écrit en 2009 par Jérémy Proux. Enfin le troisième est celui que nous avons réalisé en 2016 et que nous avons déjà cité.

L'histoire du cyclisme est aussi une affaire journalistique, et cela est démontré par la publication récente de deux histoires du cyclisme à échelle très locale : *Le choletais terre de cyclisme*⁴⁸, par Pierre Boureau, et *Sur la piste du vélodrome de Saumur*⁴⁹, de Jean-Yves Hureau. Jean-Yves Hureau est un journaliste mais sa méthode de travail pour réaliser ce livre se rapproche de la méthode historique. La presse en est la principale source, en particulier les journaux saumurois *Le Courrier de Saumur*, *La Petite Loire* et *L'Echo Saumurois*. L'auteur se base également sur une bibliographie locale et générale essentiellement centrée sur le cyclisme et son histoire, ce qui met en valeur les travaux qui ont été réalisés sur ce sport.

Ces ouvrages s'inscrivent dans une dynamique depuis les années 2000 et qui tend à mettre en lumière le sport à l'échelle locale. Ce sont la plupart du temps des journalistes, passionnés voire même anciens sportifs (exemple de Jean Bobet, *Rennes au temps des vélodromes*, 2001). Peu de ces publications sont réellement reconnues et mises en lumière par les historiens de métiers, ce qui limite leur portée scientifique. Si on ne peut pas qualifier ces travaux d'historiques, ils sont souvent bien pratiques et mettent en valeur des morceaux d'histoire du sport local.

⁴⁸ BOUREAU Pierre, *Le choletais... op. cit.*

⁴⁹ HUREAU Jean-Yves, *Sur la piste... op. cit.*

III. Présentation des sources

La grande majorité des sources présentes dans ce mémoire sont issues des archives départementales de Maine-et-Loire. Ce sont, pour la plupart, des archives associatives ou de presse.

La série M sur l'administration générale du département, abrite la cote 40 M 30 sur les sociétés vélocipédiques de Maine-et-Loire. Nous l'avons déjà en partie étudiée l'année dernière car les documents qui s'y trouvent datent d'entre 1875 et la Seconde Guerre mondiale. Nous y trouvons des déclarations de création d'associations, des règlements, ainsi que des demandes d'autorisation pour des courses vélocipédiques. Ces dernières s'arrêtent en 1927 sans que nous en connaissions la raison.

Nous disposons aussi des cotes 121 ALPHA 1 à 121 ALPHA 15 qui recensent les créations et dissolutions d'associations loi 1901 en tout genre, de 1901 à 1940. Nous nous sommes évidemment concentrés sur les associations sportives, puis en premier lieu les associations qui proposent du cyclisme ou cyclotourisme.

La cote 6 ALPHA 113 a aussi été utile car elle concerne le financement de certaines associations sportives.

Nous avons également consulté aux archives départementales la presse sportive et généraliste. *L'Echo Sportif*, journal sportif hebdomadaire et local, y est présent sous la cote 56 JO 1, et *Le Messager de l'Ouest*, hebdomadaire généraliste local, sous la cote 81 JO. *Le Petit Courrier*, quotidien généraliste, est quant à lui consultable en ligne sur le site internet des archives de Maine-et-Loire.

Nous nous sommes aussi rendus aux archives municipales d'Angers pour y consulter *l'Histoire du cyclisme en Anjou*, petit ouvrage de Victor Dauphin publié en 1935, ainsi que certains procès-verbaux de conseils municipaux de l'entre-deux-guerre.

Nous avons, par ailleurs, consulté les archives en ligne de la municipalité de Saumur qui y met à disposition le journal *L'Echo Saumurois*.

Le corpus de sources est donc plus étendu pour ce mémoire de deuxième année de master, mais il reste assez restreint et nécessite donc une analyse assez large pour épouser toutes les problématiques du sujet.

Étude de cas

Le développement du cyclisme en Maine-et-Loire n'est pas un sujet facile à traiter (s'il en existe) bien qu'il ne soit pas difficile à définir. En effet, le cyclisme est un thème large car il n'est pas qu'un sport. Est considérée comme cycliste une « personne qui pratique le sport du cyclisme ou qui se déplace à bicyclette »⁵⁰. Nous nous sommes principalement intéressé au sport, sans pour autant ignorer la deuxième partie de cette définition. Les deux sont liées dans la mesure où, dans l'entre-deux-guerres, de plus en plus de gens sont touchés par le sport et de plus en plus de gens possèdent une bicyclette. La principale difficulté provient de la quantité limitée de sources et d'archives, qui nous a guidée vers une problématique large présentée dans l'introduction général, se déclinant en plusieurs questions plus pointues : quelle est l'évolution du cyclisme associatif en Maine-et-Loire dans l'entre-deux-guerres ? Angers domine-t-elle réellement le cyclisme du département ? Qui sont les cyclistes des premiers clubs ? Qui fait la promotion du cyclisme, et comment ?

Pour répondre à ces questions, nos recherches se sont articulées autour de trois grands axes : dans un premier temps, l'état du sport cycliste en Maine-et-Loire après la Première Guerre mondiale et les changements qu'elle a pu provoquer. Nous nous sommes pour cela basé nos précédentes recherches sur le cyclisme angevin avant 1914, sur des livres présentant le cyclisme à Cholet et Saumur, et sur des archives concernant les associations de type loi 1901. Le but est de montrer quelles sont les bases du cyclisme à l'échelle d'un département et à l'aube d'une période qui bouleverse la société, au moins d'un point de vue culturel.

Le deuxième axe de recherche concerne l'aspect social du cyclisme, très difficile à mesurer car pauvre en sources, mais que les archives départementales ont tout de même gardé des traces, en particulier à la fin du XIX^e siècle, période durant laquelle quelques sociétés vélocipédiques ont déposé des listes d'adhérents. Si nous nous sommes concentré sur l'entre-deux-guerres, cette partie inclut donc des données de la fin du XIX^e siècle ce qui permet de comparer l'avant et l'après Première Guerre mondiale.

⁵⁰ Dictionnaire Larousse en ligne, définition de « cycliste » :
<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/cycliste/21284?q=cycliste#21160>

Enfin, le troisième axe de recherche s'intéresse à la promotion du cyclisme sous différentes formes : les aides apportées par les différentes municipalités, la vitrine offerte par la presse, puis les difficultés liées à l'émergence de nouvelles disciplines sportives.

Ces trois axes représentent les trois grandes parties de ce travail.

I. État des lieux du cyclisme au sortir de la Première Guerre mondiale

La Première Guerre mondiale est venue casser la dynamique sportive du pays, et le cyclisme ne fait pas exception alors qu'il était le sport le plus populaire en France. Si les hommes sont mobilisés pour mener cette guerre, les bicyclettes aussi sont réquisitionnées pour satisfaire les besoins de l'armée qui affectionne ce moyen de déplacement pour bouger sur le front. A la fin de la guerre, de nombreux vélos sont abandonnés par les armées de l'Entente, mais pas pour longtemps. En effet, à partir de 1919, beaucoup de ces deux-roues sont mis en vente en tant que vélos d'occasions. C'est le début de la généralisation de ce moyen de déplacement.



Figure 1 : Publicité pour les « Docks du cycles », dans *Le Messager de l'Ouest* (ADML, 81 JO)

1. Les associations cyclistes

i. Les clubs historiques

Le monde du cyclisme associatif est quelque peu touché par la Grande Guerre. Que ce soit à Angers, Cholet ou Saumur, les trois villes auxquelles nous nous intéressons en particulier. Le paysage associatif est modifié, et souvent dans le même sens. Pour ces trois villes, une seule société vélocipédique s'impose à partir de 1919, alors que deux, voire trois clubs cohabitaient dans la même municipalité. Nous tenterons d'expliquer ces changements ville par ville.

Nous commencerons par exposer la situation à Angers dans un souci de continuité par rapport à notre précédent mémoire.

Nous avons mis en valeur la dualité du cyclisme associatif angevin à travers ses deux clubs emblématiques : l'Auto-Véloce-Club d'Angers (A.V.C.A.) et le Moto-Vélo-Doutre Angevin (M.V.D.A.)⁵¹. Le premier, créé en 1875, est historiquement ancré au centre-ville et accueille un public plutôt bourgeois. Le second, fondé à la fin du XIX^e siècle, est basé, comme son nom l'indique, dans le quartier populaire de la Doutre, et enregistre donc des sociétaires d'un milieu moins aisé. La Maine qui sépare ces deux clubs fait également office de séparation sociale. A l'aube de la Première Guerre mondiale, le M.V.D.A. compte plus d'adhérents que l'A.V.C.A. grâce au succès de ses réunions au vélodrome démontable de la place La Rochefoucault, mais aussi suite à une scission interne au sein de l'association du centre-ville.

La guerre a, en quelques sortes, redistribué les cartes. Le M.V.D.A. ne peut pas survivre financièrement sans les rentrées d'argent engendrées par le vélodrome démontable installé trois mois par an à partir de 1910. Le bois de celui-ci a été réquisitionné au nom de l'effort de guerre et a contraint le M.V.D.A. à abandonner ces événements sportifs.

L'A.V.C.A. se montre alors solidaire et, non sans intérêt, propose une fusion à son concurrent. C'est la naissance du Moto-Véloce-Club d'Angers (M.V.C.A.), une société vélocipédique plus importante et plus puissante au sein de la ville. Cela favorise la construction d'un vélodrome permanent au début des années 1920, mais nous y reviendrons dans la sous-partie suivante au sujet des infrastructures. Cette

⁵¹ VEILLON Baptiste, sous la direction d'Éric PIERRE, *Le développement... op. cit.*

fusion est également la preuve de la mixité sociale du cyclisme d'après-guerre, mixité au moins symbolique. Les deux clubs acceptant de ne faire qu'un alors que la différence sociale était presque revendiquée au début du XX^e siècle, quand il fallait jouer des coudes pour obtenir des subventions de la mairie. Le cyclisme à Angers est alors dominé par un seul club officiellement rattaché à l'Union Vélocipédique de France, l'organe qui dirige toutes les compétitions au niveau national.

A Saumur, la situation est assez semblable selon l'ouvrage de Jean-Yves Hureau, *Sur la piste du Vélodrome de Saumur*, paru en 2016. Jean-Yves Hureau est un journaliste mais sa méthode de travail pour réaliser ce livre se rapproche de la méthode historique. La presse en est la principale source, en particulier les journaux saumurois *Le Courrier de Saumur*, *La Petite Loire* et *L'Echo Saumurois*. L'auteur se base également sur une bibliographie locale et générale essentiellement centrée sur le cyclisme et son histoire. Le début du XX^e siècle est prolifique pour le cyclisme Saumurois. Non seulement les courses sur pistes rencontrent un succès croissant, attirant des étrangers de plus en plus nombreux, mais le cyclisme sur route est également présent et la première édition du Tour de France passe à Saumur lors de sa dernière étape entre Nantes et Paris.

Dans ce contexte, la Première Guerre mondiale vient stopper l'élan du cyclisme saumurois et aucune course n'a lieu entre 1914 et 1917. Mais les affaires reprennent quelques mois avant la fin de la guerre, le 28 juillet 1918, lorsque sont organisées des courses à pied et à vélo. Dans le contexte de guerre, des Américains se sont installés à Saumur, notamment dans les locaux de l'école de cavalerie. Leur présence permet la tenue "d'un match franco-américain" duquel les Français sortent vainqueurs⁵².

En septembre 1918, le V.C.S.H.S.F. est remplacé par le Moto-Vélo Saumurois (M.V.S.). Ou du moins il le remplace en termes d'activité puisque le V.C.S.H.S.F. ne disparaît pas encore officiellement. Coup dur : son président Pierre Girard meurt à Paris des suites d'une grippe contractée à la guerre⁵³. C'est en effet à partir de 1918 que l'on retrouve le M.V.S. dans les archives, en particulier pour les demandes d'organisation de courses. Mais ces courses sont de plus en plus sur route et de moins en moins sur piste. En témoigne le premier événement de 1919 qui combine

⁵² HUREAU Jean-Yves, *Sur la piste... op. cit.*

⁵³ HUREAU Jean-Yves, *Sur la piste... op. cit.*

route (33 km) et arrivée sur piste. Cependant, le vélodrome retrouve une activité qu'il n'avait plus connu depuis l'avant-guerre. Et il sert également d'arrivée pour les courses pédestres.

Notons tout de même que les Amateurs Vélocipédistes Saumurois ne disparaissent qu'en 1921, après un peu plus d'une dizaine d'années durant lesquelles ils se sont limités au cyclotourisme.

Dans l'entre-deux-guerres, il faut se rendre à l'évidence : l'époque est à la course sur route et moins à la course sur piste. Le vélodrome de Saumur devient principalement le théâtre d'arrivée de grandes courses comme le circuit de la Loire entre Tours et Saumur.

Le 12 mai 1923, le Moto-Vélo Saumurois devient le Vélo Sport Saumurois. On constate à partir de cette année-là une baisse de la fréquentation du vélodrome malgré des événements qui rassemblent des prix élevés comme les 3000 francs distribués le 22 juillet 1923. Le déclin s'amorce pour le vélodrome alors que le Vélo Sport Saumurois privilégie les courses sur route. En 1924, seules deux dates sont programmées par l'association Saumur Sportif. En 1925, aucune réunion officielle n'est au calendrier du vélodrome. Le cyclisme saumurois se trouve « au creux de la vague ». L'événement de cette année 1925 est l'élection à la mairie de Robert Amy, connu pour avoir brillé sur la piste saumuroise à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e.

Saumur présente donc la même particularité qu'Angers sur un point : un seul club s'impose après la Grande Guerre, alors que deux associations se concurrençaient avant. Ce phénomène peut-il se vérifier à Cholet, la troisième ville « cycliste » de Maine-et-Loire ?

A première vue, c'est le cas. Comme nous le présentions en introduction, le Véloce-Club Choletais a longtemps eu le monopole du cyclisme à Cholet. Il faut attendre 1911 pour que l'Union Sportive Choletaise vienne concurrencer le club historique, suivi par la Jeune Pédale Socialiste et Sportive en 1914. Mais ces deux associations n'ont vraisemblablement pas survécues à la guerre, puisqu'elles n'apparaissent pas dans les sources après 1918. Le seul qui continue d'organiser des courses à Cholet est le V.C.C. Ce dernier est pourtant, comme beaucoup, affecté par la guerre puisqu'il y perd douze de ses membres. Mais le dynamisme de

la principale société vélocipédique choletaise ne faiblit pas et cinq réunions sont organisées chaque année par ce club au vélodrome : le Grand Prix d'ouverture, le Grand Prix de vitesse de la ville, le Grand Prix du Commerce et de l'Industrie, la Grande réunion de Gala, et la réunion de clôture. Le club continue de faire progresser le nombre de ses membres qui atteint les 900 en 1921, sous la présidence de Francis Bouët, industriel du textile, élu l'année précédente⁵⁴.

Cela montre encore l'importance des entreprises et des industriels dans le développement du cyclisme, même à l'échelle locale. De la famille Cointreau à Angers au grand producteur de vin Bouvet-Ladubay à Saumur, en passant par Francis Bouët à Cholet, ce sont les grandes entreprises locales qui ont permis à l'Anjou de se tailler une réputation nationale en termes de cyclisme.

Cholet rejoint donc Angers et Saumur concernant le cyclisme de compétition : un seul club prend le monopole des compétitions « officielles », si on ne compte pas les événements organisés par les grands organes de presse et les constructeurs. On a donc des industriels qui ont le monopole des associations affiliées à l'U.V.F. mais aussi le monopole de l'organisation des courses. Nous mettions déjà ce phénomène en avant dans notre précédent travail⁵⁵, force est de constater qu'il prend de l'importance dans l'entre-deux-guerres. Les enjeux financiers s'amplifient également, le professionnalisme devient la norme. Il ne faut d'ailleurs pas sous-estimer le nombre de coureurs professionnels qui prennent part à des courses locales, que ce soit sur piste où sur route. C'est une question que nous aborderons plus en détails dans la troisième grande partie de cette étude de cas.

On retrouve ces clubs dans les sources principalement à travers les courses qu'ils ont organisées. A Cholet, le V.C.C. est le seul club qui organise des courses annuelles après la guerre ; à Saumur, on constate l'évolution du M.V.S. qui devient le V.S.S. en 1923 ; enfin à Angers, le monopole du M.V.C.A. est évident à partir de 1920. Nous avons même peu de traces du M.V.D.A. pendant la brève période de 1918 à 1920.

⁵⁴ BOUREAU Pierre, *Le choletais... op. cit.*

⁵⁵ VEILLON Baptiste, sous la direction d'Éric PIERRE, *Le développement... op. cit.*

ii. Les nouvelles associations

Si le cyclisme de l'Anjou est dominé par les associations que nous venons de présenter, il faut également évoquer les autres sociétés sportives qui proposent du vélo parmi d'autres sports. Elles sont plus difficiles à cerner car elles ne laissent pas beaucoup de traces dans les sources. Ce sont généralement de petites associations qui proposent des activités sportives à un public plus ou moins restreint, et elles n'organisent pas forcément d'événements particuliers.

Elles sont aussi difficiles à repérer car elles ne précisent pas toujours les sports qu'elles pratiquent. On peut observer la mention « tous sports », ou alors une liste des sports proposés suivie du très large adverbe « etc. ». Nous pouvons alors supposer que le cyclisme est inclus tant ce sport est populaire à cette époque.

Par ailleurs, ce type de club n'est souvent affilié à aucune fédération officielle, ou alors une fédération quelconque mais tout en proposant différents sports. Les associations sportives commencent à fleurir à partir de la loi 1901 sur les associations, et c'est d'ailleurs dans ces archives⁵⁶ que nous pouvons les répertorier. Il est quasiment impossible de quantifier le nombre d'adhérents à ce type de société, ce qui rend compliqué le calcul de la part des adhérents à ces associations parmi tous les sportifs et en particulier les cyclistes.

De 1901 à 1918, on recense sept créations d'associations sportives de ce genre. Ce nombre de sept est faible sachant qu'un grand nombre de villes et villages possèdent un club spécialement dédié au cyclisme à cette époque. En effet, pas moins de vingt-six sociétés vélocipédiques ont été créées à la fin du XIXe siècle dans tout le département, avec, comme on a pu le voir, une durée de vie aléatoire.

Entre 1918 et 1939, les créations d'associations sportives fleurissent dans tous le département. Nous en avons compté quarante-quatre qui pratiquent le cyclisme ou « tous les sports ». Trois sont des associations essentiellement féminines : Stella Sport, fondée à Angers le 27 juillet 1922⁵⁷, L'Eglantine, créée à Chalonnes-sur-Loire le 21 avril 1922⁵⁸, et Fémina Angers Club⁵⁹, formée le 17 octobre 1938. Nous en parlerons plus en détail dans notre sous partie sur « L'entrée

⁵⁶ ADML, 121 ALPHA 1 – 121 ALPHA 15, archives des associations de type loi 1901, 1901-1940.

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ ADML, 121 ALPHA 1 – 121 ALPHA 15, archives des associations de type loi 1901, 1901-1940.

⁵⁹ *Ibid.*

des femmes dans les clubs ? ». Nous n'avons pas pris en compte dans ce travail les créations de clubs de football, basket-ball ou autres sports collectifs qui connaissent un succès croissant.

