



**HAL**  
open science

# GRANDE GUERRE, GÉOLOGIE ET CYCLISME : LE “ CIRCUIT DES CHAMPS DE BATAILLE ”

Françoise Bergerat

► **To cite this version:**

Françoise Bergerat. GRANDE GUERRE, GÉOLOGIE ET CYCLISME : LE “ CIRCUIT DES CHAMPS DE BATAILLE ”. Bulletin d'information des géologues du Bassin de Paris, 2020, 57 (1), pp.28-47. hal-03623338

**HAL Id: hal-03623338**

**<https://hal.science/hal-03623338>**

Submitted on 29 Mar 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# GRANDE GUERRE, GÉOLOGIE ET CYCLISME : LE « CIRCUIT DES CHAMPS DE BATAILLE »

## GREAT WAR, GEOLOGY AND CYCLING : THE “TOUR OF THE BATTLEFIELDS”

par Françoise BERGERAT<sup>1</sup>

### Résumé

Le « Circuit des Champs de Bataille » est une course cycliste, organisée par *Le Petit Journal* du 28 avril au 11 mai 1919, qui parcourut les zones dévastées par la guerre qui venait de s'achever. Elle traversa l'Ardenne, les Vosges et le Fossé rhénan, mais se déroula essentiellement dans les formations sédimentaires méso-cénozoïques des bassins parisien et belge et en franchit l'ensemble des reliefs de côtes. Elle fut marquée par des conditions climatiques épouvantables : froid, vent, pluie, grêle et même neige, sur des routes abîmées par quatre ans de guerre. Sur 138 coureurs inscrits, 87 prirent le départ et seuls 21 réussirent à aller jusqu'au bout du parcours, réalisant là un fantastique exploit sportif.

**Mots-clés :** Ardenne, Bassin parisien, Champs de bataille, Course cycliste, Grande Guerre, Vosges

### Abstract

The “Tour of the Battlefields” is a cycling race organized by *Le Petit Journal* from April 28 to May 11, 1919, which traversed the areas devastated by the war that had just ended. It crossed the Ardennes, the Vosges and the Rhinegraben, but took place mainly in the Meso-Cenozoic sedimentary formations of the Paris and Belgian basins and crossed all the eastern coasts landforms. It was marked by terrible weather conditions: cold, wind, rain, hail and even snow, on roads damaged by four years of war. Out of 138 registered riders, 87 started and only 21 succeeded to go to the end of the course, achieving a fantastic sporting feat.

**Key-words:** Ardennes, Paris Basin, Battlefields, Cycling race, Great War, Vosges.

### INTRODUCTION

On connaît le rôle du terrain à tous les niveaux de la Grande Guerre, les grands traits morphostructuraux déterminant les stratégies, tant offensives que défensives, la présence de monts, collines, vallées, cours d'eau, marais, influant sur la tactique mise en œuvre lors des batailles, la nature des roches et l'hydrogéologie conditionnant le quotidien du soldat (Bergerat (dir.), 2018 ; Hanot et Simien, 2017 ; Hubé, 2018). On n'ignore pas non plus que les conséquences environnementales du conflit sur le terrain se font encore sentir cent ans après par la pollution des sols et des eaux (e.g. Cancès *et al.*, 2018 ; Hubé, 2016 ; Jaunat *et al.*, 2018 ; Chmielińska *et al.*, 2019).

On connaît moins le terrain tel qu'il fut pratiqué dans l'immédiat après-guerre par les cyclistes et, quand on évoque ces derniers, c'est surtout à l'occasion du Tour de France. Celui-ci fut interrompu de 1915 à 1918 et reprit en 1919 (13<sup>e</sup> édition), le lendemain de la signature du traité de Versailles ; son tracé passa, cette année-là, par Strasbourg et Metz, pour célébrer leur reconquête. Essentiellement consacré à la traversée des zones dévas-

tées par la guerre qui venait de s'achever, le « Circuit des Champs de Bataille » est, de nos jours, pratiquement oublié ; c'est pourtant celui qui a été le plus proche du conflit qui venait de s'achever, aussi bien dans le temps<sup>1</sup>, puisqu'il eut lieu avant même la signature du traité de Versailles, que dans l'espace puisque son tracé recoupe ou longe les lignes de front sur deux tiers de sa longueur (fig. 1).

Le Circuit des Champs de Bataille traversa le massif ardennais lors de la deuxième étape, ainsi que le massif vosgien et le Fossé rhénan lors des deux dernières, mais, à ces exceptions près, il s'est déroulé principalement dans les bassins parisien et belge dont il a parcouru toutes les formations sédimentaires, du Trias au Quaternaire, et en a franchi l'ensemble des côtes.

(1) Sorbonne Université, CNRS, Institut des Sciences de la Terre de Paris (ISTeP), UMR 7193, 4 place Jussieu, 75252 Paris Cedex 05, France – francoise.bergerat@sorbonne-universite.fr

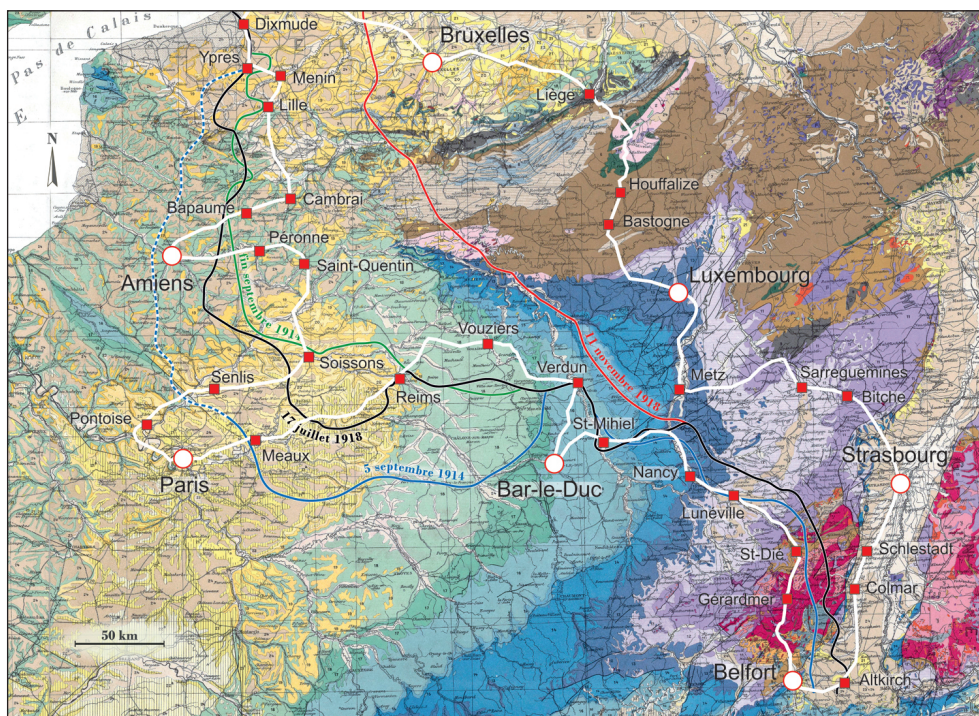


Fig. 1 : Tracé du Circuit des Champs de Bataille reporté sur la carte géologique de la France à 1/1 000 000 (2<sup>e</sup> éd., 1906), c'est à dire celle qui était disponible au moment du conflit. Les villes d'étape sont indiquées, de même que quelques-unes des villes traversées citées dans le texte. Le circuit (d'après *Le petit journal* du 5 janvier 1919) traverse suivant un axe SE-NW, les terrains triasiques du Nord des Vosges et de la Lorraine, le Paléozoïque du massif ardennais, puis les Flandres belges, tertiaires et quaternaires ; il redescend suivant un axe grossièrement N-S à travers le Crétacé crayeux de Picardie puis, après un crochet jusqu'au cœur du bassin de Paris tertiaire, il traverse l'ensemble des formations mésozoïques du Bassin parisien, enfin il revient à son point de départ en traversant les Vosges cristallines puis en empruntant, vers le nord, la plaine d'Alsace quaternaire. Le front est représenté à différentes époques (d'après Bergerat (dir.), 2018) : à l'extrême avancée allemande à la veille de la 1<sup>re</sup> bataille de la Marne (5/09/1914), au début de la guerre de position (fin-09/1914), à l'extrême avancée allemande à la veille de la 2<sup>de</sup> bataille de la Marne (17/07/1918) et à la signature de l'armistice (11/11/1918).

Fig. 1 : Itinerary of the Tour of the Battlefields reported on the geological map of France at 1 / 1,000,000 (2<sup>nd</sup> ed., 1906), i.e. the one which was available at the time of the conflict. The host cities are indicated as well as some cities cited in the text. The circuit (after *Le Petit Journal* of January 5, 1919) crosses along a SE-NW axis, the Triassic rocks of the North of the Vosges and Lorraine, the Paleozoic formations of Ardennes, then the Belgian Flanders, Tertiary and Quaternary in age; it runs along a roughly N-S axis through the chalky Cretaceous of Picardie then, after a hook to the heart of the Tertiary Paris basin, it joins the South of the Rhinegraben, across the Mesozoic and Cenozoic formations of the Paris basin, finally it returns to its point of departure by crossing the crystalline Vosges then by borrowing, towards the North, the Quaternary Alsace plain. The front is represented at different times (after Bergerat (dir.), 2018): at the extreme German advance before the 1<sup>st</sup> Bataille de la Marne (5/09/1914), at the beginning of the war of position (end-09/1914), at the extreme German advance before the 2<sup>nd</sup> Bataille de la Marne (17/07/1918) and at the armistice signature (11/11/1918).

## LE CIRCUIT DES CHAMPS DE BATAILLE

Organisée moins de six mois après la signature de l'armistice de la Première Guerre mondiale, la course cycliste des Champs de Bataille se déroula du 28 avril au 11 mai 1919. Conçue par *Le Petit Journal* (l'un des quatre grands quotidiens parisiens de « l'âge d'or de la presse ») sur une idée de son secrétaire général, Marcel Allain (l'un des « pères » de Fantômas), cette épreuve devait parcourir les régions les plus durement touchées par les combats de 14-18. Le président de la République, Raymond Poincaré, et le maréchal Foch apportèrent leur patronage à la compétition, qui reçut aussi le soutien de la rédaction de *L'Auto* (l'ancêtre de *L'Équipe*) et de l'Union cycliste internationale.

Les objectifs de cette course étaient multiples, tant sportif et patriotique qu'économique et politique : (i) encourager la reprise des courses cyclistes en France, en Belgique et au Luxembourg après le conflit, (ii) rendre hommage à ceux qui étaient morts sur les champs de bataille : (iii) reconquérir les lecteurs perdus durant le conflit et augmenter le tirage du *Petit Journal* et (iv) célébrer les territoires d'Alsace-Lorraine rendus à la France après pas loin de 50 ans passés au sein de l'Allemagne. Notons qu'au moment

où se déroula la course, pour se rendre en Alsace-Lorraine, les coureurs français devaient encore être munis d'un sauf-conduit et qu'il leur fallait aussi un passeport pour la Belgique et le Luxembourg.

Il faut rappeler qu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, en l'absence de radio, de télévision et d'internet, les quotidiens étaient la seule source de « nouvelles » ; aussi beaucoup de journaux organisaient des événements populaires, en particulier sportifs, pour augmenter le nombre de leurs lecteurs. C'est un mois seulement après l'armistice que *Le Petit Journal*, à la une du numéro du 12 décembre 1918, mentionna pour la première fois le futur Circuit des Champs de Bataille dans le cadre des « Pâques sportives » qu'il prévoyait d'organiser en Alsace et en Lorraine pour fêter leur délivrance. Il en annonça les grandes lignes le 19 décembre, en même temps que celles des autres manifestations : crosscountry, « football rugby », aviation, automobile.

*Le Petit Journal* publia l'itinéraire prévu à la une du 5 janvier 1919. C'est ce tracé qui fut emprunté par les coureurs du 28 avril au 11 mai, avec quelques modifications mineures dues à des routes détruites et ponts coupés et une seule modification impor-

tante : les organisateurs renoncèrent à traverser Sarrebruck (ville allemande) malgré la présence de troupes françaises d'occupation ; la course longera donc la frontière entre Reichshoffen et Saint-Avold où elle obliquera en direction de Metz.

Le trajet de près de 2 000 km, prévoyait sept jours de course entrecoupés de sept jours de repos dans les villes-étapes<sup>ii</sup> de Luxembourg, Bruxelles, Amiens, Paris, Bar-le-Duc et Belfort (fig. 1 ; tab. 1). Le choix de Strasbourg comme ville de départ et d'arrivée révèle bien la volonté des organisateurs de célébrer l'Alsace redevenue française.

Alphonse Steinès, célèbre journaliste sportif de l'époque et organisateur de courses cyclistes, fut chargé par *Le Petit Journal* de reconnaître le parcours et de rendre compte de ses conditions ; certaines des étapes prévues inspiraient en effet des inquiétudes quant aux nombreux ponts détruits (fig. 2) et à l'état des routes, parcourues pendant plus de 50 mois par d'innombrables convois militaires. La majeure partie du tracé entre Lille et Bar-le-Duc était située dans les zones rouge et orange largement ravagées (fig. 3). Pour le tracé de la 4<sup>e</sup> étape, Laon et le Chemin des Dames furent évités : le secteur était alors totalement inclus dans la zone rouge ; la route du plateau ne sera rouverte à la circulation qu'en 1924 (Marival, 2014). On appréhendait surtout la 5<sup>e</sup> étape car le réseau routier y était très abîmé. Jusqu'à la dernière semaine avant le départ, les organisateurs hésitèrent à en neutraliser une partie entre Reims, Vouziers et Verdun (Marival, 2014). La traversée de la Woëvre semblait, elle aussi, *a priori* difficile en raison des destructions causées par les violents combats de septembre 1914 et avril 1915. Les commissaires de l'épreuve es-

timèrent finalement « qu'il n'y avait pas lieu à neutralisation, dès l'instant où il est matériellement possible à une bicyclette de franchir un passage » (*Le Petit Journal*, 28 avril).

Comme cela a été le cas dans les milieux scientifiques pendant les années de sortie de guerre (e.g. Le Vigouroux, 2018 ; Picard, 1917 ; Picard et Lacroix, 1918), le milieu sportif mit en œuvre une politique de sanction vis-à-vis des sportifs allemands (Bourgier, 2014). Le 7 février 1919, *Le Petit Journal* précise dans ses colonnes que d'après le règlement du Circuit (approuvé par l'Union vélocipédique de France), celui-ci est ouvert aux cyclistes français et étrangers licenciés mais qu'il se réserve le « droit de n'accepter aucun des coureurs ressortissant d'une des puissances belligérantes ennemies de la France. Ainsi pas d'Autro-Hongro-Boches. Nous ne les avons que trop vus avant et pendant la guerre ».

Au départ de l'épreuve à Strasbourg, parmi les 87 coureurs qui prirent le départ, on comptait 48 Français, 32 Belges, trois Suisses, trois Luxembourgeois et un Tunisien. Au départ de la 4<sup>e</sup> étape (Amiens-Paris) ils n'étaient plus que 28 à participer et seuls 21 finirent la course au bout des sept jours que dura l'épreuve.

Le Circuit se voulait certes être un pèlerinage, mais un pèlerinage athlétique. La veille du départ, dans son éditorial, Marcel Allain souligne le « sens profond » de la course, voulue telle « ... qu'elle enthousiasme la jeunesse entière, qu'elle lui montre par l'exemple, ce que peut imposer aux muscles une volonté farouche [...] tous aimeront, encourageront, pratiqueront cette morale du corps : le sport ! » (*Le Petit Journal*, 27 avril).



