

LA NAISSANCE DU CYCLISME À SAINT-RAPHAËL ET DANS L'EST VAROIS, À LA FIN DU XIX^e SIÈCLE

Alain DROGUET

À mon frère Claude

L'étude et la comparaison des carnets de guerre de trois Poilus de la région de Fréjus¹ avaient révélé que deux d'entre eux, Victor Escouffier, de Roquebrune-sur-Argens, et Jacques Meiffret, de Saint-Raphaël, avaient pratiqué le sport cycliste. Ce dernier y fait une allusion directe le 9 mars 1916 : « *Je rencontre un conducteur d'autos avec lequel j'ai disputé des courses de bicyclette, il y a 22 ans. Ensemble nous évoquons des souvenirs de jeunesse, époque où j'adorais la course à vélo* ».

Le dépouillement de la presse locale, à savoir *Saint-Raphaël-Revue*, *Saint-Raphaël-Journal* et *Le Var*², de la dernière décennie du XIX^e siècle, confirme cette annotation de Jacques Meiffret et permet d'apporter des précisions sur la naissance du sport cycliste dans l'est varois et en particulier à Saint-Raphaël.

Avant de présenter en détail ce sujet, il n'est pas inintéressant de revenir sur les carnets de Jacques Meiffret et ses nombreuses évocations de la pratique du vélo durant cette période de guerre.

Jacques Meiffret et le vélo durant la Première Guerre mondiale

Ayant adoré le vélo dans sa jeunesse, Jacques Meiffret le pratiqua aussi durant la Grande Guerre. Mais qui était-il plus précisément ? Au moment de la mobilisation, il a 38 ans³. Né le 16 août 1876 à Saint-Raphaël, il est le fils de Pierre et de Césarine Colomb. Marié en mai 1902, il a trois enfants. Ses deux frères ont aussi été mobilisés : Victor, né le 11 août 1885, décédé de la scarlatine le 12 février 1915 à l'hôpital de Nice, et Charles, né le 5 juin 1889, qui, blessé au genou par un éclat d'obus, dut quitter l'infanterie pour l'artillerie. Dans le recensement de 1911, Jacques est signalé comme entrepreneur : il dirige en effet une entreprise de maçonnerie et de travaux publics à la tête de laquelle il a succédé à son père.

Le 3 août 1914, il rejoint à Nice la 3^e compagnie du 15^e bataillon territorial du génie. Le 22 octobre 1914, sa compagnie est stationnée à Savy-Berlette, petite commune du Pas-de-Calais proche d'Arras, ville qu'elle rejoint quelques jours plus tard. « *Le soir de cette journée, note-il, j'entends le capitaine dire que le bicycliste ne pouvant pas assurer son service puisqu'il est malade ; aussitôt de m'offrir pour le remplacer. Je pense, en effet, que en reprenant les fonctions occupées durant mon temps au régiment, je serai mieux qu'à faire les travaux de la compagnie* ». On peut deviner que ce n'était pas par hasard qu'il avait occupé cette fonction durant son service militaire, de novembre 1898 à septembre 1900. Le lendemain, c'est avec un plaisir non dissimulé qu'il écrit : « *Je pars à 6 h du matin avec ma compagnie pour me rendre au travail, lorsque le capitaine me fait dire de prendre le vélo du bicycliste et*

1 Voir bulletin n° 19, octobre 2018, p. 67-98.

2 Les deux premiers journaux sont consultables en ligne sur le site des Archives départementales du Var et le troisième sur celui de la médiathèque de Fréjus.

3 Il est né le 16 avril 1876 et non le 16 août de la même année comme je l'ai indiqué par erreur dans l'article précité.

assurer le service, aussitôt, ce que je fais avec un fort grand plaisir. Ce jour-là d'ailleurs, le service n'est pas pénible à comparer surtout avec le travail des tranchées où il faut aller avec sac complet et, ma foi, fort loin du cantonnement ».

Quel est le rôle du bicycliste ? Il répond à cette question le 26 octobre : *« Ce jour-là, s'organise pour moi le véritable service d'agent de liaison entre la compagnie et l'état-major ayant son bureau à Aubigny. Je pars vers 2 h de Sainte Catherine porter un pli. Je soupe dans un petit restaurant, couche dans une remise sur la paille, bien entendu, à Aubigny même, d'où je repars avec un pli pour le capitaine vers 6 h du matin. Donc, au total, 40 km dans la journée (je porte également les lettres pour toute la compagnie) ».*