Parmi les quarante-quatre sociétés en question, seulement cinq concernent spécialement le cyclisme, ou cyclotourisme. Ce dernier est une pratique plus qu'une discipline sportive, qui consiste à faire du tourisme à bicyclette. Les cinq associations en question sont : l'Amicale cycliste Angers (26 mai 1924), Angers Vélo-Sport (30 décembre 1929), Angers Cyclotouriste (15 juin 1931), L'étoile des cyclo-touristes Angevins (18 mars 1936), et du Comité décentralisateur de l'Union Vélocipédique de France de Maine-et-Loire (7 novembre 1929). Notons que la dernière n'est pas une association sportive à proprement parler, c'est une antenne de l'U.V.F. qui témoigne de la progressive institutionnalisation du sport. La durée de vie de ces associations nous est inconnue, mais il était difficile de se faire une place à côté des clubs historiques. Nous pouvons émettre des doutes quant à l'existence de l'association Angers Vélo Sport en 1940, car cette année-là, son président originel Jacques Mercier figure dans le bureau du M.V.C.A. en tant que vice-président actif.⁶⁰

On observe aussi que toutes ces associations sont créées à Angers, qui, en tant que préfecture, se comporte en locomotive sportive du département. Mais le bassin de population d'Angers constitue aussi un avantage non-négligeable. En effet, la ville compte 86 158 habitants en 1921⁶¹, soit plus de quatre fois la population de Cholet (19 542 habitants⁶²) et presque six fois la population Saumuroise (15 956 habitants⁶³). Il semble donc logique qu'il y ait une plus forte concentration de clubs cyclistes ou cyclotouristes à Angers.

⁶⁰ ADLM, 121 ALPHA 11, archives des associations de type loi 1901, 1901-1940, déclaration des membres du bureau du MVCA.

⁶¹ Cassini.ehess.fr

⁶² Cassini.ehess.fr

⁶³ Cassini.ehess.fr

2. Les infrastructures

La question des infrastructures en cyclisme peut sembler simple dans la mesure où ce sport utilise principalement le réseau routier existant ou des vélodromes construits spécialement pour accueillir des courses sur piste. Le cyclisme sur piste constitue une discipline à part, mais qui s'est développé plus rapidement que le cyclisme sur route tout simplement car l'état des routes à la fin du XIX^e siècle ne permettait pas des conditions de circulation optimales. De plus, les vélodromes étaient des enceintes fermées qui demandent le paiement d'un droit d'entrée comme dans n'importe quelle enceinte sportive. Les clubs pouvaient ainsi facilement en réguler l'accès et engranger des bénéfices grâce aux ventes de billets.

A partir de la fin du XIX^e siècle, les vélodromes poussent comme des champignons dans tout le pays. Le département du Maine-et-Loire ne déroge pas à la règle : Cholet montre la voie en construisant le sien dès 1888 et Saumur lui emboîte le pas en 1894. Chemillé, et Beaupréau ne tardent pas non plus à s'équiper et Segré possède le sien en 1902⁶⁴. Les trois dernières communes citées ne sont que des petites villes. Alors comment se fait-il qu'il faille attendre 1920 pour décider officiellement la construction d'un vélodrome permanent à Angers, et 1922 pour l'inaugurer ? Revenons d'abord douze ans en arrière, lorsque pour la première fois un événement est organisé sur vélodrome à Angers. Il s'agit alors d'un vélodrome démontable, en bois, installé pour deux mois (du 28 mai au 31 juillet 1910) par les dirigeants du M.V.D.A. sur la place La Rochefoucault. Il est difficile de croire qu'aucune initiative n'ait été envisagée avant au vu du succès des courses sur piste à Cholet ou à Saumur. Mais il semble que la municipalité d'Angers n'a jamais réellement encouragé une telle idée. En outre, l'A.V.C.A. était déjà bien installé en centre-ville avec ses événements au jardin du Mail, et n'avait pas intérêt à changer la configuration. La mairie non plus puisque ces événements au cœur de la ville profitaient à bon nombre de commerçants, des hôtels en passant par les bistrotts. L'emplacement de ces événements sportifs populaires n'est pas négligeable, et force est de constater qu'Angers est la seule ville qui laisse se tenir les courses cyclistes en son centre-ville.

⁶⁴ VEILLON Baptiste, sous la direction d'Éric PIERRE, *Le développement... op. cit.*

A Saumur, le vélodrome a été construit à l'emplacement de l'actuel boulevard du Maréchal Juin⁶⁵, qui n'est pas au cœur de la ville, encore moins sachant qu'elle n'était pas aussi étendue qu'aujourd'hui. Mais cela était en adéquation avec la politique de la municipalité qui refusait la présence de cyclistes dans le centre-ville.

A Cholet aussi, les deux vélodromes qui se sont succédés étaient en périphérie du centre. En effet, la Moinie est située à l'ouest, sur la route de Nantes, et l'Oisillonette se trouve non loin de la gare⁶⁶, comme nous l'avons évoqué en introduction.

Angers est donc largement en retard concernant le cyclisme sur piste, alors même que les coureurs des clubs de la ville se déplacent à Cholet ou Saumur lors d'événements où ils sont invités. Mais faut-il y voir un manque de volonté de la part de la municipalité, ou simplement une faible demande de la part de l'A.V.C.A. ou du M.V.D.A. ? Toujours est-il qu'il faut attendre la fusion entre ces deux associations et la fin du vélodrome démontable de la place de La Rochefoucault pour qu'un réel projet de vélodrome voit le jour.

On a peu d'informations sur la construction du vélodrome Montesquieu d'Angers. Cela commence par une initiative privée, qui vient du M.V.C.A. aidé par Louis Cointreau et un seul conseiller municipal qui aurait soutenu ce projet. La société anonyme Vélo Stade Angevin est créée en 1920, soit la même année que la création du M.V.C.A., et le vélodrome est inauguré le 10 septembre 1922, rue Montesquieu, à l'emplacement actuel⁶⁷ (les tribunes en plus, car plusieurs milliers de personnes pouvaient assister aux réunions cyclistes). Les courses qui avaient lieu au Jardin du Mail ont donc lieu désormais au vélodrome Montesquieu. Le prix et l'emplacement à trouver sont autant de raisons qui poussent à croire que la ville n'avait aucun intérêt à remplacer les réunions du jardin du Mail, car situé en plein centre-ville, ces réunions faisaient profiter du public à tous les commerçants situés autour. La rue Montesquieu est beaucoup moins bien située, même si elle est encore desservie par le tramway à cette époque.

⁶⁵ Voir annexe 1.

⁶⁶ Voir annexe 2.

⁶⁷ Voir carte, partie III, 2, iii. « La presse au service des annonceurs ».

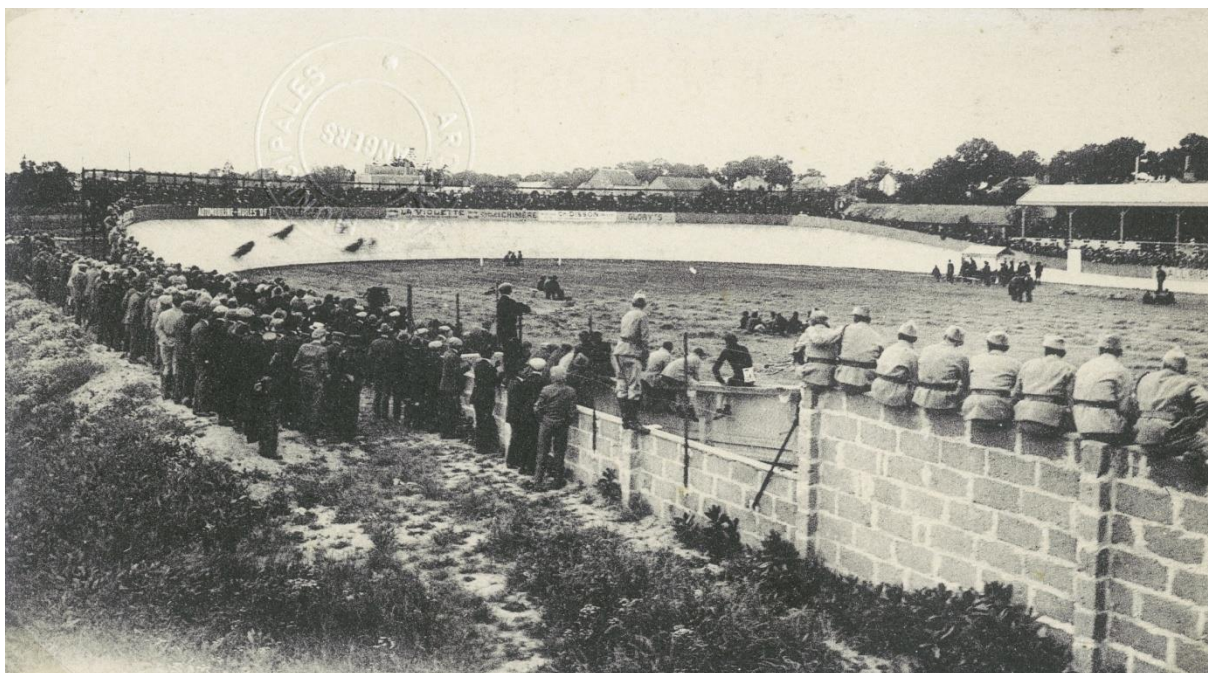


Figure 2 : le vélodrome Montesquieu (AMA, 9 FI 7524)

Des trois villes que nous mettons en avant dans ce mémoire, seule Angers possède encore un vélodrome, toujours au même endroit. Le vélodrome de la Loire, à Saumur, a été laissé à l'abandon à la fin des années 1930, car les régulières crues du plus long fleuve de France rendaient son entretien trop coûteux⁶⁸. Quant au vélodrome de Cholet, il a été démolit dans la décennie qui a suivi la Seconde Guerre mondiale du fait de sa trop faible activité⁶⁹.

En effet, au cours de l'entre-deux-guerres, le cyclisme sur piste perd de l'attrait au profit des courses sur route. Nous allons pouvoir approfondir ce point dans la sous-partie suivante.

⁶⁸ HUREAU Jean-Yves, *Sur la piste...op. cit.*

⁶⁹ BOUREAU Pierre, *Le choletais... op cit.*

3. Organisations de courses et événements

i. L'institutionnalisation du calendrier cycliste

L'institutionnalisation du calendrier cycliste s'inscrit dans un processus plus large d'institutionnalisation du sport. Les fédérations sportives se mettent progressivement en place : la Fédération Française de Football association, par exemple, voit le jour en 1919, tout comme la Fédération Française de Rugby. La Fédération Française de Basket-ball est quant à elle fondée en 1932, toujours dans l'entre-deux-guerres. Ces fédérations découlent de l'Union des sociétés françaises de sports athlétiques (U.S.F.S.A.) créée en 1889, qui rassemblait un comité pour chaque sport. Mais la Première Guerre mondiale a brisé cette dynamique et chaque sport a ensuite souhaité s'émanciper.

On peut donc affirmer que l'Union Vélocipédique de France, formée en 1881, est une des premières fédérations sportives du pays. Et c'est aussi une de celles qui ont connu les plus grandes longévités puisqu'elle n'a été modifiée qu'en 1940 pour devenir la Fédération Française de Cyclisme. Si cette institution ne fait pas l'unanimité à ses débuts, elle devient déjà presque incontournable les années qui précèdent le premier conflit mondial. Les deux clubs angevins y sont affiliés, et une bonne partie de leurs courses se déroulent sous le règlement de l'U.V.F.

Sur les 147 événements organisés sur route entre 1918 et 1927, 74 le sont sous les règlements de l'U.V.F., soit tout juste plus de la moitié⁷⁰. Nous n'en savons rien concernant les courses sur piste car nous n'avons aucune archive assez détaillée pour nous donner cette information. Cette progressive institutionnalisation est bénéfique à la fois pour les clubs, l'U.V.F., et les villes, car cela permet aux villes d'avoir des interlocuteurs crédibles et d'automatiser le processus administratif d'organisation d'événements cyclistes. Les clubs envoient aux municipalités un document officiel de l'U.V.F. précisant la date et l'itinéraire emprunté.

⁷⁰ ADML, 40 M 30, organisations de courses cyclistes.

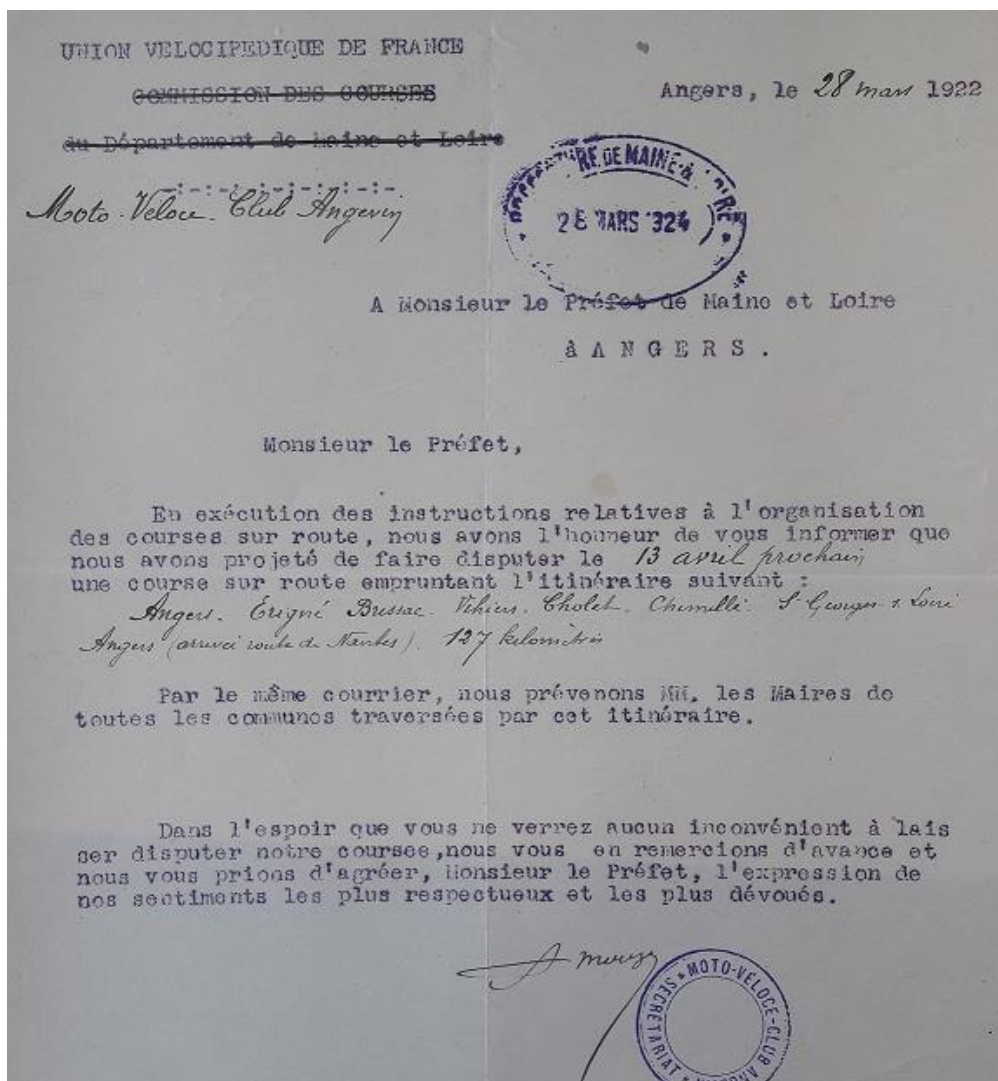


Figure 3 : formulaire de demande de course (ADML, 40 M 30)

Tableau 1 : représentation de la part des courses affiliées à l'UVF en fonction de l'organisateur (source : ADML, 40 M 30)

Type d'organisateur	Nombre de courses...	... dont affiliées à l'UVF
Club cycliste	63	28 (44,4%)
Presse	31	14 (45,1%)
Industriel/vendeur de cycles	14	8 (57,1%)
Particulier	2	0
Municipalité	15	4 (26,6%)
UVF	22	22 (100%)
TOTAL	147	76 (51,7%)

La tendance est claire : la compétition officielle est principalement l'affaire des clubs cyclistes, de la presse et des industriels du cycle, avec plus ou moins une course sur deux affiliée à l'U.V.F. Sans surprise, l'instance dirigeante du cyclisme française prend aussi part à l'organisation de courses locales et apporte son lot de courses au calendrier.

ii. L'émergence d'un cyclisme « festif »

Le cyclisme que nous considérons « festif » est représenté par les petites courses organisées par les comités des fêtes des villages un peu partout dans le Maine-et-Loire. Bien sûr, chaque course cycliste est considérée comme une fête, encore plus dans l'entre-deux-guerres avec la médiatisation croissante du sport. Mais l'apparition de courses organisées par des petites municipalités à travers leur comité des fêtes nous amène à imaginer une nouvelle catégorie d'événements cyclistes.

Sur les 147 événements recensés, treize font partie de ce groupe, essentiellement à partir de 1924⁷¹. Seulement trois d'entre elles sont patronnées par l'U.V.F.⁷², ce qui démontre qu'il y a bien un cyclisme à deux vitesses, avec au moins deux catégories de courses bien distinctes : les compétitions « officielles » sous le contrôle de l'U.V.F., et les petites joutes, souvent rurales, organisées à l'occasion de fêtes de villages ou autres festivités ponctuelles.

Comment expliquer ce phénomène qui n'existait pas avant la Première Guerre mondiale, du moins pas officiellement ? Il semble que la popularisation du sport cycliste puisse être une réponse à la question. En effet, si tout le monde ne peut pas s'inscrire dans une association sportive, une grande partie de la population, qu'elle soit urbaine ou rurale, est équipée en bicyclettes. Les courses organisées par les comités des fêtes sont la plupart du temps ouvertes à tous, alors que les courses officielles de l'U.V.F. sont souvent réservées à des licenciés de clubs. Par exemple, pour une course organisée en 1926 par le Vélo-Sport Saumurois et la maison de cycles Alcyon, donc sous les règlements de l'U.V.F. :

« La course est ouverte aux coureurs débutant, première année, des départements Maine-et-Loire, Indre-et-Loire, Loire Inférieure [Loire Atlantique

⁷¹ ADML, 40 M 30, organisations des courses cyclistes.

⁷² *Ibid.*

actuelle, ndr], Sarthe, Mayenne, Vienne et Vendée, et aux vétérans de Maine-et-Loire et par invitation »⁷³.

S'il n'est pas explicitement dit qu'il faut une licence pour participer à cette course régionale, la mention de « débutant première année » et « vétérans » indique bien que c'est la norme.

C'est donc à ces courses que s'opposent les petits événements communaux ouverts à tous et qui ont l'avantage de se courir sur le territoire de la commune organisatrice uniquement, ce qui évite d'avoir à demander une autorisation à chaque commune traversée comme c'est le cas pour les longues courses sur route. De plus, ces courses dépassent rarement les vingt-cinq participants.

Par ailleurs, les courses organisées par les petites municipalités n'apparaissent qu'à partir de l'année 1924. On peut imaginer que les budgets attribués aux comités des fêtes augmentent progressivement et que cela leur permet d'organiser des événements sportifs en plus des fêtes traditionnelles. C'est aussi le résultat de l'amélioration du réseau routier et de la généralisation de l'utilisation du vélo dans l'ensemble des couches de la société. En 1926, une course sur quatre (douze sur quarante-huit) est organisée par une municipalité, alors que sur la période de 1918 à 1926, on est à une course sur dix. Le cyclisme « festif » est donc une nouveauté du milieu des années 1920.

