

Sawsan Awada-Jalu ■ Christian Bigaut ■ Jean-Luc Bœuf ■ Jacques Caillousse ■ Didier Deschamps ■ Olivier Dubosc ■ Renaud Epstein ■ Thierry Germain ■ Frédéric Gilli ■ Fati Ibrahim ■ Arnaud Lafont ■ Philippe Laurent ■ Frédéric Lefret ■ Pierre Mansat ■ Jean-Pierre Orfeuil ■ Jérémie Peitier ■ Damien Robert ■ Michaël Silly ■ Philippe Simay ■ Christophe Soullez ■ Aurélia Troupel ■ Stéphane Troussel ■ Béatrice Wattel ■ Marc Wiel

Trimestriel N°97 II/2013 (juillet)

# Pouvoirs Locaux

LES CAHIERS DE LA DÉCENTRALISATION



Politiques urbaines  
**Gouverner  
par les honneurs**



Droit et administration territoriale  
**La fabrique  
de la différenciation**



# Paris

## Ville-monde

## Quel horizon métropolitain ?



# Tour de France et collectivités locales

*En cet été 2013, le Tour de France fête sa centième édition par un départ inédit de Corse. Comment cette épreuve née avec la Belle Époque a-t-elle pu s'installer mais surtout perdurer dans une France passée en un peu plus d'un siècle de la République naissante à la France décentralisée, en traversant deux guerres mondiales, et en résistant aux affres du dopage? L'approche développée ici se veut résolument tournée vers les terroirs et la vie locale, vers les territoires et les élus locaux, en démontrant cet ancrage de la Grande Boucle dans la République décentralisée.*

## La République au village

**1903.** La France sort à peine de l'affaire Dreyfus, dans une III<sup>e</sup> République marquée par de nombreuses « poussées de fièvre hexagonale ». Le régime a du mal à s'enraciner concrètement dans les « petites patries », en étant toujours meurtri par l'amputation des provinces perdues d'Alsace-Moselle en 1870-71. Les écoliers de l'école de Jules Ferry, « gratuite, laïque et obligatoire », étudient tous *Le Tour de la France par deux enfants*. Ce livre, publié à plus de 7 millions d'exemplaires en une génération, est devenu le véritable « petit livre rouge de la République », en entendant rendre la patrie visible et vivante. Dans ce contexte, un directeur de journal sportif, Henri Desgrange, fonde une épreuve qui va rencontrer, dès sa création, un très vif succès. Cette épreuve, c'est le Tour de France. Henri Desgrange est influencé par Maurice Barrès lequel collabore d'ailleurs au journal *L'Auto*. Il est plus patriote que républicain. Cette alliance entre les patriotes et les républicains va trouver dans le Tour de France un allié surprenant, en confortant la croyance en l'unité géographique du pays. Car le territoire que le Tour va mettre en scène progressivement est unifié et quasi hexagonal, protégé par ses frontières naturelles, mers et montagnes.

**2013.** Avec un départ inédit de Corse, le Tour de France fête en cet été sa centième édition. Cent et non cent-dix épreuves au compteur puisque, depuis son lancement en 1903, seules les guerres mondiales n'ont pas connu la Grande Boucle. Les scandales à répétition du dopage de la fin des années 1990, ou plus exactement les révélations sur le dopage, auraient pu se traduire par un délaissement de cette épreuve par le public. Or il

n'en a rien été. La durée des retransmissions de la télévision ne régresse pas et les quelque quinze millions de spectateurs se pressent toujours, chaque année, sur les routes du Tour. L'ambition commerciale des fondateurs est bien évidemment toujours présente, plaçant cette épreuve au rang des plus grandes compétitions mondiales, au même titre que les Jeux Olympiques ou la Coupe du monde de football.