En tant qu'ancien coureur cycliste, il a certaines exigences concernant la qualité du vélo. Possédant certains moyens puisque entrepreneur en maçonnerie, il décide rapidement de se procurer une autre machine : *« Je demande à ma femme de m'adresser un vélo remplissant certaines conditions pour lutter contre la pluie et surtout la boue. Celui que m'a laissé mon prédécesseur n'étant pas bon et dur à pousser ».* Rapidement sa demande est exaucée, mais, manque de chance, ce vélo ne lui donne pas entière satisfaction, car le 15 décembre déjà il consigne : *« Par suite d'une avarie à ma nouvelle bicyclette, je dois faire la route à pied et passer tout le reste de la journée à démonter et remonter le changement de vitesse, afin de pouvoir m'en servir le soir pour rentrer à la nuit à Aubigny et remettre à l'état-major le rapport journalier du capitaine »* et deux jours plus tard : *« Il ne pleut pas ce jour-là, c'est un fait tellement rare qu'il est à remarquer. (...) Peu avant mon arrivée à Louez, le changement de vitesse de la bicyclette se bloque à nouveau, m'obligeant encore à démonter, remonter, pour n'obtenir qu'un résultat médiocre. Il y a, en effet, une pièce cassée qui fait que l'appareil ne fonctionne plus du tout. C'est une guigne, une machine neuve pour laquelle j'ai tant fait chercher ma femme ».* Malgré l'envoi de pièces de rechange, il ne parvient pas à réparer cet élément récalcitrant de son vélo. À la fin du mois de janvier, il se résigne, sans doute la mort dans l'âme, à faire *« enlever de [sa] bicyclette le moyeu à changement de vitesses qu'[il] remplace par un moyeu ordinaire avec roue libre ».* On peut comprendre sa déception car cette défaillance technique s'ajoute aux rudes conditions atmosphériques : pluie, boue, pavés glissants, vent, froid, sol gelé et dur, obligation parfois de rouler sur le bas-côté quand passent des convois de camions. Ceci dit, les distances parcourus journallement ne dépassent pas une vingtaine de kilomètres. C'est peut-être ces difficultés qui l'amènent le 19 avril 1915 à accepter une proposition qui lui avait déjà été faite un mois plus tôt : *« possédant le brevet de conduite d'autos »*, il quitte sa fonction de bicycliste pour celle de chauffeur de camion dans un régiment du train. Il n'abandonne cependant pas totalement, quand les circonstances l'imposent, la pratique du vélo. Ainsi, le 8 avril 1916, alors qu'il est stationné à Ressons-sur-Matz dans l'Oise, il souhaite effectuer un parcours plus long que ceux qu'il avait l'habitude de faire précédemment en tant que bicycliste pour rencontrer son épouse qui s'est rendue à Creil, chez des amis. Le surlendemain, à son retour, il note : *« À 11 h 1/2, me revoilà à Ressons, où j'arrive un peu fatigué, dame, 90 km en vélo en deux jours, alors que je n'étais pas monté depuis un an, c'est un peu beaucoup ! »*

LA VIE SPORTIVE
CYCLISME
 AU VELODROME D'HIVER. — Scratch 1.500 mètres : 1. Beyl.
 Match vitesse : 1^{re} manche, 1. Dupuy ; 2. Egg ; 2^e manche, 1. Dupuy ; 2. Egg.
 Tentative de record : Léon Didier bat le record des 10 km. derrière moto, en 89" 1/3.
 Coupe des routiers : 1. Pélissier, couvrant en une heure 47 km. 825 ; 2. Alavoine ; 3. Egg ; 4. Deruyter.
 Course de primes : 1. Perrine.

La Presse, 12/11/1917

Lorsqu'il retrouve son frère Charles à Paris le 11 novembre 1917, la distraction est toute trouvée : *« Après le déjeuner, nous allons au Vélodrome d'hiver assister à de très intéressantes courses ».* On peut comprendre son appréciation quand l'on voit apparaître dans les résultats donnés par *La Presse* du lendemain les noms de champions comme Marcel Dupuy et Oscar Egg, spécialistes de la vitesse et des courses de "Six Jours", Léon Didier, qui excellait en demi-fond, et

surtout Pélissier (très probablement Henri⁴) et Jean Alavoine qui s'illustrèrent tous les deux lors du Tour de France 1923 : le premier en fut le vainqueur, le second remporta trois étapes, dont l'étape Toulon-Nice.

Durant l'année qui suit, et en particulier durant l'été 1918, Jacques Meiffret évoque à plusieurs reprises les promenades en vélo qu'il effectue le soir, comme l'atteste cette annotation du 18 juillet qui annonce en même temps la fin proche du cauchemar vécu pendant quatre ans : « *Pour mon service, je dispose d'une très bonne bicyclette, avec laquelle, en dehors du service et notamment le soir après dîner, je me sers pour me promener aux environs de St-Germer. Ce soir-là, je vais à Villers-sur-Auchy. C'est partout la même campagne verte, ses troupeaux de vaches, grandes fermes. De bonnes nouvelles parviennent du front, les nôtres auraient attaqué vers Soissons qui est repris. Ces nouvelles sont rassurantes* ».

Démobilisé le 8 janvier 1919, Jacques Meiffret rejoignit Saint-Raphaël où il fut élu en 1919 deuxième adjoint au maire. Il décéda le 30 juin 1920 « *des suites de maladie contractée au front*⁵ ».



Passage du Tour de France en 1921 à La Gaillarde (Roquebrune-sur-Argens)

4 Henri Pélissier gagna le premier Paris-Roubaix d'après-guerre, en 1919 : son frère Francis et lui voulaient remporter cette victoire pour la dédier à leur frère Jean, tombé au front en mars 1915.