⁷³ ADML, 40 M 30, organisation des courses cyclistes, règlements du Grand Prix Roland Jacquet Alcyon.

iii. Des disciplines plus variées

L'entre-deux-guerres marque le début de l'âge d'or du cyclisme sur route, bien que les compétitions sur pistes soient toujours populaires. Il semble néanmoins que l'attrait pour les rendez-vous des vélodromes faiblisse au cours de la période, alors que les courses sur route se multiplient, dans le sillage d'une locomotive nommée « Tour de France ». Les champions adulés par le peuple ne sont plus les pistards issus des couches aisées de la population, ce sont les routiers durs au mal à l'image des frères Pélissier décrits par Albert Londres dans *Les forçats de la route* en 1924⁷⁴.

Comme le montre le tableau présenté ci-dessous, le nombre de courses sur route augmente significativement, particulièrement en 1926. Cela peut s'expliquer par la forte augmentation du nombre d'événements organisés par les petites municipalités : douze en 1926 contre seulement deux en 1925. Les courses sur pistes ne sont pas répertoriées dans les archives, il est donc difficile de se faire une idée de leur nombre sur la même période. Mais nous savons que seul le tout nouveau vélodrome angevin accueille des courses régulièrement durant tout l'entre-deux-guerres. Le vélodrome de Saumur est progressivement laissé à l'abandon, et celui de Cholet est en partie victime de la présence de la piste d'Angers, car les meilleurs coureurs se concentrent dans la préfecture du département.

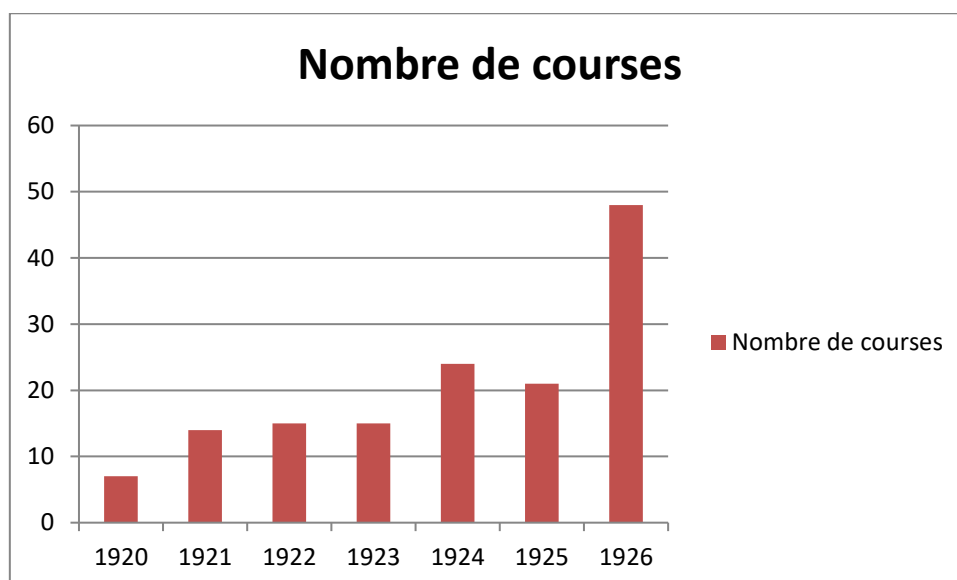


Figure 4 : Histogramme représentant le nombre de courses sur route par année, 1920-1926 (ADML, 40 M 30, archives des demandes de courses à la préfecture).

⁷⁴ Albert LONDRES, *Les forçats... op. cit.*

Entre les pistes et les routes, une nouvelle discipline fait son apparition au début des années 1920. Il s'agit du cyclo-cross, qui réunit les routes et les chemins, offrant de nouvelles possibilités aux amateurs de bicyclette. Cette pratique a vraisemblablement vu le jour en hiver, période durant laquelle les compétitions prenaient congé à cause de la météo qui était totalement défavorable à la pratique du cyclisme, que ce soit sur route ou sur piste. Nous avons recensé cinq courses de ce type entre 1926 et 1927, à chaque fois aux mois de janvier et février. En effet, le 7 février 1926 se tient le championnat départemental de cyclo-cross organisé par l'U.V.F.⁷⁵, puis l'année suivante les clubs cyclistes s'y attèlent et ce sont le M.V.C.A. et le V.C.C. qui organisent chacun deux courses : les 23 et 30 janvier pour le premier et les 30 janvier et 3 février pour le second. Les courses se disputaient donc sur des chemins, avec des parties plus ou moins praticables qui obligeaient les participants à descendre de leur machine, ce qui explique l'appellation de course « cyclo-pédestre »⁷⁶.

Ce sont les premières courses de cyclo-cross qui apparaissent dans les archives, mais Pierre Boureau affirme que le V.C.C. organise sa première course de ce type dès le 5 février 1921.

Nous n'avons pas trouvé un tel événement organisé après le mois de février, ce qui laisse à penser que c'est une pratique encore assez marginale, encore au début de son développement. Mais le fait que l'U.V.F. organise un championnat départemental est signe que le nombre de participants augmente et que cette discipline existe depuis déjà depuis plusieurs années. Elle ne ressort simplement que rarement dans les sources. C'est un problème qui est généralisable à l'ensemble du cyclisme : les sources dont nous disposons ne reflètent vraisemblablement pas l'ensemble du calendrier cycliste. Tout porte à croire que malgré l'institutionnalisation du sport, il est difficile d'officialiser toutes les courses ou petits événements cyclistes qui peuvent avoir lieu. Nous n'avons par exemple que très peu de traces des courses organisées par d'autres clubs que ceux d'Angers, Cholet et Saumur, alors qu'il est inconcevable qu'il n'y en ait pas eu. Comme le montre le tableau ci-dessous, seulement cinq courses sur soixante, soit environ 8%, sont mises en place par d'autres clubs que ceux d'Angers, Saumur ou Cholet, à savoir le Véloce-Club

⁷⁵ ADML, 40 M 30, organisation des courses cyclistes.

⁷⁶ *Ibid.*

Baugeois, l'Avenir Cycliste Saint-Barthélemy et la Noyantaise. Or il existe une multitude d'autres clubs cyclistes dans le département⁷⁷ qui organisent des événements ne serait-ce que pour survivre car cela représente une rentrée d'argent non négligeable.

Ce tableau met aussi en valeur le fait que les associations vélocipédiques qui organisent le plus de courses ne sont pas angevines, mais saumuroises. En effet, le M.V.C.A., principal club d'Angers, en organise 21 (soit tout de même plus d'un tiers), alors que les clubs de Saumur en organisent 28 au total. Cela démontre malgré tout l'ultra domination de ces deux villes sur le cyclisme en Anjou, alors que Cholet doit se contenter de six événements organisés par le pourtant très actif Véloce-Club Choletais.

Tableau 2 : Nombre de courses par club (ADML, 40 M 30, archives des demandes de courses à la préfecture).

Club cycliste	Nombre de courses
Véloce-Club Baugeois	2
Véloce-Club Choletais	6
Moto-Véloce-Club angevin	21
Vélo-Sport Saumurois	15
Avenir cycliste Saint-Barthélemy	1
La Noyantaise	2
Saumur Sportif	2
Jeunesse sportive Saumuroise	1
Moto-Vélo Saumurois	10
TOTAL	60

Si Angers et Saumur sont les villes les plus dynamiques en termes de cyclisme, il ne faut pas oublier que la préfecture se revendique ville pionnière du cyclisme en France. Néanmoins, plusieurs facteurs nous amènent à relativiser cette

⁷⁷ Voir annexe 3.

affirmation. Il est vrai que le Véloce-Club d'Angers est une des premières sociétés vélocipédiques de France et aussi une des plus stables dans le temps. Elle existe depuis 1875 et sa fusion avec le Moto-Vélo Doure Angevin renforce sa position à Angers. Mais la ville de Saumur n'est pas en reste puisqu'elle compte des sociétés vélocipédiques en son sein à partir de 1878, même si elles sont plus ou moins durables. L'atout majeur de Saumur par rapport à Angers est la présence d'un vélodrome dès 1894. Seul Cholet fait mieux en Maine-et-Loire⁷⁸. Angers doit attendre presque trente ans avant d'avoir le sien, alors comment ne pas mettre en avant ce retard ?

En outre, le précédent tableau nous montre que les associations de Saumur sont plus actives que le M.V.C.A. Nous sommes donc tentés de dire que si Angers peut revendiquer l'ancienneté de ses associations pour affirmer être une ville pionnière du cyclisme, Saumur semble l'avoir dépassée en termes de dynamisme sur le plan sportif, et ce dès la fin du XIX^e siècle.

Mais cette affirmation n'est valable que d'un point de vue associatif. Les courses cyclistes, comme nous l'avons vu, ne sont pas que l'affaire des clubs, mais aussi de la presse et des constructeurs et vendeurs de cycles. Et ces derniers organisent la majorité de leurs courses au départ d'Angers (et à l'arrivée également généralement). Le tableau ci-dessous en témoigne : pour 24 des 30 courses organisées par un titre de presse ou un constructeur/vendeur de cycles, il s'agit un circuit dans lequel la ville d'Angers sert de départ et d'arrivée, soit 80% de ces courses. La comparaison avec Saumur ou Cholet n'a alors pas lieu d'être, mais ce n'est pas le milieu associatif angevin qui est à l'origine de ces événements. Cela témoigne aussi de l'importance des nouveaux acteurs du cyclisme et de leur impact sur le milieu associatif d'une ville. Là où Saumur préserve un cyclisme associatif très dynamique, Angers laisse les titres de presse (*Le Petit Courrier* en premier lieu) et les constructeurs et vendeurs de cycles se tailler la plus grosse part du gâteau et garde une domination globale pour ce qui est du nombre de courses cyclistes.

La présence de petites villes comme Segré ou Noyant est due à quelques vendeurs de cycles qui organisent des courses pour promouvoir les produits qu'ils vendent. C'est aussi le cas à Cholet où Adolphe Combe et Eugène Roy, tous les

⁷⁸ Voir I-B, sur les infrastructures.

deux marchands de cycles, mettent en place un événement cycliste le 23 avril 1923, ou à Saumur où un certain G. Viet, vendeur de cycles et pneumatiques, organise une épreuve de 100 kilomètres le 3 juin 1923 sous le nom de « Grand Prix Emile Georget »⁷⁹. L'exemple des grandes courses organisées par les industriels ou la presse inspire et incite les vendeurs locaux à utiliser la même technique commerciale à une plus petite échelle. Nous employons l'expression « technique commerciale » car c'est bien ce dont il s'agit ici : le sport devient un prétexte pour vendre un produit.

Tableau 3 : nombre de courses par ville hôte (ADML, 40 M 30, archives des demandes de courses à la préfecture).

Lieu des courses presse/constructeur	Nombre
Angers	24
Cholet	2
Saumur	1
Segré	2
Noyant	1
TOTAL	30

N'oublions pas, par ailleurs, l'importance du comité départemental de l'U.V.F. Celui-ci organise tout de même 22 épreuves cyclistes entre 1918 et 1926, dont les championnats départementaux ou les brevets militaires de 50 à 150 kilomètres. Les brevets militaires sont des compétitions qui comportent trois épreuves : une épreuve de tir, une épreuve de « reconnaissance à bicyclette »⁸⁰, et une course pouvant aller jusqu'à 150 km dont les 1500 derniers mètres doivent être parcourus à pied, vélo à la main. Terminer ces épreuves permet l'obtention du brevet militaire d'éclaireur cycliste.

On peut donc facilement affirmer qu'il y a deux types de motivation pour la mise en place des courses cyclistes : une motivation sportive pour les clubs et le comité départemental de l'U.V.F., et une motivation commerciale pour les autres, à savoir la presse, les industriels du cycle et des pneumatiques, jusqu'aux marchands locaux.

⁷⁹ ADML, 40 M 30, organisations des courses cyclistes.

⁸⁰ *Ibid.*, règlement du Brevet militaire d'éclaireur cycliste, 12 juillet 1914.

II. Le paysage social du cyclisme

1. Les origines sociales des membres des clubs

i. La situation à la fin du XIX^e siècle

Les archives qui permettent de définir les origines sociales des cyclistes sont peu nombreuses. Les seules que nous avons pu utiliser datent de la fin du XIX^e siècle et ne concernent pas les sociétés vélocipédiques angevines, c'est pourquoi nous ne les avons pas étudiées dans notre précédent mémoire. Si la fin du XIX^e siècle n'entre pas dans notre cadre temporel de l'entre-deux-guerres, nous avons tout de même choisi d'inclure ces données dans notre étude car cela peut nous permettre de les comparer avec la tendance de l'entre-deux-guerres.

Nous avons donc étudié les données de onze sociétés vélocipédiques du Maine-et-Loire : l'Avenir Cycliste de Saint-Barthélemy (Saint-Barthélemy d'Anjou) ; le Véloce-Club de Saumur ; le Véloce-Club Saint-Hilaire Saint-Florent ; le Véloce-Club de Beaupréau ; le Véloce-Club de Cholet ; les Amateurs Vélocipédistes Saumurois ; Cholet Touring ; le Véloce-Club de Maulévrier ; le Véloce-Club Pouancéen (Pouancé) ; le Véloce-Club du Lion d'Angers ; et le Cycle Beaugeois (Baugé).

Les conclusions qui en ressortent sont claires dans le graphique suivant :

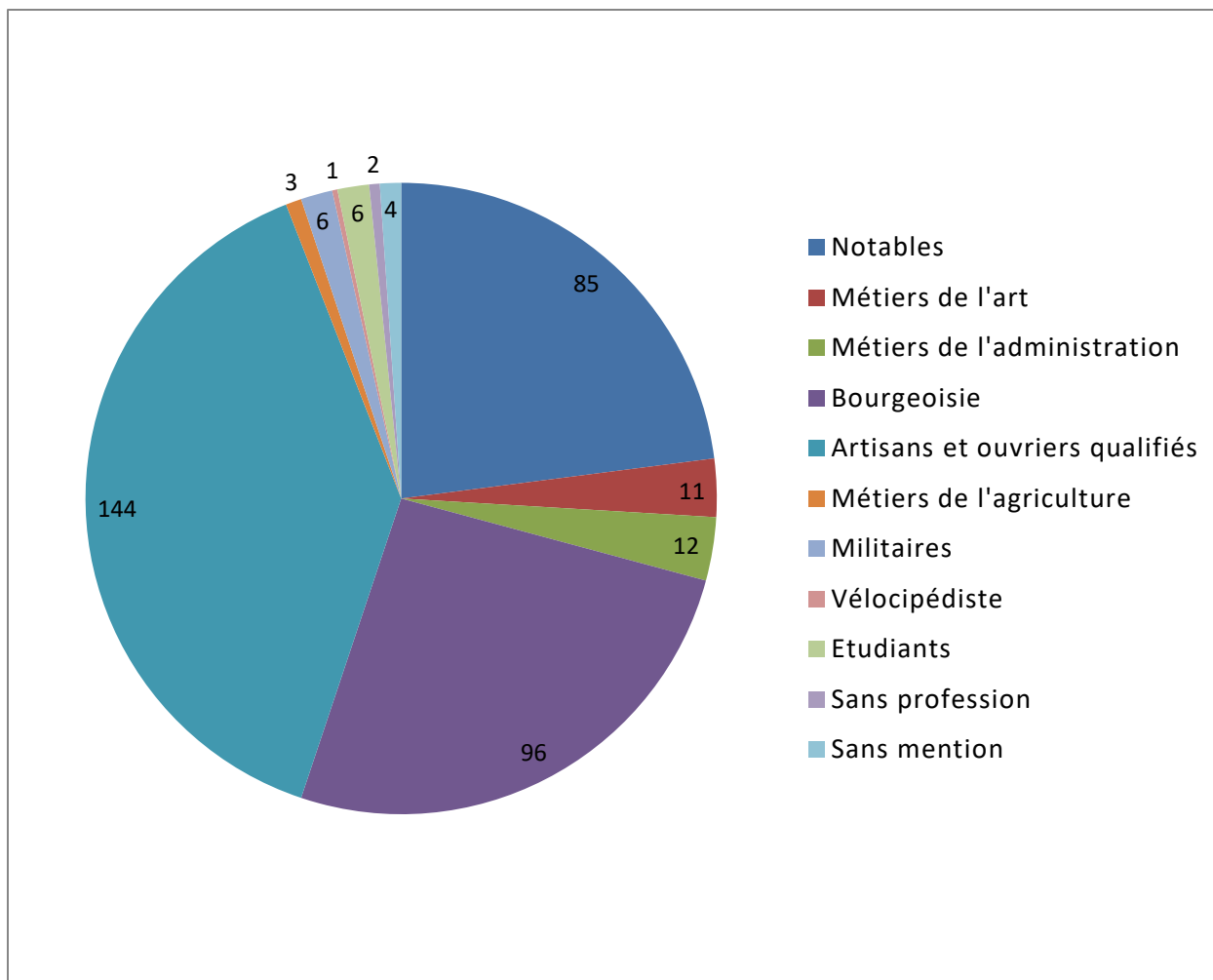


Figure 5 : Graphique représentant la part des adhérents aux sociétés vélocipédiques en fonction de leur situation socioprofessionnelle à la fin du XIX^e siècle (source : ADML, 40 M 30)

Nous avons répertorié onze situations socioprofessionnelles : dans la première, que nous appellerons catégorie des notables, nous incluons les grands propriétaires, négociants, entrepreneurs, directeurs, rentiers, et les métiers du commerce ; ensuite une catégorie est consacrée à la bourgeoisie, notion large car les revenus peuvent varier énormément d'un métier à l'autre ; et la troisième catégorie recense les artisans et ouvriers qualifiés, où là aussi les revenus peuvent être très hétérogènes. Il nous est difficile de mettre les ouvriers qualifiés et artisans dans deux catégories distinctes car la frontière entre ces deux domaines peut être très mince. Ce sont les trois grandes catégories qui ressortent.

On a ensuite les métiers de l'administration, de l'art, de l'agriculture, et de l'armée. Nous recensons également un cycliste professionnel, six étudiants, et deux

personnes sans profession. Enfin, quatre adhérents n'avaient aucune mention concernant leur situation professionnelle.

Cela nous donne donc onze catégories, ce qui ne facilite pas la lecture de ce graphique. Mais les trois premières suffisent à tirer les premières conclusions : les artisans et ouvriers sont les plus représentés, devant la bourgeoisie et les notables. Mais ces chiffres sont trompeurs car si les ouvriers et artisans sont les plus nombreux (144), ils se répartissent en 52 professions, alors que les notables ne sont « que » 85 mais répartis en seulement 6 professions. Les négociants représentent rien qu'à eux 42 adhérents, soit plus que n'importe quel autre métier. Les 96 personnes de la bourgeoisie sont quant à elles réparties en 30 professions.

Il faut mettre ces données en relation avec les salaires de la fin du XIX^e siècle. Selon Serge Bernstein et Pierre Milza⁸¹, les hauts notables et gens de la « bonne bourgeoisie » peuvent gagner entre 10 000 et 50 000 francs par an, tout comme un riche fermier peut toucher entre 12 000 et 15 000 francs. Les classes populaires urbaines (10 à 12 millions de personnes) gagnent environ un franc de l'heure, ce qui peut faire des salaires annuels compris entre 1000 et 3000 francs. Par comparaison, un instituteur touche 2500 francs à l'année. Ces chiffres nous semblent faibles, mais il faut savoir que les domestiques et travailleurs journaliers ne gagnent que 400 ou 500 francs par an.

Pourquoi alors ne trouve-t-on pas plus de notables que d'ouvriers ou artisans au sein des sociétés vélocipédiques que nous avons étudiées ? C'est simplement parce que le vélo est déjà un sport populaire et que les classes les plus aisées sont déjà tournées vers une nouvelle discipline : l'automobile.⁸² De plus, certains ouvriers ont assez de compétences manuelles pour acheter un bicycle d'occasion, même en mauvais état et donc moins cher, et le rendre utilisable. Certains fabriquaient même leur propre vélo.