**Du côté des terroirs,** de ces provinces traversées, de la province même pour employer un terme parisien un brin condescendant, la présence des élus sur les routes du Tour est une constante de l'histoire de la Grande Boucle. Maires des villes étapes, présidents d'assemblées élues, et même certains présidents de la République manquent rarement l'occasion d'accueillir les coureurs sitôt la ligne d'arrivée franchie, de se mêler à la foule des spectateurs, de profiter de la présence des médias pour dire publiquement leur amour de la Grande Boucle. Considérée ainsi à l'aune des collectivités locales, la Grande Boucle révèle trois temps forts sur la longue durée :

- L'âge des fondateurs a consisté littéralement à « emmener la République au village » ;
- L'époque des développeurs a rendu possible l'enracinement de l'épreuve dans une France des édiles et des terroirs ;
- Le temps des décentralisateurs a concrétisé la mise en place de politiques d'aménagement du territoire et a permis de rendre visible la communication des collectivités locales, dans la foulée des grandes lois de décentralisation des années 1980.

par  
**JEAN-LUC BCEUF**  
(Administrateur territorial), directeur des collectivités territoriales du groupe Bull<sup>1</sup>.

## Emmener « la République au village »

Dès sa création, la Grande Boucle révèle le mythe d'un territoire unifié dans un pays meurtri par la défaite de 1870. Dans l'esprit d'Henri Desgrange, le Tour de France est également l'occasion d'une régénération morale et physique de la Nation.

### L'ambition pédagogique du fondateur

L'ombre de l'affaire Dreyfus plane sur les débuts du Tour de France. En effet, derrière ce qui, au début du XX<sup>e</sup> siècle, est une rivalité commerciale entre deux journaux - *Le Vélo* de Pierre Giffard et *L'Auto* d'Henri Desgrange - les positions contraires des protagonistes lors de cette « poussée de fièvre hexagonale » pour paraphraser l'historien Michel Winock vont favoriser la naissance de la Grande Boucle. Pierre Giffard est dreyfusard, au contraire d'Henri Desgrange. Ainsi lorsque l'un des journaux fait état de positions dreyfusardes, certains actionnaires favorisent l'autre journal, anti-dreyfusard, *L'Auto*, de couleur jaune. Contraints d'organiser des manifestations toujours plus spectaculaires, les journalistes de *L'Auto* mettent sur pied l'idée d'un Tour reliant les principales villes de France: ce sera le Tour de France. Il faut comprendre « principales villes de France » au sens des grandes villes possédant un vélodrome, lieu de spectacle payant. Au contraire, le journal d'Henri Desgrange va proposer un spectacle gratuit pour les spectateurs qui se rendront sur les routes acclamer les coureurs.

Comme pour se réapproprié symboliquement les « provinces perdues », le Tour traverse la Moselle dès sa troisième édition, en 1906. Henri Desgrange sollicite pour cela les autorisations nécessaires auprès du gouverneur allemand (cf. fac-similé reproduit en page suivante). Pour Henri Desgrange, les champions cyclistes sont de « rudes éveilleurs d'énergie ». Après la première édition de la Grande Boucle, il souligne les vertus d'une épreuve capable de « réveiller des centaines de kilomètres de pays endormis dans l'inaction physique, de montrer aux engourdis, aux indifférents, aux timorés, que le sport cycliste est toujours jeune, qu'il est toujours capable de nous étonner, susciter l'émulation, de l'énergie, de la volonté ».

### Les maires et le Tour de France

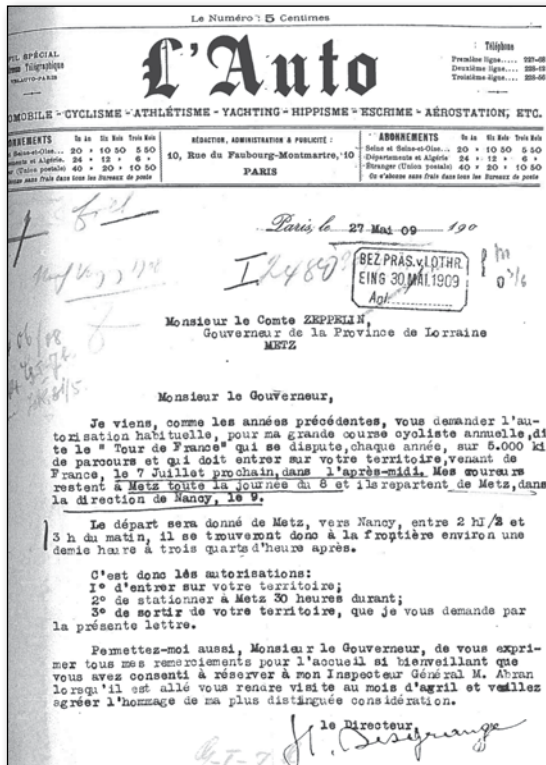
Premier effet concret de cette « République des maires », c'est l'énergie que vont déployer, dès les premiers Tours de France, les maires des villes étapes pour accueillir dans les meilleures conditions possibles la Grande