Fig. 2 : Un pont détruit par les Allemands avant leur retraite à Corbehem, 5 km au sud de Douai. 31 octobre 1918 (coll. La Contemporaine VAL 301/010).

Fig. 2 : A bridge destroyed by the Germans before their retirement in Corbehem, 5 km south of Douai. October 31, 1918 (La Contemporaine collection VAL 301/010).

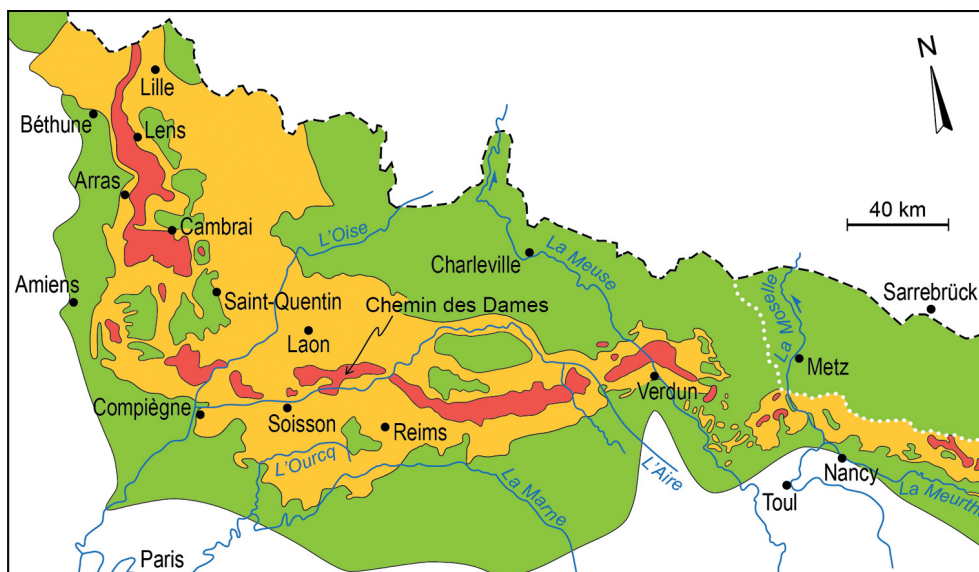


Fig. 3 : Carte des régions dévastées du Nord et de l'Est de la France établie après la Première Guerre mondiale (modifiée d'après Guicherd et Matriot, 1921 ; Jacquemot, 2014). Zone verte : zone avec faibles dommages (lieux de passage des armées ou de séjour de l'ennemi), zone orange : zone avec dommages importants (zone des opérations) ; le terrain a été « labouré » de tranchées, de trous d'obus et criblé de projectiles, souvent non éclatés ; zone rouge : zone complètement dévastée (sites des grandes batailles) ; le terrain a été « souvent pilonné jusqu'au broyage total ». En ligne tiretée : frontière après la guerre de 14-18 ; en pointillés blancs : frontière après la guerre de 1870 (1871-1918). Le territoire « allemand » entre 1871 et 1918, non inclus dans la carte de 1921, a été ici arbitrairement mis en zone verte.

Fig. 3 : Map of the devastated regions of Northern and Eastern France established after the First World War (modified after Guicherd and Matriot, 1921 ; Jacquemot, 2014). Green zone: zone with weak damage (place of passage of the armies or of residence of the enemy), orange zone: zone with important damages (zone of the operations); the ground, was ploughed of trenches, shell holes and riddled with projectiles, often unexploded; red zone: zone completely devastated (sites of the big battles) "until total crushing". In dashed line: border after the war of 14-18; in dotted white line: border after the war of 1870 (1871-1918). The «German» territory between 1871 and 1918, not included in the map of 1921, is here arbitrarily placed in the green zone.

Les organisateurs comptaient sur une météo printanière clémente : « il appartient maintenant au beau temps de favoriser l'épreuve, les engagés entendent cependant ne reculer devant aucune difficulté » (*Le Petit Journal*, 28 avril) ... Leur espoir sera malheureusement déçu et le Circuit des Champs de Bataille est, encore de nos jours, considéré comme l'une des épreuves les plus difficiles de l'histoire du cyclisme non seulement en raison de l'état des routes, dévastées par quatre ans de guerre, sur lesquelles roulèrent les cyclistes, mais surtout des très mauvaises conditions météorologiques qui régnerent lors de son déroulement.

## LES CYCLISTES ET LA GRANDE GUERRE

Le sport français avait payé un lourd tribut à la Grande Guerre avec 424 champions français disparus dont 78 cyclistes (Merckel, 2014) – sans oublier plusieurs milliers de coureurs anonymes, amateurs ou professionnels, routiers ou pistards – et parmi eux trois vainqueurs du Tour de France : Lucien Mazan dit « Petit-Breton » (vainqueur en 1907 et 1908), mort à la suite d'un accident de circulation sur le front en décembre 1917 ; François Faber, « le Géant de Colombes » (1909) disparu le 9 mai 1915 au cours de la 2<sup>e</sup> bataille de l'Artois ; et « le Frisé » Octave Lapize (1910) qui, réformé pour surdité, s'était engagé en 1914 et devint aviateur, mort dans un combat aérien le 14 juillet 1917. Parmi les autres cyclistes qui laissèrent leur vie dans les combats de 14-18, on peut aussi citer Léon Flameng, champion olympique 1896, victime d'une chute d'avion le 2 janvier 1917, ou encore Roland Garros, champion de France scolaire et universitaire 1906, abattu avec son avion à Vouziers en octobre 1918 (Dubois, 2016). Côté allemand, la liste des champions cyclistes tués au Front est plus courte, en raison, du moins dans un premier temps,

de la politique de l'état-major qui – comme ce fut le cas pour ses géologues (Ginsburger, 2018b) – n'envoya que parcimonieusement ses athlètes célèbres au feu, contrairement aux Français.

L'immédiat après-guerre était une période difficile pour le cyclisme ; aux coureurs disparus pendant le conflit, s'ajoutaient ceux qui avaient été décimés par la grippe espagnole et, pour ceux qui restaient, il y avait peu de pièces de rechange pour les vélos et peu d'occasions de s'entraîner (Isitt, 2014). Aussi, pour attirer les meilleurs coureurs ayant survécu, le *Petit Journal* proposa des récompenses attractives, le vainqueur au classement général devait en effet recevoir 6 000 francs, le deuxième, 4 000 francs et le troisième 3 000 francs (jusqu'à 200 francs pour le dixième). À cela s'ajoutaient des prix d'étape de 1 000 francs pour chaque vainqueur d'étape (jusqu'à 100 francs pour le dixième), sans compter les nombreux prix offerts par les villes traversées et une indemnité journalière de 10 francs pour les concurrents toujours en course après les deux premières étapes. Une simple comparaison avec les salaires moyens de l'époque<sup>iii</sup> montre combien ces prix pouvaient constituer une puissante motivation.

La participation des coureurs restait cependant problématique, beaucoup étaient encore mobilisés à cette date<sup>iv</sup>. C'était le cas, par exemple, de Jean Alavoine, qui ne reçut son ordre de démobilisation que le 22 mars, soit moins de cinq semaines avant le départ de l'épreuve.

Si 138 coureurs<sup>v</sup> s'inscrivirent pour la course, en fait seuls 87 prirent le départ, parmi lesquels de grands noms comme Oscar Egg, champion national suisse et multiple vainqueur d'étape sur le Tour et le Giro ; Jean Alavoine, également vainqueur de plu-

	Étape	Date	Nb de km	Nb de coureurs	Ensembles géologiques traversés
1	Strasbourg – Luxembourg	28 avril	275	87	Basses Vosges gréseuses (Vosges du nord) – Auréoles triasique et jurassique du Bassin parisien
2	Luxembourg – Bruxelles	30 avril	301	71	Ardenne – Bassin belge (Flandres)
3	Bruxelles – Amiens	2 mai	323	51	Bassin belge (Flandres) – Artois – Plateau picard
4	Amiens – Paris	4 mai	277	28	Plateau picard – Bassin parisien
5	Paris – Bar-le-Duc	7 mai	333	22	Auréoles tertiaire et crétacée du Bassin parisien
6	Bar-le-Duc – Belfort	9 mai	313	21	Auréoles jurassique et triasique du Bassin parisien – Vosges cristallines
7	Belfort – Strasbourg	11 mai	163	21	Fossé rhénan

Tableau 1 : Les sept étapes du Circuit des Champs de Bataille et les ensembles géologiques traversés.

Table 1 : The seven stages of the Battlefield Circuit and the crossed geological areas.

sieurs étapes sur le Tour et classé troisième en 1909 et 1914 ; Charles Deruyter, vedette belge et deuxième du Paris-Roubaix en 1913 (Isitt, 2014).

## LA COURSE LA PLUS DIFFICILE DE L'HISTOIRE DU CYCLISME

La course telle que l'avaient voulue les organisateurs du *Petit Journal* se voulait le plus possible égalitaire, que les coureurs soient « isolés » ou courant pour une écurie : temps d'arrêt neutralisé identique pour tous, ravitaillement gratuit et identique pour tous, changement de vélo interdit, aide non autorisée (même par un coureur de la même écurie) en dehors de celle organisée dans les « parcs fermés ».

Tout semblait organisé pour faire du Circuit des Champs de Bataille un succès. Des affichettes bleues aux couleurs du *Petit Journal* étaient installées tout au long du parcours pour indiquer leur route aux coureurs. Six voitures officielles suivaient la course, dont celle de Marcel Allain, et des camions transportaient vêtements et matériel de rechange entre chaque ville-étape. *Excelsior*, autre grand quotidien de l'époque, souligne cependant, avant la compétition, les difficultés matérielles de cette course qui va se courir « sans entraîneurs, sans soigneurs ni suiveurs [...]. Les engagés seront livrés à eux-mêmes tout au long du parcours [...]. Les organisateurs [...] tiendront à la disposition des arrivants vivres, boissons et tous reconstituants, ainsi que les aliments solides qu'ils pourront emporter » (27 avril).

En fait, les instructions de route données aux participants étaient plutôt minimales et, à la croisée des chemins, ils devaient souvent descendre de vélo et fouiller dans des tas de gravats dans l'espoir de trouver un panneau ou un indice sur l'identité des ruines (Isitt, 2014). Quand le mauvais temps se mit de la partie l'épreuve tourna au cauchemar. Karel Van Wijnendaele, fondateur et journaliste du quotidien flamand *Sportwereld* écrivit que quand la nuit était tombée et qu'il n'y avait aucune maison en vue, les coureurs devaient grimper aux poteaux pour voir ce qui était écrit sur les panneaux de signalisation (« *When it turned dark, there was no one to cheer them on and there were no houses in sight, besides the wooden barracks and coloured people from*

*the French colonies who aided the reconstructions. Cyclists had to climb poles to see what was written on the traffic signs. It was inhuman* » ; cité et traduit en anglais in Isitt, 2014). Lors de chaque étape, à l'exception de la dernière, dès les premiers points de contrôle, les retards se firent sentir par rapport aux horaires d'arrivée prévus et ils se comptaient en heures à l'arrivée dans les villes-étapes. À la fin de la 3<sup>e</sup> étape l'inquiétude des organisateurs, qui attendaient les coureurs depuis huit heures sans les voir arriver, fut telle qu'ils commençaient à penser que leur course, si médiatisée, serait un désastre, une humiliation publique (« *a washout, a public humiliation* » ; Isitt, 2014).

### Première étape : Strasbourg – Luxembourg (275 km)

Malgré une météo hivernale en ce milieu de printemps, une foule considérable se pressa le 28 avril, à 6 heures du matin devant un café de la place Broglie de Strasbourg pour voir les 87 coureurs prendre le départ (fig. 4). Le trajet de cette 1<sup>re</sup> étape empruntait des territoires qui avaient été allemands depuis 1971 (Alsace-Lorraine) ou occupés pendant la guerre (Luxembourg), l'état des routes y était ainsi moins dégradé qu'il ne le sera pour les étapes suivantes. De Strasbourg, la course se dirigeait vers l'ouest, au nord du champ de fracture de Saverne, puis traversait les terrains triasiques des Vosges gréseuses jusqu'à Metz d'où, obliquant vers le nord, elle rejoignait Luxembourg en restant dans les formations du Jurassique inférieur. Ces terrains n'offraient pas de difficultés particulières et les premiers contreforts des Vosges ne présentaient pas des côtes suffisantes pour dissocier le peloton. La course commença réellement à Bitche où un groupe de vingt coureurs se détacha du reste du peloton. Ils étaient toujours groupés quand ils passèrent à Metz devant une foule enthousiaste malgré un temps toujours épouvantable ; un « corps d'armée [s'y] pressait. Le général de Maud'huy n'avait-il pas donné permission à tous ses hommes d'aller applaudir ces exemples vivants d'énergie que sont nos coureurs » (*Le Petit Journal*, 30 avril). Les tentatives d'échappée se multiplièrent ensuite jusqu'à Luxembourg et finalement celle d'Oscar Egg lui offrit la victoire en 10 h 58 min 6 s ... à sa grande surprise car il avait été successivement victime d'une crevaillon puis d'une



Fig. 4 : Départ de la course « Circuit des Champs de Bataille », à Strasbourg le 28 avril 1919 (*La Vie au Grand Air* du 15 mai 1919, source BNF Gallica).

Fig. 4 : Departure of the cycling race "Tour of the Battlefields", in Strasbourg, April 28, 1919 (*La Vie au Grand Air*, May 15, 1919, source BNF Gallica).

chute due à un chien à Forbach et pensait que ses quatre compagnons du peloton de tête le devançaient, mais ceux-ci s'étaient trompés de route à la frontière. Le dernier de l'étape, Louis Ellner, termina à près de 8 heures du vainqueur ; 71 coureurs surmontèrent les difficultés (essentiellement météorologiques) de cette première étape et arrivèrent dans les délais à Luxembourg. Dans *Le Petit Journal* du 30 avril, Marcel Allain souligne le temps épouvantable qu'ils endurèrent : « Sous la grêle cinglante, la neige aveuglante, la boue qui empêtre, l'ornière qui étreint, ces 71 coureurs avaient fait le prodige de vaincre ... ».

## Deuxième étape : Luxembourg – Bruxelles (301 km)

Le 30 avril, le temps ne s'améliora pas pour la deuxième étape et c'est par une température glaciale que fut donné le départ à Luxembourg, sur la route d'Arlon, devant le Café Winterdorf,

à 5 heures du matin, pour cette traversée de l'Ardenne que décrit, le 2 mai, de façon bucolique, l'envoyé spécial de *L'Auto* : « elle se déroula dans un merveilleux pays, sur un itinéraire aussi joli que pittoresque et accidenté [où les] collines verdoyantes se succèdent sans interruption. C'est presque de la montagne [...]. Ici, une descente en lacet qui nous conduit à un village charmant, propre, animé, niché dans un écrin de verdure. Là une rampe longue, dure, fatigante [...] Spa, le coin le plus délicieux que vous puissiez rêver ». Il n'est pas dit que les coureurs aient autant apprécié cet aspect pastoral du parcours car la neige tombait en flocons serrés et avec elle « les concurrents se jouèrent encore du froid horrible, de la pluie cinglante, de la boue gluante des chemins, de la traîtrise glissante des pavés belges... » (*Le Petit Journal*, 2 mai).