5 *Le Var* du 2 juillet 1920.

Jacques Meiffret et les débuts du sport cycliste à Saint-Raphaël

Revenons maintenant une vingtaine d'années en arrière. Le 6 mai 1894, la *Saint-Raphaël-Revue* évoque les "fêtes vélocipédiques" qui ont eu lieu à Fréjus le dimanche précédent : « *Au nombre des vainqueurs, nous avons à signaler M. Meiffret, membre de notre Société vélocipédique "La Pédale de l'Estérel", qui a obtenu haut la main le 1^{er} prix, une médaille vermeil, dans la course réservée à l'arrondissement de Draguignan. N'oublions pas de mentionner qu'à la course d'honneur réservée à tous les coureurs primés il a tenu un bon train pendant les 4 tours de piste et son échec est dû uniquement à sa machine qui était de beaucoup inférieure à celle de ses concurrents. Nous lui adressons toutes nos félicitations et nous espérons que, quoique amateur, il pourra bientôt lutter avec les coureurs de profession* ».

Le 20 mai, trois semaines après les courses de Fréjus, dans le compte rendu de celles de la Saint-Hermentaire à Draguignan qui ont eu lieu le 15, accompagnées par la fanfare du 111^e régiment d'infanterie et la musique municipale, *Le Var* signale que Jacques Meiffret a remporté trois courses : le championnat de vitesse du Vélo Sport Dracénois disputé sur cinq tours de piste, la course d'arrondissement d'une distance de 2 600 m qu'il couvre en 4' 44" ainsi que la course départementale de 3 300 m courue en 5' 46", c'est-à-dire à près de 35 km/h ! De son côté, le même jour, l'hebdomadaire raphaëlois avait une nouvelle fois été dithyrambique au sujet de cet espoir de tout juste 18 ans : « *M. Jacques Meiffret, membre de notre Société, est arrivé bon premier à la course réservée à l'arrondissement et à la course départementale ; 80 F lui ont été décernés pour ces deux prix. (...) À l'ovation enthousiaste dont il a fait l'objet de la part de ses amis, nous joignons toutes nos félicitations et nous espérons qu'il deviendra, avec la persévérance, un champion redoutable, pouvant tenir tête aux meilleurs coureurs de profession* ». Il continue durant l'été à engranger les succès : le 7 août, il remporte deux courses (d'arrondissement et départementale) aux fêtes de la Saint-pierre à Saint-Raphaël, le 19 août est annoncée sa victoire aux courses d'Hyères, exploit qu'il réitère ensuite aux Arcs le 30 et en septembre, il termine deuxième de la course départementale de Lorgues. Les années suivantes, les résultats sont moins probants, même si le 3 mars 1895 il remporte la course Cannes-Nice-Cannes en 2 h 25' et une semaine plus tard la course départementale et la course d'honneur de la réunion d'Hyères. Le 5 juillet 1896, il termine 3^e sur 8 partants des 100 km du VS Dracénois. L'énoncé de ses résultats indique donc que Jacques Meiffret était un bon coureur, au niveau départemental tout au moins, même s'il n'a pas confirmé tous les espoirs placés en lui en 1894, ayant apparemment raccroché son vélo en 1897.

Précédemment, le 25 mai 1893 exactement, avait été créé le club cycliste, ou plutôt vélocipédique comme l'on disait alors, de "La Pédale de l'Estérel". L'hebdomadaire *Saint-Raphaël-Revue* se fait largement l'écho de cette création à laquelle il apporte son soutien. Ainsi, le 28 mai : « *Sport vélocipédique. Quelques amateurs de vélo se sont réunis jeudi dans une des salles du café des Bains dans le but de former un club vélocipédique. À cette première réunion où assistait la majeure partie des vélocemen de Saint-Raphaël, une commission spéciale a été nommée, chargée de dresser un règlement et de recruter des adhérents. Une deuxième réunion aura lieu jeudi prochain au siège choisi, soit au café des Bains, pour nommer d'abord la commission définitive et ensuite élaborer le programme du club La Pédale de l'Estérel. Nous félicitons les jeunes sportmen, promoteurs du club, et leur prêtons dès ce jour notre gracieux concours. Nous engageons en même temps tous les vélocipédistes de se faire inscrire soit au siège du club, soit dans les bureaux de Saint-Raphaël-Revue* ». Petit détail amusant : dans le même numéro du journal est annoncée la perception à partir du 1^{er} juin 1893 d'une « *taxe annuelle de 10 francs par chaque vélocipède ou appareil analogue* ». Le numéro suivant, en date du 4 juin, rend compte de la deuxième étape de la création de ce club cycliste avec la constitution de la "commission" (on dirait aujourd'hui bureau) : le docteur Bontems est élu

