



HAL
open science

La diffusion et l'institutionnalisation du mountain bike : des origines californiennes à la légitimation olympique (1970-1996).

Frédéric Savre

► To cite this version:

Frédéric Savre. La diffusion et l'institutionnalisation du mountain bike : des origines californiennes à la légitimation olympique (1970-1996).. Sciences de l'Homme et Société. Université Lyon 1, 2009. Français. NNT: . tel-04663046

HAL Id: tel-04663046

<https://theses.hal.science/tel-04663046v1>

Submitted on 26 Jul 2024

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.

UNIVERSITE CLAUDE BERNARD - LYON I

Thèse
présentée
pour l'obtention du diplôme de

**Docteur en Sciences et Techniques
des Activités Physiques et Sportives**

(Arrêté du 7 août 2006)

Présentée et soutenue publiquement le 23 juin 2009
par

Frédéric SAVRE

**LA DIFFUSION ET L'INSTITUTIONNALISATION DU
MOUNTAIN BIKE : DES ORIGINES CALIFORNIENNES
A LA LEGITIMATION OLYMPIQUE (1970-1996)**

VOLUME 1

Directeurs de thèse :

J. SAINT-MARTIN, Maître de Conférences en STAPS (HDR), Université Lyon 1

T. TERRET, Professeur des Universités, Université Lyon 1

Membres du jury :

J. DEFRANCE, Professeur des Universités, Université Paris X

B. DURING, Professeur des Universités, Université Paris V (Rapporteur)

L. ROBENE, Maître de Conférences en STAPS (HDR), Université Rennes II (Rapporteur)

J. SAINT-MARTIN, Maître de Conférences en STAPS (HDR), Université Lyon 1

T. TERRET, Professeur des Universités, Université Lyon 1

SOMMAIRE DU VOLUME 1

SOMMAIRE DU VOLUME 1

REMERCIEMENTS

INTRODUCTION GENERALE

PREMIERE PARTIE

NAISSANCE ET DIVULGATION AMERICAINE D'UN NOUVEAU SPORT : LE MOUNTAIN BIKE (1970-1983)

INTRODUCTION DE LA PREMIERE PARTIE

CHAPITRE 1. LE TEMPS DES PIONNIERS DE MARIN COUNTY (1970-1976)

1.1. Le poids des contextes

1.2. Des premières pratiques utilitaires, ludiques, tribales et pré-sportives

1.3. Les clunkers : le temps du bricolage

CHAPITRE 2 : ENTRE SPORT ET COMMERCE : LA DIFFUSION PROGRESSIVE D'UN NOUVEAU SPORT (1976-1983)

2.1. La Repack Race à Marin County : catalyseur de cette nouvelle pratique

2.2. Une diffusion progressive vers le Colorado et la Californie du Sud

2.3. Du stade artisanal à la production industrielle, du clunker au mountain bike

2.4. Les pionniers de Marin County, acteurs décisifs

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

DEUXIEME PARTIE

UNE DIFFUSION RAPIDE A L'ECHELLE OCCIDENTALE : LE TEMPS DES INFLUENCES RECIPROQUES (1983-1990)

INTRODUCTION DE LA DEUXIEME PARTIE

CHAPITRE 3. LE MOUNTAIN BIKE DANS LE PAYSAGE SPORTIF DES ANNEES 1980 AUX ETATS-UNIS : VERS L'EXPORTATION DU MODELE

3.1. Les « eighties » : la fin des années de contestation, une nouvelle donne géopolitique

3.2. De la NORBA à L'IMBA : Une institutionnalisation progressive du mountain bike

3.3. Vers une reconnaissance générale des médias

3.4. Des engins, des courses et des champions mythiques pour le reste du monde

CHAPITRE 4. L'EXEMPLE FRANÇAIS : REPRODUCTION, TRADITION ET INNOVATION

4.1. Des débuts laborieux (1983-1986)

4.2. L'exemple américain face aux spécificités françaises : vers un nouveau modèle ? (1987-1990)

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE

REMERCIEMENTS

Ce genre de travail nécessite certes un engagement personnel important mais sans l'aide technique, le guidage universitaire, le soutien et la confiance de dizaines de personnes, il ne pouvait aboutir. A la fois parcours individuel atypique, presque initiatique, cette recherche reste aussi une épreuve collective émaillée de formidables moments de partage, de passions, d'échanges intellectuels et de rencontres inoubliables.

Mes premières pensées tout d'abord se dirigent vers Jean Saint-Martin. Depuis plus de quatre années, avec psychologie, constance, patience et professionnalisme, il a su me guider dans ma démarche de recherche, m'encourager aux bons moments afin de mener cette recherche à son terme. Je l'en remercie très sincèrement. La rigueur, l'exigence, l'expérience et les connaissances de Thierry Terret m'ont permis dans cette dynamique de donner le meilleur de moi-même. A l'automne 2005, tous deux accueillèrent mon projet de recherche favorablement. « *Cela pourrait s'appeler "histoire et diffusion du VTT". Compte tenu du sujet et de ta situation, tu devrais soutenir au printemps 2009 !* » m'indique alors Thierry Terret. Aussi lointain qu'inaccessible, le cap semble pourtant implacablement tracé. A nous de jouer ! Deux capitaines expérimentés et un matelot motivé : en route pour l'aventure !

Une idée, une passion et la volonté de défricher de nouveaux territoires encore vierges, c'est alors le début d'une longue, parfois douloureuse mais toujours passionnante expérience.

Les bibliothèques de San Francisco ou de Marin County deviennent mes premiers repères ; les pionniers du mountain bike peu à peu mes premiers interlocuteurs. Plus habitués aux journalistes, ces sexagénaires aux personnalités affirmées restent dans un premier temps perplexes sur la nature et le but de ma recherche. « *A Phd about mountain bike History ? Sounds cool !* » Progressivement, leur collaboration, leur intérêt pour ce travail me permettent doucement mais sûrement, durant ces trois années passées aux Etats-Unis d'obtenir de précieuses sources orales et écrites souvent fondamentales pour la suite de l'analyse. Au-delà de cette récolte fructueuse et de la richesse informative des données recueillies, ces quelques quarante entretiens figurent comme autant de moments inoubliables pour un chercheur en sciences « humaines ». Je songe à Joe Brezze, Gary Fisher et Jacquie Phelan pour leur disponibilité constante et le partage de leur expérience. Je garde aussi une pensée plus

particulière pour Charles Kelly, personnage incontournable et le remercie une nouvelle fois de m'avoir permis d'accéder à ses archives privées, notamment celles de la NORBA.

Concernant cette partie américaine, le soutien, les éclairages et l'intérêt d'historiens du sport américains et étrangers sur ce sujet ont largement contribué à enrichir mes réflexions et conclusions. J'évoque ici plus singulièrement Maureen Smith, Annette Hofmann, Larry Gerlach et John Allen ainsi que toute la communauté scientifique de la NASSH. Ma dizaine de rendez-vous et de « *nices talks* » avec Roberta Park dans « sa » bibliothèque de Berkeley resteront à jamais gravés dans ma mémoire. Cette personnalité généreuse et attentive, curieuse de mes découvertes a su m'ouvrir ses portes alors que j'étais un peu isolé à ce moment de l'autre côté de l'Atlantique. Ce professeur vraiment *Emerites* a su me guider dans la compréhension de l'Amérique des années 1970 et 1980. Merci Madame Park !

Je remercie également les différentes institutions françaises et étrangères au centre de cette recherche qui m'ont facilité un accès bienveillant à leurs archives respectives. Stéphane Hauvette au travers du prêt des archives de l'AFMB, M^{me} Leroy pour la FFC et Julien Stauffer pour l'UCI ont largement contribué à ma quête documentaire sur des questions institutionnelles parfois complexes. Je pense plus spécialement au service de documentation olympique pour son accueil, sa préparation préalable et son professionnalisme lors de mes recherches documentaires à Lausanne. Concernant la partie française de ce travail, l'accueil de la communauté vététiste a toujours été favorable. Précurseurs, champions, commerciaux, journalistes et personnalités institutionnelles ont tous répondu favorablement à mes demandes d'entretiens. Je pense plus particulièrement à Georges Edwards pour sa disponibilité et le prêt de ses archives privées mais aussi à Yvon Vauchez, Christian Taillefer, Daniel Ball et Didier Coste pour leurs regards éclairés à partir des années 1990.

L'équipe du CRIS m'a également ouvert les yeux sur de nouvelles perspectives enrichissantes pour ce travail. Je pense plus particulièrement à Sandrine Jamain, Cécile Ottogali, Michaël Attali, Pierre-Olaf Schut, Vianney Mascret et Joris Vincent pour l'intérêt manifesté et leurs conseils éclairés durant ces quatre années. Sur le plan professionnel, le soutien de l'Université de la Méditerranée, de la Faculté de Sciences du Sport de Marseille et plus particulièrement celui de mes collègues de l'antenne STAPS de Gap ont souvent facilité et relancé mon ardeur à la tâche. Merci Sylvie, Paquita, Béatrice, Robert, Sylvain, Gilles, Laurent et Evrard pour vos encouragements réguliers et l'attention portée à l'avancée de mes travaux. Une pensée très émue pour Jean-Marc, collègue et vététiste passionné, disparu en mer cette année. Je t'envoie un peu de lecture sur un sujet souvent évoqué lors de nos randonnées alpines...