Aux difficultés climatiques s'ajoutèrent les difficultés liées aux premiers reliefs importants auxquels les coureurs allaient s'attaquer en entrant en Belgique, à une dizaine de km au sud-est de Bastogne. La structure tectonique du massif ardennais dessine une succession d'ensembles structuraux étroits se traduisant dans la morphologie par des pentes souvent fortes (fig. 5B). Les 15 km de montée entre Houffalize et la Baraque de Fraiture avec une pente de 7%, ou encore les côtes de Stocken (pente moyenne de 10,5%, atteignant localement 20%) et de Saint-Nicolas (11,1%) constituent encore de nos jours des moments forts de la fameuse course Liège-Bastogne-Liège. Après la traversée des séries du Dévonien inférieur de l'Anticlinorium de l'Ardenne, en passant par l'un des points culminants de la Belgique, la Baraque de Fraiture (650 m), les coureurs affrontèrent le massif de Stavelot formé de deux anticlinaux majeurs plissés et faillés, séparés par le Graben de Malmédy à remplissage permien (fig. 5A) (Boulvain et Pingot, 2015, 2019). Au nord de Theux, ils passèrent entre le synclinorium de Dinant et la nappe de la Vesdre. Ce n'est qu'au nord de Liège, qu'ils circuleront dans la couverture crétacée de la Hesbaye avant d'obliquer vers l'ouest pour parcourir le Brabant flamand, cénozoïque, jusqu'à Bruxelles.

Sur ce terrain comportant de nombreuses côtes avec des pourcentages appréciables, les grimpeurs tentèrent de prendre l'avantage et il y eut plusieurs attaques, soldées par la victoire en

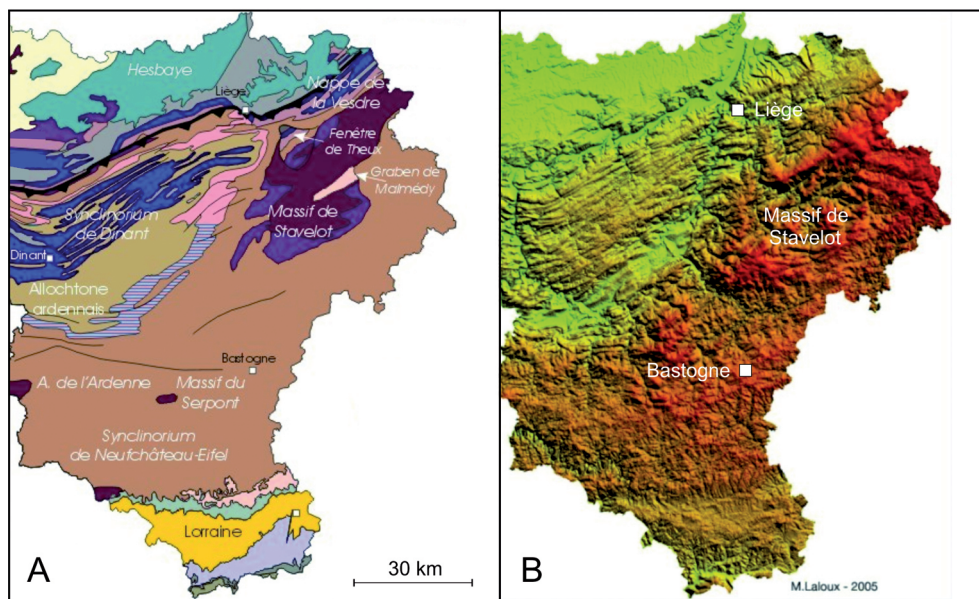


Fig. 5 : Géologie (A) et relief (B) de l'Est de la Wallonie (extraits modifiés de Boulvain et Pingot, 2019).

Fig. 5 : Geology (A) and relief (B) of Eastern Wallonia (modified extracts from Boulvain and Pingot, 2019).

solitaire d'Albert Dejonghe, qui mit 12 h 18 min 5 s pour couvrir le parcours. Le vainqueur de la veille, Egg, accroché par un « pédard »<sup>vi</sup> peu avant Liège, avait chuté et fut contraint d'abandonner, son vélo poinçonné étant hors service. Quarante minutes plus tard, Charles Deruyter arrivait, vêtu d'un long manteau de fourrure qu'une âme charitable lui avait prêté pour le protéger du froid ("... *the spectators were treated to the extraordinary sight of Charles Deruyter pedalling across the finish line wearing a full-length woman's fur coat, which some kindly soul had lent him to keep out the cold.*" ; Isitt, 2014), en dépit du règlement qui stipulait que les cyclistes ne devaient accepter aucune aide de qui que ce soit. Mais les commissaires de courses étaient, à ce moment de la course, plus préoccupés de voir arriver les coureurs relativement sains et saufs que de faire appliquer à la lettre le règlement. Le dernier de l'étape (Ellner), arriva 8 h 44 min plus tard. À la fermeture du contrôle, 51 coureurs étaient arrivés.

Une foule fantastique attendait les coureurs à Laeken (sous une pluie torrentielle) : « Vous pouvez tenir pour certain que plus de 20 000 personnes se pressaient sur la route circulaire de notre parc pour assister au dénouement final de Luxembourg-Bruxelles » (*L'Auto*, 2 mai), « lorsque le premier, le Belge Dejonghe, passe la ligne d'arrivée, une poussée formidable se produit. Les barrières se rompent. Partout les agents assistent, impuissants, à l'envahissement de la piste par le public qui acclame le vainqueur » (*Le Petit Journal*, 2 mai). Plusieurs centaines de personnes les attendaient aussi pour les acclamer, un peu plus tard, à la Taverne des Augustins, boulevard Anspach (où les coureurs signaient).

### Troisième étape : Bruxelles – Amiens (323 km)

Les trois premiers quarts de cette 3<sup>e</sup> étape se situaient dans la plaine des Flandres, région de faible altitude, marécageuse par endroits, constituée en grande partie d'argile yprésienne (Argile des Flandres) avec une couverture superficielle de sable et de limons pléistocènes et bordée à l'ouest par une plaine maritime (Meilliez, 2018 ; Stamp, 1922). Quelques collines y forment un alignement E-W discontinu au sud-ouest d'Ypres, les monts des Flandres (Cassel, Mont des Cats, Mont Noir, Mont Rouge, Mont Aigu, Mont Kemmel), mais les coureurs passeront à l'est de ceux-ci. La ville d'Ypres, située à l'intérieur d'une cuvette évaporée est bordée par une faible ligne de hauteurs qui se raccorde aux monts. Plus au sud, en atteignant la Somme, les coureurs allaient parcourir une grande étendue monotone, un plateau bas présentant des ondulations en liaison avec des axes synclinaux et anticlinaux NW-SE affectant la craie. Le substrat crayeux n'y est visible à l'affleurement qu'au niveau des grandes vallées où il supporte des zones humides et marécageuses. Sur le plateau, il est recouvert par un manteau continu composé de formations résiduelles à silex sous forme de poches de dissolution au sommet de la craie, et de limons loessiques quaternaires (Duchaussois, 2018).

Si les régions traversées de Bruxelles à Amiens ne présentaient pas de reliefs difficiles, en revanche tout le substratum (Argile des Flandres, limons, craie) se transformait en une boue collante avec l'humidité, ce qui, ajouté à la dégradation des routes, laissait présager une traversée malaisée. La météo catastrophique la rendit quasiment impossible. Sur certains tronçons, par exemple de Menin à Bapaume (près de 120 km), les routes étaient entièrement pavées ; quiconque sait ce qu'est « l'enfer » des pavés du Nord pour un cycliste, peut imaginer ce qu'étaient devenues de telles routes défoncées par les ornières et les nids de poule et recouvertes de boue glissante.

Jusque-là, la course avait parcouru des secteurs relativement indemnes car situés loin en arrière du front pendant le conflit, mais depuis Liège les signes de la guerre étaient devenus plus évidents dans le paysage. Quant aux routes, si au début de la 3<sup>e</sup> étape, Bruxelles-Amiens, elles étaient encore loin du front, elles avaient cependant été régulièrement empruntées par les camions allemands et étaient en très mauvais état. C'est à partir de Dixmude que le parcours, redescendant vers le sud par la plaine de l'Yser, Ypres, Menin et Lille, allait plonger les coureurs au cœur des zones de combats parmi les plus meurtrières de la Grande Guerre. La plaine de l'Yser qui fut inondée durant toute la guerre (e.g. Bergerat, 2018), était maintenant asséchée et couverte de roseau, mais la plupart des ponts sur le fleuve étaient démolis, seules subsistaient les passerelles construites pendant le conflit. Les villages avaient disparu, le terrain était retourné par les tranchées ou les bombardements. Dixmude était entièrement détruite : « Du haut d'un tumulus de pierres et de débris, restes du clocher, [on peut] embrasser les ruines de la ville [...] tout a disparu » (Anonyme, 1920a). Il ne reste d'Ypres que des vestiges de la splendide cité du Moyen Âge (fig. 6A). Des édifices somptueux, halles immenses, cathédrale, églises, hôtels particuliers, maisons sculptées, ne restent que des ruines, « Ypres n'est plus qu'un souvenir » (Anonyme, 1919).

Le circuit gagnait ensuite Douai et Cambrai puis obliquait au sud-est jusqu'à Amiens, en traversant Bapaume et les secteurs des offensives de la Somme (Thiepval, La Boisselle, Beaumont-Hamel...). Bapaume avait été l'objet, dès 1917, d'une destruction systématique, « pas une maison ne fut laissée indemne. Celles que les obus épargnèrent furent démolies à la mine ou incendiées. Toutes les usines, toutes les fabriques [...] tous les édifices publics furent ruinés » (Anonyme, 1920b) ; les combats de 1918 ont achevé la destruction de la ville (fig. 6C). Entre Bapaume et Albert, il n'y avait littéralement plus rien ni personne. Chaque ville, chaque village était en ruine et abandonné. Le paysage campagnard d'avant-guerre avait été remplacé par des kilomètres d'un infect marécage et d'arbres morts. Quant aux éléments, ils allaient se déchaîner avec plus de violence encore que les jours précédents !

Tous les récits de cette journée du 2 mai la décrivent comme la plus épouvantable du Circuit, un « effroyable calvaire » (*L'Auto*, 4 mai), « un fait mémorable, digne de passer à l'état de légende » (*Le Petit Journal*, 4 mai). Il est difficile quand on traverse les mêmes régions de nos jours (encore plus si c'est par un mois de mai ensoleillé), d'imaginer la souffrance des coureurs sur des routes qui n'en avaient parfois plus que le nom, avec une température à peine au-dessus de zéro, un vent de face puissant, une pluie persistante, des chaussées pavées boueuses et dégradées, et autour d'eux des paysages totalement dévastés avec des creux profonds qui avaient été des tranchées et de grands trous ouverts par les obus et les mines (fig. 7). À quoi pouvaient-ils penser en traversant les villes et villages anéantis des Flandres à la Somme (fig. 6) où tous les noms de villages rencontrés rappelaient les batailles meurtrières et leurs camarades tombés au combat (et qui y étaient encore, pour beaucoup, ensevelis), mais étaient-ils seulement en état de penser à autre chose que tenir jusqu'au bout de leurs forces pour terminer cette étape abominable. Elle fut vraiment la pire de toutes, avec une météo de plus en plus atroce au fil des heures : « La pluie, l'horrible pluie qui transforma en marécages le peu qui reste des chemins de l'ancien *no man's land* glorieux s'étendant de Dixmude et des bords de l'Yser jusqu'au-delà de Menin. Le froid, un froid glacial, mortel désespérant à travers ces contrées dévastées où il semble que l'on





Fig. 6 : Localités détruites sur le trajet de la 3<sup>e</sup> étape, état à la fin de l'année 1918. A : Ypres. 1er octobre 1918. La Grand'Place – Les Halles : restes de la façade (vue intérieure) et du beffroi (coll. La Contemporaine VAL 501/105). B : Cambrai. 13 octobre 1918. Place d'Armes – Maisons minées et incendiées par les Allemands (coll. La Contemporaine VAL 236/132). C : Bapaume. 7 septembre 1918. La Grand'Rue en partie incendiée et minée par les Allemands (coll. La Contemporaine VAL 297/156). D : Beaumont-Hamel, 26 novembre 1916. Partie du village. Au centre l'emplacement de l'Église. Cliché British official photo. Q 1526 (coll. La contemporaine VAL 436/029). On peut voir à l'arrière-plan le cratère d'une mine ayant explosé en juillet 1916.

Fig. 6 : Destroyed localities on the race route of the 3<sup>rd</sup> stage, state at the end of 1918. A: Ypres. October 1, 1918. The Grand'Place - The Halles: remains of the facade (interior view) and of the belfry (La Contemporaine collection VAL 501/105). B: Cambrai. October 13, 1918. Place d'Armes - Houses mined and burned by the Germans (La Contemporaine collection VAL 236/132). C: Bapaume. September 7, 1918. The Grand'Rue partially burned and mined by the Germans (La Contemporaine collection VAL 297/156). D: Beaumont-Hamel, November 26, 1916. Part of the village. In the center is the location of the Church. British official photo. Q 1526 (La Contemporaine collection VAL 436/029). In the background can be seen the crater of a mine that exploded in July 1916.

n'en ressortira point si l'on doit s'y arrêter. Puis, le vent du sud, soufflant en rafales, clouant nos routiers sur place et nécessitant de leur part une incroyable et incessante dépense physique. Enfin [...] la nuit, et une nuit toute spéciale, noire, terrible sous l'averse ; épouvantable et même tragique puisqu'elle survint au moment de la traversée de ce nouvel enfer du Dante où reposent nos cités assassinées, mais qui feront que jamais nous ne pardonnerons à l'immonde boche : Bapaume, Alluïet, Pozières, Thiepval, Albert » (*L'Auto*, 4 mai).

Le départ de cette étape effarante avait été donné à 4 heures 30 du matin, au passage à niveau de Berghem, avec 51 coureurs encore en course. Les Lillois se pressaient au point de contrôle de Lille dès 10 h 30 (horaire de passage prévu), le premier, Charles Deruyter, y arriva juste après 14 heures, couvert de boue, frigorifié après avoir couru pendant plus de 9 heures, suivi quelques secondes après par Aloïs Verstraeten puis Urbain Anseeuw et 20 minutes plus tard par Paul Duboc et René Chasot, tout aussi couverts de boue et tremblants de froid. Il leur restait 120 km à parcourir ! Lille avait été relativement épargnée par

la guerre, puisque située en zone occupée, mais les traces de la terrible explosion des Dix-Huit Ponts (e.g. Meilliez et Dumont, 2018), le 11 janvier 1916, y étaient toujours visibles quand les coureurs reprirent leur route vers le sud. Par ailleurs, dans toute la région, les ponts avaient été détruits et les bâtiments industriels (déjà vidés du matériel emporté en Allemagne) démolis lors de la retraite allemande en octobre 1918.

À Amiens, les spectateurs attendaient les premiers cyclistes dès 15 heures sur le boulevard Beauvillé où étaient prévus une section d'infanterie pour assurer le service d'ordre, des clairons pour annoncer les arrivées et des tribunes pour les invités ! Les voitures officielles roulaient presque aussi difficilement que les coureurs, patinant, aboutissant dans les fossés, cassant leurs suspensions. Un peu après 17 h, le système télégraphique cessa même de fonctionner et plus aucune nouvelle de la course n'arriva à Amiens jusqu'à l'arrivée de la voiture officielle de tête à 20 h 30. À près de 23 heures, aucun coureur n'était encore là ! Ce n'est qu'à 22 heures 58 que Deruyter franchit la ligne d'arrivée. Ceux qui patientaient encore à cette heure tardive le portè-

rent sur leurs épaules dans le café de l'Est et on l'aïda à s'inscrire, il avait trop froid pour tenir un stylo ! ("A small but enthusiastic crowd carried him shoulder-high into the café, and Degraïne helped Deruyter sign in. He was too cold to hold the pen" ; Isitt, 2014).