Boucle. Il est important de rappeler que ceci se situe dans la droite ligne de la loi du 5 avril 1884, la « grande loi municipale », qui a véritablement lancé la décentralisation dans les quelque 38 000 communes en édictant comme règle principale que « le conseil municipal règle par ses délibérations les affaires de la commune ». Certes, le choix du tracé est imposé aux maires par les organisateurs. Mais ces maires retenus, les heureux élus en quelque sorte, s'en accommodent fort bien! Il faut rappeler que le premier tracé du Tour de France visait à relier les principales villes dotées de vélodrome. Dans les premières années du Tour, communes et Henri Desgrange s'accordaient par un simple échange de correspondances pour en arriver aujourd'hui à la rédaction et la signature de conventions en bonne et due forme. L'idée de faire payer une participation aux villes remonte aux années 1930, lorsque la caravane publicitaire fit son apparition, dans un souci évident d'assurer l'équilibre financier du Tour. Les podiums d'arrivée montrent rassemblées les élites de la France notabiliaire de province.

Au contact des édiles, le responsable du tracé du Tour de France est devenu au fil des décennies un personnage clé, lui qui « passe son temps à dessiner des hexagones, des hexagones à lui » comme l'a si bien décrit Erik Orsenna dans *L'Exposition coloniale: Au contact des édiles*, « il exerçait le plus patriotique des métiers: traceur du Tour de France. Chaque année, c'était lui qui choisissait l'itinéraire. Il commençait par les métropoles, possibles villes-étapes. Il rencontrait le maire. « Ça vous plairait de recevoir la Grande Boucle? » L'édile rougissait, balbutiait « bien sûr, bien sûr ». Alors Dekærkove annonçait les tarifs, convoquait les hôteliers, donnait les consignes habituelles de morale, les règles de propreté; dans la salle des mariages, il dictait un code minimum. Ensuite, il lui fallait concocter le parcours proprement dit, alterner les côtes et les faux plats, les descentes en lacet, les plaines où musarder avant le sprint final. À force, il connaissait toute la France, commune par commune. (...) J'ai rencontré d'autres phénomènes du genre de Dekærkove dans les partis politiques. (...) Chez lui, la connaissance était plus paisible, sans conflit, un grand amour géographique. »<sup>2</sup>

### S'enraciner dans les terroirs

Le Tour de France est une admirable occasion de parcourir, de connaître donc d'aimer la « France magnifique, accueillante, vibrante... dont les coureurs sont les missionnaires de cette croisade annuelle » selon les propos d'Henri Desgrange dans les années 1930. Dans ces conditions, cette époque des développeurs a rendu possible l'enracinement de l'épreuve dans cette France des terroirs, animée par les édiles.



Lettre d'Henri Desgrange, fondateur du Tour de France, au comte Zeppelin, gouverneur allemand à Metz, en date du 27 mai 1909, en vue de solliciter l'autorisation du passage du Tour de France en Alsace-Moselle.  
 Fac-similé des archives départementales de Moselle.



1927, Le Tour de France du chemin de ronde.

## Le Tour du chemin de ronde

La localisation des villes étapes s'est située sur ou à proximité du « chemin de ronde » jusqu'en 1939. En revanche, depuis les années 1950, le parcours a évolué, notamment sous l'influence des politiques d'aménagement du territoire conduites au niveau national. Elles se sont traduites, pour la Grande Boucle, par des tracés s'écartant de plus en plus de ce chemin de ronde. D'une conception de Paris visitant la France au début du XX<sup>e</sup> siècle, le Tour est ainsi passé à une approche de « Paris composant avec la province ». Sur la France du chemin de ronde, Luchon, la « reine des Pyrénées » est devenue célèbre en grande partie grâce au Tour de France. Dès 1910, les coureurs partent à l'assaut des Pyrénées, alors que les routes conduisant aux célèbres cols de l'Aubisque, du Tourmalet, d'Aspin et de Peyresourde tiennent davantage du chemin de mulet que du chemin de pierres. Emblématique, l'exemple de Luchon n'est pas isolé. D'autres villes ont acquis, grâce à leur situation le long du parcours de ce véritable chemin de ronde, une notoriété d'autant plus forte que les « traceurs » les ont choisies à différentes reprises.