Avec respect, humilité et curiosité de découvrir leurs remarques et jugements respectifs, je m'adresse aux membres du jury. M. Jacques Defrance, professeur des Universités (Paris X), M. Bertrand Duing, professeur des Universités (Paris V) et M. Luc Robène, maître de conférences en STAPS (HDR), Université Rennes qui ont accepté à la demande de Thierry Terret et Jean Saint-Martin de lire ce manuscrit et d'évaluer cette recherche malgré un emploi du temps très chargé. C'est un grand honneur de compter ces personnalités reconnues parmi les premiers lecteurs. Je les remercie par avance pour l'attention et le regard expert porté sur mon travail

Inévitablement, affectueusement et sincèrement, mes dernières pensées se tournent vers ma famille. Merci papa de m'avoir communiqué ta passion pour la bicyclette et la simplicité des aventures partagées à deux roues ! Grand merci à toi maman, pour ton soutien durant la « dernière ligne droite » ! Chasseuse infatigable de « coquilles », verbes rebelles ou virgules mal placées, ton regard bienveillant a permis une fin de thèse moins laborieuse.

Au-delà du soutien technique, intellectuel ou matériel précieux apporté par les dizaines de personnes citées, l'aide régulière et affective apportée par ma femme Valérie, mon fils Simon et mes deux filles Laurine et Camille pèse à ce moment du processus d'un poids particulièrement lourd sur la balance. Patience, partage, assistance et compréhension sont restés constants voire croissants durant ces quatre années. Merci Simon pour ton aide dans les traductions des entretiens des pionniers à San Francisco ! Merci Laurine pour le prêt de ton bureau lorsque la place venait à manquer à Tamarin ! Merci Camille pour tes gros bisous et tes encouragements lorsque tu revenais de l'école et que je restais « scotché à l'ordi » ! C'est promis, désormais je serai un peu moins dans « mes pensées » comme vous dites souvent !

Mais surtout, merci à toi Val pour ton soutien constant, ta compréhension et ton écoute dans les bons et mauvais moments ainsi que pour le partage manifesté dans une entreprise individuelle irréalisable sans ta présence. Merci du fond du cœur. Tu as alternativement conjugué le verbe « supporter » en français et en anglais. Un seul prénom figure en haut du document officiel. S'il était possible d'en mettre deux, je n'hésiterai pas un seul instant. Le mountain bike en tandem cela existe aussi ; je pense que nous y sommes prêts !

INTRODUCTION GENERALE

« Ils vont surfer par centaines de milliers, ils vont jouer avec la mer, et cela devient ce qu'il y a de plus important dans l'existence¹. »

Edgar Morin rappelle, avec poésie le virage culturel, voire philosophique des années 1970. De Woodstock à Berkeley, de Paris à Prague, les valeurs et modes de pensées s'orientent vers l'affirmation de plus de liberté, plus de loisir. « Dorénavant, le temps libre ne se conçoit plus en fonction d'un programme axé sur la rentabilité. Il s'inscrit dans une temporalité dont chaque séquence, déconnectée des valeurs de la production, se vit de manière ponctuelle et imprévisible : s'ouvrir au *feeling*, revenir au "spontané", écouter ses pulsions, voilà les nouveaux mots d'ordre. La jeune génération ne vit plus dans l'attente de satisfactions à venir. Elle veut des loisirs moins tendus vers le futur, moins aiguillonnés par l'idée de progrès, et elle se montre plus sensible aux valeurs de l'instant². »

Le monde du sport n'échappe pas à cette tendance forte de la société à s'orienter vers un « univers de pratiques nouvelles³ » en rupture avec la logique des pratiques sportives traditionnelles. D'une culture « digitale⁴ » de type fédérale, on évolue vers une culture « analogique⁵ » orientée vers la glisse et des contraintes minimales qui s'inscrivent dans ce vaste mouvement de contestation. Le surf, le sport de glisse par excellence⁶ et sa forme dérivée pour la montagne le snow-board, mais aussi la planche à voile⁷, le parapente⁸, le

¹ Morin, Edgar, *Journal de Californie*, Paris, Le Seuil, 1970, p. 191.

² Rioux, Jean Pierre et Sirinelli, Jean François, *La culture de masse en France. De la Belle Epoque à aujourd'hui*, Paris, Fayard 2002, p. 373.

³ Vigarello, Georges, « D'une nature l'autre », in Pociello, Christian, *Sports et société*, Paris, Vigot, 1981, pp. 239-247.

⁴ Loret, Alain, *Génération glisse : dans l'eau, l'air, la neige, la révolution du sport des années fun*, Paris, Autrement, 1995. L'auteur distingue nettement et oppose même parfois arbitrairement ces deux modèles. Dans le cas du mountain bike, on pourra aussi s'interroger sur l'existence voire la complémentarité des modèles « digitaux » et « analogiques » au sein des diverses pratiques.

⁵ *Ibidem*.

⁶ Kimberley, Sandra, *Duke, a Great Hawaiian*, Honolulu, Bess Press, 2004. Nendel, Jim, Surfing in Early Twentieth Century Hawai'i: The Appropriation of a Transcendent Experience to Competitive American Sport », *North American Society For Sport History Proceedings*, 2007, pp. 109-110.

⁷ Pociello, Christian, *Les cultures sportives*, Paris, PUF 1995, p. 61. « Espace des modalités de pratique et structure du recrutement » enquête sur les pratiquants français en 1979. Wheaton, B, « Windsurfing. A subculture of commitment », in Rinehart, R.E, *To the extrem. Alternative sports, inside and out*, 2003, pp. 75-101, Albany, State University of New York Press.

parachutisme⁹ l'escalade « libre¹⁰ » figurent parmi ces pratiques nouvelles et emblématiques qui modifient sensiblement le paysage du monde des loisirs sportifs.

Dans ce contexte de changement, le mountain bike se développe tout d'abord en Californie durant cette période avant de gagner l'Europe et la France au début des années 1980.

« *It's just happened !* ». Cette expression et le « *Just have fun !* » qui lui répond souvent en écho, fréquemment répétés lors des entretiens menés auprès des pionniers du mountain bike, se révèlent être en fait tout à la fois une forme de provocation intellectuelle mais surtout une véritable invitation à la recherche de faits à identifier, de causes à analyser, de temporalité à distinguer, d'influences réciproques à envisager.

« *Cela s'est juste passé...* » : Le mountain bike, sport inexistant au mitan des années 1970 devient un quart de siècle plus tard non seulement un sport olympique mais aussi une activité sportive de loisir et de compétition pratiquée par des millions de personnes à travers le monde !

Au regard de l'impact technologique, sportif et culturel, comment ne pas s'interroger sur les processus d'invention, de diffusion et de légitimation en jeu dans le cadre d'une histoire comparée des sports ?

« Le mouvement de sportivisation dépend vraisemblablement d'éléments conjoncturels majeurs d'ordre culturel, économique, social ou politique, mais il ne se produit ni au même moment, ni même dans les mêmes conditions. Tout se passe comme si chaque sport possédait une sensibilité différente à ces éléments¹¹. » Dans ce cadre, l'enjeu est donc, non seulement de construire une temporalité spécifique à l'histoire du mountain bike mais aussi de confronter celle-ci à des analyseurs puissants au niveau conjoncturel, culturel, technologique et institutionnel. Sous forme d'exemples courts, comment peuvent se décliner ces différents analyseurs ?

⁸ Jorand, Dominique, « Du hand gliding au vol libre : l'émergence d'un « sport californien » en France dans les années 1970 » in *Stadion*, XXVIII, 2002, pp. 275-292

⁹ Loirand, Gilles : « De la chute au vol : Genèse et transformations du parachutisme sportif », in *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n° 79, 1989, pp. 37-49.

¹⁰ Defrance, Jacques et Hoibian Olivier (dir.), *Deux siècles d'alpinismes européens. Origines et mutations des activités de grimpe*, Paris, L'Harmattan, 2002. Corneloup, Jean, *Escalades et société. Contribution à l'analyse du système, du communicationnel et du social*, Thèse de doctorat, Université ParisXI, 1993. Les travaux de Jean Corneloup développent de manière particulièrement exhaustive l'histoire et les caractéristiques de ce sport ainsi que les typologies des différents pratiquants.

¹¹ Terret, Thierry, « Du sport aux sports. Plaidoyer pour une histoire comparée des sports », in Terret, Thierry, *Histoire des sports*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 242. L'auteur définit le néologisme « sportivisation » comme le passage d'une pratique physique à l'état de sport.

Sur le plan conjoncturel : « Est-ce vraiment un hasard si le mountain bike apparaît sur la côte Ouest ? Quand San Francisco s'éveille après les manifs étudiantes, les poings noirs levés dans le ciel de Mexico. L'Amérique de ces années là a soif de liberté. Elle crève dans les villes, elle veut fuir vers un ailleurs. Reprendre la route¹², celle de Kerouac¹³. » Quels facteurs externes favorisent l'apparition et le développement de cette nouvelle pratique ? Quels contextes politiques, économiques et sociaux permettent une diffusion si rapide à l'échelle planétaire ?