Le journal *L'Auto* raconte, le 4 mai, cette arrivée tardive : « Il est tout près de 23 heures ! Du fond de la nuit noire surgit tout à coup, dans le scintillement des lumières du Café de l'Est [...] un innommable paquet de boue, transi de froid, véritable loque humaine, qui geint, qui pleure, qui se lamente et clame en peu de mots les souffrances qu'il vient d'endurer. C'est Deruyter, méconnaissable autant que fourbu... ». Si les circonstances ne sont pas les mêmes, la description n'est cependant pas sans rappeler celles des soldats qui dans ces mêmes terrains durant les quatre années précédentes souffrirent aussi sous la pluie et dans la boue des Flandres et de l'Artois : « Couverts de boue [...] les bonhommes avançaient péniblement, luttant contre le vent qui souffle en ouragan et les fait chanceler [...] s'enfonçant dans la boue, sacrant, se relevant, rechargeant... » (Galtier-Boissière, 1917), « Les hommes n'étaient plus que de grelottantes statues de glaise » (Germain 1922), « Ce n'est plus un soldat, c'est de la boue qui marche... » (René, 1916).

Le héros de cette extraordinaire échappée en solitaire, Deruyter, qui avait creusé l'écart avec ses concurrents depuis Lille, s'était trouvé bloqué à Aubigny-au-Bac où le pont provisoire établi sur le canal de la Sensée six mois plus tôt s'était récemment effondré après le passage d'un camion trop lourd et gisait dans le canal avec l'épave de ce dernier. Aucune indication sur la route à suivre, aucune maison à proximité, aucun officiel. Il longea le canal jusqu'à trouver un autre point de passage<sup>viii</sup> et arriva à rejoindre le point de contrôle de Cambrai. Seul en tête, sans voir aucun signe de vie autour de lui, dans la nuit et sous les éléments déchaînés, il fut sur le point d'abandonner à Bapaume, où des soldats l'encouragèrent à continuer et lui donnèrent couverture, boisson chaude et nourriture jusqu'à ce qu'il eût récupéré et qu'il pût repartir (*L'Auto*, 4 mai). À Albert, il « crèvera ses deux pneus presque au même moment et devra terminer sur les jantes. Quand

il arrivera à Amiens, il sera complètement fini et pleurera comme un enfant » (*L'Auto*, 4 mai). Il remporta cette étape cauchemardesque en parcourant les 323 kilomètres en 18 heures et 28 minutes, soit une moyenne de 18 km/h. Marcel Allain, qui suivait la course dans une des voitures officielles, rapporte qu'à « l'arrivée, alors qu'à la limite de nos forces en notre confortable Atlas, nous avons vu en, géant de l'effort, prodige du muscle, un homme qui nous devançait, le vainqueur Deruyter ! [...] un homme a battu – nettement battu – une puissante voiture. Seul dans le désert des plaines que le canon bouleversa, il eut le courage d'avancer, de poursuivre, de vouloir arriver. Seul il a tenu. » (*Le Petit Journal*, 4 mai)

Le 2<sup>e</sup>, Duboc mit 20 h 2 min 30 s, Henri Van Lerberghe et Urbain Anseeuw, 20 h 41 min 20 s. Seuls ces quatre coureurs parcoururent l'étape en moins de 24 heures ! La plupart des autres avaient couché dans des abris de fortune, d'anciennes casemates, des sapes. Le 5<sup>e</sup> de l'étape (Théo Wynsda) arriva à 8 heures le lendemain matin, après avoir passé la nuit dans une tranchée quelque part sur le champ de bataille de la Somme, et le dernier, Louis Ellner, mit 36 h 26 min 15s, soit une moyenne inférieure à 9 km/h<sup>viii</sup>. Pour tenir compte de ces conditions atmosphériques exceptionnelles, les commissaires de la course avaient décidé d'augmenter le temps accordé aux routiers pour finir l'étape<sup>ix</sup>.

#### Quatrième étape : Amiens – Paris (277 km)

Il ne restait plus que 28 coureurs encore en course au départ de la 4<sup>e</sup> étape, sur la chaussée de Périgord, le 4 mai à 5 heures du matin. La température demeurerait inclément, la pluie s'abattait toujours sur le parcours, mais les obstacles physiques étaient, *a priori*, moindres que dans la terrible étape du 2 mai. On n'espérait cependant pas une arrivée à Paris avant la tombée de la nuit. Les coureurs devaient terminer au Parc des Princes, toutefois, au vu des conditions météorologiques qui régnaient depuis le début de la course, les organisateurs avaient prévu « en cas de très mauvais temps, une pluie torrentielle par exemple » une arrivée au vélodrome d'hiver (*Le Petit Journal*, 4 mai).

La course reprit la direction de l'est en passant par Péronne et Saint-Quentin puis redescendit vers le sud, jusqu'à Soissons, obliquant ensuite vers l'ouest-sud-ouest pour rejoindre l'Oise à Gouvieux et la longer jusqu'à sa confluence avec la Seine d'où elle obliqua à nouveau, vers l'est cette fois, pour arriver à Paris. Si elle parcourut en partie des régions où s'était, en 1914, déroulée la guerre de mouvement, elle ne longea pas la ligne de front pendant cette 4<sup>e</sup> étape (fig. 1), elle ne la recoupa qu'à l'est d'Amiens et dans le secteur de Soissons. Entre Amiens et Soissons le paysage était cependant tout aussi désolé que celui de la journée précédente en raison de l'offensive allemande et de la controffensive alliée de 1918 : tout avait été détruit, les maisons rasées, les arbres fruitiers abattus, les eaux polluées. À l'époque de la course, seule une partie de la population avait regagné les villages évacués. Dans les toutes premières semaines après la fin du conflit, les premiers rentrés s'étaient construit des abris de fortune dans les ruines avec quelques planches et des couvertures. L'État avait ensuite accompagné le retour des sinistrés avec des habitations provisoires<sup>x</sup> : maisons Adriaan ou abris Nissen (e.g. Guillaume *et al.*, 2013 ; Fares, 2015-2016) (fig.8). Ce sont celles-ci qui, avec les ruines, constituaient le paysage rencontré par les coureurs.

Comme dans la Somme, le plateau picard, dont le substratum géologique crayeux n'est visible que dans les vallées, est recouvert par des limons d'une grande épaisseur et le début du trajet



Fig. 7 : La Boisselle. 21 Septembre 1917. Près route d'Albert à Bapaume : entonnoir de mine ayant 60 m de diamètre et 28 m de profondeur. Au fond, tombes anglaises (coll. La Contemporaine VAL 438/097). Cet entonnoir porte aussi le nom de Lochnagar Crater.

Fig. 7 : La Boisselle. September 21, 1917. Near Albert to Bapaume road: mine crater 60 m in diameter and 21 m deep. In the background, English tombs (La Contemporaine collection VAL 438/097). This mine hole is also known as Lochnagar Crater.



Fig. 8 : Bois de Mametz. 1917. Camp britannique formé de huttes Nissen (cliché *British Official Auto. C.2299*, coll. La Contemporaine VAL 438/046). La durée de la guerre de position avait obligé les armées à organiser l'habitat militaire et à industrialiser la production de baraques destinées aux troupes. Cet habitat léger fut réutilisé au moment du retour des réfugiés, après la guerre.

Fig.8 : Mametz wood. 1917. British camp made up of Nissen huts (photo *British Official Auto. C.2299*, La Contemporaine collection VAL 438/046). The duration of the war had forced the armies to organize the military habitat and to industrialize the production of barracks for the troops. These huts were reused as temporary houses when the refugees returned in their towns and villages after the war.

fut tout aussi difficile que lors de la 3<sup>e</sup> étape avec une boue toujours aussi présente et des mauvaises conditions qu'on commençait à considérer comme « ordinaires », ainsi que le souligne le commentateur du *Petit Journal* le 5 mai : « Pluie matin et soir. Vent froid. Routes défoncées. Rien n'a manqué des ordinaires difficultés de cette épreuve ... ».

Au sud de Saint-Quentin, la course rentra dans la série tertiaire du bassin de Paris présentant une structure monoclinale simple, avec un pendage de 1° à 2° en moyenne vers Paris, à peine déformée par des anticlinaux d'orientation WNW-ESE (Margny- lès-Compiègne, terminaison orientale du Bray). Cette structuration et la diversité des formations tertiaires a déterminé dans la région un paysage contrasté de vallées, buttes-témoins et vastes plateaux (e.g. Gély, 2018a ; Nicot, 2018) que la course a parcouru jusqu'à Paris.

Cette suite de l'étape fut « moins dure que la précédente ; bien qu'encore en mauvais état, les routes sur ce parcours furent cependant plus accessibles ... » (*L'Auto*, 5 mai). Au-delà de Senlis, il y avait même peu de signes de la guerre et les routes étaient en relativement bon état. Le peloton comprenait alors neuf coureurs ; ils n'étaient plus que trois en tête dans la traversée d'Éragny. Sur toute la fin du parcours, une foule innombrable attendait les coureurs entre Saint-Germain et le vélodrome, « la fameuse côte du Cœur Volant [à Marly-le-Roi]<sup>xi</sup> était noire de monde lorsque les premiers furent signalés » : Deruyter tout d'abord, suivi de près par Alavoine et Duboc. En haut de la rampe, Deruyter prit 400 et 600 mètres, respectivement, à ses deux adversaires et se maintint en tête de la course jusqu'au parc des Princes où il arriva sous les ovations de plus de 20 000 Parisiens : « de toute part, c'est du délire. Les parapluies et les chapeaux volent en l'air » (*L'Auto*, 5 mai). Il avait parcouru les 277 km de l'étape en 11 h 58 min (à une vitesse moyenne de 23 km/h), Duboc et Alavoine le suivaient à 4 et 6 minutes, respec-

tivement. Ellner (24<sup>e</sup>), toujours « lanterne rouge », était l'un des deux coureurs isolés encore en course, il avait couru 19 h 23 min 24 s.

Le 5 mai, premier jour de repos à Paris, le temps redevint si agréable que Marcel Allain ironisait : « Ce serait à croire que les puissances célestes [...] se sont imaginé que le Circuit des Champs de bataille était définitivement achevé ! » (*Le Petit Journal*, 6 mai).

### Cinquième étape : Paris – Bar-le-Duc (333 km)

Après deux jours de repos passés à Paris, La course reprit le 7 mai, pour un trajet qui allait franchir, pendant les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> étapes, toutes les côtes du Bassin parisien (figs 1 et 9). La structure monoclinale de l'Est du Bassin parisien, l'alternance de formations méso-cénozoïques tendres (argiles, marnes, sables, etc.) et dures (calcaires, grès, etc.) et enfin les effets de l'érosion ont créé cette succession de côtes pouvant atteindre 100 voire 200 mètres de commandement pour les côtes majeures (Le Roux et Harmand, 2014 ; Harmand *et al.*, 2018a). Les théories concernant la genèse de ce « relief de côtes » ont divisé la communauté scientifique internationale pendant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle (e.g. Ginsburger, 2018a), mais ces querelles ne concernaient guère les coureurs qui n'eurent à se préoccuper que de passer les ressauts successifs, de la Brie jusqu'aux contreforts des Vosges. Le tracé régulier des côtes est parfois perturbé par l'existence de « rentrants » et de « saillants » morphologiques, dus respectivement à des ondulations anticlinales et synclinales obliques au relief de côte (Le Roux, 1999), ceux-ci étant devenus, pendant la guerre, des saillants et rentrants militaires primordiaux, tel celui de Saint-Mihiel (cf. *infra*).

Le départ de la 5<sup>e</sup> étape se fit à Noisy-le-Grand à 2 h 30 du matin, avec 22 des 24 coureurs arrivés à Paris l'avant-veille. Le début de la course se joua « piano » derrière la voiture de tête, mais dès que le soleil se leva, les attaques se succédèrent. La moyenne de la course fut plus rapide que lors des étapes précédentes, en raison sans doute du revêtement des routes, relativement meilleur, et surtout du temps qui s'était nettement amélioré. Les organisateurs reprenaient espoir, leur course allait être sauvée ; malgré l'abandon de 65 coureurs, de grands noms restaient en course et ils allaient traverser des champs de bataille plus familiers pour les lecteurs français : la Marne, l'Argonne, Verdun ...

La course se dirigea d'abord vers l'est-nord-est en direction de Reims, traversant les lieux de la 1<sup>re</sup> et de la 2<sup>de</sup> batailles de la Marne. Quoique les signes de la guerre fussent partout visibles, ils n'atteignaient pas, sur cette partie du parcours, le degré de destruction des Flandres, de l'Artois ou de la Somme. Là encore, cependant, les routes étaient très endommagées en raison du trafic militaire des quatre années précédentes. Les traces du conflit devinrent plus visibles en approchant de Château-Thierry puis au-delà, jusqu'à Reims, le parcours se confondant alors avec l'ultime avancée allemande de 1918 (fig. 1). Reims était ruinée, la cathédrale avait brûlé et seules une soixantaine des 14 000 maisons de la ville restaient habitables (Viard, 1982). Au point de contrôle, le peloton de tête comprenait 15 coureurs encore groupés.