La présence des notables élus sur la route du Tour est une constante de son histoire. Préfets, maires, parlementaires présents au départ et à l'arrivée de chaque étape confèrent au Tour un caractère solennel ainsi que le faisait remarquer Antoine Blondin, l'un des journalistes les plus talentueux : « Les scénaristes n'ont pas été sans remarquer la présence d'un ministre sur la course, ni la profusion de députés et de sénateurs-maires. (...) De là à imaginer qu'à brève échéance, le Tour se courrait tout bonnement par équipes de groupes parlementaires, il n'y a qu'un pas. »<sup>3</sup> Cette dimension festive a été encouragée de tout temps par les politiques et les élus locaux.

## Paris/province

Le Tour de France aura contribué à masquer le retrait progressif du monde rural en donnant l'illusion de la permanence, sans changement, de cette France des terroirs. Cette illusion sera d'autant mieux entretenue qu'avec l'augmentation de la durée des congés payés, l'été va se révéler comme la période idéale, et donc mythifiée, du « retour au pays ». Solidement ancré dans un monde de traditions fortes, le Tour sécurise une



population d'origine rurale, urbanisée récemment et rapidement. D'où la focalisation demeurée vivace sur l'affrontement homérique entre Jacques Anquetil et Raymond Poulidor en 1964. Jacques Anquetil, c'est le métronome, l'homme chronomètre, perçu comme distant et emblématique de cette nouvelle France industrielle. Dans les terroirs, cette France hexagonale, sur laquelle le Tour a forgé sa légende rencontre d'autant plus de succès qu'elle renvoie à une vision protectrice du pays et de la Nation.

La topographie du Tour de France s'est naturellement imposée à ses concepteurs, lors de la concrétisation

de l'idée de Grande Boucle. La localisation de Paris tient dans ces conditions une place privilégiée: Henri Desgrange n'a pu aller à l'encontre de la suprématie parisienne. La capitale sera ville de départ et ville d'arrivée de 1903 à 1950; l'édition de 1926 constituant à cet égard une exception. Durant près de cinquante ans, le Tour de France n'a pas échappé à la prédominance de la capitale dans les esprits et dans les faits. Dans la perspective du modèle républicain, le Tour de France est certes l'occasion de faire connaître aux Parisiens le territoire français

et ses diversités régionales, mais aussi de rappeler la prééminence de la capitale au sein de la République, « une et indivisible », la capitale tout autant porteuse de la dynamique républicaine que support d'identification nationale.

*“Dans les années 1950, le parcours du Tour permet de (re)découvrir les paysages d'une France en pleine mutation. Le Tour de France va modifier sa stratégie, à l'heure de la décentralisation industrielle et de la planification triomphante.”*

## Rendre visible la « République des collectivités locales »

Sur la longue durée, l'histoire de la décentralisation est marquée par trois grandes ruptures seulement: en 1790 tout d'abord, il s'est agi de découper le territoire national de façon rationnelle, donnant naissance à la France des départements. En 1884 ensuite, la loi municipale marque l'essor des initiatives prises par les élus pour animer leurs territoires. En 1982 enfin, la loi relative aux « droits et libertés des communes, des départements et des régions » supprime toute tutelle de l'État *a priori* sur les décisions prises par les élus. Ce temps des décentralisateurs se concrétise par la mise en place de politiques d'aménagement du territoire et par la volonté de rendre visible les actions entreprises par les collectivités locales, par une communication adéquate.