Au niveau culturel : « Le VTT était un secret. Une fois partagé, il a changé les gens à jamais. Le voir se propager et apporter du plaisir au monde entier nous a donné à mes contemporains et à moi, la sensation d'avoir fait quelque chose de bien pour la société¹⁴. » Ainsi s'exprime, Gary Fisher, un des précurseurs du mountain bike, qu'il considère tout à la fois comme novateur, comme vecteur de découverte de la nature, mais aussi comme un sport cycliste en devenir. L'analyse de Jacquie Phelan, autre pionnière du mountain bike se révèle dans le cadre de l'impact culturel beaucoup moins optimiste : « *Le monde a changé le vélo, mais le vélo n'a pas changé le monde*¹⁵... » Quels facteurs culturels favorisent l'apparition de cette nouvelle forme de pratique du vélo ? Inversement, une fois celle-ci adoptée et diffusée, quels impacts observe-t-on sur les pratiques cyclistes et sportives et plus généralement sur les activités de loisirs ?

Concernant les aspects technologiques et économiques, la marque de cycle *Specialized* annonce : « Ce n'est pas un nouveau vélo, c'est un nouveau sport¹⁶. » Au-delà du slogan publicitaire, cette phrase symbole, où l'invention d'un nouvel engin technologique implique une modification profonde des pratiques cyclistes, questionne sur l'apparition du mountain bike dans le paysage sportif et culturel au début des années 1980. Comment le monde industriel s'empare-t-il d'un tel phénomène et dans quelle mesure les évolutions technologiques modifient-elles les divers modes de pratiques ?

Enfin sur le plan institutionnel, comment le monde sportif en place réagit face à la naissance d'un nouveau sport ? Le mountain bike se développe-t-il en marge des structures sportives traditionnelles en conservant ses valeurs originelles ou bien assiste-t-on à un processus d'institutionnalisation, d'intégration et d'euphémisation rapide de cette pratique ?

¹² Kerouac, Jacques, *Sur la route*, Paris, Gallimard, 1960. Cet ouvrage reste parmi les livres de références, parmi les sources d'inspiration de la période contestataire de la fin des années 1960.

¹³ *VTT Magazine*, n°1, 1987, p. 14.

¹⁴ Jakobs, Lee, *VTT en liberté*, San Francisco, Amici Design, 1999, p. 32.

¹⁵ Entretien avec Jacquie Phelan, pionnière USA, Lake Lagunitas, le 6 mars 2006. Annexe n° 9.

¹⁶ Slogan publicitaire de Specialized pour le premier VTT vendu en série en 1981 : Le « Stumpjumper ».

Ces questionnements sont au cœur d'une problématique centrée sur l'étude des processus d'invention, de diffusion et de légitimation du mountain bike et intégrée à l'histoire des sports et des loisirs.

Depuis 1990, « l'International Cycling History Conference¹⁷ » se réunit chaque année et publie des articles au sujet de l'histoire du cyclisme. Ces travaux documentés sur divers thèmes (technologiques, genres, *transportation*, industrie, inventions ou acteurs) apportent des connaissances intéressantes à propos de l'histoire des pratiques cyclistes et surtout de l'engin bicyclette. Excepté un article de Frank Berto, résumé de son ouvrage, « *The Birt of Dirt*¹⁸ », aucune mention n'est faite de l'histoire du mountain bike depuis près de vingt années dans cette communauté scientifique. Au-delà des productions documentées de cette assemblée, des travaux sur l'histoire du cyclisme traditionnel sous forme d'épopées¹⁹, d'histoire de champions²⁰ ou de courses²¹ abondent et fournissent une base de connaissances axées davantage sur une histoire plus narrative qu'explicative, souvent orientée vers le cyclisme sur route de compétition.

Des travaux de recherches à caractère universitaire sur le cyclisme et/ou le Tour de France²², s'intéressent aux aspects biomécaniques²³ ou physiologiques²⁴, économiques²⁵, médicaux²⁶, statistiques et traumatologiques²⁷ (accidentologie), voire écologiques²⁸, lorsque

¹⁷ Cette association rassemble des historiens et amateurs d'histoire de la bicyclette du monde entier. Un colloque annuel (souvent en alternance Europe/ Etats-Unis) réunit les différents conférenciers.

¹⁸ Berto, Franck, *op.cit.*, 1997.

¹⁹ Goddet, Jacques, *L'équipée belle*, Paris, Robert Laffont/ Stock, 1991. Chany, Pierre, *La fabuleuse histoire du cyclisme*, Paris, Minerva, 2004.

²⁰ Jameux, Dominique, *Fausto Coppi. L'échappée belle, Italie 1945-1960*, Paris, Denoël, 2003. Calvet, Jacques, *Le Mythe des géants de la route*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1981.

²¹ Sergent, Pascal, *De Paris à Roubaix : sur les traces d'un phénomène sportif*, Bruxelles Eeklo, De Eeckloonaar 2005. Laget, Serge, *La saga du Tour de France*, Paris, Gallimard, 1990.

²² Gaboriau, Philippe, *Le Tour de France et le vélo. Histoire sociale d'une épopée contemporaine*, Paris, L'Harmattan, 1995. Gaboriau, Philippe, *L'Auto et le Tour de France. Regard critique sur l'histoire du cyclisme et l'année 1903*, in Terret, Thierry, *op.cit.*, 1996, p. 39-49. Viollet, Sandrine, *Le Tour de France cycliste, 1903-2005*, Paris, L'Harmattan, 2007. Ce livre est le résumé d'une thèse d'Histoire contemporaine soutenue en 2005 à l'Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines. Ouvrage collectif, *Maillot Jaune*, Porte, Patrick et Villa, Dominique, (présenté par), Anglet, Atlantica, 2003

²³ Haushalter, Gérard, *La biomécanique en cyclisme*, Rosheim, Kocher, 1999.

²⁴ Portes, Gérard, *Guide du cyclisme*, Paris, Albin Michel, 1995, pp. 145-188. Lee, H, Martin, D, Anson, JM, Grundy, D et Hahn, AG, « Physiological characteristics of successful mountain bikers and professional road cyclists », in *Journal of sports sciences*, London, Dec 2002, pp. 1001-1008.

²⁵ Buenstorf, Guido, « Designing clunkers: demand-side innovation and the early history of the mountain bike » in Metcalfe, J.S et Cantner U, *Change, Transformation et Développement*, Heidelberg, Physica, 2003, pp. 53-70.

²⁶ De Mondenard, Jean-Pierre, *Technopathies du cyclisme*, Rueil-Malmaison, Geigy, 1989.

²⁷ Gaulrapp, H, Weber, A et Rosemeyer, B: « Injuries in mountain biking: a comparison between popular sports and world cup level », in *International Journal of sports medicine*, 1998, tome 19, p. 74.

²⁸ Knight, R et Gutzwiller, K: « Wildlife and Recreationists ». Covelo, Island Press, 1995.

Gordon Cessford: « Perception and Reality of Conflict: Walkers and Mountain Bikes on the Queen Charlotte Track in New Zealand », in Arnberger, A et Brandenburg, C, Conference Proceedings, *Monitoring and*

l'on étudie l'impact du mountain bike sur le milieu naturel²⁹. Les multiples recherches sur l'évolution des loisirs sportifs³⁰ analysent le mountain bike parmi les autres activités de loisirs sportifs en comparant les ventes, le nombre de pratiquants ou le nombre d'installations à disposition en termes d'aménagement du territoire ou d'espace de loisir. C'est surtout sous l'angle économique, touristique et de l'aménagement que le mountain bike se trouve alors étudié, en tant que sport ou activité de loisir. Enfin, aucune recherche historique³¹ ne s'est orientée de manière exhaustive sur l'histoire et le positionnement du mountain bike au sein de la sphère olympique. L'ouvrage de Frank Berto³² s'avère être finalement, le seul traitant des origines du mountain bike avec comme question centrale : « Qui a inventé le VTT ? » Cette question intéressante est choisie par l'auteur pour tenter de mettre fin à une polémique locale, voire américaine³³, notamment autour du pionnier Gary Fisher. Finalement, dans le champ historique ou sociologique, aucune recherche approfondie³⁴ ne s'intéresse à l'histoire multifactorielle concernant la diffusion et l'institutionnalisation de ce sport récent.

La notion de diffusion considère les processus qui mettent en jeu des déplacements de matières, de produits, de personnes, de pratiques (modalités d'actions physiques sur l'engin) mais aussi d'idées, dans un milieu, sur un espace ou sur un territoire. Elle se définit comme « l'action de se répandre (*fundere* : fondre) dans toutes les directions ; expansion d'un phénomène dans l'espace³⁵. » Dans le cadre de cette recherche, la diffusion d'une pratique physique mais aussi d'un produit qui porte le même nom, le mountain bike, occuperont une place centrale.

Management of Visitors Flows in Recreational and Protected Areas, pp. 102-108. Université de Vienne, Autriche, 2002.