En effet, parmi les artisans et ouvriers, on constate que, outre les boulangers qui se trouvent au nombre de 15, les mieux représentés sont les serruriers, mécaniciens et horlogers, avec respectivement 10, 10 et 11 adhérents. Ces trois professions nécessitent des compétences en mécanique et Alex Poyer note qu'il y a

⁸¹ BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France... op. cit.*

⁸² VEILLON Baptiste, sous la direction d'Éric PIERRE, *Le développement... op. cit.*

un rapprochement entre le métier de serrurier et celui de mécanicien en cycles. Par ailleurs, certains d'entre eux sont artisans à leur propre compte et donc possèdent des revenus tout à fait corrects. Rappelons que le prix d'un vélo neuf est d'environ 400 francs, et il peut être divisé par deux pour un vélo d'occasion.

Les cyclistes du Maine-et-Loire à la fin du XIX^e siècle sont donc majoritairement des artisans ou ouvriers, des notables ou bourgeois, mais cela peut varier en fonction des clubs.

ii. Des différences selon les associations

Il n'y a pas de modèle social que l'on trouverait dans chaque association vélocipédique. Dans certaines d'entre elles ce sont les professions de notables ou bourgeois les mieux représentées, dans d'autres ce sont des professions d'artisans et ouvriers qualifiés.

C'est le cas de l'Avenir Cycliste de Saint-Barthélemy : sur 33 adhérents, 25 ont des métiers de l'artisanat, et huit seulement sont commerçants ou employés. Le Véloce-Club Saint-Hilaire Saint-Florent est lui composé de seize adhérents issus de métiers du commerce ou entrepreneurs, et quatorze artisans ou ouvriers. Il compte aussi un étudiant, portant le total à 31 cyclistes. Notons que l'on dénombre neuf cavistes, ce qui est loin d'être étonnant dans la mesure où le club est basé près de Saumur, ville réputée pour ses vignes, mais aussi en sachant que cette société est présidée par André Girard, petit-fils d'Etienne Bouvet grand patron de la maison de vins fines bulles Bouvet-Ladubay comme nous avons pu le voir en introduction.

Concernant le club concurrent à Saumur, les Amateurs Vélocipédistes Saumurois, on compte sept adhérents issus de la bourgeoisie (nous précisons encore une fois que c'est une classe sociale hétérogène), et onze issus de l'artisanat ou du monde ouvrier. La différence avec le V.C.S.F.S.H. n'est pas flagrante, mais on peut mettre en avant le fait qu'il n'y a aucun caviste ou autre métier du vin dans cette société cycliste. Ceux-ci peuvent s'être dirigés vers le V.C.S.F.S.H. par volonté de rester entre eux.

Au Véloce-Club de Cholet, 43 des 96 inscrits sont des notables, soit environ 45% des membres. Les autres sont soit artistes (deux sculpteurs et un peintre), employés, artisans ou ouvriers. Cette situation se rapproche de celles des clubs de

Saumur mais à une échelle plus importante et donc potentiellement plus réaliste, puisque les adhérents sont plus nombreux.

La différence avec le Véloce-Club de Beaupréau est radicale : seulement quatre des quarante membres de ce-dernier sont des notables, soit tout juste 10%. Il nous est malheureusement difficile de donner une explication à ce fossé, car nous n'avons pas à disposition les règlements qui indiquent le prix d'inscription à ces sociétés, mais il paraît invraisemblable que la différence soit telle que le Véloce-Club de Beaupréau serait plus accessible à une certaine catégorie de population. L'explication la plus plausible est à chercher du côté des différences de sociabilité. Certains clubs sont plus bourgeois que d'autres. C'est le cas du Véloce-Club de Cholet qui est présidé par un propriétaire, Albert Pineau, dont le vice-président est un agent d'assurance, tout comme le secrétaire général, soit les trois postes les plus importants.

Le cyclisme à Cholet semble être en général une affaire de bourgeois ou notables puisque le second club de la ville à la fin du XIX^e siècle, Cholet Touring, est également composé presque essentiellement de membres de ces deux catégories (24 adhérents sur 26).

Cholet n'est pas une exception car le même cas de figure se présente à Pouancé où 18 des 29 membres du Véloce-Club Pouancéen sont des notables, les onze autres étant pour la plupart des artisans ou petits commerçants.

Au Véloce-Club du Lion d'Angers, huit des 18 adhérents sont des notables ou bourgeois, alors que les autres sont des artisans ou petits commerçants. On recense tout de même un agriculteur et un « sans profession », ce qui est assez rare pour être signalé. Mais cela reste dans son ensemble un public assez aisé.

Enfin, au club du Cycle Baugeois, on dénombre 37 notables sur 58 membres, soit environ 64%⁸³, ce qui est important. A noter, la présence d'un sous-préfet et d'un procureur de la République comme membres actifs, ainsi que le maire de Baugé et un député comme membres honoraires. Un seul ouvrier est inscrit à ce club, Henri Ogier, ouvrier forgeron. Les autres sont des employés de la fonction publique, des

⁸³ ADML, 40 M 30, liste des membres du Cycle Baugeois.

artisans ou petits commerçants comme on en retrouve beaucoup dans toutes les sociétés vélocipédiques.

Nous avons dressé un bilan de la part des classes sociales aisées dans les clubs de Maine-et-Loire dans le tableau suivant. Seuls l'Avenir Cycliste de Saint-Barthélemy et le Véloce-Club de Beaupréau font figures d'exceptions en termes de faible part, et Cholet Touring, à l'inverse, en termes de très forte part. Les autres se situent entre 40% et 65% en moyenne.

Tableau 4: Part des classes aisées au sein des sociétés vélocipédiques du Maine-et-Loire (ADML, 40 M 30, listes des membres des clubs).

Société vélocipédique	Part des notables et bourgeois
Avenir Cycliste de Saint-Barthélemy	24 %
Véloce-Club Saint-Hilaire Saint-Florent	52 %
Amateurs Vélocipédistes Saumurois	39 %
Véloce-Club de Cholet	45 %
Véloce-Club de Beaupréau	10 %
Cholet Touring	92 %
Véloce-Club Pouancéen	62 %
Véloce-Club du Lion d'Angers	44%
Cycle Baugeois	64%

iii. La situation de l'entre-deux-guerres

Contrairement à certains clubs de la fin du XIX^e siècle qui envoyaient à la préfecture une liste de leurs membres au moment de leur création, nous ne disposons d'aucun document comparable pour la période de l'entre-deux-guerres. Nous en ignorons les raisons. Nous nous basons donc sur ce que nous avons de mieux : quelques listes des membres qui composent les bureaux directeurs. Nous avons conscience que ceux-ci ne peuvent pas représenter l'ensemble des membres d'une association, mais cela peut donner un ordre d'idée et comparer avec ceux de l'avant-guerre.

A Mazé, est créée en 1939 l'association Mazé Cyclo-Tourisme dont les membres du bureau sont d'un milieu sensiblement différent de tous ceux que l'on a étudié avant la Première Guerre mondiale. En effet, le président Edmond Dupin est serrurier, le vice-président Marcel Renaud est garagiste, le secrétaire Fernand Maillet est cultivateur, et la trésorière est cultivatrice également en la personne de Marcelle Theulier. Nous n'avons ici aucun notable et aucune profession bourgeoise. La base directrice de cette association est socialement totalement différente de celles des associations d'avant-guerre.

On ne peut pas en dire autant du bureau du Moto-Véloce-Club Angevin. En 1920, lors de la fusion entre l'A.V.C.A. et le M.V.D.A., le président de la nouvelle association est Louis Cointreau, personnage dont le nom n'est pas sans rappeler une célèbre liqueur d'orange, à juste titre puisqu'il est le fils de son créateur, Edouard Cointreau. Industriel de renom, il était déjà très impliqué dans la vie sportive d'Angers et était le vice-président de l'A.V.C.A. dès le début du XX^e siècle⁸⁴. Il y a donc incontestablement une continuité entre les deux, et ce malgré quatre années de guerre. Les choses évoluent-elles au cours de l'entre-deux-guerres ? Visiblement non, si l'on en croit la liste des membres du bureau du club en 1928. Le président du bureau est alors Ludovic Derouin, « officier d'Académie représentant »⁸⁵ ; les vice-présidents, Prosper Nail et Gaston Joulain, sont respectivement mutualiste rentier (et accessoirement chevalier de la Légion d'Honneur) et directeur commercial⁸⁶ ; et le

⁸⁴ VEILLON Baptiste, sous la direction d'Éric PIERRE, *Le développement... op. cit.*

⁸⁵ ADML, 121 ALPHA 11, archives des associations de type loi 1901, 1901-1940, déclaration du bureau du MVCA de 1928.

⁸⁶ *Ibid.*

secrétaire est employé de commerce⁸⁷. Peu de changement s'opèrent en 1932. Même si nous ne disposons pas de leurs professions, certains noms sont révélateurs. C'est le cas de Gaston Birgé - qui est alors vice-président⁸⁸ – notable angevin diplômé des arts et métiers qui a donné son nom à un boulevard à Angers pour ses actes de résistance pendant la Seconde Guerre mondiale. Par ailleurs, Prosper Nail est devenu président de l'association⁸⁹, suite logique puisqu'il a déjà été vice-président. On trouve aussi au sein du club Gabriel Rérolle, qui ne doit son rôle de commissaire général⁹⁰ qu'à son statut d'ancien coureur professionnel. Originaire de Lyon, il a couru en Anjou après la Première Guerre mondiale jusqu'à la fin des années 1920. On retrouve régulièrement son nom dans la presse sportive locale notamment après sa victoire au Circuit de Saumur en 1921, 1922 et 1923 et sur la course Poitiers-Saumur-Poitiers en 1924. En 1940, on retrouve Maurice de Farcy en tant que président d'honneur du club, lui qui était le président actif au début du XX^e siècle jusqu'à la guerre. Rappelons que c'est un inventeur notable angevin réputé pour être un des pionniers de l'aviation⁹¹. Gaston Birgé est cette fois président actif de l'association, et Gabriel Rérolle est directeur sportif. Les mêmes noms reviennent au fil des ans, ce qui est la preuve de la grande stabilité de ce club.

Le M.V.C.A. semble donc garder une base dirigeante de notables, ou du moins assez aisée, ce qui n'empêche probablement pas de s'ouvrir aux classes populaires. La fusion avec le Moto-Vélo-Doutre angevin en est même la preuve puisque ce club était historiquement basé dans un quartier populaire. De plus, la construction du vélodrome Montesquieu en dehors du centre-ville témoigne de cette ouverture sur l'ensemble de la ville. Cependant, cela ne se ressent pas dans la composition du bureau.

Le M.V.C.A. n'est pas la seule association cycliste dont le bureau est essentiellement composé de notables ou bourgeois. Le Comité décentralisateur de l'Union Vélocipédique de France pour le département de Maine-et-Loire, « société

⁸⁷ ADML, 121 ALPHA 11, archives des associations de type loi 1901, 1901-1940, déclaration du bureau du MVCA de 1928.

⁸⁸ *Ibid.*

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ *Ibid.*, déclaration du bureau du MVCA de 1932.

⁹¹ VEILLON Baptiste, sous la direction d'Éric PIERRE, *Le développement... op. cit.*, p. 33.

d'encouragement au sport cycliste »⁹² est présidé en 1929 par un négociant⁹³, lequel est assisté par trois vice-présidents : deux entrepreneurs et un publiciste⁹⁴, c'est-à-dire vraisemblablement un essayiste qui publie ses travaux dans la presse, ou un agent de publicité. En effet, au début du XX^e siècle, ce terme était souvent employé pour cette deuxième signification à cause du vieillissement de son sens premier.

Cependant, on note une évolution sociale à la fin de l'entre-deux-guerres, mais seulement pour les nouvelles associations. C'est le cas par exemple de Saint-Aubin Sportif, association créée le 20 juin 1937 à Saint-Aubin de Luigné⁹⁵, dont le président est négociant, le vice-président mécanicien, le secrétaire matelassier, et le trésorier forgeron. Les commissaires sont quant à eux cantonniers, viticulteurs, tonneliers ou encore receveurs⁹⁶. Le constat est le même pour L'Etoile des Cyclo-Touristes Angevins déclarée en mars 1936⁹⁷ : le président est employé, les vice-présidents sont mécaniciens et employés, le trésorier est employé également, et le secrétaire est couvreur⁹⁸.

On a donc un vrai décalage par rapport à une association comme le M.V.C.A. C'est le fruit d'un changement profond de la société qui se traduit par l'arrivée au pouvoir du Front Populaire de Léon Blum. Celui-ci met en place des réformes exceptionnelles dans le monde du travail qui favorisent l'émergence d'une société des loisirs : les travailleurs ont désormais droit à quinze jours de congés payés et le temps de travail passe à 40 heures par semaine. Rappelons qu'avant cela, la semaine de travail était de 48 heures suite à la loi de 1919 qui limite le temps de travail à huit heures par jour. C'était déjà un changement majeur, sachant que la précédente loi datait de 1900 et instituait des journées de travail de onze heures, et c'est seulement depuis 1906 qu'a été décidée la semaine de six jours d'activité. On passe donc d'une semaine de 66 heures en 1906 à 48 heures en 1919, puis à une semaine de 40 heures de travail en 1936. Cette modification offre bien souvent un jour de repos supplémentaire aux travailleurs, ce qui leur donne du temps à

⁹² ADML, 121 ALPHA 11, déclaration d'association du Comité départemental décentralisateur de l'UVF en Maine-et-Loire, 1929.

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ ADML, 121 ALPHA 14, archives des associations de type loi 1901, 1901-1940, déclaration d'association de L'Etoile des Cyclo-Touristes Angevins.

⁹⁸ *Ibid.*

consacrer aux loisirs. Ce temps peut être destiné à des activités associatives comme la pratique d'un sport par exemple. C'est la raison pour laquelle le nombre d'associations sportives et touristiques augmente considérablement à la fin des années 1930. Cela nous amène à parler des différents types d'associations qui existent et qui témoignent de la démocratisation progressive du cyclisme associatif et du sport en général.

iv. Une division sociale au sein des associations

Les associations ne font pas de distinction sociale à l'entrée, à partir du moment où les cotisations sont payées. Les gens doivent également être intégrés par généralement un ou plusieurs parrains. Comme nous l'avons précédemment évoqué, il y a plusieurs catégories d'adhérents : les membres d'honneurs, les membres actifs, les membres licenciés, voire même parfois les membres honorifiques. Chaque catégorie est différenciée par les montants de cotisations mais aussi par les droits au sein des associations, ce qui peut s'apparenter à une discrimination pour ceux qui n'ont pas les moyens d'être plus qu'un membre actif ou licencié.

Prenons l'exemple explicite du Family Sporting Club, « société [qui] se compose : de membres d'honneur (titre accordé aux personnes notables s'intéressant aux sports athlétiques et qui, par leur situation ou leurs actes, ont été ou peuvent être utiles à la société), de membres honoraires (titre accordé à ceux qui par leur souscription et par leurs conseils contribuent à la prospérité de la société) et de membres actifs. »⁹⁹ Le montant des cotisations n'est pas précisé mais il est évident que les membres d'honneur payaient plus cher que les membres actifs.

C'est le cas de l'Amical Club Tous Sports, créé en septembre 1930. Les membres d'honneur doivent payer 50 francs par an, les membres honoraires 15 francs par an « minimum », et la cotisation annuelle des membres actifs est de 20 francs¹⁰⁰. L'utilisation du terme « minimum » pour les 15 francs des membres honoraires est importante car elle incite bien évidemment à déboursier une plus grosse somme. Les membres honoraires ne sont pas censés participer aux activités sportives, ils sont présents aux conseils d'administrations à titre consultatif.

⁹⁹ ADML, 121 ALPHA 11, statuts du Family Sporting Club, 2 mai 1931.

¹⁰⁰ *Ibid.*, statuts de l'Amical Club Tous sports, 16 septembre 1931.

L'Union Sportive de Quincé Brissac explique très bien les différences de statuts et en définit pas moins de cinq : membre d'honneur, « titre accordé aux personnes notables qui s'intéressent au développement physique de la jeunesse et qui, par leur situation et leurs actes, ont été ou peuvent être utiles à la société » ; membre bienfaiteur, « titre accordé à ceux qui financièrement contribuent à la prospérité de la société » ; membre honoraire, « titre accordé à ceux qui par leur souscription et par leurs conseils, contribuent à la prospérité de la société » ; membre perpétuel, « titre et qualité attribués aux sociétaires qui se libèrent de leurs cotisations par un versement minimum de cinq cents francs »¹⁰¹ ; et enfin le statut de membre actif. La différence entre le statut de membre bienfaiteur et membre honoraire n'est pas flagrante, d'autant plus que les montants de cotisation ne sont pas précisés. Mais il est aisé de constater que les gens qui en ont les moyens sont incités à payer plus cher pour bénéficier d'un statut particulier, quand bien même ce statut n'accorde pas de privilège concret.

Plus explicites encore, les statuts de l'Union Sportive P.O. d'Angers : peu d'originalité concernant les membres d'honneurs et membres honoraires, qui sont des titres accordés aux personnes notables dont la participation financière permet de faire vivre l'association. Mais les membres actifs sont « classés parmi les apprentis, petits ouvriers ex apprentis, ainsi que parmi tous les agents de la compagnie d'Orléans. »¹⁰² Cette association issue de l'entreprise privée de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans fait clairement la distinction entre ses salariés. Au travail comme dans les loisirs, ils ne sont pas mélangés.

Au M.V.C.A., la division sociale est encore plus importante si l'on en croit les montants des cotisations. Chaque adhérent doit d'abord payer un droit d'entrée de 15 francs, puis une cotisation annuelle en fonction de son statut : 25 francs pour les membres actifs et licenciés, et « au moins 100 francs » pour les membres honoraires¹⁰³. Ces montants sont exceptionnellement élevés pour une association sportive et limitent clairement la présence d'une population trop populaire au sein du club.

¹⁰¹ ADML, 121 ALPHA 1 – 121 ALPHA 15, statuts de l'Union Sportive Quincé Brissac, août 1931.

¹⁰² ADML, 121 ALPHA 5 – 9, statuts de l'Union Sportive P.O. d'Angers.

¹⁰³ ADML, 121 ALPHA 1 – 121 ALPHA 15, statuts du MVCA

La division sociale dans les associations semble être une norme acceptée de tous, puisque tous les types d'associations mettent en place ces différents statuts. Anjou-Loisir, créée le 19 octobre 1937 procède de cette manière : les membres honoraires doivent verser une cotisation de 1000 francs minimum, alors qu'un membre participant ne doit s'acquitter que d'une cotisation de 10 francs minimum. Entre les deux extrêmes, les membres bienfaiteurs doivent verser entre 50 et 100 francs.

L'immense majorité des associations sportives procèdent donc de cette manière. Si elles ne sont fermées à personne et donc de plus en plus populaires, il ne faut pas oublier que le montant de la cotisation peut offrir un statut privilégié et que, par conséquent, le modèle associatif n'est plus forcément le modèle de démocratie qui est souvent mis en avant.

2. Les différents types d'associations comme empreintes de la popularisation du sport ?

Notre précédent travail sur le cyclisme associatif à Angers entre 1875 et 1914 mettait en lumière la dualité du monde vélocipédique angevin, entre deux associations principales : l'A.V.C.A. et le M.V.D.A. Ces deux sociétés étaient de même nature : sportives et avec le but de promouvoir le cyclisme à travers des réunions régulières et l'organisation d'événements sous la forme de courses. Ce type de club perdure après la guerre, en l'occurrence sous forme de fusion pour ces deux-là, mais on voit apparaître un grand nombre d'associations qui prônent un but militaire et éducatif.

i. Les clubs historiques plus stables, mais plus bourgeois ?