président d'honneur et M. Dame président, le but du club étant de « *former de bons vélocipédistes afin d'être représenté aux courses régionales et de fournir une nouvelle attraction à notre station* ». Sur la même page, un entrefilet relatif à la fête patronale de Sainte-Maxime mentionne que « *la jeune société le Vélo-sport Dracénois prêtera son concours à cette fête* ». “La Pédale de l’Estérel” organise durant l’été deux réunions à Saint-Raphaël : le 14 juillet, pour son inauguration, où Jacques Meiffret remporte deux courses⁶, sans doute ses deux premières victoires, et début août, pour les courses de la Saint-Pierre, considérées comme un « *véritable succès... attirant sur le boulevard Félix Martin les célébrités vélocipédiques de la région* »⁷, où Meiffret termine troisième de la course d’arrondissement⁸. Un des fondateurs du club fut un journaliste de la *Saint-Raphaël-Revue*, élu secrétaire-trésorier, Louis Andrau, qui publia plusieurs “chroniques vélocipédiques” sur le développement du cyclisme sous ses multiples formes. Dans l’une d’elle, après avoir indiqué que le club comptait déjà une trentaine de membres, il avait prôné l’établissement d’un vélodrome à proximité de la ville pour « *organiser des réunions cyclistes qui, pendant les saisons d’hiver et de bains de mer, attireront les membres de la colonie étrangères parmi lesquels se trouvent de nombreux cyclistes* »⁶. La question est toujours à l’ordre du jour le 25 avril 1894 : « *Dans sa dernière réunion, présidée par M. le docteur Bontems, la Société La Pédale de l’Estérel s’est occupée de l’installation d’une piste servant de lieu d’entraînement et de leçons pour les amateurs de ce genre sportif. Des démarches sont faites actuellement en vue de cette création et les dispositions nécessaires seront prises pour que le vélodrome soit ouvert pour la fête patronale. Il sera organisé à cette occasion par de grandes courses vélocipédiques régionales et internationales* ». Mais ce projet n’a pas été réalisé puisqu’il est de nouveau évoqué deux ans plus tard, le 5 avril 1896, apparemment sans suite non plus parce que les compétitions des années suivantes se déroulent sur le boulevard Félix Martin, c’est-à-dire en bord de mer...

Il semblerait que ce club ait eu une existence éphémère puisque le 29 août 1897 la *Saint-Raphaël-Revue* indique : « *une nouvelle société vélocipédique serait paraît-il en voie de constitution sous le titre de “Grelot raphaëlois”* ». Mais ce n’est pas le nom qui fut donné au club puisque dans le numéro du 24 octobre 1897 on relève le compte rendu de la fête et des courses organisées par le “Cycle Excursionniste Raphaëlois”. Le *Saint-Raphaël-Journal* avait évoqué la création de ce club un peu plus tôt, dans son numéro du 3 octobre où figurait d’ailleurs un article prodiguant des conseils d’ « *hygiène cycliste* » signé par le Dr B., c’est-à-dire très probablement le docteur Bontems. Il est d’ailleurs amusant de noter que les deux premiers des courses s’appelaient Magne, respectivement Joseph et Marcellin⁹. L’un des deux, vraisemblablement Joseph, semble avoir été un « sacré client » puisqu’il avait remporté plus tôt dans l’année, le 30 mai, sous les couleurs du Vélo Sport Dracénois, une course par handicap de 50 km, et terminé deuxième, le 24 juin, en 3 h 32’, « *malgré plusieurs accidents* », du championnat du Var des 100 km qu’il avait remporté l’année précédente, avant de battre derrière entraîneurs, le 12 août, le record de cette dernière distance. Il semble avoir rejoint après ces exploits La Pédale de l’Estérel puisque selon le *Saint-Raphaël-Journal* du 12 décembre 1897, « *M. Meiffret a été désigné pour faire porte-fanion en remplacement de M. Magne appelé sous les drapeaux* ». L’année suivante, le premier, qui semble alors avoir abandonné sa carrière de coureur, est promu secrétaire du club dont le siège est établi au café des Voyageurs.

Le 24 avril 1898, la fête vélocipédique du Cercle Excursionniste Raphaëlois est identique à

6 *Saint-Raphaël-Revue* du 16 juillet 1893.

7 *Saint-Raphaël-Revue* du 20 août 1893.

8 *Saint-Raphaël-Revue* du 13 août 1893.

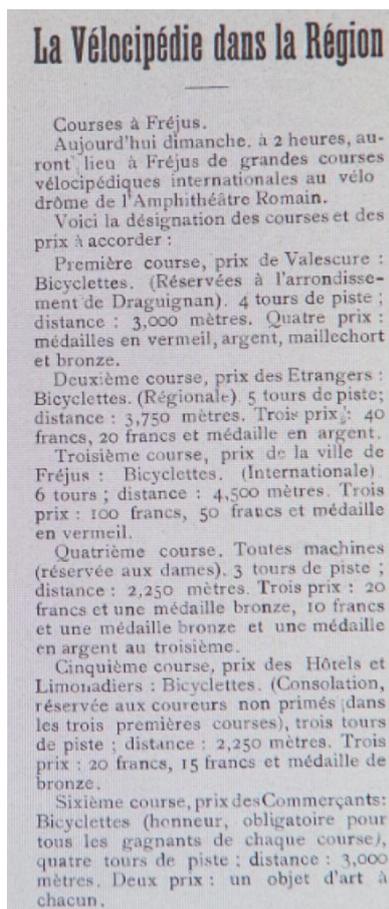
9 On ne peut s’empêcher de se demander si le célèbre Antonin Magne avait avec eux un lien de parenté, ce qui paraît toutefois peu vraisemblable puisqu’il était originaire du Cantal, Joseph et Marcellin semblant, eux, être originaires de Rians.