²⁹ Mounet, Jean-Pierre, Nicollet, Jean-Pierre et Rocheblave, Mathieu, « L'impact des activités sportives de nature sur l'environnement naturel », in *Montagnes Méditerranéennes*, n°11, 2000, pp. 67-76.

³⁰ Chazaud, Pierre, *Management du tourisme et des loisirs de pleine nature*, Voiron, PUS, 2004.

³¹ Chamerois, Nicolas, *La mondialisation des Jeux Olympiques de Séoul (1988) à Sydney (2000)*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Franche-Comté, 2002. Cette recherche aborde des aspects davantage géopolitiques.

³² Berto, Franck, *op.cit.*, 1999. L'Américain, ingénieur dans l'industrie de formation et historien du cyclisme par passion présente aussi la version courte de ce livre lors d'une présentation orale lors de la conférence des historiens du cyclisme. Berto, Franck, « Who invented the mountain bike », in *Cycle History, The Proceedings of the 8th International Cycle History Conference, Glasgow*, San Francisco, Van der Plas, 1997.

³³ « Who really invented the mountain bike? », *Bicycling*, mars 1996, pp. 60-69.

³⁴ Savre, Frédéric, *L'invention du Vélo Tout Terrain : de la Californie au modèle américain (1970-1983)*, Mémoire de Master 2, Métiers de l'intervention et de la formation en Activités Physiques et Sportives, Université de Lyon 1, 2005. Ce travail amorce une recherche plus approfondie sur le sujet.

³⁵ Brunet, Roger, Ferras, Robert et Théry, Hervet, *Les mots de la Géographie. Dictionnaire critique*, Montpellier, La Documentation Française, 1992, pp. 159-160.

Torsten Hagerstrand³⁶ modélise ce concept en mettant en avant des régularités dans le processus. Il distingue trois types de diffusion :

- par contagion : augmentation du nombre de personnes pratiquantes.
- par expansion : plusieurs centres sont touchés permettant une nouvelle contagion rejoignant la première.
- par migration : départ des « inventeurs » de la pratique innovante vers d'autres lieux et aires culturelles.

Quel type de diffusion caractérise l'histoire du mountain bike ? Quand, où et comment, se diffuse-t-il dans le cadre de ce processus ? Le géographe caractérise quatre étapes concernant la diffusion. Le stade primaire ou stade d'amorce de la diffusion, avec l'apparition des premiers centres dotés de l'innovation. Puis l'étape d'expansion, avec un développement du processus qui précède la phase de condensation où le taux de pénétration s'homogénéise, avant l'étape ultime de saturation qui conclut ce processus. Quelle temporalité observe-t-on pour ce sport au cours de ces différentes phases ? Cette chronologie reste-t-elle identique selon les lieux et les périodes ?

Sur le plan du marketing, le modèle développé par Everett Rogers³⁷ facilite l'analyse sur le processus d'adoption d'un produit. On distingue tout d'abord les innovateurs (2,5%), puis les premiers « adopteurs » (13,5%), avant le stade de la majorité précoce (34%) puis tardive (34%), enfin les « retardataires » (16%). La phase d'introduction et de lancement du produit se caractérise par une concurrence faible, des ventes limitées, une notoriété peu importante, des gammes courtes et une distribution embryonnaire. La période de croissance reste marquée par une augmentation des ventes, l'entrée des concurrents, une rentabilité du produit, un élargissement de la gamme et une progression de la distribution et de la notoriété. Puis la stagnation des ventes, un fort taux de pénétration, une concurrence intense, des gammes larges, une politique de prix agressive et une distribution établie, caractérisent la période de maturité du produit. Enfin, on peut identifier la phase de déclin par une croissance négative, un changement des goûts, une diminution de la concurrence, des gammes élaguées et une distribution réduite.

³⁶ Hagerstrand, Torsten, *Innovation : Diffusion as a spatial process*, Chicago, University Press, 1953.

³⁷ Rogers, Everett, *Diffusion of Innovations*, New-York, Free Press of Glencoe, 1962. Le modèle de Rogers issu du marketing reste opérationnel dans ce cas. D'autres modèles identifient trois temps pour le cycle de vie d'un produit sportif. Un premier temps correspondant aux besoins des pratiquants de haut niveau ; un second temps couvrant l'ensemble de la pratique sportive et une troisième phase qui couvre tout le marché national y compris les achats des non sportifs et la demande de renouvellement. Andreff, Wladimir : « Economie internationale du sport. Internationalisation économique du sport », in Andreff, Wladimir (sous la dir. de), *Economie politique du sport*, Paris, Dalloz, 1989, pp. 208-213.

Qu'en est-il pour le mountain bike, considéré aussi comme un produit et bien de consommation ? Lors de l'importation de l'engin en France, comment les enjeux et confrontations économiques et sportives vont-elles par exemple influencer la diffusion du produit ?

Dans le domaine de l'histoire du sport ce concept de diffusion fait déjà l'objet de travaux d'envergure. L'étude effectuée par Donald Roden concernant la divulgation du baseball au Japon à la fin du XIX^e siècle³⁸, l'analyse de James Mangan sur la propagation de certains sports dans les territoires coloniaux³⁹ ou la recherche de John Maguire au sujet de l'expansion du football américain en Angleterre⁴⁰, figurent parmi les travaux les plus significatifs sur ce thème. Cette diffusion dépend selon ces auteurs de facteurs conjoncturels et culturels souvent déterminants. Sur cette question de la diffusion et de la concurrence entre activités physiques, Jacques Defrance fait l'hypothèse que « l'expansion d'une forme de sport à travers un rapport de force s'exerce souvent en parallèle avec l'éradication de formes concurrentes, de loisirs ou de jeux physiques. [...] C'est ainsi que le sport organisé à l'européenne ou à l'américaine est devenu un symbole du dynamisme et de l'ouverture au « progrès » dans tous les pays sous-développés⁴¹. »

A une échelle moins macroscopique, l'invention et la diffusion du mountain bike viendra-t-elle concurrencer ou bien modifier la pratique de sports plus anciens tels le cyclisme, le cyclotourisme ou le cyclo-cross ? Comment le mountain bike s'impose-t-il dans le paysage des sports de pleine nature ? Est-il perçu de manière concurrentielle ou au contraire sa versatilité se trouve-t-elle la bienvenue ?

Aux Etats-Unis, les travaux de John Rooney⁴² marquent un apport réel au sujet des rapports entre sport et géographie au travers de publications telles *l'International Journal of Sports Geography*. Dans ces travaux, la diffusion des sports américains traditionnels⁴³ est identifiée, mais aucune mention n'est faite concernant le mountain bike lorsque l'on

³⁸ Roden, Donald, « Baseball and the Quest for National Dignity in Meiji Japan », in *The American Historical Review*, 1980, vol. 85, pp. 511-534.

³⁹ Mangan, James A, *The Games Ethic and Imperialism. Aspects of the Diffusion of an Ideal*, Boyds, Sequitur Books, 1986.

⁴⁰ Maguire, John, « More than a Sporting Touchdown: The Making of American Football in England, 1982-1990 » in *Sociology of Sport Journal*, 1990, 7, pp. 213-237.

⁴¹ Defrance, Jacques, *Sociologie du sport*, Paris, La Découverte, 1995, p. 48.

⁴² Rooney, John, *A Geography of American Sport: from Cabin Creek to Anaheim* », Reading, Addison-Wesley Publishers, 1974. Cette recherche étant antérieure à l'émergence du mountain bike, il semble logique et évident qu'aucune mention ne soit faite sur le sujet.

⁴³ Rooney, John, « Up from the Mines and Out of the Prairies: Some Geographical implications of Football in United States », in *Geographical Review*, 1969, vol. 59, pp. 471-492.

s'intéresse aux activités de montagne ou aux disciplines cyclistes. Ainsi, le taux de pratique sportive se trouve plus élevé aux Etats-Unis lorsque l'on va vers l'ouest pour des raisons essentiellement climatologiques. John Bale, disciple de Rooney en Angleterre pose les bases analytiques d'une géographie du sport, reprise et développée ensuite par les travaux de Jean-Pierre Augustin qui identifie les foyers sportifs majeurs, secondaires et mineurs⁴⁴ ainsi que les zones de diffusion des sports anglais, nord-américains et des arts martiaux. La notion de spot perceptible aussi durant la genèse du mountain bike fonctionne de manière pertinente pour le surf⁴⁵ et les activités urbaines⁴⁶ comme le skate-board⁴⁷.

Sur ce sujet, Jean-Pierre Augustin distingue trois types d'espaces sportifs : le premier lié aux pratiques sportives traditionnelles (stades, gymnases, piscines, courts de tennis), le second dit urbain (parkings, places, rues, pistes cyclables, berges, plages, jardins, aires de jeux) « laisse à chacun des possibilités de loisirs sportifs peu contraignants et adaptés à ses désirs⁴⁸ » et enfin les espaces naturels « les plus divers et les plus inaccessibles⁴⁹ » qui concernent les activités de pleine nature. Si, a priori, le mountain bike semble enclin à conquérir ce troisième espace, il convient d'envisager et d'étudier les possibilités de pratique dans des lieux « traditionnels » ou « urbains ».