Dans cette partie de la Champagne sèche où règne la Craie blanche, le relief se limite à de molles ondulations « qui ne prennent de la vigueur qu'aux abords immédiats de la côte de l'Île-de-France à l'ouest, et à l'approche de la côte de Champagne à l'est » (Allouc *et al.*, 2018). Modestes reliefs champenois, les Monts de Champagne ont néanmoins été âprement disputés pendant le conflit : Mont de Berru (butte-témoin de la côte de l'Île-

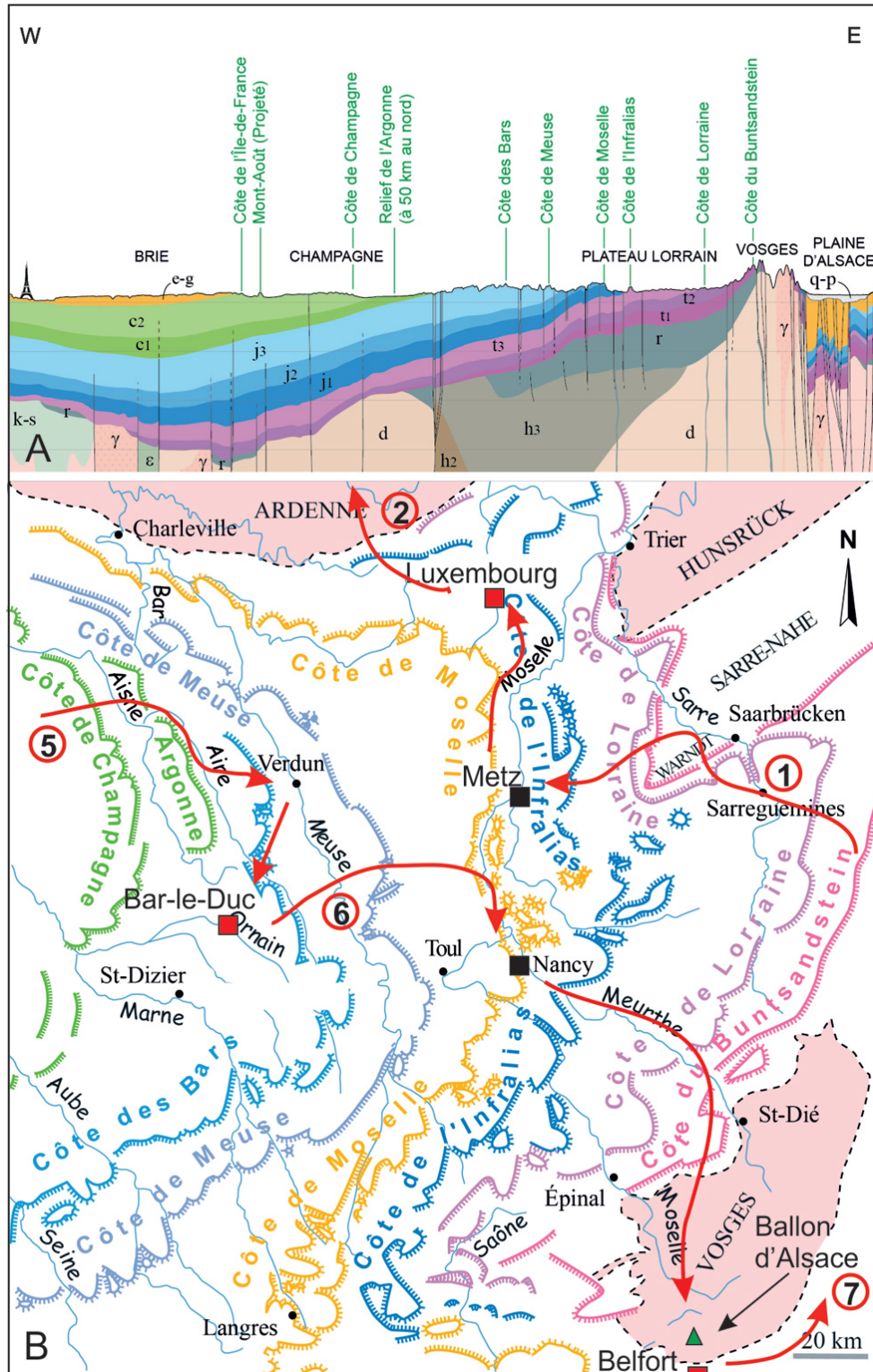


Fig. 9 : Le relief de côtes de l'Est du Bassin parisien. A : Coupe géologique simplifiée (extrait modifié d'après Gély et Hanot (coord.), 2014 ; Gély et Labourguigne, 2018) ;  $\gamma$  : granite ;  $\varepsilon$  : complexe basique varisque ; k-s : Cambrien à Silurien ; d : Dévonien ; h2 : Westphalien ; h3 : Stéphalien ; r : Permien ; t1 : Trias inférieur ; t2 : Trias moyen ; t3 : Trias supérieur ; j1 : Jurassique inférieur ; j2 : Jurassique moyen ; j3 : Jurassique supérieur ; c1 : Crétacé inférieur ; c2 : Crétacé supérieur ; e-g : Éocène-Oligocène ; q-p : Pliocène à Quaternaire. B : Carte des côtes (modifié d'après Le Roux et Harmand, 2014a). Les villes-étapes (1<sup>re</sup>, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> étapes) de l'Est sont indiquées (carrés rouges), de même que les grandes lignes du circuit.

Fig. 9 : The coasts of the Eastern Paris Basin. A: Simplified geological section (modified from Gély and Hanot, 2014; Gély and Labourguigne, 2018);  $\gamma$ : granite;  $\varepsilon$ : Variscan basic complex; k-s: Cambrian-Silurian; d: Devonian; h2: Westphalian; h3: Stephalian; r: Permian; t1: Lower Triassic; t2: Middle Triassic; t3: Upper Triassic; j1: Lower Jurassic; j2: Middle Jurassic; j3: Upper Jurassic; c1: Lower Cretaceous; c2: Upper Cretaceous; e-g: Eocene-Oligocene; q-p: Pliocene-Quaternary. B: Map of the Côtes (modified from Le Roux and Harmand, 2014a). Eastern host cities (1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> and 6<sup>th</sup> stages) are indicated (red squares) as well as the trips in outline.

de-France), Mont Cornillet, Mont Blond, Mont sans Nom etc., de même que les collines à l'est de la Suippe autour de Sommepy-Tahure. La course aurait dû se poursuivre vers l'Est en direction de Verdun, via Suippes et Sainte-Menehould, mais il n'y avait là, plus de route, plus de villages, plus d'arbres, rien<sup>xiii</sup> ! Les organisateurs avaient donc prévu un parcours plus au nord sur la seule route encore praticable quoiqu'en terrible état et qui allait être de pire en pire en approchant de Verdun, provoquant des crevaisons de plus en plus nombreuses. À Vouziers, où il arriva 3 heures après l'heure prévue, le groupe de tête comprenait encore 10 coureurs. De là, le parcours se dirigea vers le sud-est pour rejoindre Verdun et on retrouva les localités détruites (fig. 10A), les paysages dévastés, la forêt d'Argonne qui n'était plus une forêt mais un vaste territoire d'arbres déracinés et déchiquetés, de blocs de bétons et de fils de fer barbelés.

De cette portion de circuit, pourtant en particulièrement mauvais état, *Le Petit Journal*, cherchant sans doute à convaincre les détracteurs de la course – voire à se convaincre lui-même – dit qu'elle fut franchie « avec une certaine facilité [...] ce qui prouve bien que seule la tempête essayée dans Bruxelles-Amiens fut cause de l'effroyable difficulté de la 3<sup>e</sup> étape » (9 mai).

À ce niveau de la course, cependant, tout était question de résistance à la douleur et même de résistance tout court. Vers Vouziers, l'un des coureurs, André Huret, s'endormit même sur sa bicyclette et tomba à terre. Ce n'était plus tant une course qu'un exercice de survie où plus personne n'attaquait, chacun essayant juste de terminer « en un seul morceau » (« *This wasn't so much a race as an exercise in survival, so no one attacked, no one made life difficult for the peloton, and everyone just concentrated on getting to the end in one piece. There would be time enough for the attacks to begin once they were south of Verdun* » ; Isitt, 2019).

Au sud de Verdun, les coureurs rejoignirent la « Voie sacrée »<sup>xiii</sup>. Les premiers arrivèrent à Bar-le-Duc peu avant 18 heures. C'est Jean Alavoine qui remporta l'étape au sprint, en 15 h 33 min 23 s, devant Hector Heusghem et Albert Desmedt à une longueur ; ce sera la première et seule victoire d'étape française dans cette course. Ellner, qui avait encore une fois dormi dans une tranchée, arriva le lendemain matin à 9 h 25.

## Sixième étape : Bar-le-Duc – Belfort (313 km)

Le 9 mai, au départ de la 6<sup>e</sup> étape, à 4 h, sur le boulevard de La Rochelle, il ne restait en course que 21 coureurs qui allaient franchir successivement les six dernières côtes de l'Est du Bassin parisien, quatre dans le Jurassique lorrain : côte des Bars, côte de Meuse, côte de Moselle et côte de l'Infralias, et deux dans les Hautes Vosges gréseuses : côte de Lorraine et côte du Buntsandstein, pour enfin gravir quatre cols dans le massif vosgien. Les reliefs allaient donc devenir les principales sources de difficultés pour les coureurs, mais le temps demeurait clément et les paysages traversés étaient moins désolants : « De la Meuse à Belfort, plus de cités dévastées, ni de routes détruites [...] mais en revanche un obstacle topographique qui compte : le Ballon d'Alsace, dont nos routiers doivent faire l'escalade au moment où il est à peine dégagé des neiges qui l'obstruent six mois de l'année » (*Le Petit Journal*, 9 mai).

Depuis Bar-le-Duc, la course remonta en direction du saillant de Saint-Mihiel, un des secteurs clefs de la guerre de position dans l'est de la France (e.g. Harmand *et al.*, 2018b ; Huret, 1997). Celui-ci s'était maintenu pendant quatre ans, jusqu'à l'offensive américaine de 1918 et les derniers signes de la guerre y étaient

très récents car il avait été le lieu de combats jusqu'au jour de l'armistice (fig. 10 C). Les bords de route étaient encore encombrés de véhicules militaires cassés et abandonnés. La route directe de Saint-Mihiel à Nancy avait disparu pendant ces combats ; aussi la course passa au nord du saillant, pour rejoindre Nancy par Pont-à-Mousson. Le saillant militaire correspondait à un rentrant morphologique de la côte de Meuse concordant avec l'axe de l'anticlinal de Lorraine (Harmand *et al.*, 2018a et b).

À Lunéville, où les coureurs arrivèrent sous le soleil, le peloton de tête comprenait onze coureurs. Il leur restait plus de 150 km à courir et le plus dur restait à faire. À partir de Saint-Dié (350 m), ils pénétrèrent dans les Hautes Vosges cristallines qu'ils traversèrent du nord au sud jusqu'à Belfort en franchissant 4 cols : (i) le col du Plafond (à une altitude de 620 m, 4,5 km de montée avec une pente à 4%), (ii) le col de Martimpré (797 m, 10 km à 5%), (iii) le col de Grosse-Pierre (954 m, 9 km de 3,5% à 7%) et enfin (iv) le col du Ballon d'Alsace (1 171 m, 9 km de 7% à 8%). Et si les ascensions s'enchaînaient, de plus en plus rudes, que dire des descentes – en particulier celle du Ballon d'Alsace – ; pour beaucoup de coureurs, elles étaient pires que les montées, les routes étaient gravillonnées, les freins des bicyclettes peu puissants, et bien sûr, il n'y avait pas de rails de sécurité. Dans ces conditions, une chute, une sortie de route pouvaient être lourdes de conséquences.

Au point de contrôle de Gérardmer, un groupe de six coureurs était en tête, ils devaient encore escalader le col de Grosse-pierre et celui du Ballon d'Alsace. La partie la plus difficile du parcours était la dernière montée par le versant nord du Ballon. Celle-ci, qui débute à Saint-Maurice-sur-Moselle (551 m), est couramment appelée de nos jours par les cyclistes : la « montée historique » car ce fut le premier versant du Ballon emprunté par le Tour de France en 1905 ; il est long de 9 km et présente une pente très régulière d'environ 7 % jusqu'au km 7,6 (à 1 069 m). Le dernier kilomètre est légèrement plus raide et atteint 8%. Le franchissement du Ballon se fait un peu à l'ouest du sommet (1 247m).

Dès le col de Grosse-Pierre il y eut de la neige au sol. Au Ballon d'Alsace, tout le sommet était sous une épaisse couche de neige, tombée abondamment durant les dernières semaines. Les voitures officielles qui suivaient l'épreuve ne purent passer et durent rebrousser chemin puis faire le tour par le col des Croix : « Deux cent mètres avant le sommet, la neige [...] dépasse un mètre de hauteur. Comme nous avions prévu le cas, nous nous étions assurés de pelles et de pioches, ramassées çà et là en traversant le bois Le Prêtre, et nous nous mettons courageusement à l'ouvrage [...] Après une heure d'efforts, nous abandonnons la partie, non sans avoir déplacé de nombreux mètres cubes de neige inutilement. » (*Le Petit Journal*, 10 mai) (fig. 11). Les coureurs, eux passèrent ... le vélo à la main. À Saint-Maurice-sur-Moselle un groupe s'était détaché, composé de Deruyter, Alavoine, Van Lerberghe et Heusghem. Puis ce dernier lâcha ses compagnons d'échappée. Contraint de franchir les dernières centaines de mètres du col en portant son vélo en raison de la neige qui obstruait la route, il passa au sommet avec trois minutes d'avance sur Deruyter et Van Lerberghe, chuta dans la descente mais termina premier avec un avantage de plus de 19 minutes sur le quai Vauban de Belfort.

Le lendemain, Marcel Allain salua sa performance dans son éditorial du *Petit Journal* : « ... un homme, un seul a goûté dans toute la plénitude du triomphe de sa victoire et de ses muscles, la joie d'arriver dans un isolement de victoire au sommet du



Fig. 10 : Localités détruites sur le trajet des 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> étapes, état à la fin de l'année 1918. A : Varennes-en-Argonne. 28 septembre 1918. Un coin du village bombardé au bord de l'Aire (coll. La Contemporaine VAL 212/018). B : Bar-le-Duc. 10 octobre 1918. Rue du Cygne. Maisons bombardées (coll. La Contemporaine VAL 214/103). C : Saint-Mihiel. 24 septembre 1918. Bords de la Meuse bombardés et pont détruit. Au 1<sup>er</sup> plan construction d'une passerelle par le génie français (coll. La Contemporaine VAL 228/115). D : Vigneulles-les-Hattonchâtel. 16 septembre 1918. Un coin du village bombardé (coll. La Contemporaine VAL 230/103).

Fig. 10 : Destroyed localities on the race route of the 5<sup>th</sup> and 6<sup>th</sup> stages, state at the end of 1918. A: Varennes-en-Argonne. September 28, 1918. The village bombed along the Aire river (La Contemporaine collection VAL 212/018). B: Bar-le-Duc. October 10, 1918. Rue du Cygne. Bombed houses (La Contemporaine collection VAL 214/103). C: Saint-Mihiel. September 24, 1918. Bombed houses along the Meuse river and destroyed bridge. At the 1<sup>st</sup> plan construction of a bridge by the French army (génie) (La Contemporaine collection VAL 228/115). D: Vigneulles-les-Hattonchâtel. September 16, 1918. The village bombed (La Contemporaine collection VAL 230/103).

terrible ballon d'Alsace. Heusghem nous dira-t-il jamais quelle fièvre lui empourpra le front quand il se vit, ayant distancé tous ses concurrents, à la limite des neiges qui devaient, une heure plus tard, arrêter sans exception toutes les voitures officielles ». (*Le Petit Journal*, 10 mai).

Heusghem était arrivé à Belfort à 17 h 18, après 13 h 18 min de course, 9 minutes plus tard arrivèrent Deruyter et Van Lerberghe. Certains n'arrivèrent que le lendemain matin vers 6 h. On ne sait même pas à quelle heure arriva Ellner !

### Septième étape : Belfort – Strasbourg (163 km)

La dernière étape fut moins rude et plus courte que les étapes précédentes. Pour la première fois depuis le début de la course, les coureurs ne durent pas se lever en pleine nuit et le départ ne se fit qu'à 10 h du matin, devant la Grande Taverne dans le Faubourg de France, certes sous la pluie mais avec une température acceptable et ils eurent le vent dans le dos pendant tout le trajet dans la plaine d'Alsace. Le soleil fit même sa réapparition après Colmar.

La course se déroula entièrement sur les formations quaternaires du Fossé rhénan, donc sans reliefs à franchir et sans traverser de zones affectées par les combats, l'Alsace ayant été allemande de 1871 à 1918. Les organisateurs avaient sans doute souhaité une dernière étape « reposante » pour les coureurs, car ils ne leur firent même pas emprunter la route qui parcourt les champs de fractures sous-vosgiens, formant un étagement de petites collines vallonnées couvertes de vignes (l'actuelle « route des vins »). La route choisie, au contraire, descendait doucement dans la plaine jusqu'à Strasbourg et ne présentait aucun autre intérêt que d'être la plus courte et la plus facile.