celle du 24 octobre 1897 : à 8 h 15, championnat de fond (50 km) sur le parcours Saint-Raphaël-Sainte-Maxime aller-retour, avec un temps maximum de deux heures ; championnat de vitesse par séries d'un tour de piste soit 2 000 m et finale de deux tours de piste soit 4 000 m. Une course est ensuite réservée aux non classés des deux championnats, suivie, ce qui est un peu surprenant, par une course de lenteur. Les courses de la fête de la Saint-Pierre prévues le 7 août sont annulées à cause d'un fort mistral.

Le 14 juillet 1899, c'est sur le boulevard Félix Martin, sur le bord de mer donc, qu'est organisé un championnat de vitesse sur 3 000 m qui est remporté par Malvardi, qui s'attribue aussi le 1^{er} prix d'honneur et la 2^e place, en 46 minutes, du championnat des 25 km (Saint-Raphaël-Roquebrune et retour), derrière Rovertoni qui a gagné avec une avance de 30 secondes.

Ces courses de la fête de la Saint-Pierre sont reconduites les années suivantes. Le 7 août 1900, dans la course locale, on retrouve des noms connus : Magne, Rovertoni et Malvardi, qui terminent dans cet ordre. En 1901, Rovertoni, après avoir gagné la course locale, termine 3^e de la course internationale remportée par Trelle, de Nice, devant Bresson, de Marseille. Dans le jury de ces courses on retrouve les frères ou cousins Magne et Jacques Meiffret. Les courses de 1902 sont un « remake » de 1901 : Trelle gagne la course internationale et Rovertoni la course locale. Les années suivantes, ces courses de la Saint-Pierre disparaissent avant de ne réapparaître de façon éphémère qu'en 1910 et 1911, les engagements étant reçus par Jacques Meiffret.

Quelques remarques sur les types de pratiques et compétitions cyclistes à cette époque



Saint-Raphaël-Review, 29/04/1894

Le résultat des courses de la fête de la Saint-Hermentaire à Draguignan donné par *Le Var* le 2 juin 1887 constitue la première mention trouvée de compétitions cyclistes dans le département : « Le Vélo-Club du Var a donné, dans l'après-midi de dimanche, une séance fort intéressante aux Allées, et les courses de vélocipèdes ont été à coup sûr un des numéros les plus goûtés du programme :

1^{ère} course : 4 partants. 1^{er} M. Nègre. M. Nègre, monté sur un tricycle, a battu ses concurrents, tous montés sur des bicycles.
2^e course (seniors) : 4 partants.
3^e course (juniors) : 7 partants.
4^e course : course des gagnants ».

L'annonce des courses de Fréjus faite le 29 avril 1894 par le *Saint-Raphaël-Review* donne une indication plus précise de la nature et du niveau des épreuves (ci-contre).

La course dite « internationale » correspond certainement au niveau le plus relevé sans pour autant que des coureurs étrangers y participent. Les trois premiers sont en effet des coureurs de Marseille, Monaco et Cannes, ce qui ne différencie pas à première vue cette « course internationale » de la course régionale à laquelle participent¹⁰ des coureurs venant de Marseille, Cannes, Toulon et Menton.

Ces compétitions sont donc des courses assez courtes, disputées sur piste ou vélodrome, mais on peut s'interroger sur la nature et la qualité de ceux-ci. Lors de l'annonce des fêtes de

10 Le Gard faisait partie de la région vélocipédique, mais pas les Hautes-Alpes.

la Saint-Hermentaire de mai 1893, on parle du “vélodrome du champ de manœuvre”. On a vu qu'à Fréjus, l'année suivante, les courses avaient eu pour cadre le “vélodrome de l'Amphithéâtre Romain” dont le développement de la piste était de 750 m alors qu'il était moitié moindre à Draguignan, de 350 m exactement, de 500 m à Hyères. À Saint-Raphaël la piste, qui doit correspondre à un aller-retour sur le boulevard Félix Martin a un développement de 2 000 m le 17 avril 1898 et est raccourcie à 1 600 m le 31 juillet suivant.

En général, les après-midis voient se succéder une demi-douzaine de courses avec une progression du niveau : local, cantonal ou d'arrondissement, régional et international, les réunions se terminant généralement par une course de consolation pour les non-lauréats des courses précédentes et une course d'honneur obligatoire pour les lauréats qui semble être remplacée au début du XX^e siècle par une “course des primes”, une prime étant attribuée au vainqueur de chaque tour. Plus étonnantes sont les “courses de lenteur” qui terminent les réunions¹¹. Il est à noter que souvent une course est réservée aux féminines et parfois pour les jeunes de moins de 12 ou de 16 ans. Plus exceptionnelle est la course de tandems : une a lieu à Hyères en mars 1895 et une autre prévue en 1898 à Saint-Raphaël.