Dans ce cadre à la fois « macro et micro-géographique », on peut se demander pourquoi un sport d'origine nord-américaine s'implante, se développe, se structure si vite sur l'ancien continent et particulièrement en France, contrairement aux sports américains traditionnels, tels le base-ball ou le football américain ? Le mountain bike, pratiqué initialement en pleine nature va-t-il aussi conquérir et avec quel succès les stades et les villes ?

A l'interface de ces deux modèles issus des sciences sociales et économiques, Alain Loret propose un modèle appliqué aux sports nouveaux pour lequel il distingue cinq phases

⁴⁴ Augustin, Jean-Pierre, *Sport, géographie et aménagement*, Paris, Nathan Université, 1995, p. 27. « L'Europe et l'Amérique restent les secteurs où les sports de compétition et les sports de loisir sont les plus développés, mais la corrélation fondée sur l'urbanisation doit également être prise en compte. [...] Entre ces deux extrêmes se situent des foyers sportifs intermédiaires. »

⁴⁵ Favory, Michel, « Surf et néo-territorialités » in Augustin, Jean-Pierre, *Surf atlantique. Les territoires de l'éphémère*, Pessac, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 1994.

⁴⁶ Haumont, Antoine, « Les variations géographiques du sport » in Augustin, Jean et Callède, Jean-Paul (sous la dir.de), *Sport, relations sociales et action collective*, Bordeaux, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine 1995. Alain Loret, Anne-Marie Waser, *Glisse urbaine*, Paris, Autrement, 2001.

⁴⁷ Pegard, Olivier, « Une pratique ludique urbaine », in *Les Cahiers internationaux de sociologie*, vol. CIV, 1998, pp. 185-202.

⁴⁸ Augustin, Jean-Pierre, *Géographie du sport en France (1945-2000), l'organisation des espaces sportifs in « Histoire du sport en France de la libération à nos jours*, Paris, Vuibert 2007, p. 190.

⁴⁹ *Ibidem*.

successives d'évolution⁵⁰ : invention, conceptualisation, développement, industrialisation et saturation. Chacune de ces phases est associée à des composantes caractéristiques techniques, technologiques, sociétales, culturelles, géographiques, économiques, structurelles, institutionnelles et industrielles. Le sociologue constate que la quasi-totalité des techniques nouvelles se situent en phase d'industrialisation voire de saturation. Ce modèle est-il applicable à l'histoire du mountain bike ? Concernant notre objet, comment se caractérisent les différentes composantes et évoluent-elles à la même vitesse ?

Au sein de ce modèle, on peut identifier le stade d'invention⁵¹ en se demandant si cette pratique est « le produit d'une véritable invention [...] ou issue de la transformation d'activités traditionnelles existantes avec de multiples formes transitoires entre les deux⁵². » Concernant cette notion d'invention préalable en relation avec la notion de diffusion, François Russo⁵³, identifie lui quatre phases caractéristiques : tout d'abord une phase de recherche et de développement, ensuite une étape d'innovation et d'utilisation par un public plus large puis une étape d'extension de l'invention avant un stade ultime de démocratisation du concept. Quelle temporalité distingue l'histoire du mountain bike sur le plan de l'invention technique et technologique du stade initial de « recherche-développement » jusqu'au stade ultime de démocratisation de l'invention ?

Mais la définition même du mountain bike se doit d'être précédée par une définition appliquée du mot « sport » et aussi de la notion de « formes de pratique ». Ces deux termes se rejoignent par certains aspects mais ne peuvent être confondus. Jean Camy⁵⁴ envisage les formes de pratique comme l'adaptation d'une pratique à un public spécifique, rejoignant ainsi le terme de « modalité de pratiques » utilisé par Christian Pociello⁵⁵ pour suivre l'évolution historique d'une pratique sportive. Ces approches et définitions s'inscrivent dans le cadre

⁵⁰ Loret, Alain, *Concevoir le sport pour un nouveau siècle*, Voiron, PUS, 2004, p. 211, tableau n° 14. L'auteur distingue cinq phases dans l'évolution d'un sport correspondant à celles classiquement utilisées en marketing. Les phases 1 (invention) et phases 2 (conceptualisation) concernent davantage la partie américaine du « temps des pionniers » antérieure à 1983. Les phases 3 (développement), phases 4 (industrialisation) et enfin la phase 5 (saturation) se situent à la suite de ces deux phases initiales et concernent les parties 2 et 3 (postérieures à 1983) de cette recherche.

⁵¹ Hillairet, Dieter, « Comment l'analyse des brevets d'invention peut-elle contribuer à définir les tendances futures des objets sportifs ? », in *revue STAPS*, vol. 14, n° 32, octobre 1993, pp. 16-17. Selon cet auteur, « il ne suffit pas, et c'est malheureusement très fréquent, de proposer un produit nouveau, il faut aussi qu'il puisse s'inscrire dans un segment de marché propice à « recevoir » et à diffuser la nouveauté au bon moment. D'où l'importance du contexte socio-culturel et socio-économique du milieu auquel se dessine la nouvelle technique. »

⁵² Terret, Thierry, *op.cit.*, 1996, p. 240.

⁵³ Russo, François, *Introduction à l'histoire des techniques*, Paris, Librairie scientifique et technique, 1986, p. 225.

⁵⁴ Camy, Jean, *Pratiques sportives et production sociale du corps*, Thèse de sociologie, Université de Lyon II, 1981.

⁵⁵ Pociello, Christian, *Sport et société*, Paris, Vigot, 1981.

théorique développé par Pierre Bourdieu qui analyse le phénomène d'évolution des pratiques sportives en fonction de l'offre et de la demande en activités physiques. Selon le sociologue, «le principe des transformations des pratiques et des consommations sportives doit être cherché dans les relations entre les transformations de l'offre et les transformations de la demande : les transformations de l'offre [...] s'engendrent dans les luttes de concurrence pour l'imposition de la pratique sportive légitime et pour la conquête de la clientèle des pratiquants ordinaires [...] , luttes entre les différents sports et, à l'intérieur de chaque sport, entre les différentes écoles ou traditions, luttes entre les différentes catégories d'agents engagés dans cette concurrence [...], les transformations de la demande sont une dimension de la transformation des styles de vie et obéissent donc aux lois générales de cette transformation⁵⁶. » Au-delà de la définition de la forme de pratique elle-même, l'importance du rôle de chaque acteur dans le développement de cette nouvelle forme de pratique sportive en relation avec les notions de transformation et de luttes développées ici par Bourdieu, doit retenir l'attention au cours de l'analyse. Quelles transformations de l'offre le mountain bike apporte-t-il ? Quelles luttes de concurrence ou conflits engendre-t-il dans un système déjà identifié dans le domaine des sports cyclistes et de pleine nature ? Quel rôle dans le processus de diffusion vont jouer les pionniers et les différents acteurs institutionnels, commerciaux ou médiatiques dans l'évolution du mountain bike ?

Sans s'opposer à cette notion de forme de pratique, le sport se définit, selon Pierre Parlebas comme « l'ensemble de situations codifiées sous formes de compétition et institutionnalisées⁵⁷. » Synthétique et opérationnelle, cette définition peut être avantageusement complétée par l'approche reconnue d'Allen Guttmann⁵⁸ qui étudie les liens entre le sport et l'Amérique moderne. S'inspirant des travaux de Max Weber, l'historien américain développe l'hypothèse de la genèse des sports comme forme de rationalisation de la vie sociale dans le monde industriel, sous l'impulsion du protestantisme⁵⁹. « Avec ce dernier, une posture nouvelle visant à objectiver et à mesurer les résultats des actions s'applique aux activités économiques, mais aussi à la conduite de la vie quotidienne et à tous les actes relatifs

⁵⁶ Bourdieu, Pierre, *Questions de sociologie*, Paris, Editions de minuit, 1992, pp. 194-195.

⁵⁷ Parlebas, Pierre, *Contribution à un lexique commenté en science de l'action motrice*, Paris, INSEP, 1981.

⁵⁸ Guttmann, Allen, *From Ritual to Record. The Nature of Modern Sports*, New York, Columbia University Press, 1978.

⁵⁹ Guttmann, Allen, *Du rituel au record. La nature des sports modernes*, traduction française, Terret, Thierry, Paris, L'Harmattan, 2006, p. 10. Guttmann dépasse finalement cette relation de causalité. « Abandonnant les analyses structurales et économiques, il trouve alors dans les perspectives de Max Weber l'intuition d'une relation causale entre l'éthique protestante et l'émergence des sports, qu'il dépasse finalement pour les envisager plus généralement comme liés à la naissance d'une vision scientifique du monde. »

au corps⁶⁰. » Selon Guttman, le sport se caractérise par sept critères : sécularisation, égalité, spécialisation des rôles, rationalisation, bureaucratie, quantification et quête du record. Quand et comment seront réunis ces critères en ce qui concerne le mountain bike ? Ces critères sont-ils pertinents pour des sports récents ? L'historien définit finalement le sport comme un « *autotelic physical contests*⁶¹ », une compétition physique auto-thélique. Selon l'historien, l'origine primaire reste le jeu, divisé lui-même en jeu spontané ou organisé ; ces jeux organisés peuvent être non-compétitifs ou compétitifs (eux même subdivisés : intellectuels ou physiques). Pour Guttman le sport se définit finalement comme une compétition physique organisée.