## Le Tour et l'aménagement du territoire

Dans les années 1950, le parcours du Tour permet de (re)découvrir les paysages d'une France en pleine mutation. Le Tour de France va modifier sa stratégie à cette époque, à l'heure de la décentralisation industrielle et de la planification triomphante; alors que la volonté de rééquilibrer les rapports entre Paris et la province est forte. Dans ces conditions, le Tour manifeste son intérêt de partir systématiquement hors de Paris et d'investir l'intérieur des terres. « Il est de la vocation du Tour d'insuffler un élan à ces coins de France trop souvent oubliés » relève Jean-Marie Leblanc, alors directeur du Tour de France, lorsqu'il décide que le Tour fera étape à Mende en 1995, deux ans après la tenue d'un comité interministériel de l'aménagement du territoire (CIAT) dans cette même ville chef-lieu du département le moins peuplé de France. Aujourd'hui, les itinéraires discontinus donnent à la Grande Boucle un caractère plus nerveux, alors que les distances se sont sérieusement raccourcies, de plus de 5 500 kilomètres dans les années 1920 à moins de 3 300 kilomètres aujourd'hui. Ces itinéraires discontinus provoquent force transferts entre une ville arrivée et le départ de l'étape du lendemain. En 1978, les « forçats de la route », selon l'expression popularisée par Albert Londres dans les années 1920, manifestent eux-mêmes leur mécontentement contre les transferts devenus trop nombreux et l'on verra cette année-là Bernard Hinault, le champion de France en titre, et futur vainqueur de l'épreuve quelques jours plus tard, franchir le vélo à la main la ligne d'arrivée à Valence d'Agen, dans le Tarn-et-Garonne, conduisant à l'annulation de l'étape.

Par son caractère hexagonal, la Grande Boucle a longtemps incarné une France continentale et plutôt refermée sur elle-même. D'exceptionnel dans l'Entre-deux-guerres, le franchissement s'est aujourd'hui largement banalisé: en outre, les itinéraires se font discontinus pour donner et garder à l'espace un rythme rapide, conforme à ce trait de nos sociétés contemporaines. Pour ce qui est des villes nouvelles, c'est la même logique qui a guidé leur apparition comme villes étapes de la Grande Boucle. Avant Cergy-Pontoise en 1984, puis Evry et Marne-la-Vallée dans les années 1990 et 2000, Mourenx - ville nouvelle créée à la fin des années 1950 dans le contexte du gaz de Lacq - avait frappé un grand coup en accueillant le Tour de France le jour de l'un des plus grands exploits du roi du Tour de France, Eddy Merckx. *A contrario*, les passages de la Grande Boucle peuvent n'être qu'éphémères. Tel est par exemple le cas de la station de La Mongie, dans les Pyrénées, sur la route du Tourmalet, témoin des exploits de Bernard Thévenet en 1970, quelques années avant son succès dans le Tour. Les infrastructures de cette station, véritable « ZUP » à la montagne, sont considé-

rées comme l'héritage de cette urbanisation non respectueuse de l'environnement, particulièrement révélateur de cette époque.

## Le Tour et la décentralisation

Plus de trente ans après les lois Defferre de 1982-83 sur la décentralisation, la concurrence s'est accrue entre les collectivités territoriales pour accueillir des manifestations de prestige telles que le Tour de France. Mais contrairement à certaines idées reçues, la part des collectivités territoriales dans le budget du Tour de France est non seulement faible (moins de 10 %) mais surtout en très forte diminution, puisqu'elles ont représenté jusqu'à près du quart du budget de la société du Tour de France. Jacques Chirac à Paris, Jacques Chaban-Delmas à Bordeaux ou Gaston Defferre n'auraient manqué cet événement sous aucun prétexte. Antoine Blondin ajoute non sans humour, en 1982, l'année même de la loi sur la décentralisation, que « la compétition offrait la parfaite illustration de la Décentralisation jointe au respect de l'intérieur. La silhouette exubérante de M. Gaston Defferre, double ministre (de l'Intérieur et de la Décentralisation) en l'occurrence, venait à l'esprit. » Certains élus sont même d'anciens coureurs cyclistes professionnels qui se sont naguère illustrés dans la Grande Boucle: il en est ainsi de Jacques Marinelli, maire de Melun de la fin des années 1980 jusqu'aux années 2000 et qui réalisa un authentique exploit en se classant troisième du Tour de France 1949, derrière Fausto Coppi et Gino Bartali, les deux monstres sacrés du cyclisme transalpin qui comptent à eux deux quatre victoires dans le Tour et dix dans le *Giro* d'Italie! Grand sprinter de l'équipe Peugeot dans les années 1970, Jacques Esclassan ramena le maillot vert du classement par points en 1977, l'année de la victoire de Bernard Thévenet, avant de devenir quelques années plus tard conseiller général du Tarn.