Comme on l'a vu plus haut, ces courses sur piste font partie des manifestations sportives organisées à l'occasion des fêtes patronales : aussi bien à Sainte-Maxime et à Roquebrune¹² qu'à Draguignan pour la Saint-Hermentaire, à Figanières pour la Saint-Pons et à Saint-Raphaël pour la Saint-Pierre qui donne également lieu à des régates à la voile et à l'aviron, à des joutes, des courses pédestres, des concours de boules, le tout au son des fanfares. On relève l'existence des courses cyclistes de la Saint-Pierre de 1898 à 1903. Elles semblent disparaître ensuite pour réapparaître de façon éphémère en 1910 et 1911, les engagements étant d'ailleurs reçus par Jacques Meiffret.

Les primes versées aux vainqueurs sont variables. Des médailles et diplômes sont les seules récompenses remises aux vainqueurs des premières courses organisées par le Club Excursionniste Raphaëlois. Les courses de la Saint-Pierre sont dotées de 200 F de primes alors que 1 200 F sont distribués à Draguignan. Le vainqueur de la course internationale de la Saint-Hermentaire empoche en 1893 120 F, 100 en 1898, les dotations ayant nettement augmenté l'année d'après puisque 300, 120 et 50 francs sont alors attribués aux trois premiers. À la fête vélocipédique de Sainte-Maxime du dimanche 25 août 1895, le vainqueur de la course départementale se voit remettre 40 F et celui de la course régionale 60. À Fréjus, en 1894, les féminines doivent se contenter de 20 F et d'une médaille en bronze pour la première, 15 F plus une médaille en bronze pour la deuxième et d'une seule médaille en argent pour la troisième, à comparer aux 100, 50 F et médaille en vermeil que reçoivent les trois premiers de la course internationale et 40, 20 F et médaille en argent de la course régionale. Plus équitable est l'organisation de la réunion d'Hyères de 1895 : la première de la course féminine reçoit 60 F alors que 40 F sont remis au vainqueur de la course départementale.



Prix des vélocipèdes (1894)

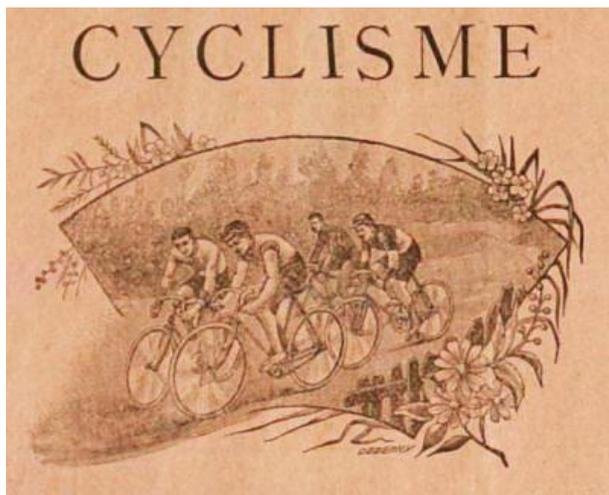
Le montant de ces primes est à comparer au coût d'un vélo qui est au minimum de 300 francs à cette époque.

11 Les courses de lenteur étaient apparemment très populaires dans la région parisienne à la fin du XIX^e siècle.

Voir : <http://carfree.fr/index.php/2019/03/06/course-de-lenteur-2>.

12 Le 20 août 1893, la *Saint-Raphaël-Revue* évoque ainsi la fête patronale qui a eu lieu le mardi précédent à Roquebrune : « Une course de bicyclettes a été faite : huit amateurs cyclistes des environs se sont mis sur les rangs, parmi lesquels plusieurs Rapaëlois. La distance à parcourir sur route était de 4 600 m qui ont été courus en 8 minutes par les deux premiers arrivants : M. Garcin du Puget-sur-Argens et M. Meiffret de la P. E. de St-Raphaël ».

Existents bien sûr également des compétitions sur route. Ainsi, le 17 juillet 1894, le Cycle Excursionniste Raphaëlois organise trois courses dans le cadre de la fête locale de Boulouris : une course régionale et une course d'arrondissement dont l'itinéraire va de Boulouris à Saint-Raphaël et retour ainsi qu'une course de consolation sur la moitié de l'itinéraire. Les distances peuvent évidemment être plus longues : à deux reprises, en 1897 et 1898, le CER organise des "championnats de fond" de 50 km entre Saint-Raphaël et Sainte-Maxime aller-retour et les mêmes années est disputé un championnat du Var (U.V.F.)¹³ des 100 kilomètres « *sur la route de Draguignan au Muy, Pignans et retour* ». Cette distance est courue à bonne allure par les meilleurs puisque le vainqueur de 1897 l'a couverte en 3 h 17, soit à une moyenne proche de 30 km/h, ce qui est remarquable avec le matériel et les routes de l'époque.