À 11 h les coureurs avaient atteint Altkirch, à une moyenne de 35 km/h. Pour la première fois depuis le début de l'épreuve le peloton était en avance sur l'horaire. Au passage à Mulhouse un groupe de sept coureurs était en tête dont Van Lerberghe, Deruyter et Alavoine. À Schlestadt<sup>xiv</sup> ils avaient encore 8 minutes d'avance sur l'horaire. Juste après cette ville, à une trentaine de km de Strasbourg, Deruyter s'échappa, disloquant le peloton jusqu'alors compact. Il arriva à Strasbourg à 14 h 55 avec Kippert

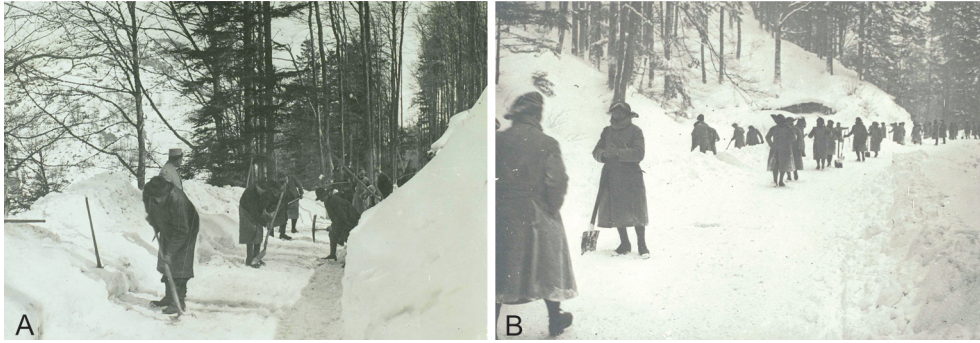


Fig. 11 : Routes du Ballon d'Alsace enneigées. A : Près de Sewen. 13 avril 1917. Construction d'une route entre Sewen et Giromagny. Travailleurs alsaciens déblayant la neige (coll. La Contemporaine VAL 331/172). B : Dans les Vosges. Janvier 1918. Route de Bussang à Orbey sous la neige. Équipe de soldats travaillant à déblayer la route (coll. La Contemporaine VAL 462/090). Ces photographies, prises sur des routes voisines de celle empruntée par les coureurs, donnent une idée des conditions dans lesquelles ils durent franchir le Ballon d'Alsace.

Fig. 11 : Snow-covered Ballon d'Alsace roads. A: Near Sewen. April 13, 1917. Construction of a road between Sewen and Giromagny. Alsatian workers clearing the snow (La Contemporaine collection VAL 331/172). B: In the Vosges. January 1918. Road from Bussang to Orbey under the snow. Soldiers working to remove the snow (La Contemporaine collection VAL 462/090). These photographs, taken on roads close to the one used by the runners, give an idea of the conditions under which they had to cross the Ballon d'Alsace.

qu'il battit au sprint. Ils avaient couvert l'étape en 4 h 55 min 10 s, à une moyenne de 33 km/h. Deux minutes plus tard arrivaient Alavoine et Hanlet, puis tous les autres coureurs pendant les heures qui suivirent. Louis Ellner arriva vers 19 h 15 alors qu'il ne restait plus pour l'attendre que les commissaires de course.

Au classement général de fin de course, Charles Deruyter fut le grand vainqueur. Il avait couvert les 1 985 kilomètres du parcours en 89 h 56 min 47 s, à une moyenne de 22 km/h. Urbain Anseeuw fut deuxième, à 2 h 22 min 49 s et Henri Van Lerberghe, troisième à 2 h 52 min 20 s, plaçant ainsi trois coureurs belges sur le podium (fig. 11). Le 4<sup>e</sup> et 1<sup>er</sup> Français fut Alavoine (à 10 h 41 min 12 s). Le 19<sup>e</sup> et dernier classé, Émile Pain, accumula un retard de 52 h 23 min 7 s. Camille Leroy et Louis Ellner, arrivés hors-délais la veille à Belfort, avaient été autorisés à terminer la course mais ne furent pas classés.

Sur 87 coureurs qui avaient pris le départ, 66 avaient abandonné au fil des étapes, soit à la suite de leurs chutes parce qu'ils s'étaient blessés et souffraient trop, ou étaient simplement épuisés – beaucoup s'étaient perdus en route et avaient dû faire jusqu'à plusieurs dizaines de kilomètres supplémentaires lors de certaines étapes –, soit parce que leur vélo était trop abîmé pour pouvoir rouler (rappelons que le règlement interdisait d'en changer).

Comment terminer sans évoquer (et saluer) Louis Ellner qui a encore terminé bon dernier de l'ultime étape (il fut quasiment la lanterne rouge de toutes les étapes) et dont le temps cumulé doit être près du double de celui du vainqueur, mais qui a le mérite d'avoir tenu jusqu'au bout, en ayant accompli tout le parcours sur un vélo ordinaire qu'il possédait depuis 7 ans (et en ne crevant cependant qu'une seule fois) (Darth-Minardi, 2019 ; Isitt, 2019). Combien d'autres, mieux équipés, s'étaient vus contraints d'abandonner en cours de route !

## CONCLUSIONS

Même si, à cette époque, plusieurs colonnes du *Petit Journal* étaient journalièrement consacrées à la Conférence de la Paix et à la préparation de la signature du traité de Versailles – mais également assez souvent à l'affaire « Landru » –, la relation des étapes du Circuit des Champs de Bataille (ou au moins de leurs résultats), eut souvent sa place non seulement à la une de ce quo-

tidien<sup>xv</sup> – bien évidemment, puisqu'il en était l'organisateur – mais aussi dans les pages sportives d'autres grands quotidiens de l'époque, tels *L'Intransigeant*, *Le Journal*, *Le Matin*, *La Presse*, ainsi que dans les magazines sportifs et en particulier *L'Auto*. Les journaux belges (*Sportwereld*, le *Vélo-Sport* de Bruxelles, la *Dernière Heure*) suivirent également la course et en donnèrent des nouvelles régulièrement.

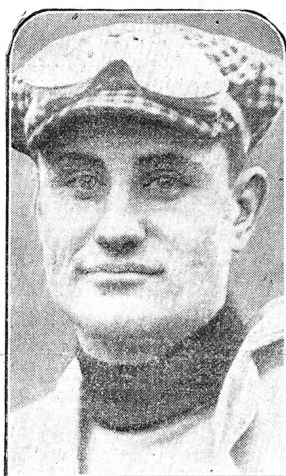
En dehors des difficultés physiques et météorologiques et des données factuelles (temps d'arrivée aux points de contrôle, classements, accidents, crevaisons), les journaux de l'époque renseignent aussi fréquemment sur les amendes et pénalités (en général des heures comptées en plus) infligées aux coureurs, soit parce qu'ils n'avaient pas signé, soit parce qu'ils s'étaient fait aider, soit pour des propos inconvenants tenus envers d'autres coureurs ou envers des officiels, soit encore (souvent) parce qu'ils avaient empruntés, pour quelques kilomètres, d'autres moyens de transport<sup>xvi</sup>. Les coureurs étaient engagés dans une lutte acharnée, les rivalités étaient fortes et ils n'étaient pas tendres les uns envers les autres. Il n'était pas rare que ces sanctions aient pour origine des réclamations (dénonciations) – à tort ou à raison – de la part d'autres coureurs, mais certaines provenaient aussi de gens extérieurs à la course.

Ainsi à propos de l'épouvantable 3<sup>e</sup> étape, le journaliste flamand (et même « flamingant ») Karel Van Wijnendaele<sup>xvii</sup> reprocha aux organisateurs d'avoir fermé les yeux sur beaucoup d'irrégularités et, en particulier, accusa Deruyter d'avoir pris le train lors de cette étape : (“*It was never properly explained how, and in what manner, he [Deruyter] reached Amiens [...] The organisers were afraid to hear the truth, which most people knew, that most had come by train ...*” ; cité et traduit en anglais in Isitt, 2019). Il est bien sûr possible que certains coureurs aient triché<sup>xviii</sup>, mais *L'Auto* (qui, contrairement à Van Wijnendaele, n'avait pas de grief particulier envers la course) rappela cependant que Deruyter avait signé à tous les points de contrôle de cette étape, que la première voiture des commissaires de course arrivée à Amiens l'avait dépassé sur la route 3 heures avant et surtout que l'état dans lequel il était arrivé dans la ville-étape montrait clairement qu'il n'avait pas pris le train (Isitt, 2019).

Un des points considérés comme essentiels par le *Petit Journal* était l'égalité de traitement dans la course, entre tous les

# L'Apothéose à Strasbourg

**Charles Deruyter, vainqueur du Circuit arrive premier à Strasbourg**



Charles DERUYTER  
vainqueur du classement général.



Anseuw (2<sup>e</sup>) et Vanlerberghe (3<sup>e</sup>)

CLASSEMENT GÉNÉRAL (1.992 kilom.)		
1.	DERUYTER (Charles)	89 h. 56' 47"
2.	ANSEUW (Urban)	92 19 36
3.	VANLERBERGHE (H.)	92 49 7
4.	ALAVOINE (Jean)	109 37 59
5.	WYNSDAL (Théo)	102 14 11
6.	PELLETHIER (José)	103 27 46
7.	HEUSSEHEM (Hector)	104 46 43
8.	DESMEDT (Albert)	105 27 13
9.	HANLET (Henri)	106 5 29
10.	HURET (André)	106 43' 8
11.	GUENOT (René)	107 21 29
12.	KIPPERT (Charles)	108 14 24
13.	PAUL (Ernest)	112 21 49

## L'EX-KAISER EXTRADÉ ?

Londres, 11 Mai. — On mande de La Haye au National News :

Le gouvernement hollandais a décidé de livrer l'ex-kaïser. (Havas.)

Il convient de remarquer que la source de cette information est suspecte et que la nouvelle en elle-même ne paraît pas très fondée, aucune demande officielle

## UNE VICTOIRE

Strasbourg, 11 Mai (par dépêche de notre envoyé spécial). — Raconter cette dernière étape de notre Circuit des Champs de Bataille, dire quelle foule se pressait à tous les contrôles, à Muinouse comme à Schlettstadt, à Colmar comme à Altkirch, dépeindre la mer humaine qui défilait sur la route de l'arrivée serait tout aussi impossible que de vous faire entendre dans ces lignes l'écho des bravos qui saluèrent d'une ovation folle l'arrivée de Deruyter au terrain de Trivol. Je n'essaierai donc pas cette tâche impossible et, seulement, je tenterai de résumer ce que signifie, ce que doit signifier la victoire d'aujourd'hui.

Est-ce donc une victoire ? Certes oui. Une victoire du sport, tout d'abord ; car, sportivement, nous n'hesiterons pas à écrire qu'il n'y eut jamais course aussi dure, aussi passionnante, aussi régulière et pure que celle-ci. Une victoire pour notre journal ensuite, car, au lendemain de la guerre, nous voulions prouver de façon évidente, à toute la jeunesse, combien nous tenions à devenir pour elle un organe vivant, jeune, alerte, sachant organiser les plus grandes manifestations. Une victoire enfin et surtout pour la race, car la race, en des journées comme celles-ci, essaie ses énergies, en prend connaissance, s'enthousiasme pour l'effort toujours utile.

A cela, qu'ajouter ? Le tribut de notre reconnaissance. Il va aux concurrents l'abord. Il va à la foule sportive qui sut les acclamer. Il va à tous ceux qui aidèrent au succès de nos héros ; à la régularité des camions et des voitures de la maison Atlas qui assumèrent les plus lourdes charges et s'en tirèrent avec une ponctualité absolue ; au dévouement de nos commissaires ; au dévouement encore de notre personnel de parc fermé qui, sous la direction de M. Rufinat, fonctionna à merveille en dépit de difficultés sans précédent ; à la complaisance de nos mécaniciens dont certains passèrent vingt-sept heures au volant ! Et puis, notre reconnaissance ainsi proclamée de façon générale, nous remercions tout particulièrement les personnalités dont l'aide nous fut précieuse. M. Breton, président de l'U. V. F., MM. N. L. Lévy, de l'A. S. de Strasbourg, M. Kraener, M. Jekke, M. le lieutenant Gauthier, le service télégraphique du bureau de Strasbourg, M. Lievin, Lecomte, Bégraine, Perrine, Baudot, nos confrères de l'Auto, de l'Echo des Sports, du Sporting peuvent en vérité revendiquer une large part de notre succès, comme étant leur œuvre propre. Qu'ils trouvent ici l'expression de notre sincère gratitude.

A tous ceux qui furent les artisans de cette victoire, que le Petit Journal est fier d'inscrire à son palmarès, nous sommes heureux de pouvoir, en terminant cette dernière dépêche, fixer en prochain rendez-vous. Notre campagne sportive n'est point achevée — elle commence — et beaucoup sans doute s'étonneraient de notre audace si nous leur annoncions dès maintenant les très prochaines manifestations sportives que nous comptons réaliser, que nous réaliserons certainement pour le joie de cette jeunesse française qui a droit à tous les plaisirs, à tous nos encouragements, elle qui de si tragique manière a déjà gagné tout entier et de tout son sang généreux l'« autre » Circuit des Champs de Bataille !

Ma. ce. Allain.

D'ailleurs, d'une manière générale, si dans *Le Petit Journal*, l'accent est toujours mis sur les exploits sportifs, dans *L'Auto* l'accent est très souvent mis sur la célébration de l'industrie française, ainsi : « À travers ces régions tragiques, où régna si longtemps la dévastation et la mort, les cloches d'Alléluia vont sonner haut et clair la résurrection du sport et la gloire de l'industrie française » (27 avril). On retrouve, bien sûr, ces mêmes marques dans les placards publicitaires du journal !

Quoique l'un des objectifs du Circuit ait été de rendre hommage aux soldats tombés au champ d'honneur, les champs de bataille traversés par le Circuit ne constituèrent que la toile de fond des performances sportives et de la vaillance des coureurs. Il ne faut pas chercher dans les lignes des quotidiens ou des magazines sportifs de descriptions des paysages dévastés par quatre années de guerre et même les pages du *Petit Journal*, ne comporteront ni longues descriptions des ruines, ni grandes tirades anti-allemandes. Tout au plus le « Boche » fait-il l'objet, dans *L'Auto*, de quelques remarques incisives au fil des articles. L'accent est systématiquement mis sur les prouesses sportives. Dans son dernier article (fig. 12), le lendemain de l'arrivée, Marcel Allain, souligne que « la victoire d'aujourd'hui [est] une victoire du sport tout d'abord » (*Le Petit Journal*, 12 mai 1919). Notons cependant que, reprenant un thème largement développé depuis le début de la Grande Guerre, celui de l'opposition entre « l'Allemand » et les autres — entre le barbare et les civilisés — (Becker, 2000), il ne manque pas d'y faire l'exaltation de notre « race » : « Une victoire enfin et surtout pour la race, car la race en des journées comme celles-ci, essaie ses énergies, en prend connaissance, s'enthousiasme pour l'effort toujours utile » (*Le Petit Journal* du 12 mai 1919). Il s'enflammait d'ailleurs déjà sur ce sujet à la veille du départ du Circuit : « Et c'est la Race, toute entière, qui doit en profiter. La Race qui sera plus forte, plus puissante au travail, plus prête à se défendre [...] La Race ? Oui, en vérité c'est pour le Destin de notre Race que le *Petit Journal*, demain, fera disputer le Circuit des Champs de Bataille... » (*Le Petit Journal*, 27 avril 1919). On pourrait penser que le terme « race » se comprend, à l'époque, comme équivalent de civilisation, de nation, mais il est également ethnique et c'est bien biologiquement que l'on oppose Français et Allemands<sup>XX</sup> (Becker, 2000). La Grande Guerre fut assurément aussi une guerre entre les « races » européennes.