A Angers, la fusion que nous venons d'évoquer permet justement de créer une association forte et durable. Le M.V.C.A. ne connaît en effet pas de moment de faiblesse pendant l'entre-deux-guerres. Ils possèdent également un certain monopole du cyclisme de compétition dans leurs villes respectives. Peu d'associations cyclistes affiliées à l'U.V.F. se créent pendant la période de l'entre-deux-guerres, ce qui signifie que les mêmes clubs contrôlent le calendrier cycliste local, en collaborant avec les organes de presse et l'U.V.F. En effet, l'Amicale Cycliste d'Angers, fondée le 26 mai 1924¹⁰⁴ n'est pas affiliée à l'U.V.F. et ne semble

¹⁰⁴ ADML, 121 ALPHA 1 – 121 ALPHA 15, archives des associations de type loi 1901, 1901-1940.

pas organiser de course officielle. Angers Vélo Sport est la seule association cycliste affiliée à l'U.V.F. qui vient concurrencer le M.V.C.A. à partir de 1929, mais nous doutons de sa longévité puisque, comme nous l'avons précisé dans la première partie, son président Jacques Mercier est passé vice-président du M.V.C.A. en 1940. Nous avons donc toutes les raisons de penser que le M.V.C.A. souhaite garder le contrôle du cyclisme associatif à Angers. Les nouvelles associations sportives qui se créent dans l'entre-deux-guerres ne touchent pas vraiment le même public. En effet, celles-ci se tournent vers un public plus jeune et moins attiré par le sport de compétition que par le sport de bien-être sanitaire.

A Cholet et Saumur, aucune création d'association sportive, cycliste ou plus générale, n'apparaît dans les sources, ce qui semble étonnant tant elles fleurissent partout ailleurs. D'un point de vue cycliste, cela laisse le champ libre au Véloce-Club de Cholet et au Vélo-Sport Saumurois dans leur ville respective. Et comment concurrencer un club comme le V.C.C. qui accueille 900 membres au début des années 1920 ? Avec un tel nombre, difficile d'imaginer qu'il est composé uniquement de gens très aisés, même si le bureau, présidé par l'industriel Francis Bouët, reste sous le contrôle d'une classe plutôt aisée comme cela est le cas à Angers pour le M.V.C.A. La stabilité du V.C.C. n'est remise en cause qu'en 1935 lorsque le club décide de supprimer, pour des raisons financières, deux des quatre courses sur pistes annuelles, et fait appel à des investisseurs externes à l'association pour que survivent les courses sur route¹⁰⁵. Malgré cela, le club survit et organise encore des événements au vélodrome pendant la Seconde Guerre mondiale, qui connaissent un succès très important, d'autant plus que les distractions sont de plus en plus rares pendant cette période.

On ne peut pas en dire autant du cyclisme saumurois, du moins concernant le cyclisme sur piste. Celui-ci connaît des difficultés dès le milieu des années 1920 : en 1925 aucun événement n'est organisé au vélodrome de la Loire. Il semble que le Vélo-Sport Saumurois se consacre uniquement au cyclisme sur route, puisque nous avons vu dans la sous partie sur l'organisation de courses et d'événements que le Moto-Vélo Saumurois puis le Vélo-Sport Saumurois organisent des compétitions sur route régulièrement jusqu'à 1926, et qu'il n'y a aucune raison pour qu'ils ne continuent pas après. Saumur privilégie donc le cyclisme sur route tandis que Cholet

¹⁰⁵ BOUREAU Pierre, *Le choletais... op. cit.*

allie route et cyclo-cross, tout en gardant une activité remarquable au vélodrome de l'Oisillonnette.

Quoiqu'il en soit, les trois plus importantes associations de cyclisme gardent une certaine stabilité en étant dirigées par des gens plutôt aisés.

ii. Les nouvelles associations : entre éducation, tourisme et loisirs

Les associations à but éducatif, voire sanitaire, sont de plus en plus nombreuses au cours de l'entre-deux-guerres. L'Etat prône les bienfaits du sport pour la santé mais également pour l'apprentissage de la vie associative. Celle-ci est vectrice de valeurs démocratiques : chaque association est dirigée par un bureau composé d'un président, d'une ou plusieurs vice-présidents, de secrétaires et de trésoriers. Les présidents sont élus par les adhérents des associations, tout comme les Français élisent leurs représentants à l'Assemblée. Le système associatif permet donc à la fois de comprendre le système républicain mais aussi de l'accepter.

En 1921, un sous-secrétariat d'État chargé de l'Éducation physique est créé. Il est donc question ici « d'éducation physique » et non de sport. L'éducation physique est utile à la jeunesse, ce n'est pas sans rappeler l'objectif d'un grand nombre d'association sportive qui est de mettre en place une « préparation militaire ». L'éducation physique est alors directement liée à l'objectif pour l'Etat d'avoir une jeunesse prête à une éventuelle guerre. C'est sous le Front Populaire qu'il est remplacé par un sous-secrétariat d'État aux sports et à l'organisation des loisirs. Nous allons voir que le nombre d'associations sportives augmente de manière significative à partir de cette date.

Le nombre d'associations créées après 1936 est quasiment aussi important qu'entre 1919 et 1936. La diminution du temps de travail ne peut qu'avoir favorisé ce mouvement. Le graphique suivant est représentatif de ce phénomène et montre une évolution non négligeable à partir de 1937, soit l'année qui suit l'arrivée au pouvoir du Front Populaire¹⁰⁶.

¹⁰⁶ ADML, 121 ALPHA 1 – 121 ALPHA 15, archives des associations de type loi 1901, 1901-1940.

Nombre d'associations créées entre 1919 et 1939

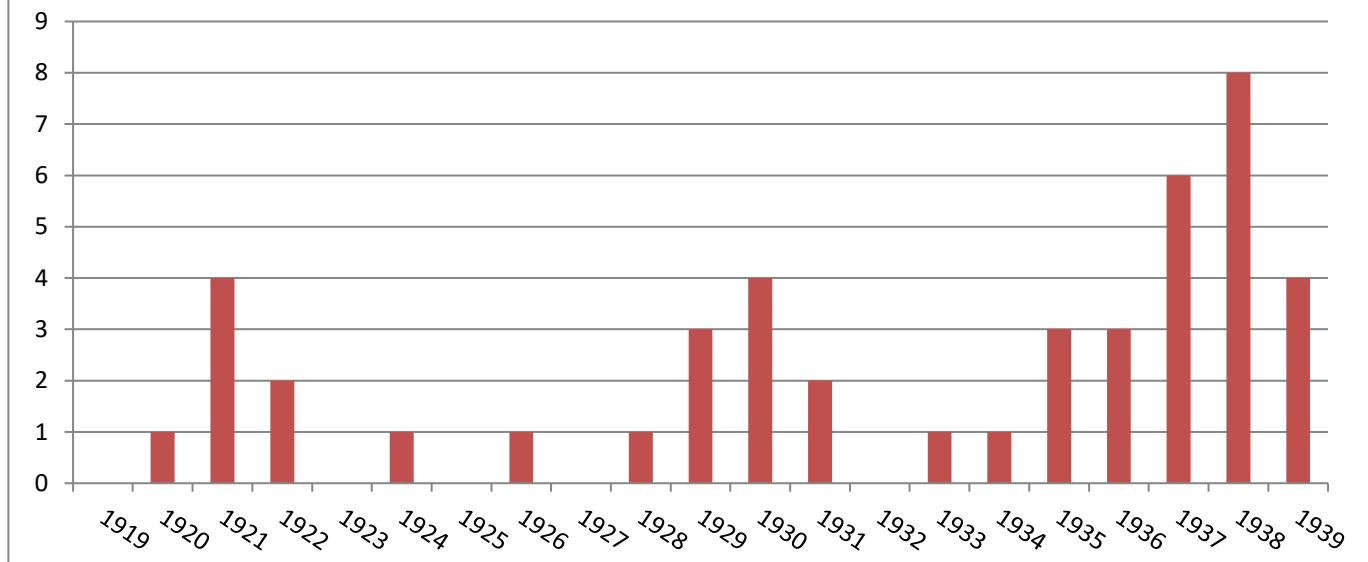


Figure 6 : histogramme du nombre d'associations créées par année, 1919-1939 (ADML, 121 ALPHA 1-15, archives des associations type loi 1901).

a. Les associations de loisirs et tourisme

Ce type d'association existe dès la fin du XIX^e siècle comme en témoigne le club Cholet Touring qui s'inscrit dans un mouvement de loisir voire tourisme chez les classes aisées de la population. L'étude des professions des adhérents de Cholet Touring le confirme. Ces personnes se réunissaient régulièrement afin d'effectuer des sorties à vélo pour découvrir leur environnement. La notion de découverte de l'environnement local est à la base de la naissance du tourisme, et le vélo était un outil fabuleux pour cela, car il réduisait considérablement les temps de trajet. Si l'on considère que les ouvriers travaillent sept jours sur sept et plus de dix heures par jour, alors il leur est impossible de pratiquer cette activité. On comprend alors pourquoi ce sont avant tout les classes aisées qui pouvaient se permettre ces sorties car ils étaient les seuls à avoir du temps libre.

La diminution du temps de travail est donc décisive dans la popularisation du sport et des loisirs, et l'arrivée au pouvoir du Front Populaire en 1936 marque le début d'une vague de création d'associations dédiées aux loisirs et au tourisme. Avant 1936, la seule association qui mentionne le tourisme dans son nom est Angers

Cyclotouristes, créée le 15 juin 1931¹⁰⁷. A partir de 1936, non seulement le nombre d'associations sportives explose, mais six d'entre elles comportent une mention relative aux loisirs ou au tourisme : L'étoile des cyclo-touristes Angevins (18 mars 1936), Anjou Loisir (19 octobre 1937), Les Loisirs familiaux angevins (10 mars 1938), le Comité Angevin des loisirs (14 janvier 1939), le Club Populaire de loisirs de Maine-et-Loire (31 décembre 1938), et Mazé Cyclo-tourisme (31 mars 1939)¹⁰⁸.

Ces associations touristiques ont pour but la stricte « pratique du cyclotourisme, sa diffusion ainsi que toutes formes de propagande en faveur du tourisme à bicyclette »¹⁰⁹. Le tourisme étant accessible à un grand nombre de Français, les associations cyclo-touristiques se multiplient.

On a donc bien une influence directe de la politique du Front Populaire sur le milieu associatif, et cela se ressent en premier lieu dans le vocabulaire utilisé pour les noms d'associations, car celles-ci incorporent ce mot autrefois réservé aux plus riches.

b. Les associations à but militaire et/ou éducatif

Ces associations sont bien souvent destinées à un public jeune, qui incarne le futur du pays et qui doit donc être apte à le défendre. C'était déjà la principale préoccupation d'un certain nombre de sociétés sportives avant la Première Guerre mondiale, et ça l'est toujours après. En effet, les Français ont été impressionnés par les aptitudes physiques des ennemis allemands. Ils y voient une supériorité sportive qui peut être comblée en préparant les jeunes à la guerre dès l'enfance à travers des activités physiques telles que le sport peut en proposer. C'est le cas d'un très grand nombre d'associations cyclistes et sportives en général. Cela permet aussi d'avoir une autorisation quasiment systématique de la part de la préfecture et de l'Etat, qui ne peut que favoriser la multiplication des associations dont le but est de former la jeunesse à des efforts physiques plus ou moins comparables à ceux de la guerre. L'armée développe d'ailleurs elle-même des troupes composées de « chasseurs cyclistes », comme c'est le cas sur la photo suivante montrant l'armée belge :

¹⁰⁷ ADML, 121 ALPHA 1 – 121 ALPHA 15, archives des associations de type loi 1901, 1901-1940.

¹⁰⁸ *Ibid.*

¹⁰⁹ *Ibid.*, statuts de l'association Angers Cyclotouriste ».



Figure 7: Chasseurs cyclistes de l'armée belge (ADML, 81 JO, *Le messager de l'Ouest*, 1939).

C'est à nouveau à partir de 1936 que l'on constate une évolution dans la nature des associations. Avant la Première Guerre mondiale et dans la décennie qui la suit, la plupart des associations sportives dédiées à la jeunesse prônent la formation militaire, comme en témoigne le grand nombre de clubs de tir et de préparation militaire. On peut citer l'exemple de la Société de préparation militaire et de tir créée en 1913 à Sainte-Gemmes-sur-Loire¹¹⁰. La revendication de la préparation militaire justifie en quelque sorte auprès de la préfecture la création d'une association sportive. Le sport est encore un phénomène récent à cette époque, l'État n'accorde pas le statut d'association à n'importe qui. Mais après 1936, c'est le côté éducatif du sport qui est mis en avant par les associations. On a donc une recrudescence des associations qui portent dans leur nom leurs revendications associatives : l'Éducation sportive du Layon, basée à Thouarcé (création le 3 novembre 1936) ; la Société d'éducation physique des Guides de France du département de Maine-et-Loire (19 octobre 1937) ; la Société d'éducation physique de Sainte-Thérèse, localisée à Angers (27 octobre 1937), en sont des exemples.

¹¹⁰ ADML, 121 ALPHA 3, archives des associations de type loi 1901.

3. Les débuts du sport féminin

Alors que nous allons principalement nous intéresser au rôle des femmes au sein des sociétés vélocipédiques dans l'entre-deux-guerres, il convient de rappeler que des courses féminines ont eu lieu dès la fin du XIX^e siècle sur la piste du vélodrome de la Loire à Saumur. Ces femmes étaient peu nombreuses, mais de ce fait elles n'en étaient que plus reconnues et bénéficiaient d'un certain statut qui pouvait rendre jaloux certains de leurs homologues masculins. Ces courses ont été organisées par les A.V.S., ce qui signifie que les associations acceptaient non seulement la présence des femmes dans leurs adhérents, mais aussi qu'elles pouvaient prendre part à la vie sportive, et pas uniquement à la vie associative. Cependant, ces courses étaient rares et ponctuelles, nous pouvons aussi penser qu'elles étaient organisées dans un but de divertissement plutôt que sportif.

Dans tous les cas, nous ne pouvons pas généraliser cet exemple donné par Jean-Yves Hureau dans son ouvrage *Sur la piste du vélodrome de Saumur*. De plus, dans les listes des membres des sociétés vélocipédiques que nous avons étudiées dans la précédente sous-partie, on ne recense que deux femmes sur 366 noms : Marie Blanchet et Augustine Porte, membres honoraires du Véloce-Club Pouancéen¹¹¹. Ce statut de membres honoraires stipule qu'elles ne sont pas actives ni sportivement, ni administrativement. Elles font partie de ceux qui soutiennent la société vélocipédique financièrement et symboliquement. Notons que Marie Blanchet est très probablement la femme d'Eugène Blanchet, et la mère de Stanislas et Eugène (fils) Blanchet¹¹², qui sont tous les trois membres participants (équivalent de membres actifs) du Véloce-Club Pouancéen. Quant à Augustine Porte, négociantes en quincaillerie¹¹³, nous avons toutes les raisons de penser qu'elle est mariée à Émile Porte, lui aussi négociant en quincaillerie et membre actif du club¹¹⁴. Ces deux femmes ne doivent donc leur présence qu'au bon vouloir de leur mari.

Les seules traces laissées par les femmes dans les sources figurent dans les règlements des associations sportives. Et ceux-ci ne laissent que peu de place au doute : les femmes et les hommes n'étaient pas logés à la même enseigne, comme en témoigne cet extrait des statuts de l'Union Sportive Daguenaïse :

¹¹¹ ADML, 40 M 30, liste des membres du Véloce-Club Pouancéen.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ *Ibid.*

¹¹⁴ *Ibid.*

« Le titre de membre actif est acquis à toute personne de sexe masculin reçue membre de la société et acquittant la cotisation fixée par les présents statuts ; Le titre de membre adhérent est réservé à toute personne du sexe féminin et aux enfants des sociétaires reçus membres de la société et acquittant la cotisation fixée par les présents statuts. Les membres adhérents bénéficient des avantages accordés aux membres actifs mais n'ont aucun droit dans la gestion de la société. »¹¹⁵

Cette association sportive basée à La Daguenière, au sud-est d'Angers, n'est pas un club cycliste. Elle fait partie des nombreuses associations qui proposent la pratique de « tous les sports » dont le cyclisme peut faire partie. Mais les statuts sont révélateurs quant à la place laissée aux femmes au sein des associations sportives : elles sont au rang des enfants et sans aucun pouvoir de décision. On est en droit de penser qu'elles sont acceptées pour s'occuper de leurs enfants plus que pour participer aux activités sportives. Elles font de la figuration.

Le constat est le même pour l'association de l'Amical Club Tous Sports, créée à Angers le 16 septembre 1930¹¹⁶. L'article 4 de ses statuts précise les différents types de membres, à savoir les membres d'honneur, les membres honoraires (la différence entre les deux catégories est d'ordre financière), et les membres actifs. Or, il est précisé après seulement après les deux premières classes que « les dames peuvent faire partie de ces deux catégories »¹¹⁷, mais rien n'est indiqué quant à la présence des femmes parmi les membres actifs. Celles-ci sont cantonnées à des rôles « d'honneur », membres qui ne participent pas aux réunions sportives. La situation est sensiblement la même au sein de l'association Angers Sportif, qui promeut avant tout le football et le cyclisme : « les dames peuvent faire partie de ces deux catégories [membres d'honneur et membres honoraires] »¹¹⁸, mais ne peuvent être active.

Si la grande majorité des associations sportives sont peu, voire pas du tout, ouvertes aux femmes si ce n'est à titre honorifique, il existe, à Angers, deux associations sportives féminines dans l'entre-deux-guerres : Stella Sport (1922) et Fémina Angers Club (1938).

¹¹⁵ ADML, 40 M 30, extrait des statuts de l'Union Sportive Daguenaise.

¹¹⁶ ADML, 121 ALPHA 10-12, archives des associations de type loi 1901.

¹¹⁷ *Ibid.*, extrait des statuts de l'Amical Club Tous Sports.

¹¹⁸ ADML, 121 ALPHA 10-12, archives des associations de type loi 1901, extrait des statuts d'Angers Sportif, 24 avril 1934.

Stella Sport est « une société féminine ayant pour but – par organisation privées et interclubs, matches ou concours, d'exercer la jeunesse féminine à la pratique des jeux de plein air et des exercices physiques : culture physique, hockey, natation, jeux de ballons, tir à l'arc, etc... »¹¹⁹. Elle est affiliée à la Fédération Française Féminine de gymnastique et de sports¹²⁰. Cette fédération, rapidement renommée Fédération Française Féminine de gymnastique et d'éducation physique (F.F.F.G.E.P.), succède à plusieurs tentatives d'institutionnalisation du sport féminin, peu développé au niveau associatif avant la Première Guerre mondiale. Les associations sportives féminines font d'abord partie de l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques (U.S.F.S.A.), très large fédération qui regroupe la majorité des sports associatifs, à l'exception de certaines sociétés vélocipédiques déjà affiliées à l'U.V.F. Lorsque l'U.S.F.S.A. se fragmente après la guerre, le sport féminin se regroupe au sein de la F.F.F.G.E.P. Fémina Sport et Académia, deux associations féminines parisiennes ont amorcé l'indépendance du sport féminin en créant la Fédération des sociétés féminines sportives de France (F.S.F.S.F.) en 1916, officialisée en janvier 1918. Elle est présidée par Alice Milliat, pionnière du sport féminin en France et qui a consacré une grande partie de sa vie pour à sa reconnaissance au niveau national et international. La F.S.F.S.F. garde son indépendance alors que la F.F.F.G.E.P. est créée en 1921. Celle-ci est reconnue d'utilité publique et regroupe 393 associations en 1923.