Le Var sportif, 22/04/1906

On trouve un exemple d'une course "avec handicap" sur 50 km : les coureurs partaient de façon échelonnée avec des écarts sans doute fixés en fonction de leur niveau, les plus forts partant en derniers. Ainsi, à l'Ascension 1897, Magne part avec 35 minutes de retard sur Toche, premier partant, et arrive premier de la course en 1 h 31' 45" devançant d'une vingtaine de minutes Toche qui se classe onzième sur 16.

Les distances peuvent être plus longues encore car dans *Le Var* du 27 septembre 1896, il est fait mention de la « *course vélocipédique du Petit Marseillais* »¹⁴ qualifiée de "grande course" qui, partie à 5 heures de Marseille doit passer six heures plus tard à

Draguignan.

Un phénomène qui paraît un peu surprenant aujourd'hui est celui des "matches" en un contre un sur une distance donnée. En décembre 1897 et janvier 1898 ont lieu deux matches entre des membres du CER entre Saint-Raphaël et Fréjus, ce qui paraît bien court. Nettement plus long est celui annoncé dans la *Saint-Raphaël-Revue* du 26 février 1899 : « *C'est aujourd'hui à 2 h que se courra le match entre MM. J. Magne, champion du Var (100 km) et H. S. amateur, en villégiature dans notre ville. L'enjeu est de 50 francs avec bicyclettes, sur le parcours de St-Raphaël à Ste-Maxime avec retour à St-Raphaël (50 km) sans entraîneurs* ». Le résultat de ce match est donné dans le numéro suivant du 5 mars : « *Le départ a été donné à 2 h 34 par les soins du C.E.R. du pont de Fréjus. Le trajet a été effectué en 1 h 32 et notre ami M. J. Magne, le champion des 100 km du Var, est arrivé bon premier, distançant son concurrent de 11 minutes* ».

Certaines compétitions, sur piste comme sur route, se disputent derrière entraîneur. Celui-ci peut être monté sur une motocyclette comme pour la course internationale sur 6 600 mètres des fêtes de la Saint-Hermentaire de 1894. Lorsque Joseph Magne bat le record de vitesse des 100 kilomètres sur route en 1897 en 3 h 9', à 33 km/h de moyenne, il suit non pas une moto, mais un tandem, cinq équipes se relayant tous les 20 kilomètres¹⁵.

13 Pour « Union Vélocipédique de France », créée le 6 février 1881 à Paris, qui se transforma en Fédération Française de Cyclisme le 20 décembre 1940.

14 Ancêtre du Grand prix de *La Marseillaise* ?

15 Ces tandems pouvaient être électriques ou à pétrole : voir <https://www.lepetitbraquet.fr/chron95-Champion-Albert-II.html>

La pratique du vélo à cette époque déjà peut être moins sportive et s'apparente au cyclotourisme d'aujourd'hui comme l'évoque d'ailleurs le terme "excursionniste" dans l'intitulé du club de Saint-Raphaël. Ainsi relève-t-on plusieurs mentions de sorties : celle du Vélo Sport Fréjusien à Sainte-Maxime en 1894 ou celles du Cycle Excursionniste Raphaëlois aux sources de la Siagnole en octobre 1894, au Plan de la Tour fin février 1898 et à Vidauban en octobre de la même année. Ces sorties sont apparemment très conviviales comme celle effectuée par les excursionnistes au Plan-de-la Tour « où les attendait un menu succulent, dressé par le Vatel bien connu de l'hôtel Pin », le repas étant suivi d'un bal jusqu'à l'heure du retour à 16 h !

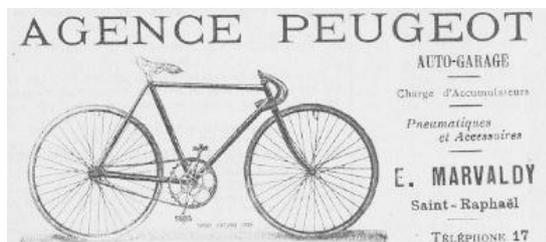
Le Vélo Sport Dracénois organise en mai 1894 une épreuve pour délivrer le brevet des 100 km de l'UV.F., et les participants du championnat de 1897 qui couvrent les 100 km en moins de six heures ont droit à ce brevet.

De façon moins encadrée, des cyclistes se lancent dans des expéditions plus longues. Ainsi, le 29 avril 1894, est annoncé que « deux amateurs, MM. Romain, chef de cuisine à l'hôtel des Anglais¹⁶, et Milaine, maître d'hôtel, vont entreprendre le voyage de Saint-Raphaël à Vichy : sept cents kilomètres environ. Ces messieurs comptent parcourir cent cinquante kilomètres par jour. Le départ, fixé à mardi prochain, aura lieu devant le Café des Bains¹⁷, à 10 heures du matin ».

Un peu plus tard, début juin, le président de La Pédale de l'Estérel, le docteur Bontems, se lance avec deux compagnons dans une expédition de Saint-Raphaël à Digne en passant à l'aller par Draguignan, Montferrat et Castellane avec retour par Saint-André, Puget-Théniers et Nice. Si la première étape jusqu'à Draguignan se passe sans encombre, la seconde déjà plus longue et plus ardue, est rendue plus difficile encore par une pluie torrentielle. Comme celle-ci se fait persistante, les trois cyclistes décident de rentrer par le train...

