



HISTOIRE DU TOUR DE BELGIQUE

PAR RUDI CREETEN
ET GUY CRASSET



LA NAISSANCE D'UNE INCROYABLE ÉPOPÉE

Le Tour de Belgique est mis sur pied en 1908 par La Dernière Heure, un quotidien bruxellois francophone ouvertement anticlérical et libéral. Le moment est idéalement choisi.

Cinquième puissance économique mondiale, le pays traverse alors une période de paix et de postérité. Mais à l'époque, si le sport se développe partout dans le monde, il reste encore un délasement pour nantis.

On ne peut alors parler de vrais rassemblements populaires et encore moins de grands spectacles sportifs. Le football n'en est qu'à ses premiers balbutiements et débarque à peine d'Angleterre.

La course à pied, l'escrime, la lutte, l'équitation, la boxe, l'aviron et l'athlétisme occupent aussi quelques feuilles de journaux spécialisés très discrets et à la parution irrégulière.



L'équipe belge de football lors des Jeux Olympiques de Paris en l'an 1900. Ce sport est alors peu populaire. Le tournoi ne regroupe que trois équipes et le match face à la France n'attirera que 1 500 spectateurs ! (photo Bibliothèque nationale de France)



Non intégré dans la police de New York pour « faiblesse de constitution », Melvin Sheppard devient pourtant un des premiers athlètes mondialement reconnus après ses nombreux exploits aux Jeux Olympiques de Londres, en 1908 (Photo Bibliothèque du Congrès)

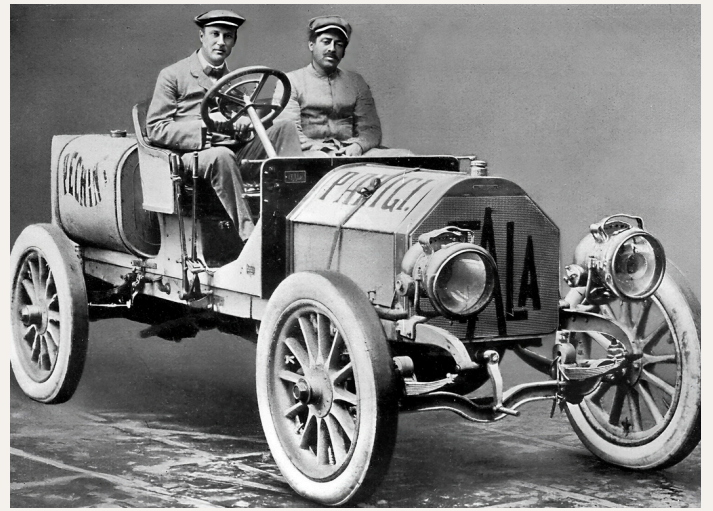
Rares sont les athlètes à profiter d'une aura internationale. Un mois après le déroulement du premier Tour de Belgique, les quatrièmes Jeux Olympiques de l'ère moderne, organisés à Londres et intégrés dans l'exposition commerciale commémorant l'Entente cordiale entre le Royaume-Uni et la France, célèbrent toutefois les performances de Melvin Sheppard, lauréat de trois titres en athlétisme : le 800 mètres, le 1500 mètres et le relais avec ses équipiers américains.

Le Grand Prix automobile de France, disputé à Dieppe et remporté par l'Allemand Christian Lautenschlager au volant d'une Mercedes, voit des bolides atteindre des vitesses de pointe proches de 120 kilomètres/heure ! Les grands raids naissent également.

L'année précédente, le quotidien parisien Le Matin soutient le premier d'entre eux : Paris-Pékin. Pas moins de 16 000 kilomètres seront parcourus en 44 jours par le lauréat, le prince Scipione Borghese.



L'Allemand Christian Lautenschlager sur sa Mercedes lors du Grand Prix de France 1908 qu'il vient de remporter (photo Bibliothèque nationale de France)



A bord de son automobile de marque Itala 40 CV, Scipione Borghese frappe les imaginations en étant le premier concurrent à venir à bout du raid Pékin-Paris. Le prince transalpin pose ici aux côtés du journaliste du Corriere della Sera et du Daily Telegraph Luigi Barzini qui comptera son incroyable odyssee (photo origine inconnue)

Dans le même temps, les grandes classiques, qui font actuellement la légende du sport cycliste, voient le jour comme Liège-Bastogne-Liège (1892), Paris-Bruxelles (1893), Paris-Roubaix (1896), Paris-Tours (1896), le Tour de Lombardie (1905) et Milan-San Remo (1907). Depuis 1903, le Tour de France est organisé par le journal L'Auto et il constitue alors déjà un des événements sportifs les plus remarquables.

Le succès croissant de la Grande Boucle, géniale trouvaille du patron de presse Henri Desgrange, ne va donc pas laisser insensibles les promoteurs d'un nouveau journal anticlérical créé en 1906, La Dernière Heure.