Enfin dans l'analyse des premières pratiques, l'approche de Norbert Elias et Eric Dunning⁶², au-delà de la référence à la réduction de la violence, permet de comprendre le processus de codification progressif des sports et le renforcement des normes de sécurité. On pourra identifier le passage, certainement très tôt, d'une organisation implicite à une haute spécificité d'organisation et caractériser aussi la transition de règles légitimées par la tradition à des règles écrites. L'évolution de l'espace vers un terrain de jeu défini ou balisé, les changements dans la répartition des rôles, le niveau toléré de violence (chutes, protections), l'importance de l'habileté sur la force et enfin de l'importance de l'identité individuelle sur l'identité de groupe, seront autant d'indicateurs précieux dans l'étude de la genèse du mountain bike. Cette théorie permet de comprendre le renforcement des normes de sécurité et la codification et l'institutionnalisation progressive des sports anciens mais peut s'appliquer avantageusement aux « sports nouveaux ». Au regard de ces définitions, à partir de quel moment le mountain bike devient-il un sport à part entière ?

Définir le mountain bike ou le VTT peut s'envisager à trois niveaux d'analyse : l'origine étymologique du terme lui-même, les caractéristiques technologiques de l'engin et enfin les modalités d'utilisation. Les origines de cette terminologie en France et aux USA s'avèrent d'ailleurs sur le plan linguistique et historique significatif, de la nature de l'engin puis de la forme de pratique. Le mot « mountain bike », selon Franck Berto⁶³, proviendrait de Wing Bamboo, une hippie de Santa Barbara en Californie qui utilise ce terme en 1970 pour

⁶⁰ DeFrance, Jacques, *op.cit.*, 1995, p. 15.

⁶¹ Guttman, Allen, *The First Five Millennia*, Amherst, University of Massachusetts, 2005, p. 2.

⁶² Dunning, Eric et Elias, Norbert « Quest for excitement. Sport and leisure in the Civilizing Process », Oxford, Basil Blackwell, 1986.

⁶³ Berto, Franck, *The Birth of Dirt*, San Francisco, Van der Plas, 1999, p. 64.

désigner son vélo à gros pneus. En septembre 1979, Charles Kelly et Gary Fisher appellent leur magasin « MountainBikes » confirmant cette appellation⁶⁴.

La place centrale du mot « montagne » ne semble ici, ni innocente ni fortuite. Elle sera à confronter à l'histoire et aux lieux de diffusions. Ce terme « montagne » dont la « vertu est d'être le lieu de l'excès⁶⁵ » renvoie inévitablement aux problématiques liées aux activités de pleine nature mais aussi à la symbolique⁶⁶ de la pente ou de la vague à descendre du surfeur avec les sensations de glisse et de vertige associées. Le cadre montagnard facilite, magnifie et donne du sens à la pratique mais la mention de ce lieu privilégié ne saurait être obligatoire pour définir cette pratique sportive et de loisir.

Au début des années 1980, le magazine *Bicycling*, suite à un concours et un vote, propose le terme « ATB » soit « All Terrain Bike » source de confusion pour le public pendant quelques années. Malgré ce choix, le terme « mountain bike », plus usité, est finalement adopté par le grand public et devient peu à peu universel. Dans sa deuxième langue officielle, l'Union Cycliste Internationale (UCI) utilise comme les Canadiens, dès 1987, le terme « vélo de montagne ». « All Terrain Bike », renvoie finalement à la terminologie française Vélo Tout Terrain ou VTT. L'appellation « mountain bike » est aussi utilisée par l'Association Française de Mountain Bike en 1983, mais rapidement, par souci de résistance ou de clarté, c'est Vélo Tout Terrain qui est repris par les constructeurs (modèle « *VTTI* » de Peugeot) en 1984, par la presse (*VTT magazine*) en 1987 puis les institutions fédérales (Commission Nationale de VTT) en 1988. Ce terme plus court, plus dynamique dans le cadre d'une politique de communication, est adopté rapidement dans le langage commun puis dans la langue française.

Concernant l'engin, Frank Berto⁶⁷ met en avant six critères par ordre d'importance : la présence de pneus larges appelés *Fat Tire* d'au moins deux pouces, un cintre relevé ou plat qui rehausse la position du buste (différent du guidon de cyclisme traditionnel), la présence de dérailleur, de bons freins, un usage hors de la route et ... une origine de Marin County⁶⁸. Au

⁶⁴ *Ibidem*, p. 65. Selon Franck Berto, James Mc Lean vendeur chez Specialized entend Wing Bamboo prononcer le terme « mountain bike » et le suggère en 1978 à Charles Kelly. En 1980, les deux pionniers, recourent à un avocat, mais échouent de peu en voulant avancer ce nom comme marque déposée. Ils proposent « MountainBike », « Mountainbike », « Mountain Bike » et « mountain bike ». A la question : « Est-ce que l'usage est exclusivement réservé à la montagne ? », leur avocat répond affirmativement provoquant malencontreusement le refus pour l'obtention de la marque déposée.

⁶⁵ Rauch, André, *Vacances et pratiques corporelles*, Paris, PUF, 1988, p.173. Rauch, André, *Vacances en France de 1830 à nos jours*, Paris, Hachette, 2001.

⁶⁶ Jeu, Bernard, *Le sport, l'émotion, l'espace*, Paris, Vigot, 1983.

⁶⁷ Berto, Franck, *op.cit.*, 1999, pp. 19-21.

⁶⁸ *Ibidem*. Habitant lui-même Marin County et revendiquant lui-même ce lieu comme l'épicentre de la naissance de ce sport, Berto intègre directement et malicieusement « Marin County » dans sa définition du mountain bike.

travers de données fondamentales, ces critères caractérisent l'engin de manière pertinente. La présence de pneus larges, l'histoire le montrera, s'avère décisive parmi les six caractéristiques proposées. En fait, au-delà des aspects étymologiques et techniques de l'engin lui-même, le mountain bike peut enfin aussi se définir en fonction des modalités d'utilisation.

En référence aux pratiques originelles ou récentes, la pratique dans la nature, voire la montagne, le fait de monter et/ou de descendre, voire de glisser ou sauter dans un milieu incertain⁶⁹, avec pour conséquences des actions motrices et des sensations différentes de la pratique du vélo sur route, caractérisent les formes corporelles sous-jacentes. Associées au plaisir du pilotage, à la convivialité, à l'agilité, à la notion d'effort voire à la performance, les modalités de pratique s'avèrent variées dès les origines.

Finalement, ces diverses données permettent d'avancer une définition synthétique et opérationnelle du « mountain bike » ou « Vélo Tout Terrain » qui se décline comme **la pratique physique d'un vélo à pneus larges, hors de la route, sur terrains variés, sous forme utilitaire, de loisir ou de compétition.**

La simplicité de cette définition renvoie à toutes les origines de « hors de la route » et/ou « tout terrain » avec toutes les conséquences symboliques et techniques consécutives. Le « hors » renvoie à l'extérieur de la cité et des symboles de l'urbanisation et le « tout » invite à une multitude de terrains où tout est possible. Dans un souci de logique linguistique et historique, le terme « mountain bike » sera usité lorsque l'on désignera l'engin dans le cadre de l'espace nord-américain ou international ; la dénomination « VTT » sera elle utilisée pour les analyses dès que ce terme est historiquement consacré par la langue et l'usage en France à partir de 1984.

Cette définition du VTT intègre, par postulat, la notion de loisir, centrale dans cette recherche. La seule étude de l'évolution des pratiques compétitives limiterait la réflexion à une frange certes dynamique et novatrice mais certainement trop réductrice sur le plan quantitatif. Joffre Dumazedier définit le loisir comme « un ensemble d'occupations auxquelles l'individu peut s'adonner de plein gré, soit pour se reposer, soit pour se divertir, soit développer son information ou sa formation désintéressée, sa participation sociale volontaire ou sa libre capacité créatrice, après s'être dégagé de ses obligations

⁶⁹ Parlebas, Pierre, *Jeux, sports et sociétés*, Paris, INSEP, 1999. Cette notion d'incertitude du milieu, caractéristique des activités de pleine nature est développée dans les travaux du chercheur français.

professionnelles familiales ou sociales⁷⁰. » Aux USA, les stades, les parcs, les fêtes foraines, les plages deviennent peu à peu des lieux de rassemblements, de spectacles mais aussi de plaisirs partagés⁷¹. Dès le début des années 1970, la notion de loisir, des deux côtés de l'Atlantique apparaît comme une valeur qui modifie en profondeur le monde des pratiques sportives. Alain Corbin développe cette thématique avec comme hypothèse centrale que tout ce qui affecte le temps de travail a des conséquences sur la sphère du loisir⁷². La symbolique plus ancienne du « déjeuner sur l'herbe » ou des parties de canotage⁷³ stigmatise l'amorce de cette thématique du loisir, du temps libre dans un contexte bucolique.