L'influence des hommes politiques a longtemps contribué à illustrer, plus qu'à établir naturellement, leur ancrage local. Deux exemples dans l'histoire récente du Tour le montrent. En 1980, le contre-la-montre individuel emmène les coureurs de Damazan à Laplume, dans le canton de Jean François-Poncet, à l'époque ministre des affaires étrangères du gouvernement Barre, sous le septennat de Valéry Giscard d'Estaing. Bernadette Chirac, conseillère générale de la Corrèze a accueilli la Grande Boucle dans son canton en 1987 et en 1998. La société du Tour de France fait l'objet d'une demande très forte de la part des collectivités locales, recevant trois fois plus de demandes qu'elle ne peut en offrir. Les petites communes retenues demandent des subventions à l'intercommunalité et au conseil général, voire au conseil régional, si bien que le millefeuille administratif français

trouve sa déclinaison jusque dans la Grande Boucle! Les demandes des collectivités locales, essentiellement des villes, dans le mécanisme de candidature s'inscrivent à la fois dans une politique de l'image et dans une politique sportive, avec la perspective de multiples retombées; qui nécessitent toutefois des moyens importants, même si le « retour sur investissement » au sens économique reste tout simplement impossible à calculer.

## Les élus et la communication

Reflet des transformations des territoires, le Tour de France peut être également le miroir des transformations opérées par une ville. L'exemple de L'Alpe d'Huez est révélateur. Découverte en 1952 pour la première fois, la station alpine connaîtra son heure de gloire du milieu des années 1970 à la fin des années 1990 où la célèbre ascension est effectuée quasiment chaque année, avec en point d'orgue l'édition de 1979, où les coureurs feront deux fois l'ascension, dont l'une sous la forme d'un contre-la-montre individuel! En 1994, le Tour prend son envol de Lille, coïncidant avec l'ouverture du tunnel sous la Manche et l'inauguration du centre de congrès Eura-Lille. De la même manière, le passage du Tour au Futuroscope à quatre reprises de 1986 à 1990 est un exemple allant dans le même sens, la récompense de l'essor d'un territoire. Il est en revanche un exemple qui va dans le sens contraire. Le Tour n'ira sans doute plus au lac Madine, après trois arrêts dans les années 1990-2000, en raison de la liquidation de l'association gestionnaire de la base de loisirs qui, les années fastes, accueillait plus de 400 000 visiteurs.

Les collectivités locales se sont emparées du Tour de France pour en faire un vecteur de communication. Accueillir le Tour de France est considéré par les collectivités locales comme extrêmement valorisant. Si les retombées économiques sont très difficiles à calculer, il est certain que, en termes de communication, l'effet est évident, sur le court terme et au-delà. L'analyse des lieux de départ du Tour de France permet de mettre en évidence le rôle des collectivités locales depuis la décentralisation, et notamment des conseils généraux: Seine-Saint-Denis (1983); Val-de-Marne (1984); Hauts-de-Seine (1986); Vienne (1990); Vendée (1993, 1999 et 2005); Côtes d'Armor (1995) jusqu'à la collectivité territoriale de Corse pour la centième édition de 2013. Si la préparation de la décision peut donner lieu à des affrontements politiques, une fois que la décision est prise, les équipes politiques se succédant respectent la décision de leurs prédécesseurs. Il en a été ainsi à Angers à la fin des années 1970 où Jean Monnier se plaça dans la continuité des décisions prises par la municipalité d'avant lui. Il en fut de même à Saint-Étienne où Joseph Sanguedolce (PCF) fit de même face aux décisions de Michel Durafour (UDF).

## Le Tour de France, ou la légende des cycles...

À l'image du *Tour de la France par deux enfants* présenté comme le « petit livre rouge de la République », la Grande Boucle s'est affirmée, elle, comme le « petit livre jaune de la République » grâce à son célèbre maillot. Trois mots en symbolisent le succès, à l'aune des collectivités locales : permanence, fête et racines.