Quoiqu'il en soit, le Circuit des Champs de Bataille a constitué un fantastique exploit sportif et les 21 coureurs qui eurent le courage d'aller jusqu'au bout du parcours malgré la pluie, la grêle, le froid, le vent et les routes, déjà mauvaises, rendues pires encore du fait de la boue, méritent d'être considérés comme des athlètes exceptionnels dont on peut louer la ténacité et l'endurance : « il faut surtout retenir que jamais encore depuis qu'existent les courses sur route, une tâche aussi rude n'a été imposée à des routiers [...] bref, un calvaire sans précédent » (*L'Auto*, le 3 mai).

Le 12 mai 1919, *L'Auto* concluait son article sur l'arrivée à Strasbourg, par ces mots « Et maintenant [...] disons hautement : « À l'année prochaine ! » », mais le *Petit journal* ne réitérera pas l'organisation du Circuit en 1920, peut-être échaudé, non par le manque d'intérêt du public — présent en nombre aux départs, même très matinaux, et aux arrivées même très tardives —, ni par celui des cyclistes, nombreux à y avoir participé<sup>XXI</sup> (quoique peut-être peu enclins à revivre une course aussi éprouvante), mais par la météo qui avait régné pendant toute la durée de la course et par les difficultés du parcours dans des zones dont la reconstruction avait certes débuté, mais dont on réalisait alors qu'elle allait être très longue. L'épreuve n'eut donc lieu qu'une seule fois. *L'Auto* patronna cette année-là une autre épreuve « de commém-

Fig. 12 : Article de Marcel Alain à la une du *Le Petit Journal* du 12 mai 1919 : « l'apothéose à Strasbourg » (source BNF Gallica).

Fig. 12 : Article by Marcel Alain, front page, *Le Petit Journal*, May 12, 1919: « l'apothéose à Strasbourg » (source BNF Gallica).

coureurs. Il est intéressant de noter que ce point fut strictement respecté par le *Petit Journal* jusque dans les comptes rendus de la course où n'étaient donnés que le nom des coureurs. A contrario, *L'Auto* ne perdit pas une occasion de citer les écuries. Si dans le *Petit Journal* on parle du « champion suisse Oscar Egg », ou du « populaire Deruyter », dans les colonnes de *L'Auto*, en revanche, les noms des écuries sont quasi systématiquement accolés aux noms de leurs champions, Alavoine est « sur bicyclette Bianchi, pneus Pirelli », Dejonghe, « l'excellent champion de J.B. Louvet », Deruyter « le vaillant crack d'Alléluia<sup>XX</sup> », etc.



moration », organisée par le journal *Sporting* : le Grand Prix de l'Armistice qui se couru sur 520 km, les 10 et 11 novembre, de Strasbourg à Paris. Parmi les 42 coureurs engagés, certains avaient participé au Circuit des Champs de Bataille : Alavoine, Anseeuw, Buysse, Leroy et ... Ellner. La course fut remportée par Jean Alavoine.

La mémoire du Circuit n'a cependant pas été totalement perdue et il fut « à nouveau cyclé après 100 ans » ([www.wielerroem.com](http://www.wielerroem.com)). Un « Circuit héroïque des Champs de Bataille » (*Omlloop van de Slagvelden*) a en effet été organisé du 19 au 30 août 2019 par deux associations d'Assenede (Flandre orientale, Belgique) : la société d'histoire régionale « *De Twee Ambachten Assenede* » et l'« *Orde van de Smoutpot Oosteeklo* ». Le départ et l'arrivée se sont faits à Oosteeklo, siège des associations organisatrices, mais le trajet original fut respecté autant que faire se pouvait, en passant par les mêmes points de contrôle, avec le même règlement de course qu'en 1919 et en exigeant une autonomie pratiquement identique à celle dont les coureurs avaient également dû faire preuve 100 ans plus tôt. En raison des adaptations au réseau routier actuel, la distance parcourue a été de 2 098 km (1 985 km en 1919). Ce Circuit héroïque n'a cependant pas été voulu comme une course, mais plutôt comme « un trajet de souvenir et de commémoration placé sous le signe de la victoire qu'est la "paix" ». Il rassembla 69 participants, dont une femme, et 57 d'entre eux allèrent jusqu'au bout (D. Tempels, comm. pers).

Notons également que le Tour de France a voulu retraverser ces mêmes régions en 2014 pour « rendre hommage aux

hommes, aux cyclistes, mais aussi aux territoires qui ont souffert des combats de la Grande Guerre » (*Le Matin*, 14 juillet 2014, cité in Cossart, s.d.) et la Mission du Centenaire avait, à cette occasion mis en ligne un guide des principaux lieux de mémoire traversés par les cyclistes (Anonyme, 2014). L'article du *Matin* souligne qu'avec « le Tour de France, c'est l'image de la France qui est magnifiée ». Bien que cent ans se soient passés depuis ce premier conflit mondial, on est assez loin ici de la perspective internationale souvent mise en avant pour sa commémoration. Sept des 21 étapes de ce tour se déroulèrent dans les mêmes secteurs que le Circuit des Champs de Bataille ... mais les difficultés étaient loin d'être les mêmes.

Si aujourd'hui le souvenir de cette course légendaire qu'a été le Circuit des Champs de Bataille, a presque complètement disparu, elle mérite cependant une place dans la mémoire collective. Compétition « unique » non seulement parce qu'elle n'eut lieu qu'une seule fois, mais aussi parce que les conditions dans lesquelles elle se déroula furent un concentré de difficultés tant matérielles que météorologiques. Elle représente, sans nul doute, l'exemple emblématique de ce qu'on a appelé les « temps héroïques du cyclisme ».

## Remerciements

Merci à Michel Bernard par qui j'ai entendu parler pour la première fois du Circuit des Champs de Bataille, lors d'un séminaire sur la Grande Guerre en 2016, ainsi qu'à Elisabeth Nicoit et Nicole Santarelli pour leur lecture attentive du manuscrit.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ALLOUC J., TABORELLI P. et DEVOS A. (2018) - Le front de Champagne. In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, 183-197.
- ANONYME (1919) - Ypres et les batailles d'Ypres. Collection Guides illustrés Michelin des champs de bataille (1914-1918), Éd. Michelin et C<sup>ie</sup>, Clermont-Ferrand, 136 p.
- ANONYME (1920a) - L'Yser et la côte belge. Collection Guides illustrés Michelin des champs de bataille (1914-1918), Éd. Michelin et C<sup>ie</sup>, Clermont-Ferrand, 128 p.
- ANONYME (1920b) - Les batailles de la Somme. Collection Guides illustrés Michelin des champs de bataille (1914-1918), Éd. Michelin et C<sup>ie</sup>, Clermont-Ferrand, 136 p.
- ANONYME (2014) - Le tour de France 2014 – Centenaire de la Première Guerre mondiale. [En ligne] URL : [http://centenaire.org/sites/default/files/references-filles/def\\_tourdefrance\\_25juin\\_sans.pdf](http://centenaire.org/sites/default/files/references-filles/def_tourdefrance_25juin_sans.pdf), 59 p., consulté le 29 août 2019.
- BECKER A. (2000) - Racisme, barbarie, civilisation : les enjeux de la Grande Guerre. In « Politique et altérité. La Société Française face au racisme (XX<sup>e</sup> siècle) ». Actes du colloque de Nice, décembre 1999. *Cahiers de la Méditerranée*, 61, 1, 159-169 ; doi : 10.3406/camed.2000.1298. [En ligne] URL : [https://www.persee.fr/doc/camed\\_0395-9317\\_2000\\_num\\_61\\_1\\_1298](https://www.persee.fr/doc/camed_0395-9317_2000_num_61_1_1298), consulté le 8 novembre 2019.
- BERGERAT F. (dir.) avec la collaboration de GAVIGLIO P., GÉLY J.P., GINSBURGER N., LE VIGOUROUX P., LABOURGUIGNE J., LORENZ J. et ROULET M.J. (éds) (2018) - 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental. Co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, 480 p.
- BERGERAT F. (2018) - Les inondations de la plaine de l'Yser. In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, encadré, p. 95.
- BOULVAIN F. et PINGOT J.L. (2015) - Genèse du sous-sol de la Wallonie. 2<sup>e</sup> éd. revue et augmentée. Classe des Sciences, Académie royale de Belgique éd., 208 p.
- BOULVAIN F. et PINGOT J.L. (2019) - Une introduction à la géologie de la Wallonie. [Cours en ligne] URL : <http://www.geolsed.ulg.ac.be/geolwal/geolwal.htm>, consulté le 9 octobre 2019.
- BOURGIER J.P. (2014) - En 1919, il n'était pas question que des « boches » participent au Tour. Interview par S. Mouillard, *Libération* du 11 juillet 2014. [En ligne] URL : [https://www.liberation.fr/sports/2014/07/11/en-1919-il-n-etait-pas-question-que-les-boches-participent-au-tour\\_1061906](https://www.liberation.fr/sports/2014/07/11/en-1919-il-n-etait-pas-question-que-les-boches-participent-au-tour_1061906), consulté le 8 octobre 2019.

- CANCÈS B., CHABERT C., TABORELLI P., LARATTE S. et DEVOS A. (2018) - Un effet de la *bomburbation* : la contamination des sols par les éléments traces métalliques. In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, 411-413.
- CHMIELINSKA K., HUBÉ D., BAUSINGER T., SIMON M., RIVIÈRE G., FAUSER P. et SANDERSON H. (2019) - Environmental contamination with persistent cyclic mustard gas impurities and transformation products. *Global Security: Health, Science and Policy*, 4, 1, 14-23, doi: 10.1080/23779497.2019.1699848.
- COSSART P. (sans date) - Le Tour de France sur le Front Ouest 1914-1918. Entre manifestation patriotique et exploits sportifs. Observatoire du Centenaire, université Paris-I, 17p. [En ligne] URL : [https://www.pantheon-sorbonne.fr/fileadmin/IGPS/Cossart\\_-\\_Tour\\_de\\_France\\_01.pdf](https://www.pantheon-sorbonne.fr/fileadmin/IGPS/Cossart_-_Tour_de_France_01.pdf), consulté le 1<sup>er</sup> avril 2018.
- DARTH-MINARDI (2019) - 1919 : La course des survivants. [En ligne] URL : <https://legruppetto.fr/2019/07/1919-la-course-des-survivants>, consulté le 30 octobre 2019.
- DUBOIS E. (2016) - Les cyclistes pendant la 1<sup>re</sup> Guerre Mondiale. [En ligne] URL : <http://www.memoire-du-cyclisme.eu>, consulté le 24 octobre 2019.
- DUCHAUSOIS F. (2018) - La Somme et l'usage de la géomorphologie en pays plat. In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, 146-153.
- FARES K. (2015-2016) - L'industrialisation des constructions légères et démontables pendant et après la Première Guerre mondiale. *Pour mémoire*, revue du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, et du ministère du logement et de l'habitat durable, Actes des journées « La Grande Guerre et les Travaux publics », 19 et 20 juin 2014, n° hors-série hiver 2015-2016, 132-136.
- GALTIER-BOISSIÈRE J. (1917) - Un hiver à Souchez, 1915-1916. 1<sup>re</sup> édition, Berger-Levrault éd., Paris. Réédition 1998, Éditions du Lérot, Tusson, 80 p.
- GÉLY J.P. (2018a) - De Noyon à Reims par le Chemin des Dames, à travers les formations tertiaires. In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, 168-179.
- GÉLY J.P. (2018b) - L'approvisionnement en matériaux d'empiècement et le service des routes militaires. In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, encadré, p. 373.
- GÉLY J.P. et HANOT F. (coord.), BERGERAT F., DEBEGLIA N., DURAND M., HOUEL P., LE ROUX J., ROBELIN C., THIERRY J., VICELLI J. et WYNS R. (2014) - Coupe géologique du Bassin parisien et du Fossé rhénan. In « Le Bassin parisien, un nouveau regard sur la géologie », J.P. Gély et F. Hanot (dir.), Mém. hors-série n° 9 de l'AGBP, Paris, planche hors-texte.
- GÉLY J.P. et LABOURGUIGNE J. (2018) - Géologie, géomorphologie et hydrogéologie du théâtre des opérations sur le front occidental. In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, 16-31.
- GERMAIN J. (pseudonyme de DROUILLY J.M.) (1922) - La 55<sup>e</sup> division en Artois. In « 1914-1918 – La Grande Guerre vécue, racontée, illustrée par les combattants ». M. Christian-Frogé (dir.), Librairie Aristide Quillet éd., Paris, 2 tomes, 214-217 et 258-260.
- GINSBURGER N. (2018a) - Heinrich Schmitthener et Walther Penck : deux géologues mobilisés contre la théorie davisienne. In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, 252-254.
- GINSBURGER N. (2018b) - Géologues et géologie de guerre pendant et après la Première Guerre mondiale : heurs et malheurs d'une science mobilisée. In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, 291-301.
- GUICHERD J. et MATRIOT C. (1921) - La terre des régions dévastées. *Journal d'Agriculture Pratique*, 34, 154-156.
- GUILLERME A., VACHER H. et FARES K. (2013) - Le front de l'industrialisation de la construction. 1915-1920. *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, 28, 37-56. [En ligne] URL : <http://journals.openedition.org/crau/495>, doi: 10.4000/crau.495, consulté le 12 décembre 2019.
- HANOT F. et SIMIEN F. (2017) - Sous les lignes de front. Regards géologiques sur la Grande Guerre. BRGM éd., Orléans, 175 p.
- HARMAND D., LE ROUX J. et PORCHIER J.C. (2018a) - Le relief de côtes de l'Est du Bassin parisien. In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, focus, 42-43.
- HARMAND D., CHIFFRE E., PORCHIER J.C. et LE ROUX J. (2018b) - Le Saillant de Saint-Mihiel. In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, 226-233.
- HUBÉ D. (2016) - Sur les traces d'un secret enfoui. Enquête sur l'héritage toxique de la Grande Guerre, Michalon éd., Paris, 285 p.
- HUBÉ D. (2018) - 14-18, Tremblements de guerre. Les géologues au cœur de l'histoire. BRGM éd., Orléans, 191 p.
- HURET J. (1997) - Le saillant de Saint-Mihiel 1914-1918. Serpenoise éd., Metz, 147 p.
- ISITT T. (2014) - Circuit des Champs de Bataille : the toughest race in history. Illustrations de Tom Jay, *Rouleur Magazine*, vol. 44. [Extraits disponibles en ligne] URL : <https://rouleur.cc/editorial/circuit-des-champs-de-bataille>, consulté le 9 octobre 2019.
- ISITT T. (2019) - Riding in the Zone Rouge. The Tour of the Battlefields 1919 – Cycling's Toughest-Ever Stage Race. Weidenfeld et Nicolson éd., London, 302 p.
- JACQUEMOT S. (2014) - Regard archéologique sur les villages martyrs de la Grande Guerre en Lorraine. *Archéopages*, 40, 140-147 [En ligne] URL : <http://journals.openedition.org/archeopages/641>, mis en ligne le 1<sup>er</sup> juillet 2016, consulté le 13 novembre 2019.
- JAUNAT J., TABORELLI P. et DEVOS A. (2018) - Les impacts de la Grande Guerre sur la qualité des eaux souterraines : le cas des perchlorates. In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, 414-417.
- LE ROUX J. (1999) - Le contexte structural de l'Est du Bassin Parisien et les relations avec la sédimentation. *Bull. Inf. Géol. Bassin Paris*, 36, 1, 7-13.
- LE ROUX J. et HARMAND D. (2014) - Le relief de côte de l'Est du Bassin parisien. In « Le Bassin parisien, un nouveau regard sur la géologie », J.P. Gély et F. Hanot (dir.), Mém. hors-série n° 9 de l'AGBP, Paris, fiche 22, p. 147.
- LE VIGOUROUX P. (2018) - De la préparation de l'après-guerre au boycott des géologues allemands. In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, 312-321.
- LORIEUX E.T. (1919) - Le service des routes militaires pendant la guerre 1914-1919. Éd. Charles-Lavauzelle et Cie, Paris, 159 p.