En France, au cours des années 1960, les loisirs culturels et/ou sportifs se développent très rapidement. Le passage de quatre semaines de congés payés le 16 mai 1969, à cinq semaines le 16 février 1982, ne fait qu'accentuer ce phénomène. Le taux de départ en vacances passe de 15 % en 1950 à 50 % en 1974⁷⁴ et témoigne d'une modification des modes de vie en référence aux loisirs. Ce nouveau rapport au temps modifie les comportements : « une transformation profonde du temps social s'amorce au cours des années 1960-1975. Elle donne la priorité aux « plaisirs de l'instant⁷⁵ ». Par la suite, « la crise des années 1980 porte cette tendance à son acmé, elle fait du temps de récupération identitaire, au cours duquel sont collectés des symboles qui font défaut le reste de l'année et que ne délivre pas le tourisme organisé⁷⁶. »

A ce moment, comme le souligne justement Alain Ehrenberg, « le sport a perdu son caractère ringard : il est devenu chic. [...] Il symbolise l'image de l'individu autonome, soucieux de sa forme physique comme de son équilibre psychologique, qui gère son apparence physique, sa vie professionnelle ou son stress comme l'entrepreneur de sa propre vie⁷⁷. » Cette tendance reste encore davantage marquée pour les pratiques à faibles contraintes institutionnelles et les pratiques de pleine nature⁷⁸. Témoin de cette évolution du rapport au

⁷⁰ Dumazedier, Joffre, *Vers une civilisation du loisir?*, Paris, Le Seuil, 1962. Dumazedier, Joffre, « Techniques du corps et valeurs du temps libre dans la société d'aujourd'hui », in *Revue Science et Motricité*, n° 2, 1983, pp. 3-11.

⁷¹ Cross, Gary et Walton, John, *The Playful Crowd: Pleasure Places in The Twentieth Century*, New York, Columbia UP, 2005.

⁷² Corbin, Alain, *L'Avènement des loisirs 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995.

⁷³ Vivier, Christian, *La sociabilité canotière : la société nautique de Besançon*, Paris, L'Harmattan, 1999.

⁷⁴ Dumazedier, Joffre, *op.cit.*, 1983, p. 125.

Les dépenses par habitant pour le budget « culture et loisir » sont aussi multipliées par trois en francs constants sur cette période.

⁷⁵ Rioux, Jean-Pierre et Sirinelli, Jean-François, *La culture de masse en France*, Paris, Hachette, 2002, p. 372.

⁷⁶ *Ibidem*, p. 390.

⁷⁷ Ehrenberg, Alain, *Le culte de la performance*, Paris, Calmann-Lévy, 1991, p. 95.

⁷⁸ Lipovetski, Gilles, *L'ère du vide*, Paris, Gallimard, 1983. L'auteur relève une augmentation très significative de la part des Activités Physiques de Pleine Nature (APPN) sur l'ensemble des pratiques corporelles qui passent

loisir et au temps, les thèmes de la publicité des années 1980 et 1990 s'opposent : en 1980 la vitesse, la réussite individuelle et la vie trépidante sont valorisées, alors qu'à l'aube de l'an 2000 le retour à l'authenticité, les références écologiques et les comportements solidaires redeviennent de mise. Dans ce cadre, le contexte des années 1980 est-il favorable à la pratique de nouvelles activités sportives, en rupture avec la logique sportive traditionnelle ? Quelles valeurs sont véhiculées par le mountain bike et comment se justifie et se caractérise l'engouement des années 1990 pour ce sport ?

Cette prégnance de la notion de loisir se retrouve dans la sphère du loisir sportif avec des comportements nouveaux du consommateur : « Il y a encore un quart de siècle, lorsque vous achetiez un vélo, par exemple, c'était "pour la vie" [...] De nos jours, lorsque vous faites l'acquisition d'un VTT, ce n'est plus le cas⁷⁹. » Dans ce cadre, l'aménagement du territoire et des sites urbains commence peu à peu à prendre en compte les caractéristiques du pratiquant sportif de la fin du XX^e siècle. Comme le rappelle Pierre Chazaud : « Aujourd'hui, le référent de l'équipement ludo-sportif devient autant le « zappeur promeneur » que le consommateur, l'usager, l'habitant, le citoyen, pris dans sa complexité, sa spécificité et aussi sa globalité et au-delà du seul rapport à la pédagogie d'un sport de type coubertinien ou fédéral⁸⁰. » Ces changements impliquent de nouvelles réflexions et dispositions réglementaires pour préserver à la fois la pratique et l'environnement⁸¹ compte tenu de l'engouement constaté envers les pratiques sportives de plein air. Comment le mountain bike se positionne-t-il sur ce thème par rapport aux autres pratiques de pleine nature ? Assiste-t-on à des effets de concurrence, de conflits d'intérêt ou bien ce nouveau sport s'intègre-t-il facilement et rapidement dans « l'espace des pratiques » et dans cet environnement à partager ?

Dans le même temps, on distingue les pratiques de pleine nature anciennes, telles la randonnée, l'escalade, la baignade, le ski, le cyclisme, l'alpinisme ou encore le canoë-kayak, des pratiques nouvelles de pleine nature provenant d'évolutions technologiques et d'hybridation ou de « simples rêves de conquête de nouveaux espaces naturels⁸² » tels le parapente, le canyoning, les courses de nature, le surf des neiges ou les raids aventures. L'émergence du mountain bike s'inscrit dans cette mouvance liée au phénomène « outdoor »

de 25 % à 41,4 % dans les années 1980. Ceci ne manque pas de nous interpeller lorsque l'on étudiera l'impact de l'importation de l'engin VTT au début des années 1980 en France.

⁷⁹ Loret, Alain, *op.cit.*, 2004, p. 19.

⁸⁰ Chazaud, Pierre, *Management du tourisme et des loisirs sportifs de pleine nature*, Voiron, PUS, 2002.

⁸¹ Guerin, Jean-Paul et Hosotte, Patrice « Comment gérer la pratique du VTT dans les parcs naturels ? », in *Cahiers Techniques des espaces naturels*, novembre 1993, pp. 30-31.

⁸² Vignal, Bénédicte, *La sensibilité écologique et les usages sociaux de la nature dans les pratiques de plein air : le cas de la baignade en eaux-vives*, thèse de doctorat, Université de Lyon 1, 1999, p. 8.

empreint aussi de spécificités nord-américaines. Selon Erik Decamp, « l'outdoor recouvre toutes les activités pratiquées dans la nature, sans moteur, avec son corps et avec (ou contre) les énergies naturelles... tels la randonnée, le camping, l'alpinisme, l'escalade, l'équitation, le VTT, les raquettes, le ski de randonnée, le vol libre, la spéléologie, le canyoning, la pêche ou la chasse⁸³. » Comment situer le mountain bike au regard de ces définitions de chaque côté de l'Atlantique ?

L'émergence et la montée des valeurs liées à l'écologie dans la société française sont l'objet d'une prise de conscience que l'on peut repérer au cours des années 1960⁸⁴. Suite aux événements de 1968 et aux manifestations du Larzac, est créé en 1971 un ministère de l'Environnement et de la protection de la nature. En 1972, le « Club de Rome » diffuse un rapport alarmiste sur la situation du monde intitulé « Halte à la croissance ». Le mouvement écologique prend alors sur le plan politique un essor considérable durant les années 1980. Le concept de développement durable⁸⁵ et la notion de *Global Warming* développée au XXI^e siècle et médiatisée récemment par Al Gore⁸⁶ aux USA et à travers le monde, caractérisent depuis les discours sur l'environnement dans un contexte de mondialisation grandissant.

Ce vaste mouvement favorable à la protection de l'environnement gagne aussi le monde et le marché des loisirs sportifs. Comme le précise Georges Vigarello⁸⁷, la fin du XX^e siècle est marquée par un « nouveau retour » à la nature amorcé par Georges Hébert, Baden Powell et l'éducation par le Plein Air avec toutes les symboliques consécutives. « Partir en pleine nature, c'est aller dans un univers qui se porte bien⁸⁸ » rappelle aussi André Rauch. Les pratiques physiques de plein air donnent « des impressions de liberté qu'accentue l'horizon des loisirs et de l'évasion hors des villes, celles de l'initiation à la nature, la découverte de ses rythmes, la familiarisation possible des signes qu'elle produit⁸⁹. »

Durant la seconde moitié du XX^e siècle, l'environnement sportif se complexifie⁹⁰ surtout depuis le début des années 1970⁹¹. Le modèle anglais du XIX^e siècle⁹², référence dans

⁸³ Decamp, Erik, « L'outdoor se cherche une traduction française », *Le monde*, 30 mars 1995.

⁸⁴ Lovelock, James, *La terre est un être vivant*, Monaco, Ed du Rocher, 1986. (Traduction française)

⁸⁵ Concept adopté et reconnu par une majorité d'Etats lors du sommet de Rio en 1992.

⁸⁶ Le démocrate américain, Al Gore développe ses hypothèses dans un film : « *Une vérité qui dérange* ».

⁸⁷ Vigarello, Georges, « D'une nature l'autre. » in Pociello, Christian, *op.cit.*, 1981, pp. 239-247.