L'association Stella Sport exige un code vestimentaire strict associant « jupe et chemisette blanches, cravate et ceinture noir et blanc »¹²¹, ainsi qu'une étoile noire sur laquelle un S doit être brodé. Les montants des cotisations sont relativement bas : 25 francs pour une membre honoraire, 12 francs pour une membre active minime, 18 francs pour une membres actives junior, et 24 francs pour une membre active senior.¹²² C'est la première association sportive féminine avant la création de Fémina Angers Club en 1938.

Les buts décrits dans les statuts de Fémina Angers Club sont presque mot pour mot les mêmes que ceux de Stella Sport, à savoir « une association ayant pour but et par l'organisation de réunions privées et interclubs, matches et concours

¹¹⁹ ADML, 121 ALPHA 5-9, archives des associations de type loi 1901, extrait des statuts de Stella Sport.

¹²⁰ *Ibid.*

¹²¹ *Ibid.*

¹²² ADML, 121 ALPHA 5-9, archives des associations de type loi 1901, extrait des statuts de Stella Sport.

nationaux et internationaux, le développement des exercices physiques et des sports athlétiques féminins : course à pied, hockey, basket-ball, natation, gymnastique, etc... »¹²³. Elle est affiliée à l'Union des Fédérations Françaises de Sports athlétiques, à propos de laquelle nous avons peu d'informations. L'association est composée de membres d'honneur, membres actifs, membres donateurs, et membres perpétuels. Ce sont les mêmes caractéristiques que la majorité des associations sportives que nous décrivons dans la sous partie sur la division sociale au sein des associations (II- B). Nous n'avons pas de détail sur le prix des cotisations, mais les membres de Fémina Angers Club ne se divisent pas en catégories d'âge contrairement à Stella Sport.

La tenue réglementaire est composée d'une « robe écossaise fond vert, rayures jaunes et rouges ; bas jaunes, chemisette jaune »¹²⁴. Là encore, la tenue est typiquement féminine et peu adaptée à la pratique sportive. Mais cela correspond aux codes vestimentaires qui distinguent hommes et femmes à cette époque. Aujourd'hui, les tenues sportives des hommes et femmes sont généralement les mêmes, surtout dans les sports collectifs. Le tennis fait figure d'exception, les femmes étant obligées de jouer en jupe.

Il existe également une association sportive féminine à Chalonnes-sur-Loire : L'Églantine¹²⁵, fondée le 21 avril 1922. C'est une société « d'éducation physique, de gymnastique et de sports »¹²⁶, qui met en avant le développement « des forces du corps par des exercices variés »¹²⁷. Elle n'est pas affiliée à une quelconque fédération contrairement aux deux associations féminines d'Angers. En revanche, le code vestimentaire est semblable puisqu'il impose la jupe aux adhérentes¹²⁸.

Ces trois associations ne mentionnent pas le cyclisme, mais comme beaucoup de sociétés sportives elles pratiquent un grand nombre de sports et il n'est pas exclu que les membres profitent de cette pratique générale du sport pour faire du cyclisme. Le sport et le cyclisme sont donc largement dominés par la présence masculine au sein des associations. Celles-ci ne cachent pas les inégalités de statuts accordés

¹²³ ADML, 121 ALPHA 13-15, archives des associations de type loi 1901, extrait des statuts de Fémina Angers Club.

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ ADML, 121 ALPHA 5-9, archives des associations de type loi 1901, statuts de l'Églantine.

¹²⁶ *Ibid.*

¹²⁷ ADML, 121 ALPHA 5-9, archives des associations de type loi 1901, statuts de l'Églantine.

¹²⁸ *Ibid.*

aux femmes par rapport aux hommes. Mais la formation d'associations sportives féminines à Angers et l'institutionnalisation du sport féminin à travers la F.S.F.S.F. puis la F.F.F.G.E.P. prouve que de plus en plus de femmes s'intéressent à la chose sportive et souhaitent sa reconnaissance à tous les niveaux, que ce soit local, national ou international. Alice Milliat en a été l'une des porte-drapeaux.

III. La promotion du cyclisme

1. Le pouvoir des municipalités

Le rôle des municipalités dans le développement du sport et du cyclisme est essentiel, et pourtant il est difficile à mesurer. Nous présentions dans notre précédent travail ¹²⁹ la municipalité d'Angers comme un des trois grands acteurs qui a permis au cyclisme de s'y développer prématurément en comparaison avec d'autres grandes villes. Nous pouvions nous appuyer sur les demandes de subventions faites chaque année par les sociétés vélocipédiques, et les réponses envoyées par le maire. Nous n'avons pas ce type de document à disposition pour l'entre-deux-guerres, alors que la ville n'a pas soudainement cessé de subventionner les clubs. Ce système s'est automatisé, la part du budget alloué aux sports dédiée au cyclisme étant directement versée aux associations concernées. Le montant de la subvention annuelle accordée au Moto-Véloce-Club angevin n'est pas connu, mais les procès-verbaux des conseils municipaux nous permettent de savoir que la principale association cycliste de la ville se voit, au besoin, accorder des subventions de 1000 francs. Cependant, on doute du réel intérêt de la municipalité pour le cyclisme tant les subventions ont un caractère symbolique plus que sincère. C'est le cas pour la subvention de 1000 francs accordée concernant la construction du vélodrome Montesquieu. Le maire tient les propos suivant devant les élus municipaux : « La Société Foncière, Le Vélo Stade Angevin, qui a réussi cette année, au prix de grands efforts, à construire un Vélodrome où se feront désormais les courses vélocipédiques, au lieu d'emprunter le Jardin du Mail et l'avenue Jeanne d'Arc, sollicite le concours de la ville. D'accord, avec vos commissions, nous vous proposons de bien vouloir voter une subvention de 1000 francs »¹³⁰, suite à quoi le conseil vote cette subvention. La construction du vélodrome est déjà actée quand la ville accorde cette somme d'argent, il n'y a aucun effort de fait en amont pour faciliter ce processus. Le M.V.D.A. était livré à lui-même pour mener à bien ce projet. On ne peut pas dire, dans cette situation, que la municipalité angevine aide à la promotion du cyclisme. A titre de comparaison, le conseil municipal de Cholet va jusqu'à accorder en 1928, sous forme de prêt, une subvention de 25 000 francs pour lui

¹²⁹ VEILLON Baptiste, sous la direction d'Éric PIERRE, *Le développement... op. cit.*

¹³⁰ AMA, 1 D 63-19221110/8, procès-verbaux du conseil municipal.

permettre de goudronner la piste.¹³¹ Cela fait écho aux propos de Jérémy Proux dans son mémoire sur la presse sportive angevine selon lesquels le conseil municipal d'Angers serait « anti-sportif »¹³². En revanche, la municipalité angevine accorde sans rechigner une somme de 1000 francs au M.V.C.A. en 1929 lorsque l'U.V.F. lui attribue l'organisation des championnats de France cyclistes amateurs et indépendants. Cette fois, Monsieur Chevalley, adjoint au maire, y voit un intérêt direct à court terme : « la tenue d'une réunion de ce genre à Angers permet d'escompter la venue dans [la] ville d'un grand nombre de sportifs et ne peut qu'offrir un intérêt certain pour le commerce local »¹³³. L'intérêt commercial est bien la principale préoccupation de la ville d'Angers. C'était déjà le cas avant la Première Guerre mondiale et parfois un sujet de tension entre les associations cyclistes et la mairie, et entre la mairie et certains riverains¹³⁴. La popularité de ce sport est au cœur d'enjeux économiques importants au niveau local, et la ville d'Angers souhaitent tirer profit des événements sportifs, qui plus est un événement national comme les championnats de France de cyclisme amateur. Etant donné la confusion qui règne entre amateurisme et professionnalisme pendant les années 1920, les coureurs amateurs sont parfois largement au niveau des professionnels. Une telle compétition est donc l'occasion pour le public de voir en chair et en os certaines vedettes de l'époque.

Comme nous l'avons évoqué, la ville de Cholet semble bien moins frileuse dans sa politique sportive, et dans le montant des subventions accordées à son club phare, le Véloce-Club de Cholet. Ce dernier est subventionné à hauteur de 2000 francs par an par la mairie, ce qui lui permet de maintenir un grand nombre d'événements cyclistes. La municipalité accorde même une subvention exceptionnelle de 4000 francs à l'association en 1932, pour des raisons que l'on ignore. Mais malgré ce soutien financier important, le V.C.C. est contraint de supprimer ses courses sur route en 1935¹³⁵, sans que l'on sache pourquoi. La différence de soutien entre les municipalités de Cholet et d'Angers est donc incontestable. D'un côté, le V.C.C. est dépendant de la mairie de Cholet pour

¹³¹ BOUREAU Pierre, *Le choletais... op. cit.*, p.42.

¹³² PROUX Jérémy, sous la direction d'Éric PIERRE, *Le sport et la presse angevine au début des années 1920*, Université d'Angers, 2009.

¹³³ AMA, 1 D 66-19290121/1, procès-verbaux du conseil municipal.

¹³⁴ VEILLON Baptiste, sous la direction d'Éric PIERRE, *Le développement... op. cit.*, p.60.

¹³⁵ BOUREAU Pierre, *Le choletais... op. cit.*, p.45

maintenir un certain dynamisme associatif et sportif, et de l'autre le M.V.C.A. est livré à lui-même et doit faire appel à d'autres formes d'aides pour organiser ses événements. C'est ainsi qu'en 1923, une des quatre courses mises en place par le M.V.C.A. l'est en collaboration avec *Le Petit Courrier*.¹³⁶ En 1926, sur les six événements du M.V.C.A., deux sont effectués avec le partenariat de l'entreprise Cycle Saving¹³⁷, constructeur de cycles au niveau national depuis 1903. C'est le seul club qui a recours à des partenariats pour organiser des courses, du moins c'est le seul qui paraît dans les archives.

Les associations de Saumur ne connaissent pas de problème particulier pour organiser des courses, ce qui laisse penser qu'elles sont normalement subventionnées. Cependant, la piste est laissée à l'abandon sans que la municipalité ne cherche à la sauver. Le Vélo-Sport Saumurois privilégie alors les courses sur route. Nous n'avons pas beaucoup plus d'informations qui nous permettraient d'en savoir davantage sur le rôle de la mairie de Saumur auprès de ses associations cyclistes.

2. Le rôle de la presse

La presse et les médias en général tiennent évidemment un rôle considérable dans la diffusion et la popularisation du sport. La presse fait la promotion du cyclisme de plusieurs manières, directes et indirectes.

i. La presse au service de ses propres événements sportifs

Tout d'abord, elle organise ses propres événements cyclistes, ce qui oblige les différents journaux à faire la part belle au cyclisme, car pour que l'événement soit rentable il faut qu'il soit diffusé le plus largement possible. *Le Petit Courrier*, quotidien phare de l'Anjou dans l'entre-deux-guerres, organise plusieurs courses annuelles, en particulier sur route car c'est le domaine qui est le plus porteur. Le sport prend de plus en plus de place dans ses pages, en plus d'un hebdomadaire sportif, *L'Écho Sportif*, qui fait partie du même groupe de presse, et qui affiche en Une les événements sportifs organisés par *Le Petit Courrier*. C'est un cercle qui encourage à la fois le cyclisme professionnel de compétition, mais aussi les personnes « lambda » qui, en plus d'acclamer les coureurs sur le bord des routes, sont ainsi déterminées à

¹³⁶ ADML, 40 M 30, archives des organisations de courses en Maine-et-Loire.

¹³⁷ *Ibid.*

se munir d'une bicyclette et parcourir les routes de leur localité. Le fait de relater les compétitions cyclistes participe donc à la promotion du cyclisme à tous les niveaux.

Parmi toutes les courses organisées entre 1918 et 1927 que nous avons recensées en première partie de cette étude de cas, 31 le sont par des organes de presse. Sur ces 31 événements, c'est sans surprise *Le Petit Courrier* qui est à l'origine de la majorité d'entre eux, avec 24 unités. Les autres sont mis en place par *L'Ouest en plein air*, journal nantais qui a pris l'habitude d'organiser des courses dans toute la région des Pays de la Loire. Ces journaux ne manquent pas de promouvoir leurs événements avant la date prévue, pour qu'un maximum de cyclistes s'inscrive, et surtout après pour glorifier non seulement le vainqueur, mais aussi le succès général de l'événement. A la manière du Tour de France porté aux nues par sa maison mère *L'Auto*, le cyclisme régional a tout intérêt à être exalté par la presse locale pour augmenter ses revenus, et attirer les annonceurs, que nous étudierons dans un point spécial de cette sous-partie sur la presse. Comme *Le Petit Courrier* possède aussi *L'Écho sportif* et *Le Messenger de l'Ouest*, ces deux titres font aussi la promotion des événements mis en place par le premier.

ii. La presse comme témoin de la popularité de la bicyclette

Les événements officiels ne sont pas les seuls présents dans les pages des journaux. On dénombre de très nombreuses brèves parmi les faits divers qui impliquent des cyclistes, que ce soient des sportifs ou plus simplement des gens qui utilisent leur bicyclette comme moyen de déplacement. Dans *Le Messenger de l'Ouest*, hebdomadaire local dont le nombre de tirages est estimé à 3450 par numéro en 1935, de nombreuses brèves sont consacrées à des accidents, des vols, contraventions ou réglementations liés à l'utilisation de vélos. Nous pouvons donner l'exemple de deux faits divers sur des accidents impliquant des vélos le 2 mars 1919¹³⁸ et le 30 mars 1919¹³⁹ ; ou encore une brève sur la contravention des vélos le 6 novembre 1921¹⁴⁰ et une autres sur un vol de bicyclettes le 11 décembre de la même année¹⁴¹. Certes, ce ne sont pas les meilleurs moyens de promotion pour le vélo, mais cela montre à quel point l'usage de la bicyclette est généralisée, et passe dans la vie de tous les jours.

¹³⁸ « Accident de bicyclette », in *Le Messenger de l'Ouest*, 2 mars 1919, p.3.

¹³⁹ *Le Messenger de l'Ouest*, 30 mars 1919, p.3.

¹⁴⁰ « Les vélos », in *Le Messenger de l'Ouest*, 6 novembre 1919, p.3.

¹⁴¹ « Un voleur de bicyclette est découvert », in *Le Messenger de l'Ouest*, 11 décembre 1936.

L'usage quotidien du vélo se généralise donc dans l'entre-deux-guerres, si bien qu'en 1936, la Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme (F.F.S.C.) s'adresse au Ministre de la Défense Nationale Édouard Daladier pour se plaindre des contrôles incessants de la gendarmerie sur les cyclistes, provoquant « très souvent leur chute »¹⁴². Le Ministre répond dans une lettre du 27 novembre 1936, que « conformément aux indications de [sa] lettre précitée, [il] donne des instructions pour éviter le retour des errements signalés »¹⁴³. La F.F.S.C. se réjouit alors de pouvoir « poursuivre, en toute tranquillité, leurs promenades sans entendre de stridents et impérieux coups de sifflets, ou mieux, se voir barrer la route en pleine descente ».¹⁴⁴ L'auteur de cette note est un membre des Cyclotouristes Angevins, association créée en mars 1936, et estime que le cycliste « sera [...] toujours le parent pauvre que l'on traite avec dédain, ou un air de fausse tolérance »¹⁴⁵, et dénonce une différence de traitement par rapport aux voitures. Cela traduit à la fois une très grande popularisation du cyclisme, mais aussi le malaise que cela entraîne sur les voies de circulation par rapport aux voitures. Dans l'entre-deux-guerres, une minorité de la population seulement peut se permettre d'acheter et d'entretenir une voiture. Ceux-là seraient-ils alors favorisés par les forces de l'ordre face aux vélos, qui est alors le moyen de déplacement du peuple ? C'est ce que semble dénoncer ce membre des Cyclotouristes Angevins, dont l'objectivité peut être mise en doute mais qui exprime tout de même un problème croissant.

La presse met également en valeur la popularité du sport et du cyclisme à travers le dessin de presse, qui est peu présent dans *Le Messager de l'Ouest* jusqu'à l'été 1939 lors duquel l'hebdomadaire met en valeur différents sports dans quatre mini bandes dessinées mettant en scène un personnage du nom de « Maître Polycarpe ». La première parution des « aventures » de Polycarpe date du 6 août 1939 et montre « maître Polycarpe apprenti cycliste »¹⁴⁶. Elle est suivie de « Maître

¹⁴² ADML, 81 JO, « Ne brimez plus les cyclistes », in *Le Messager de l'Ouest*, 20 juin 1937.

¹⁴³ *Ibid.*

¹⁴⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵ *Ibid.*

¹⁴⁶ « Maître Polycarpe apprenti cycliste », in *Le Messager de l'Ouest*, 6 août 1939.

Polycarpe fait du ski »¹⁴⁷, « Maître Polycarpe alpiniste »¹⁴⁸, et de « Maître Polycarpe aux anneaux »¹⁴⁹.



Figure 8: "Maître Polycarpe apprenti cycliste" (ADML, 81 JO, *Le Messager de l'Ouest*, 6 août 1939).

Il n'est pas anodin de voir l'apparition de ces vignettes bandes dessinées humoristiques en 1939, juste après les années du Front Populaire qui a popularisé les loisirs et mis en place les congés payés. C'est d'ailleurs en plein mois d'août que paraissent cette série sur les aventures de Maître Polycarpe, soit pendant une période de vacances (bien que « Maître Polycarpe fait du ski » ne soit que peu approprié à la saison estivale).

¹⁴⁷ « Maître Polycarpe fait du ski », in *Le Messager de l'Ouest*, 13 août 1939.

¹⁴⁸ « Maître Polycarpe alpiniste », in *Le Messager de l'Ouest*, 20 août 1939.

¹⁴⁹ « Maître Polycarpe aux anneaux », in *Le Messager de l'Ouest*, 27 août 1939.

iii. La presse au service des annonceurs

A la fin de la Première Guerre mondiale, de nombreux vélos sont laissés à l'abandon par les armées de l'Entente (France et Angleterre en particulier) et sont mis en vente à des prix plus bas sur le marché de l'occasion. Les revendeurs font alors beaucoup de publicité dans la presse en mettant en avant la baisse des prix de ces machines de seconde main. Nous avons décidé d'étudier la publicité faite dans la presse en prenant l'exemple du *Messenger de l'Ouest*, hebdomadaire disponible sur toute la durée de l'entre-deux-guerres. Cela nous permet de voir à quelle fréquence les annonceurs font de la publicité pour les cycles, et de mettre ceci en relation avec le nombre de personnes qui en possèdent.