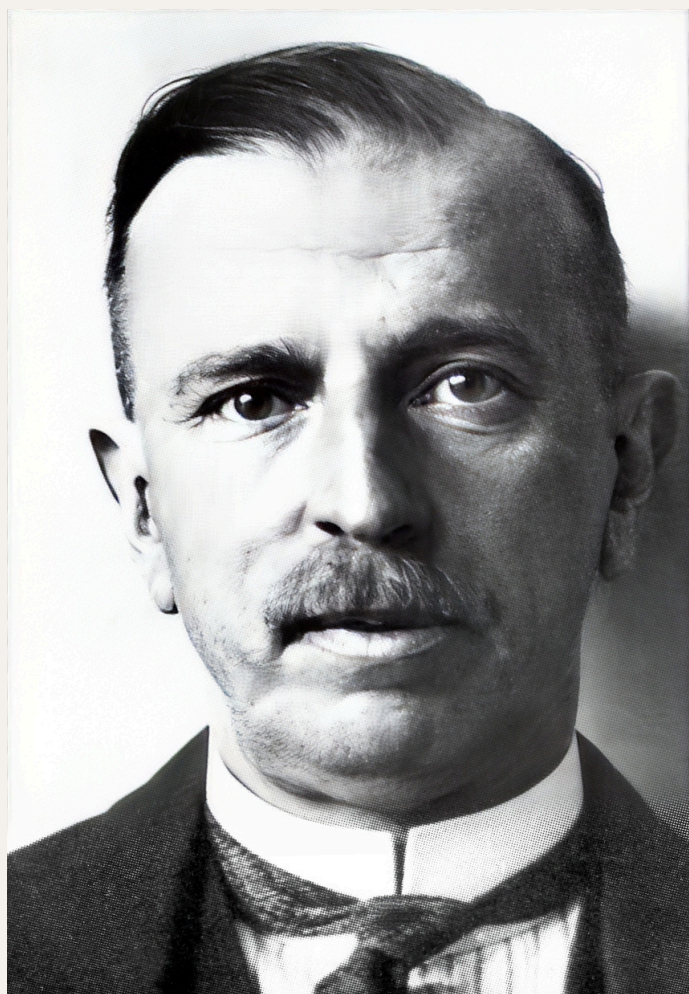
Maurice Garin (ci-dessus), premier lauréat de la Grande Boucle, et Giovanni Gerbi (à gauche de la page), premier vainqueur du Tour de Lombardie, figurent parmi les principaux champions du cyclisme naissant (photo Bibliothèque nationale de France et collection personnelle)

Avocats de formation issus de la bourgeoisie libérale, Maurice Brébart et Fernand Oedenkoven se sont en effet lancés dans une folle aventure. Mais le quotidien vit des premiers moments difficiles et suscite les railleries de ses concurrents qui lui prédisent une mort imminente. Le duo a toutefois progressivement l'intuition que le sport, et particulièrement le cyclisme, est sur le point de jouir d'une reconnaissance populaire exceptionnelle.

En réalité, la rencontre entre la Petite Reine et le quotidien bruxellois vient d'un événement fortuit.



Maurice Brébart (senior), ci-dessus, et Fernand Oedenkoven (image à gauche : les pères fondateurs du Tour (photos origine inconnue))



Six mois après la sortie du premier numéro le 19 avril 1906, le notaire Fernand Francqué, qui fait quelques piges pour le journal, assiste par hasard à une réunion cycliste dans le bois de la Cambre et prend l'initiative d'en faire un compte-rendu.

La publication n'est d'abord pas du tout du goût de ses patrons, des amis personnels avec lesquels il avait fait la noce en tant qu'étudiant. Maurice Brébart aura d'ailleurs ces mots : « Nous sommes un journal sérieux. De grâce, n'abrutissons pas le lecteur. Laissez cela aux imbéciles ».

Maurice Brébart et Fernand Oedenkoven revoient toutefois assez vite leur jugement, conscients qu'un journal d'opinion ne peut aspirer qu'à un tirage limité. Pour élargir leur lectorat, ils comprennent qu'il faut sortir du carcan politique !

Le succès remporté par le Tour national réservé aux amateurs depuis sa création par la RLVB (Royale Ligue Vélocipédique Belge) également en 1906, finit par les convaincre qu'une nouvelle voie est possible. Désormais portés par une volonté inébranlable, ils s'engagent sans relâche dans la concrétisation d'un projet sportif ambitieux et parviennent à surmonter tous les obstacles organisationnels.

Deux ans plus tard, les patrons de La Dernière Heure réussissent donc à mettre sur pied le Tour de Belgique pour professionnels. Les objectifs sont clairs : réaliser un véritable coup promotionnel, alimenter l'actualité du journal (qui ne compte alors que quatre pages) et attirer de nouveaux lecteurs, dont le nombre atteint déjà 38 000.

Le pari est audacieux, mais il se transforme en coup de génie, tant la popularité du cyclisme explose, au point de dominer sans partage l'actualité sportive durant un quart de siècle.

Le Tour de Belgique professionnel devient rapidement l'événement sportif le plus attractif du pays et propulse La Dernière Heure au rang de référence en matière de presse sportive à une époque où la radio, le cinéma et la télévision n'existent pas encore.



Ci-dessous, le légendaire Fernand Paul, commissaire de l'épreuve depuis sa création et ici entouré peu avant le départ de l'édition 1948 par son collègue Charles Piette (à droite) et E. D'Hooghe (à gauche), le directeur de la Société Intercommunale Belge d'Electricité. Il représenta durant des décennies l'âme de l'épreuve (photo origine inconnue)