- MARIVAL G. (2014) - Prélude oublié au tour 2014. En 1919, le circuit cycliste des champs de bataille. *La Lettre du Chemin des Dames*, Département de l'Aisne éd., 31, 4-8. URL : <https://www.chemin-desdames.fr/sites/default/files/2017-12/La-Lettre-du-Chemin-des-Dames-31-Avril-2014.pdf>, consulté le 29 août 2019.
- MEILLIEZ F. (2018) - Les monts des Flandres : une barrière qui n'en est pas une ! In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, 97-100.
- MEILLIEZ F. et DUMONT G. (2018) - Le bassin minier du Nord – Pas-de-Calais, une expérience de guerre totale. In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, 106-115.
- MERCKEL M. (2014) - Le Tour de France et la Grande Guerre. URL : <https://centenaire.org/fr/autour-de-la-grande-guerre/sport/le-tour-de-france-et-la-grande-guerre>, consulté le 8 octobre 2019.
- NICOT É. (2018) - Les spécificités de la Grande Guerre dans les collines du Noyonnais. In « 14-18, la Terre et le Feu. Géologie et géologues sur le front occidental », F. Bergerat (dir.), co-édition AGBP – COFRHIGÉO – SGN, Paris, Mém. hors-série n° 10 de l'AGBP, 157-165.
- PICARD E. (1917) - Les relations scientifiques internationales après la guerre. *Journal des débats politiques et littéraires*, 129, 289, 1.
- PICARD E. et LACROIX A. (1918) - La Conférence interalliée des Académies scientifiques à Londres. Séance du 21 octobre 1918. *C.R. Acad. Sci.*, Paris, 167, 17, 566-569.
- RENÉ H. (pseudonyme de LAURE A.M.E.) (1916) - Lorette, une bataille de douze mois, octobre 1914 - octobre 1915. Librairie académique Perrin et C<sup>ie</sup> éd., Paris, 264 p., 1 carte h.t.
- RIEDMATTEN L. de (1944) - Monnaies, salaires et prix à travers l'histoire. *Journal de la société statistique de Paris*, 85, 7-20. [Disponible en ligne] URL : [http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1944\\_\\_85\\_\\_7\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1944__85__7_0), consulté le 1<sup>er</sup> novembre 2019.
- STAMP L.D. (1922) - The Geology of Belgium. *Proceedings of the Geologists' Association*, 32, 1-38.
- VANYSACKER D. (2007) - Le cyclisme en Wallonie jusqu'à la Seconde Guerre mondiale : une histoire sociale comparable à celle des Flandriens (1860-1945). In « Image et paysages mentaux des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, de la Wallonie à l'Outre-mer », L. Courtois (dir.). Presses universitaires de Louvain, Academia-Bruylant, Louvain-la-Neuve, 147-172.
- VIARD M. (1982) - Marne. Au centre de l'histoire nationale. J. Delmas & C<sup>ie</sup> éd., Paris. *Richesses de France*, 119, 39-54.

## Autres sources en ligne citées dans le texte

- Circuit héroïque des champs de bataille. URL : <https://www.wielerroem.com>, consulté le 29 août 2019.
- Excelsior* du 27 avril 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4605905z/fl.item>  
ou URL : <https://argonnaute.parisnanterre.fr/ark:/14707/a011445247357XVDIZR/bf0d8f937c>
- La Vie au Grand Air* du 15 mai 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32888685g/date19190515>
- La Vie au Grand Air* du 15 juin 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k96056835/date19190615>
- L'Auto* du 27 avril 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4628356p.item>
- L'Auto* du 2 mai 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4628360k.item>
- L'Auto* du 3 mai 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k46283610/fl.item>
- L'Auto* du 4 mai 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4628362d/fl.item>
- L'Auto* du 5 mai 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4628363t.item>
- L'Auto* du 12 mai 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4628370z.item>
- Le petit journal* du 12 décembre 1918. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6221220.item>
- Le petit journal* du 19 décembre 1918. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k622129n.item>
- Le petit journal* du 5 janvier 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6221466.item>
- Le petit journal* du 7 février 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k622179c.item>
- Le petit journal* du 27 avril 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k622258m.item>
- Le petit journal* du 28 avril 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6222590.item>
- Le petit journal* du 30 avril 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6222619.item>
- Le petit journal* du 2 mai 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k622262p.item>
- Le petit journal* du 4 mai 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k622264f.item>
- Le petit journal* du 5 mai 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k622265t.item>
- Le petit journal* du 6 mai 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6222666.item>
- Le petit journal* du 9 mai 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k622269b.item>
- Le petit journal* du 10 mai 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6222708.item>
- Le petit journal* du 12 mai 1919. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6222721.item>
- Les lecteurs intéressés peuvent retrouver l'intégralité des comptes rendus journaliers du Circuit des Champs de Bataille dans les pages de *L'Auto* et du *Petit Journal* sur le site Gallica :
- L'Auto* : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb327071375/date1919.item>
- Le Petit Journal* : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32895690j/date1919.item>

## Notes

- <sup>i</sup> À l'exception du « Paris-Roubaix » (dont la dernière édition datait de 1914) qui se déroula sur une seule journée, le 20 avril 1919, sur 280 km. Des 77 coureurs qui prirent le départ de cette course, il n'en resta que 25 à l'arrivée. Charles Deruyter, le futur vainqueur du Circuit des Champs de Bataille, déclara forfait à Amiens.
- <sup>ii</sup> Étape étant un terme polysémique dont les sens sont antonymes, désignant tantôt un lieu d'arrêt sur un trajet tantôt la partie entre les arrêts, dans le présent article il a été utilisé dans son acception de trajet ; on parlera de ville-étape pour celle où se reposeront les coureurs entre les étapes.
- <sup>iii</sup> Avant la guerre, le salaire à la journée le plus fréquent était de 3 francs en province et de 5 francs à Paris (il pouvait monter, pour les hommes, jusqu'à 11-12 francs). Les employés payés au mois touchaient en moyenne, à Paris, 250 à 300 francs ; en province, le traitement mensuel moyen était de 150 francs, le maximum de 200 francs. La guerre de 1914-1918 avait cependant fait monter considérablement les salaires. À Paris comme en province, ils auront quadruplé entre 1914 et 1921 (Riedmatten, 1944).
- <sup>iv</sup> Sur le front occidental, la démobilisation s'est poursuivie jusqu'en 1921. La France et l'Italie avaient opté pour un retour par classe d'âge, les classes 1912 et 1913 étant ainsi démobilisées à l'été 1919, tandis que les dernières classes mobilisées ne le seront qu'en 1920 et 1921.
- <sup>v</sup> La liste complète des 138 coureurs engagés est donnée dans *Le petit Journal* du 27 avril. Les coureurs cités dans le texte de cet article sont : Jean Alavoine (F), Urbain Anseeuw (B), Lucien Buysse (F), René Chassot (F), Albert Dejonghe (B), Charles Deruyter (B), Albert Desmedt (B), Paul Duboc (F), Oscar Egg (S), Louis Ellner (F), Hector Heusghem (B), Henri Hanlet (B), André Huret (F), Charles Kippert (F), Camille Leroy (B), Arsène Pain (F), Henri Van Lerberghe (B), Aloïs Vestræeten (B), Théo Wynsdau (B). La lettre désigne leur pays : B, Belgique, F, France, S, Suisse et les vainqueurs d'étape sont soulignés.
- <sup>vi</sup> Le mot « pédard » (diminutif de « vélocipédard ») désignait, à l'époque, le cycliste amateur qui gravitait autour des compétitions professionnelles et gênait souvent les coureurs par un comportement imprudent.
- <sup>vii</sup> Quand Heusghem et Hanlet se trouvèrent, plus tard, au même point face au même problème, ils essayèrent une autre route, mais se retrouvèrent... à Douai qu'ils avaient quitté quelques six heures auparavant, après avoir fait 60 km pour rien (Isitt, 2019).
- <sup>viii</sup> En fait, deux autres coureurs arrivèrent encore après Ellner, au bout de 39 h de course : Camille Leroy et Arsène Pain, mais ils ne furent pas mentionnés dans les comptes rendus sportifs, les journaux ayant été mis sous presse avant leur arrivée (Isitt, 2019).
- <sup>ix</sup> Le premier ayant mis 18 h 28 mn, un délai égal au tiers de la prolongation réglementaire, fut accordé, portant le temps total à 43 h 6 min (18 h 28 + 18 h 28 + 6 h 10).
- <sup>x</sup> Pendant la guerre, près de 100 000 baraques Adrian, françaises, et 150 000 baraques Nissen, britanniques (légères et démontables), furent installées dans la zone alliée, pour loger les armées mais également des dizaines de milliers de réfugiés. Après l'armistice, ces baraques furent vendues aux enchères ou mises à disposition des municipalités et devinrent le symbole de l'habitation provisoire. Il n'est pas rare d'en voir encore, en particulier en Picardie, un siècle plus tard et certaines sont toujours habitées.
- <sup>xi</sup> Côte de la région parisienne, célèbre pour sa pente de 11%.
- <sup>xii</sup> Ce secteur comprend encore de nos jours un domaine militaire de 13 500 ha, utilisé comme terrain de manœuvre interdit à l'accès du public, où subsistent des anciens réseaux de boyaux et tranchées. Des entonnoirs de mines impressionnants sont visibles à l'est de Souain – Perthes-lès-Hurlus. Quatre villages, complètement détruits, sont aujourd'hui réduits à quelques vestiges perdus dans la végétation : Tahure, le Mesnil-lès-Hurlus, Hurlus et Perthes-lès-Hurlus.
- <sup>xiii</sup> La Voie sacrée est sans doute la route la plus emblématique de toute l'histoire de La Grande Guerre. Il est dit que, lors de la bataille de Verdun, il y passa un camion toutes les 14 secondes, pendant 9 mois. Il fallut recharger la route, jour et nuit, de 10 m<sup>3</sup> de matériaux par kilomètre et par 24 heures, en utilisant sur place les calcaires du Jurasique supérieur, certes peu résistants mais faciles d'extraction, de concassage et de prise en chaussée (Lorieux, 1919 ; Gély, 2018b).
- <sup>xiv</sup> Schlestadt (Schlettstätt en alsacien) pris le nom de Sélestat en 1920.
- <sup>xv</sup> Les termes du Traité de Versailles furent dévoilés le 8 mai, malheureusement pour *Le Petit Journal*, qui dut alors reléguer, pendant quelques jours, les comptes rendus de la course dans les pages intérieures. Seuls les journaux sportifs (*L'Auto*, *Sportwereld*) continuèrent à faire la part belle au Circuit des Champs de Bataille.
- <sup>xvi</sup> Dans les premiers temps des courses cyclistes, les coureurs pouvaient parcourir plusieurs dizaines de kilomètres sans voir âme qui vive, ni spectateurs le long des routes – a fortiori dans la zone rouge, lors du Circuit des Champs de Bataille –, ni commissaires de course, en dehors des points de contrôle ou sur les tronçons de trajet où ils étaient accompagnés par les voitures officielles. Il n'était pas inhabituel, dans ces conditions, que les coureurs empruntent, en cours de route, les moyens de transport qui se présentaient (voitures, camions, trains...) afin de gagner du temps et de s'épargner de la fatigue. Par ailleurs, les courses étant, à cette époque, organisées par les quotidiens, les départs se faisaient bien avant le lever du soleil, afin que les arrivées puissent avoir lieu en fin d'après-midi et que les résultats puissent être transmis – par voie télégraphique – à temps pour boucler les éditions du lendemain. Il n'était pas rare que les coureurs profitent de l'obscurité matutinale pour passer par la gare (Isitt, 2019) ! Il faut noter aussi qu'à cette époque, l'usage de drogues améliorant les performances n'était pas considéré comme une tricherie. Tous les coureurs consommaient de l'alcool et des drogues, souvent en cocktail comme le fameux « Pot belge », un mélange d'amphétamines, de cocaïne, de caféine, d'antalgiques, d'héroïne et de morphine.
- <sup>xvii</sup> Pour Karel Van Wijnendaele, le cyclisme devait participer à l'émancipation du peuple flamand. Il organisa le Tour des Flandres à partir de 1913, sous la direction de son créateur Léon van den Haute, et fut le manager des « Flandriens » qui dominèrent la compétition sur les vélodromes entre 1913 et 1923. Il favorisait dans ses sélections et/ou ses rédactions les cyclistes de Flandre occidentale et orientale au détriment des Anversoises, des Brabançons ou des Bruxellois, les Wallons étant au mieux considérés comme des seconds couteaux (Vanysacker, 2007). Il fut un des grands détracteurs du Circuit des Champs de Bataille, la raison en étant qu'il ne voulait pas que cette course perdure et menace son hégémonie dans les Flandres. Il a continué ses attaques contre les organisateurs du Circuit des Champs de Bataille pendant plusieurs années ! Il fut plus tard interdit de journalisme pour avoir collaboré avec les Allemands pendant la Seconde Guerre mondiale (Isitt, 2019).
- <sup>xviii</sup> Lucien Buysse arriva à Amiens à la 24<sup>e</sup> place alors qu'il était 5<sup>e</sup> lors de la signature au contrôle à Bapaume et que personne ne l'avait dépassé entre cette localité et Amiens. Il y eut donc certainement des tricheries lors de cette étape. Ultérieurement, Arsène Pain fut pénalisé pour être monté à bord d'un camion (Isitt, 2019).
- <sup>xix</sup> Allélua était la « coquette petite bicyclette écossaise » des ateliers de Pierre Benoist (fermés depuis cinq ans et à peine rouverts), qui passait pour être la « Première Machine de Course du Monde » (*L'Auto*, 27 avril).

<sup>xx</sup> Dans les essais contemporains de la guerre ou écrits dans son prolongement, comme dans les propos des intellectuels de l'époque, le racisme et le racialisme sont prégnants. Les Français sont persuadés que les Allemands mènent une guerre visant à l'affaiblissement de la « race » française. Il n'est pour s'en convaincre que de lire ce qui concerne les Alsaciens-Lorrains dont « tous [les] caractères de race sont français, à commencer par les caractères olfactifs » ! (Becker, 2000), ce qui les rend réfractaires à l'assimilation germanique : « l'odeur de la race alle-

mande a toujours produit les impressions les plus désagréables sur la fonction olfactive de nos compatriotes d'Alsace-Lorraine » (Dr Bérillon cité in Becker, 2000). D'où la crainte, dans les territoires d'Alsace-Lorraine redevenus allemands entre 1871 et 1918, d'une « contagion possible de l'envahissement par l'envahisseur » et d'une « imprégnation par le biais des relations sexuelles » (Becker, 2000).

<sup>xxi</sup> À titre de comparaison, le Tour de France qui se déroula un mois plus tard, ne que compta que 67 coureurs au départ et 10 à l'arrivée.



Alavoine, Duboc, Deruyter ... quelques cyclistes du « Circuit des Champs de Bataille » dans *La Vie au Grand Air* du 15 juin 1919 (source BNF Gallica).