Voici ce que nous montre le relevé du nombre de publicités pour des cycles dans *Le Messenger de l'Ouest* :

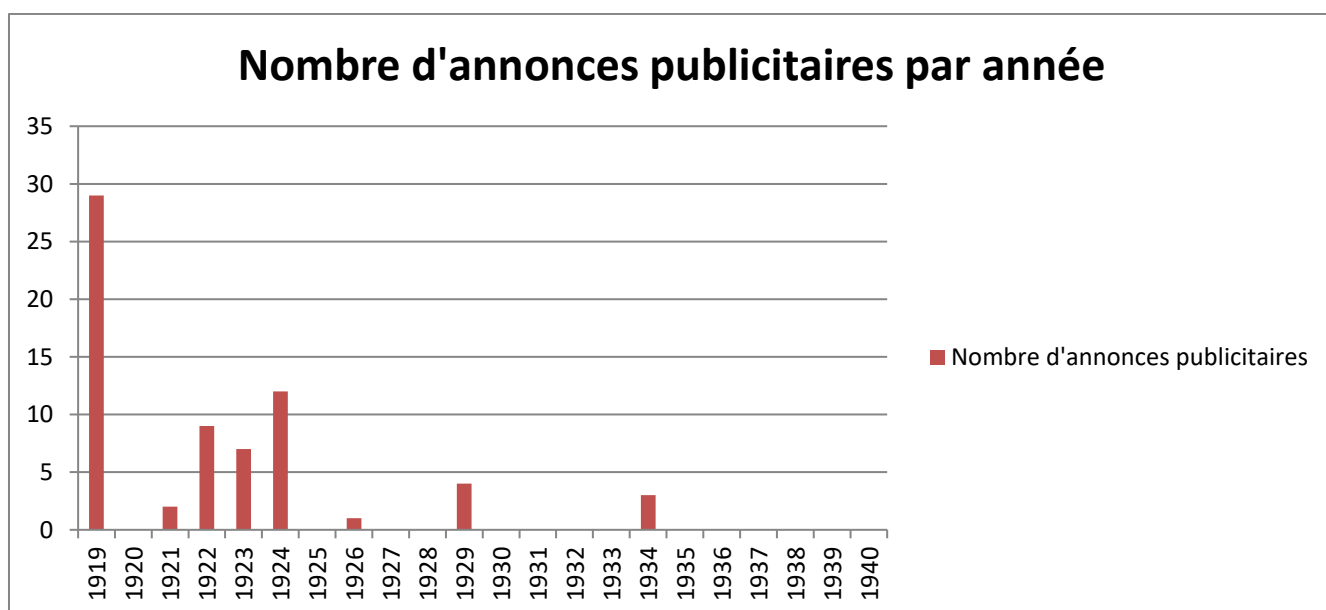


Figure 9 : Histogramme sur le nombre d'annonces publicitaires pour des cycles parues dans le *Messenger de l'Ouest* (ADML, 81 JO, *Le Messenger de l'Ouest*).

Précisons que les années n'étaient pas toutes complètes, c'est-à-dire que, par exemple, l'année 1920 ne comportait pas tous les numéros de l'hebdomadaire, contrairement à l'année 1919. Mais cela n'influence pas significativement les conclusions que l'on peut faire : les annonceurs ne sont presque plus actifs après 1924, et connaissent un pic de publications en 1919 juste après la guerre. Cela correspond donc au phénomène que nous avons décrit, selon lequel les vélos de l'armée sont revendus. La photo présentée en figure 1, au tout début de l'étude de

cas, annonce « 200 bicyclettes anglaises, modèle de l'armée »¹⁵⁰ en est la preuve. Tant que les stocks ne sont pas écoulés, les publicités se poursuivent. Le nombre de bicyclettes à vendre varie en fonction des semaines, allant de 50 à 250 unités¹⁵¹.

La spectaculaire baisse de la publicité dans la presse s'explique aussi par le fait que beaucoup de gens s'équipent au cours de la période de l'entre-deux-guerres, et dans les années 1930, le nombre de vélos stagne. 4,3 millions de bicycles sont enregistrés par les autorités en 1920, 5,8 millions en 1923, et 7,1 millions en 1926. Le chiffre augmente peu entre 1926 et 1936 puisque seulement 7,5M sont enregistrés cette année-là. Il y a incontestablement une saturation du marché, à laquelle s'ajoute la récession économique liée à la crise de 1929. Enfin, le public est plus enclin à suivre le sport dans la presse ou lors des compétitions plutôt que comme loisir¹⁵².

L'étude des publicités dans la presse permet aussi de repérer l'adresse des vendeurs de cycles et de les localiser à Angers. Nous ne pouvons pas faire la même chose à Cholet et Saumur car les publicités du *Messageur de l'Ouest* et du *Petit Courrier* ne mentionnent que des vendeurs d'Angers. Nous avons ainsi pu localiser sept vendeurs de cycles à Angers en 1919 et 1920. Il en existait très probablement d'autres, mais ces sept adresses nous permettent de nous représenter dans quelles parties de la ville se situent les marchands de cycles, constituant une dynamique favorable pour le cyclisme. Ci-dessous, la carte qui en résulte :

¹⁵⁰ Voir Figure 1.

¹⁵¹ ADML, 81 JO, *Le Messageur de l'Ouest*, 1919.

¹⁵² DAUNCEY Hugh, *French Cycling, a social and cultural history*, Liverpool University Press, 2012.

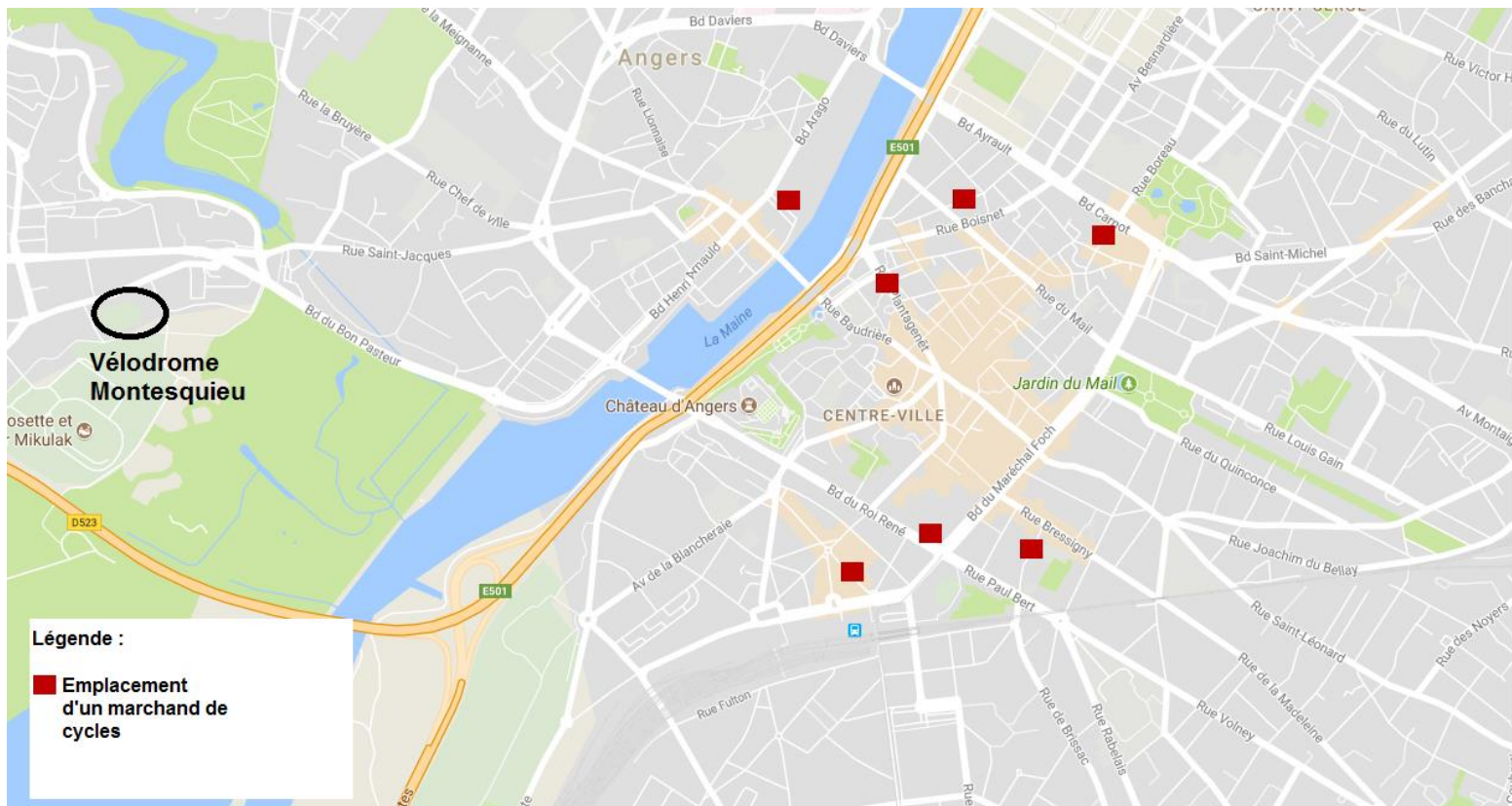


Figure 10 : Plan de la ville d'Angers et des magasins de marchands de cycles (basée sur des données du *Petit Courrier* entre 1919 et 1920).

Sur les sept marchands de cycles dont la publicité est apparue dans *Le Petit Courrier* en 1919 et 1920, un seul est situé outre Maine, et les six autres sont en centre-ville ou dans sa périphérie proche. Le seul qui est installé dans la Doure est au « 6 place Larochefoucault », autrement dit dans l'un des quartiers emblématiques du cyclisme à Angers, puisque c'est sur cette place que s'est fondé le Vélo-Doutre Angevin, un des deux clubs qui forme le Moto-Véloce-Club Angevin. Les autres sont situés au « 23 rue Plantagenêt » (Nachtigall), « 13 rue d'Anjou » (cycles Griffon Rochet), « 47 rue Maillé » (Aclyon Louvet), « 73 boulevard du roi René » (Docks du cycle, qui possède aussi un magasin à Saumur), « 12 rue Château Gontier » (Cycles la Moderne), et « 12 rue botanique » (Léon Jarry)¹⁵³.

La publicité constitue une promotion naturelle pour le cyclisme car c'est une incitation directe à l'achat et donc à la pratique.

Une autre question peut se poser : est-ce que la publicité pour les vendeurs de cycles est plus importante pendant un événement comme le Tour de France ?

¹⁵³ ADML, archives en ligne, *Le Petit Courrier*, juin 1919 – juin 1920.

Nous ne parlons pas ici de la presse sportive dont les pages sont constamment occupées par les constructeurs de cycles. Ceux-ci se livrent de véritables batailles par publicités interposées, mises en valeur par les performances de cyclistes professionnels bien connus du grand public. Équipés par des grandes marques, ils sont les pionniers du sponsoring que l'on connaît aujourd'hui. Le phénomène existe depuis la fin du XIX^e siècle, mais à un degré moindre. Concernant la presse locale généraliste, il n'y a pas de différence entre un mois « classique » et le mois de juillet rendu sacré par le Tour de France pour tout amateur de cyclisme. Les vendeurs ne comptent donc visiblement pas spécialement sur cet engouement populaire pour améliorer leurs ventes. On peut également considérer que le Tour de France en lui-même est une immense publicité pour le cyclisme, et donc pour les marchands de cycles. D'autant plus que le Tour de France est chamboulé par Henri Desgrange en 1930. En effet, ce dernier décide de supprimer le système des équipes de marques pour les remplacer par des équipes nationales. Les coureurs courent donc sous le maillot d'une équipe de marque pendant toute la saison sauf pendant le Tour de France. Cinq équipes nationales participent donc au Tour de France en 1930 : la France, l'Allemagne, la Belgique, l'Italie et l'Espagne. Mais cela occasionne une perte de revenus, d'autant plus qu'Henri Desgrange s'engage à payer les frais d'hôtels et l'équipement à chaque coureur. Il met donc en place une caravane publicitaire officielle (il existait déjà des entreprises qui profitaient du passage du Tour de France pour distribuer des produits gratuitement) qui précède le passage des coureurs lors de chaque étape.

3. L'émergence de sports concurrents ?

Avant la Première Guerre mondiale, le cyclisme peut se targuer d'être le seul sport réellement populaire, qui a conquis aussi bien les villes que les campagnes. Cela, facilité par le fait que les courses sur routes empruntent bien souvent ces routes qui traversent les petits villages. Le cyclisme se diffuse donc naturellement, et profite aussi de la médiatisation très rapide dont il bénéficie à travers la presse. Incontestablement, il est le sport le plus populaire du début du XX^e siècle.

Pendant la guerre, les sports collectifs anglais se diffusent progressivement grâce à la proximité des soldats britanniques et français sur le champ de bataille et à l'arrière. Les anglais pratiquent déjà massivement le football, encore appelé à l'époque « football-association », pour se distinguer du « football-rugby ». Les grands clubs ouvriers de l'Angleterre industrielle sont créés dès la fin du XIX^e siècle : Arsenal Football Club est fondé en 1886 par des ouvriers d'une manufacture d'armes à Londres ; West Ham United Football Club est créé en 1895 par des ouvriers ; Manchester United en 1878 et Liverpool Football Club en 1892. Le football devient rapidement un sport qui traduit la lutte des classes en Angleterre, chaque ville ayant plusieurs équipes, chaque équipe étant soutenue par des catégories de population différentes. Par exemple à Liverpool, le Liverpool F.C. est soutenue par une base ouvrière, tandis que Everton F.C. est plutôt le club de la bourgeoisie. Cette forte popularité est donc importée en France pendant la Première Guerre mondiale, les soldats anglais faisant découvrir le football à de nombreux soldats français, en particuliers ceux issus d'un milieu rural puisque le football était principalement connu dans les villes.

A leur retour de la guerre, les soldats diffusent dans les campagnes leur goût pour ce nouveau sport. C'est ainsi qu'un grand nombre de clubs de football sont créés dans tout le pays, et nous pouvons l'observer dans le Maine-et-Loire. De plus en plus d'associations sportives revendiquent et citent leur pratique du football dans leurs statuts, quand bien même ce ne sont pas à proprement parlé des clubs de football. Ils s'inscrivent dans la tradition des associations sportives qui promeuvent tous les sports. Il faut donc les ajouter aux treize créations d'associations footballistiques recensées par Nicolas Delaunay dans son mémoire sur *La naissance*

*et le développement du mouvement sportif associatif à Angers de 1850 à 1939*¹⁵⁴, ce qui est plus important que les neuf clubs de cyclisme créés. Il faut tout de même relativiser car le cyclisme était déjà bien implanté partout, avec 26 sociétés vélocipédiques mises en place rien qu'à la fin du XIX^e siècle, avec plus ou moins de réussite en termes de longévité.

Parmi les nouvelles associations sportives « générales », au moins quatre citent le football dans les sports pratiqués : la Société amicale et sportive des employés des Dames de France, l'Union Sportive P.O. d'Angers, Jeunesse ouvrière et coopérative, l'Étoile Sportive de Saint-Sylvain d'Anjou¹⁵⁵ ; bien souvent associé à la gymnastique, discipline prônée dès le XIX^e siècle par la majorité des sociétés de sports. Les quatre exemples que nous citons sont intéressants car trois de ces clubs ont des racines ouvrières dans leur nom : les employés des Dames de France, l'Union sportive de la compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans (U.S.P.O. d'Angers), et la jeunesse ouvrière et coopérative. Cela nous rappelle que le football devient très rapidement un sport ouvrier, les grands patrons favorisant l'émergence d'équipes de football au sein de leurs entreprises pour souder leurs employés et ouvriers. Ce système est aussi à l'origine de la professionnalisation du sport car certains chefs d'entreprise font venir des joueurs d'une autre équipe en promettant un travail bien payé et un emploi du temps adapté aux horaires d'entraînements et de matches. Cette pratique est très contestée par les défenseurs du sport amateur, soi-disant « pur », dont le plus grand représentant est Pierre de Coubertin ; et soutenu par ceux qui prônent le sport professionnel, dont l'une des grandes figures est Jules Rimet.

Mais en plus des quatre exemples d'associations qui proposent le football, il faut ajouter toutes les autres qui, dans leurs statuts, citent entre cinq et dix sports, et terminent par « etc. ». Celles-là sont des associations omnisports, parmi lesquelles la très explicite Amical (sic) Club Tous Sports, qui « a pour but [...] la pratique des exercices physiques et notamment du football association »¹⁵⁶. Elle est, par ailleurs,

¹⁵⁴ DELAUNAY Nicolas, sous la direction de Jean-Luc Marais, *La naissance et le développement du mouvement sportif associatif à Angers de 1850 à 1939*, Université d'Angers, 1994.

¹⁵⁵ ADML, 121 ALPHA 1-15, archives des associations de type loi 1901.

¹⁵⁶ ADML, 121 ALPHA 10-12, archives des associations de type loi 1901, statuts de l'Amical (sic) Club tous sports, 1930.

affiliée à la Fédération Française de Football association¹⁵⁷. Dans la mise en valeur de tous les sports, c'est le football qui revient le plus souvent, et qui est le principal sport qui concurrence le cyclisme en termes de popularité. Cela se constate aussi dans la presse où le ballon rond occupe de plus en plus d'espace.

L'avantage que garde le cyclisme au niveau national et international par rapport au football et à de nombreux autres sports, c'est qu'il possède déjà de nombreuses vedettes qui figurent en Une dans la presse, et sur les annonces publicitaires. Ces stars de l'entre-deux-guerres, comme peuvent l'être les frères Pélissier, vendent ce sport auprès d'un public très large et donnent du rêve à la jeunesse qui cherche à trouver en eux une identité, et à les imiter. Cela les pousse donc à la pratique du cyclisme.

¹⁵⁷ ADML, 121 ALPHA 10-12, archives des associations de type loi 1901, statuts de l'Amical (sic) Club tous sports, 1930.

Conclusion

Le sport et le cyclisme tels qu'ils sont montrés aujourd'hui – c'est-à-dire à travers son ultra-médiatisation – est bien différent de la réalité de terrain. Le sport vit grâce à ceux qui le font, et non grâce à ceux qui en profitent. C'est le monde du sport associatif qui est garant d'une certaine idée de la chose sportive comme elle était conçue à ses débuts. En effet, si aujourd'hui le tissu du sport associatif est dense, c'est parce qu'il s'est solidement construit à partir de la fin du XIX^e siècle, et consolidé dans l'entre-deux-guerres grâce à la popularisation de cette pratique.

Le cyclisme, sport central autour duquel s'articule ce travail, est un sport qui, à la fin de la Première Guerre mondiale, a déjà une histoire. Notre mémoire sur le développement du cyclisme associatif à Angers entre 1875 et 1914¹⁵⁸ a mis en valeur l'activité qu'a connu ce sport pendant cette période. L'intérêt de ce travail sur le cyclisme en Maine-et-Loire dans l'entre-deux-guerres est d'observer l'évolution du cyclisme à Angers, et de comparer Angers avec le reste du département, en fonction des documents auxquels nous avons pu avoir accès. Nous avons aussi fait, dans la mesure du possible, l'étude de la composition sociale des clubs cyclistes du département, en cherchant une possible évolution entre l'avant-guerre et l'entre-deux-guerres. Enfin, notre troisième axe de recherche s'est porté sur la mise en valeur du cyclisme à une époque où un bon nombre de sports se popularisent à tous les échelons de la société.

Nous avons donc constaté dans un premier temps que la Première Guerre mondiale marquait un temps fort pour le cyclisme à Angers, mais aussi à Cholet et Saumur, qui constituent les places fortes de la vélocipédie du département. Les trois villes ont la particularité de posséder, avant la guerre, plusieurs associations majeures : l'Auto-Vélo-Club d'Angers et le Moto-Vélo-Doutre Angevin à Angers, les Amateurs Vélocipédistes Saumurois et le Véloce-Club Saint-Hilaire Saint-Florent à Saumur, le Véloce-Club de Cholet et l'Union Sportive Choletaise à Cholet. La guerre a pour effet, dans ces trois villes (qui sont aussi les plus peuplées de Maine-et-Loire), de laisser place à une seule association cycliste principale dans les années qui suivent. Si à Cholet et Saumur une seule finit par survivre (Véloce-Club de Cholet et

¹⁵⁸ Baptiste VEILLON, sous la direction d'Éric PIERRE, *Le développement du cyclisme associatif à Angers. Acteurs et enjeux du développement du cyclisme à Angers (fin XIX^e – début XX^e siècle)*, Université d'Angers, Angers, 2016.