**Permanence.** Consacré « lieu de mémoire » par Pierre Nora, le Tour de France est une formidable pédagogie du territoire national. Son tracé évolutif, qui a revisité les petites patries, a fini par imposer une image hexagonale du pays. Chaque été, grâce au Tour de France, les Français renouent avec un monde rural oublié. Des nombreux bouleversements qui ont marqué les sociétés en cent éditions et cent dix ans d'âge, la Grande Boucle a su faire ses alliés, pour mieux s'adapter avec, toujours, les collectivités locales en première ligne. Marquée à ses débuts par la tentation du repli hexagonal, elle s'est renouvelée aux défis lancés par la construction européenne et la mondialisation.

**Fête.** Fête moderne de l'époque industrielle et sportive, la Grande Boucle s'inscrit dans le succès des sports de masse. Grand rite tous les ans renouvelé, le Tour ne s'enferme pas dans la bulle sportive mais compose toujours avec le public. Sinon, il eût été emporté par les affres du dopage de ce début de siècle. Le Tour de France reflète les permanences et les visions de l'aménagement du territoire. C'est Paris qui compose avec la province, cette province faite de villes étapes au charme certes désuet mais révélateur de cette modernité qui a besoin de son passé pour exister. Le Tour de France demeure cette fête du temps libre, ce rituel estival massivement couvert par la télévision depuis les années 1950. Il s'est ainsi affirmé comme divertissement à l'heure de la civilisation des loisirs et du tourisme.

**Racines.** Finalement, ces héros de l'imaginaire collectif renvoient à ceux de notre passé, de notre mémoire collective qui associe l'histoire populaire, telle que l'illustrent *L'Histoire de France* de Lavisse et l'histoire des rois et des princes. Et comme le décrit magnifiquement Jean d'Ormesson, dans son roman *Au plaisir de Dieu*, « beaucoup plus que Deschanel<sup>I</sup>, que Fallières<sup>II</sup>, que Lebrun<sup>III</sup>, Petit-Breton<sup>IV</sup> et Antonin Magne<sup>V</sup> étaient les successeurs de Saint-Louis et d'Henri IV, puisqu'ils soulevaient le peuple et que le peuple les aimait. Peut-être la bicyclette, dans ce monde de machines, était-elle à nos yeux une héritière du cheval? Peut-être voyions-nous en Leducq<sup>VI</sup> et Coppi<sup>VII</sup> des espèces de centaures dont nous riions, bien sûr, mais dont les exploits, même

dérisoires, éveillaient encore en nous, par coureurs interposés, les très lointains échos de notre grandeur évanouie? Nous aussi, jadis, pour nos dames et le roi, nous étions ces champions vers qui montait cet encens dont nous avons perdu jusqu'au souvenir et dont le parfum si fort nous hantait pourtant obscurément: la victoire, le triomphe, la gloire des acclamations.»<sup>4</sup> Dans nos sociétés ouvertes, désenchantées et largement désacralisées, le Tour de France demeure par sa permanence et son côté festif l'un des points d'ancrage de la République décentralisée.

J-L. B.

1. Jean-Luc Bœuf est l'auteur de plusieurs ouvrages sur le *Tour de France*, dont *Tour de France, en route vers le centenaire* (Ouest-France éditions, 1999), *La République du Tour de France* (Seuil, 2003, avec Yves Léonard), *Les France du Tour* (Imprimerie nationale, 2003, avec Yves Léonard) et articles, dont « Le Tour de France et ses mythes » (*Regards sur l'actualité*, 1993), « Les forçats du Tour de France » (*L'Histoire*, 2003, avec Yves Léonard), « La République du Tour » (*L'Express*, 25 juin 2009, interview).

2. Erik Orsenna, *L'Exposition coloniale*, Paris, Éditions du Seuil, 1988, p. 348-349.

3. Antoine Blondin, *Tour de France, chroniques de l'Équipe*, Éditions de la table ronde, p. 919.

4. Jean d'Ormesson, *Au plaisir de Dieu*, Paris, Gallimard, 1974, édition Folio, p. 126.

<sup>I</sup> Président de la République en 1920.

<sup>II</sup> Président de la République de 1906 à 1913.

<sup>III</sup> Président de la République de 1932 à 1940.

<sup>IV</sup> Vainqueur du Tour de France en 1906 et 1907.

<sup>V</sup> Vainqueur du Tour de France en 1931 et 1934.

<sup>VI</sup> Vainqueur du Tour de France en 1930 et 1932.

<sup>VII</sup> Vainqueur du Tour de France en 1949 et 1952.