Des initiatives sont prises pour favoriser la pratique du cyclisme. Ainsi en mai 1894, le Touring Club de France installe un "poste de secours vélocipédique" dans l'Estérel à l'auberge des Adrets : « Il a été déposé dans cette auberge une boîte marquée aux initiales T.C.F. contenant les outils nécessaires pour réparer les machines ainsi qu'un nécessaire pharmaceutique. Tous ces objets sont à la disposition des cyclistes de passage. (...) Cette installation d'une utilité incontestable va, paraît-il, se généraliser dans la France entière ».

Qui pratiquait le cyclisme à cette époque à Saint-Raphaël ? Le petit échantillon rencontré dans cette étude laisse à penser qu'il n'y avait pas vraiment de différenciation sociale puisqu'on rencontre aussi bien un médecin, un chef de cuisine, le fils d'un entrepreneur de maçonnerie



Publicité Marvaldy (1904)

qu'un serrurier, un cultivateur, un facteur ou un électricien. Les fils d'immigrés italiens sont également présents comme, par exemple Malvardi qui, après avoir été coureur, est devenu marchand de cycles comme l'attestent les annonces publiées dans le *Saint-Raphaël-Journal* au début du XX^e siècle, dans lesquelles il francise d'ailleurs son nom en « Marvaldy ».

On peut relever enfin qu'à cette époque déjà existaient des coureurs professionnels et que les courses ne regroupaient qu'un nombre limité

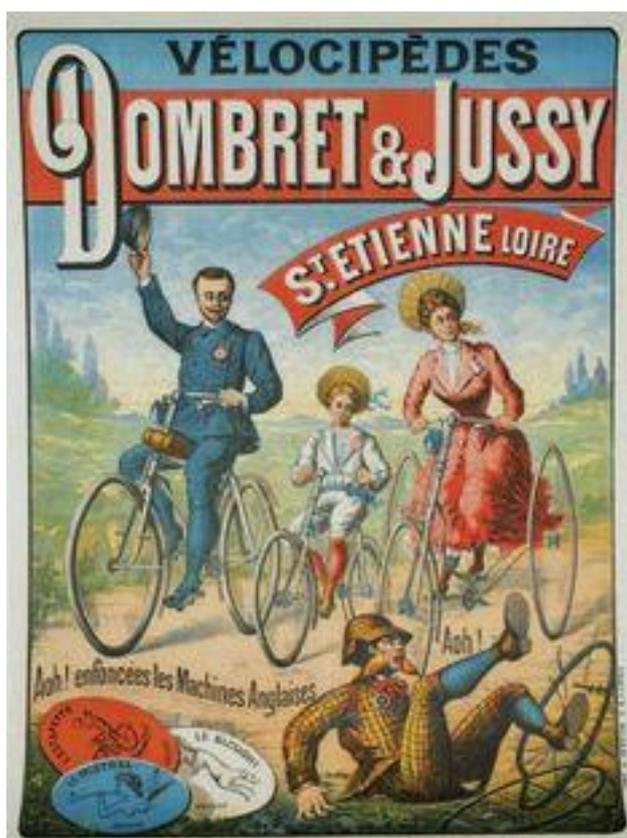
16 En 1899, il devint le propriétaire du Boulouris Grand Hôtel et l'était aussi de deux hôtels à Vichy, ce qui peut expliquer la destination de cette excursion.

17 Siège de La Pédale de l'Estérel.

de coureurs : pas plus d'une vingtaine et très souvent moins de dix.

Signalons, pour terminer, que bon sang ne sachant mentir, Jacques Meiffret était l'oncle d'un célèbre coureur cycliste, José Meiffret. Spécialiste de la vitesse et des records sur route, celui-ci fut le premier à dépasser les 200 km/h à vélo le 19 juillet 1962 (exactement 204,778 km/h) derrière une voiture allemande de type Mercedes 300 SL¹⁸. Il était le fils du frère de Jacques, Victor, qui était sculpteur et a été l'auteur du tombeau de la famille Meiffret se trouvant dans le cimetière Alphonse Karr de Saint-Raphaël¹⁹. À noter, également, autre petite curiosité, que l'un des deux témoins de la déclaration de la naissance de José le 27 avril 1913 n'était autre que le célèbre architecte Léon Sergent.

Merci à Hubert Benoist, Jean-François Foucaud et Yvan Gastaut pour leurs judicieuses remarques et suggestions.



Vélocipèdes à 2 et 3 roues

18 Wikipédia et https://www.lepetitbraquet.fr/chron13_rdmort.html

19 Voir sur Internet le dossier de l'Inventaire général de la région Provence-Alpes- Côte d'Azur : <https://dossiersinventaire.maregionsud.fr/gertrude-diffusion/dossier/tombeau-de-la-famille-meiffret/16d1fb02-90f5-480d-8e08-09fc10b6012d>