Véloce-Club Saint-Hilaire Saint-Florent), à Angers on assiste à la fusion des deux clubs qui donne naissance au Moto-Véloce-Club Angevin. Cette fusion favorise la construction du vélodrome Montesquieu en 1922, premier vélodrome non provisoire de la ville, ce qui nous incite à penser que Saumur et Cholet ont une avance considérable dans le développement des infrastructures liées au cyclisme. Cela peut aussi être mis sur le compte des différences de politiques sportives entre les villes. Tout laisse croire que la municipalité angevine n'a jamais vraiment encouragé le développement du cyclisme, hormis lorsque cela lui conférait des avantages commerciaux sur le court terme. Le cyclisme angevin a donc dû compter sur sa principale association et ses membres pour se développer dans l'entre-deux-guerres.

Les adhérents des associations sont d'ailleurs majoritairement bourgeois voire notables, artisans ou ouvriers qualifiés. C'est le constat que l'on fait pour la période d'avant-guerre. La popularisation du sport et du cyclisme par la baisse du prix des vélos entraîne automatiquement une popularisation des membres de ces associations. Mais le système de recrutement par parrainage ne permet pas une mixité sociale parfaite, certains profils sociaux étant plus représentés que d'autres en fonction des clubs. De plus, tout le monde ne bénéficie pas du même statut dans les associations, ce qui est assez représentatif des différences sociales présentes dans la société française. La popularisation du cyclisme et du sport reste toutefois effective dans la mesure où le nombre d'associations sportives augmente significativement, en particulier après que le Front Populaire soit passé au pouvoir en 1936, et que même si ces associations ne sont pas entièrement dédiées au cyclisme, elles en proposent dans leurs activités.

Si toutes les associations ne sont pas consacrées à la vélocipédie uniquement, c'est que d'autres sports émergent et connaissent un succès populaire croissant. L'exemple le plus probant en Maine-et-Loire est celui du football, de plus en plus mis en avant par les sociétés sportives. Celui-ci devient très rapidement un sport « du peuple », plus rapidement probablement que le cyclisme qui s'est diffusé un peu plus lentement malgré tout l'intérêt qu'il suscite. Cet intérêt est mis en valeur par la presse. Le phénomène n'est pas nouveau puisque nous l'évoquions déjà dans nos recherches sur le cyclisme à Angers. Les différents organes de presse locaux, à commencer par *Le Petit Courrier*, imitent le modèle national de *L'Auto*, organisent leurs propres courses cyclistes et en assurent eux-mêmes la promotion. Ce cercle

économiquement vertueux pour les journaux, est surtout valable pour la ville d'Angers qui concentre l'essentiel de ces courses à échelle départementale voire régionale. Cela permet d'aider les associations angevines, en particulier le MVCA, dans la tenue de rendez-vous sportifs réguliers, car la municipalité d'Angers fait peu d'efforts financiers pour les y aider.

Le cyclisme associatif en Maine-et-Loire est donc, en 1940, en très bonne santé. Son succès est probablement moins exponentiel qu'avant la Première Guerre mondiale, lorsque la France découvrait ce sport. Il poursuit son ascension à l'image du sport en général, car d'autres disciplines viennent le concurrencer, le plus célèbre étant le football, surtout dans le Maine-et-Loire où celui-ci prend rapidement racine dans le monde ouvrier. Il serait intéressant de comparer le nombre de licenciés à l'U.V.F. et à la F.F.F.A. en 1940. Le résultat pourrait être surprenant, sachant qu'en 1918, la seconde faisait encore partie de l'U.S.F.S.A.

Toujours est-il qu'aujourd'hui, la Fédération Française de Football se classe première fédération sportive de France avec 2 124 170 licenciés¹⁵⁹, contre seulement 119 280 à la F.F.C.¹⁶⁰ Mais selon une enquête menée par le Ministère des Sports en 2010, le vélo est le troisième sport le plus pratiqué hors club avec 11,8 millions d'adeptes, le football arrivant sixième avec 5,3 millions de personnes¹⁶¹. Nous n'avons pas d'enquête équivalente pour la période de l'entre-deux-guerres, mais il selon ce critère, beaucoup de Français pratiquaient le cyclisme sans être affilié à un club.

Dans le Maine-et-Loire, le cyclisme est un des rares sports qui peut se prévaloir de posséder une histoire riche dès l'entre-deux-guerres. Qu'en est-il ailleurs en France ? Nous savons que ce sport est très ancré dans l'ouest du pays, en Bretagne et Pays de la Loire notamment, mais une étude comparative plus approfondie nous permettrait de mieux comprendre comment le vélo a su se faire une place dans le patrimoine français.

¹⁵⁹ Chiffre officiel de la F.F.F en 2017 : <https://www.fff.fr/la-fff/organisation/chiffres-cles-fff>

¹⁶⁰ Chiffre officiel de la F.F.C. en 2017 : <https://www.ffc.fr/actualite/federation-cyclisme-nombre-licencies-119-280-licencies-nouveau-record/>

¹⁶¹ <https://lesherosdusport.com/actualites/les-sports-les-plus-pratiques-en-france-en-2016-en-nombre-de-licencies>

Annexe 1

Plan de Saumur comprenant l'emplacement de l'ancien vélodrome de la Loire (selon les informations de Jean-Yves Hureau¹⁶²).



¹⁶² HUREAU Jean-Yves, *Sur la piste... op. cit.*, p.18.

Annexe 2

Plan de Cholet et ses anciens vélodromes (selon la description de Pierre Boureau¹⁶³).



¹⁶³ BOUREAU Pierre, *Le choletais... op. cit.*, p.21.

Annexe 3

Tableau des associations cyclistes par année de création. Y figurent seulement celles qui ont laissé des traces aux archives départementales de Maine-et-Loire.

Nom du club	Dates de création et de fin (si précisé)
Auto-Véloce-Club d'Angers	1875 - 1920
Véloce-Club de Saumur	1878 – début des années 1880
Véloce-Club Choletais	1888
Société du sport Vélocipédique (Doué-la-Fontaine)	1891
Amateurs Vélocipédistes Saumurois	1892 – début des années 1920
Véloce-Club de Chalonnes-sur-Loire	1892
Véloce-Club de Beaufort	1892
Véloce-Club de Tiercé	1892
Cycle Beaufortais	1893
Cycle Baugeois	1893
Véloce-Club Pouancien	1893
Véloce-Club Segréen	1893
Véloce-Club de Beaupréau	1895
Véloce-Club de Chemillé	1896
Véloce-Club Vihiersois	1896
Vélo-Doutre Angevin	1896 - 1920
Avenir cycliste Saint-Barthélemy	1897
Véloce-Club Combréen	1897
Union cycliste du canton Nord-Est d'Angers (Pellouailles)	1897
Cholet Touring	1897
Véloce-Club de Maulévrier	1898
Vélo Saint-Philbert	1898
Véloce-Club de Saint-Hilaire Saint-Florent	1898 -

Véloce-Club de Châteauneuf-sur-Sarthe	1898
La Pédale Durtaloise	1899
Véloce-Club du Lion d'Angers	1899
Moto-Véloce-Club angevin (fusion de l'A.V.C.A. et du M.V.D.A.)	1920
Amicale cycliste Angers	1924
Angers Vélo Sport	1929
Angers Cyclotouriste	1931
L'étoile des cyclo-touristes angevins	1936
Mazé cyclo-tourisme	1939

Bibliographie

Ouvrages généraux :

AGULHON Maurice, NOUSCHI André, SCHOR Ralph, *La France de 1914 à 1940* (deuxième édition), Armand Colin, Paris, 1993.

BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France au XX^e siècle, 1900-1930*, Éditions Complexe, Bruxelles, 1990.

BERNSTEIN Serge, MILZA Pierre, *Histoire de la France au XX^e siècle, 1930-1945*, Éditions Complexe, Bruxelles, 1991.

DAUNCEY Hugh, *French Cycling, a social and cultural history*, Liverpool University Press, 2012.

MAILLARD Jacques (sous la direction de), *Angers XX^e siècle*, Le Polygraphe, Angers, 2000.

MARAIS Jean-Luc, *Histoire de l'Anjou, tome 4 - Le Maine-et-Loire aux XIX^e et XX^e siècles*, Editions Picard, Paris, 2009.

SIRINELLI Jean-François (sous la direction de), *La France de 1914 à nos jours*, Quadrige. PUF, Paris, 1993.

TERRET Thierry, FROISSART Tony, *Le sport, l'historien et l'histoire*, Épure, 2013

TETART Philippe (sous la direction de), *Histoire du sport en France. Du Second Empire au régime de Vichy*, Vuibert, Paris, 2007.

Ouvrages spécialisés :

ARNAUD Pierre et CAMY Jean, *La Naissance du mouvement sportif associatif en France*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1986.

BOUREAU Pierre, *Le choletais terre de cyclisme*, Éditions Pays et Terroirs, Cholet, 2015.

DAUPHIN Victor, *Le cyclisme en Anjou*, Editions du Progrès, Angers, 1936.

GAY J.-A., *Sports et Jeux d'exercices en Anjou*, Éditions de l'ouest, Angers, 1947.

HUREAU Jean-Yves, *Sur la piste du Vélodrome de Saumur*, La Botellerie Editions, Angers, 2016.

ROSSEL-KIRCHEN André, *Été 1936, 100 jours du Front populaire*, L'Harmattan, Paris, 2006.

TETART Philippe, *Les pionniers du sport*, éditions de La Martinière, Paris, 2016.

Dictionnaire :

Delporte Christian, Mollier Jean-Yves, Sirinelli Jean-François (sous la direction de), *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Quadrige. PUF, Paris, 2010.

Mémoires :

DELAUNAY Nicolas, sous la direction de Jean-Luc Marais, *La naissance et le développement du mouvement sportif associatif à Angers de 1850 à 1939*, Université d'Angers, 1994.

PROUX Jérémy, sous la direction d'Éric PIERRE, *Le sport et la presse angevine au début des années 1920*, Université d'Angers, 2009.

VEILLON Baptiste, sous la direction d'Éric PIERRE, *Le développement du cyclisme associatif à Angers. Acteurs et enjeux du développement du cyclisme à Angers (fin XIX^e – début XX^e siècle)*, Université d'Angers, Angers, 2016.

Articles :

Pierre Parlebas, « Une discipline qui prend son essor », *L'Année sociologique* 2002/2 (Vol. 52), p. 239-265. DOI 10.3917/anso.022.0239

Cécile Collinet, « Le sport dans la sociologie française », *L'Année sociologique* 2002/2 (Vol. 52), p. 269-295. DOI 10.3917/anso.022.0269

Bertrand During, « La sociologie du sport en France », *L'Année sociologique* 2002/2 (Vol. 52), p. 297-311. DOI 10.3917/anso.022.0297

Recueil d'articles :

LONDRES Albert, *Les forçats de la route*, Arléa-Poche, Arléa, Paris, 2008, édité à partir des articles du même auteur parus dans *Le Petit Parisien* en 1924.

Tables des matières

SOMMAIRE.....	
LEXIQUE.....	
INTRODUCTION.....	1
I. L'entre-deux-guerres : contexte historique et sportif	3
1. La France au sortir de la Grande Guerre.....	3
i. Contexte politique.....	3
ii. Contexte économique	5
iii. Contexte social	6
2. Le sport dans l'entre-deux-guerres : popularisation, début du sport spectacle, débats sur le professionnalisme	10
3. Le sport dans le Maine-et-Loire : le cyclisme toujours sur le devant de la scène malgré l'arrivée en force du football	12
i. Les débuts du cyclisme à Saumur	14
ii. Le cyclisme à Cholet	16
II. Rappels historiographiques.....	18
1. Le sport par les sciences sociales et humaines : un intérêt tardif ?	18
2. L'histoire du sport féminin	21
3. Histoire du sport dans l'entre-deux-guerres	22
4. Histoire du Maine-et-Loire	23
III. Présentation des sources	25
ÉTUDE DE CAS	27
I. État des lieux du cyclisme au sortir de la Première Guerre mondiale	29
1. Les associations cyclistes	30
i. Les clubs historiques	30
ii. Les nouvelles associations	34
2. Les infrastructures	36
3. Organisations de courses et événements	39
i. L'institutionnalisation du calendrier cycliste	39
ii. L'émergence d'un cyclisme « festif »	41
iii. Des disciplines plus variées	43
II. Le paysage social du cyclisme.....	48
1. Les origines sociales des membres des clubs	48
i. La situation à la fin du XIX ^e siècle.....	48
ii. Des différences selon les associations	51
iii. La situation de l'entre-deux-guerres	54
iv. Une division sociale au sein des associations.....	57
2. Les différents types d'associations comme empreintes de la popularisation du sport ?	59
i. Les clubs historiques plus stables, mais plus bourgeois ?	59
ii. Les nouvelles associations : entre éducation, tourisme et loisirs	61
a. Les associations de loisirs et tourisme	62
b. Les associations à but militaire et/ou éducatif.....	63
3. Les débuts du sport féminin	65
III. La promotion du cyclisme.....	70
1. Le pouvoir des municipalités	70
2. Le rôle de la presse	72
i. La presse au service de ses propres événements sportifs	72

ii.	La presse comme témoin de la popularité de la bicyclette	73
iii.	La presse au service des annonceurs	76
3.	L'émergence de sports concurrents ?	80
CONCLUSION		83
ANNEXE 1		86
ANNEXE 2		87
ANNEXE 3		88
BIBLIOGRAPHIE.....		90
TABLES DES MATIERES		93
TABLES DES ILLUSTRATIONS.....		95

Tables des illustrations

Figure 1 : Publicité pour les « Docks du cycles », dans Le Messenger de l'Ouest (ADML, 81 JO).....	29
Figure 2 : le vélodrome Montesquieu (AMA, 9 FI 7524)	38
Figure 3 : formulaire de demande de course (ADML, 40 M 30).....	40
Tableau 1 : représentation de la part des courses affiliées à l'UVF en fonction de l'organisateur (source : ADML, 40 M 30)	40
Figure 4 : Histogramme représentant le nombre de courses sur route par année, 1920-1926 (ADML, 40 M 30, archives des demandes de courses à la préfecture) . .	43
Tableau 2 : Nombre de courses par club (ADML, 40 M 30, archives des demandes de courses à la préfecture).....	45
Tableau 3 : nombre de courses par ville hôte (ADML, 40 M 30, archives des demandes de courses à la préfecture).	47
Figure 5 : Graphique représentant la part des adhérents aux sociétés vélocipédiques en fonction de leur situation socioprofessionnelle à la fin du XIX ^e siècle (source : ADML, 40 M 30)	49
Tableau 4: Part des classes aisées au sein des sociétés vélocipédiques du Maine-et-Loire (ADML, 40 M 30, listes des membres des clubs).	53
Figure 6 : histogramme du nombre d'associations créées par année, 1919-1939 (ADML, 121 ALPHA 1-15, archives des associations type loi 1901).	62
Figure 7: Chasseurs cyclistes de l'armée belge (ADML, 81 JO, Le messenger de l'Ouest, 1939).	64
Figure 8: "Maître Polycarpe apprenti cycliste" (ADML, 81 JO, Le Messenger de l'Ouest, 6 août 1939).	75
Figure 9 : Histogramme sur le nombre d'annonces publicitaires pour des cycles parues dans le Messenger de l'Ouest (ADML, 81 JO, Le Messenger de l'Ouest).	76
Figure 10 : Plan de la ville d'Angers et des magasins de marchands de cycles (basée sur des données du Petit Courrier entre 1919 et 1920).....	78

RÉSUMÉ

Le cyclisme et le sport sont aujourd'hui des phénomènes largement mondialisés, qui sont représentés auprès du grand public par la grande place qu'ils prennent dans les médias. Mais que trouve-t-on si l'on cherche à retourner aux sources du sport cycliste ? L'objectif de ce mémoire de recherche en histoire est d'étudier la base d'un sport très rapidement populaire dans toutes les classes sociales. Quelles sont les particularités du cyclisme associatif en Anjou, terre qui aime se rappeler son caractère pionnier dans le sport vélocipédique ? En effet, le Maine-et-Loire est un département qui connaît un cyclisme associatif dynamique. Angers bien sûr, mais Saumur et Cholet sont aussi des villes qui tirent ce sport vers le haut. Ce travail présente donc les bases du cyclisme en Maine-et-Loire après un événement aussi bouleversant que la Première Guerre mondiale, puis tente de distinguer le paysage social du cyclisme associatif local en comparant des données de la fin du XIX^e siècle et de l'entre-deux-guerres. La grande diversité d'associations sportives et cyclistes à cette période est une marque importante de la popularisation du sport et de l'influence du Front Populaire à partir de 1936. Enfin, le cyclisme ne pourrait pas connaître un tel succès sans les acteurs de sa promotion, à savoir les municipalités (bien qu'il faille relativiser leur bonne volonté, surtout à Angers) et surtout la presse, formidable outil de publicité sportive et marchande. Mais l'entre-deux-guerres est aussi une période de diffusion massive des sports dans les campagnes, créant ainsi une concurrence forte pour le cyclisme. Le football en est l'exemple le plus frappant en Maine-et-Loire, où de nombreux clubs voient le jour, des villes jusqu'aux villages les plus ruraux. Le cyclisme profite donc de d'une mutation profonde de la société française qui s'ouvre aux loisirs, mais n'est plus seul dans le paysage sportif associatif local.

Mots clés : histoire, cyclisme, sport, entre-deux-guerres, France, Maine-et-Loire.

ABSTRACT

Today, sport and cycling are globalized, with very big audience because of the important place they take in the media. But what do we find if we look for the early years of cycling ? This work's goal is to study the basis of this very popular sport in every social class. Are there specialties in Maine-et-Loire cycling landscape? We know that this French department is dynamic in cycling, especially in Angers, Saumur and Cholet. This work shows the basis of this sport in Maine-et-Loire after World War I, a turning event in French history. Then it tries to compare social landscape of cycling at the end of the XIXth century and before World War II. The diversity of sport associations shows the popularity of sports at that time, and the influence of the Popular Front from 1936. Cycling couldn't have such a success without promotion by municipalities (except in Angers, which isn't very generous with sport associations) and especially the press. But interwar period is also a time of spreading of sports, creating rivalry for cycling. Football is the biggest example in Maine-et-Loire. Cycling takes advantage of the deep change of French society, which open itself to leisure activities, but isn't alone in the local sporting landscape.

Keywords: history, sport, cycling, interwar period, France, Maine-et-Loire.

Présidence de l'université
40 rue de rennes – BP 73532
49035 Angers cedex
Tél. 02 41 96 23 23 | Fax 02 41 96 23 00



ENGAGEMENT DE NON PLAGIAT

Je, soussigné(e)
déclare être pleinement conscient(e) que le plagiat de documents ou d'une
partie d'un document publiée sur toutes formes de support, y compris l'internet,
constitue une violation des droits d'auteur ainsi qu'une fraude caractérisée.
En conséquence, je m'engage à citer toutes les sources que j'ai utilisées
pour écrire ce rapport ou mémoire.

signé par l'étudiant(e) le / / 2017

**Cet engagement de non plagiat doit être signé et joint
à tous les rapports, dossiers, mémoires.**

Présidence de l'université
40 rue de rennes – BP 73532
49035 Angers cedex
Tél. 02 41 96 23 23 | Fax 02 41 96 23 00