⁸⁸ Rauch, André, « Les pratiques corporelles chez les usagers de la nature », in *Anthropologie des techniques du corps*. Actes du Colloque International organisé par la revue STAPS- Nice. Bulletin STAPS, 1984, pp. 319-327. Ce thème est aussi développé dans : Rauch, André, « Grand air, plein air, pleine nature », Dossier Ecrit 1, AFRAPS, 1987, pp. 229-243.

⁸⁹ *Ibidem*.

⁹⁰ Loret, Alain, *op.cit*, 2004, p.145.

la construction et la genèse du sport moderne⁹³, se trouve peu à peu dépassé, tout au moins complexifié et concurrencé, dans un univers des sports aux enjeux politiques, économiques et institutionnels croissants. En 1940, sur le plan institutionnel, trois institutions majeures gèrent principalement l'organisation sportive : le Comité International Olympique, les fédérations nationales et les fédérations internationales. Dans les années 1960⁹⁴, en prenant l'exemple de la France avec la politique volontariste menée par le général De Gaulle, le rôle de l'Etat⁹⁵ augmente sérieusement ; on assiste alors à une structuration plus élaborée des différentes fédérations olympiques. Les années 1970 marquent l'entrée des sponsors et du monde économique dans un environnement de plus en plus concurrentiel et tourné vers le marché de la consommation et des biens sportifs. Enfin, depuis 1980, la télévision (particulièrement depuis les JO de Los Angeles), les collectivités depuis la décentralisation et aussi l'Europe, font partie des interlocuteurs au sein d'interactions et d'enjeux multiples. Comme le souligne Jean François Nys, on passe durant les années 1980 d'un schéma « 3 S » de type spectateurs-subventions-sponsors⁹⁶ [...] à un schéma « 4 M » de type médias-magnats-merchandising-marchés⁹⁷ ».

Les structures sportives historiques telles la Fédération Française de Cyclisme (FFC), l'Union Cycliste Internationale (UCI) et les Comités Nationaux et Internationaux Olympiques (CNO et CIO) ont désormais de nouveaux interlocuteurs et se doivent de prendre en compte ces évolutions et tendances récentes. Concernant cette reconnaissance et légitimation sportive, quels sont les acteurs et facteurs qui facilitent ce processus dans le développement du mountain bike ? Confronté à des institutions contraintes de devenir plus réactives face à ce déferlement de sports émergents, comment le mountain bike, se positionne et trouve-t-il des appuis financiers dans un secteur sportif touché par des logiques économiques, médiatiques et commerciales de plus en plus influentes ? Enfin, cette nouvelle complexité et modernité dans

⁹¹ Defrance, Jacques, *op.cit.*, 1995. p. 47. Le sociologue confirme le tournant de cette période : « Une transformation notable intervient dans les années soixante/soixante-dix : le champ sportif s'étend et s'autonomise un peu plus, tout en bénéficiant de ressources accrues issues du champ politique et des entreprises et, dans cette conjoncture favorable, le groupe des professionnels du sport gagne en puissance et commence à exercer une pression sur les politiques publiques en matière d'éducation (physique) et de loisirs (sportifs). »

⁹² Mangan, James A, *Athleticism in the Victorian and Edwardian Public School*, Cambridge, Cambridge University Press, 1981.

⁹³ Holt, Richard, *Sport and the British*, Oxford, Oxford, University Press, 1989.

⁹⁴ Fourastié, Jean, *Les Trente glorieuses*, Paris, Hachette, 1979.

⁹⁵ Ce rôle reste encore plus explicite pour les pays du « bloc soviétique ».

⁹⁶ Andreff, Wladimir, « L'évolution du modèle européen de financement du sport professionnel », in *Reflét et perspectives*, Tome XXXIX, n° 2-3, 2000, pp. 179-195. Dans ses travaux, Andreff évoque sur ce sujet la notion d'« Adhérents-Spectateurs-Subventions ».

⁹⁷ Nys, Jean-François, « Trois aspects de l'économie du sport depuis les années 1960 : l'aide publique, la professionnalisation, le marché », in Tétard, Philippe (sous la dir. de), *Histoire du sport en France de la Libération à nos jours*, Paris, Vuibert 2007, p. 245.

l'organisation du sport favorise-t-elle l'intégration rapide (Championnat du monde et Jeux Olympiques) du mountain bike au sein de l'échiquier du sport mondial ? Au contraire, les principes institutionnels sportifs déjà établis freinent-ils une fusion possible dans un système des sports déjà très normé et sans concessions pour une pratique récente et sans identité historique ?

Tout sport nouveau semble donc être confronté à ces différents partenaires institutionnels, commerciaux ou industriels avec des enjeux différents. Par exemple, la venue sur le marché d'organiseurs de spectacles sportifs, modifie le rapport à l'événement qui n'est plus seulement l'apanage d'une fédération nationale, internationale ou olympique. « Les nouveaux venus, professionnels des affaires, du spectacle, de la publicité ou de la communication introduisent ou réintroduisent dans le monde des compétitions sportives, des valeurs et des pratiques différentes de celles qui s'y étaient imposées. [...] Les organisateurs issus des affaires, de la politique locale ou de la pratique commerciale montent des événements dans l'optique de faire « autre chose » [...] privilégiant le point de vue du spectateur ou du client, ils proposent un moment de distraction et cherchent une mobilisation, au moyen d'un mélange de spectacle, d'exploit, de compétition et d'à-côtés qui rendent l'ensemble plus varié, plus spectaculaire, ou plus esthétique⁹⁸. » Comment dans le contexte des années 1980, ces « nouveaux organisateurs » utilisent, inventent et mettent-ils en scène le mountain bike et ses différentes formes de pratiques ?

A partir des années 1970, on entre, selon Alain Loret, dans une ère « d'incertitude industrielle » : « l'innovation technologique, c'est-à-dire l'invention de nouvelles activités, s'est combinée à plusieurs paramètres pour créer un mouvement général d'innovations⁹⁹. » L'exploitation de nouveaux matériaux, la découverte de nouvelles formes issues des recherches ergonomiques, la création de structures de recherche-développement et l'ouverture de nouveaux marchés, modifient la donne du secteur sportif marchand. Le renouvellement des gammes de produit s'accélère. L'obsolescence rapide du matériel sportif, avec des nouveaux produits toujours plus légers, confortables, esthétiques, adaptés, caractérise cette nouvelle ère. L'exemple révolu du vélo qu'on achetait auparavant « pour la vie » symbolise ces changements. Le mountain bike, engin certes non motorisé, mais malgré tout à orientation mécanique s'inscrit logiquement dans ce contexte de technologisation. Quelles évolutions

⁹⁸ Defrance, Jacques, *op.cit.*, 1995, p. 91.

⁹⁹ Loret, Alain, *op.cit.*, 2004, pp. 18-19.

mécaniques notables observe-t-on, du clunker artisanal de Marin-County de 1970 au mountain bike moderne utilisé lors des Jeux Olympiques d'Atlanta 1996 ?

En outre, les années 1980 marquent plutôt la fin d'une période de changement caractérisée par un tassement du nombre de licenciés et l'apparition d'une concurrence illustrée par une bonne quarantaine de nouvelles pratiques sportives dont le Vélo Tout Terrain ? Cette période d'« incertitude institutionnelle » s'explique en partie par l'impact de l'évolution des besoins et des motivations du réservoir des baby-boomers bientôt « papy-boomers¹⁰⁰ » actifs dans le paysage sportif. Cette surprenante créativité sportive pose rapidement le problème de l'intégration de ces nouveaux sports sur le plan institutionnel. Dans ce cadre, le ministère français de la Jeunesse et des Sports propose le rapprochement des nouvelles activités au sein de structures sportives historiques. Ainsi, le phénomène des courses sur route s'intègre par exemple à la Fédération Française d'Athlétisme, la planche à voile à la Fédération Française de Voile et le VTT à la Fédération Française de Cyclisme. Ce constat se trouve aussi confirmé par d'autres chercheurs : « De fait, après une phase de rupture ostentatoire vis-à-vis de la culture sportive traditionnelle, les modalités de pratique, d'organisation et de spatialisation des sports de montagne et de nature font presque systématiquement l'objet de processus d'intégration et de « normalisation (médiatisation, compétition, commercialisation, institutionnalisation, standardisation technique) qui animent une dialectique du changement et de la permanence¹⁰¹. »

L'interaction entre les cultures sportives et les espaces de pratiques constitue un champ d'observation particulièrement fécond. Dans le cas du VTT, l'étude des étapes de son intégration fédérale est-elle significative de ce contexte institutionnel ?

Au-delà de la complexité croissante des enjeux autour des sports et des acteurs, Christian Pociello¹⁰² étudie dans une approche d'ordre sociologique les transformations profondes du système des pratiques dont il analyse les principales tendances. La confrontation des hypothèses et résultats du sociologue à l'évolution spécifique du VTT durant ces 25 années peuvent s'avérer, à ce titre riche d'enseignements. La première tendance relevée concerne la massification et la diversification des pratiques. Elle touche notre objet, il convient de l'analyser. La féminisation de l'ensemble des pratiques, seconde tendance

¹⁰⁰ Sirinelli, Jean-François, *Les Baby Boomers. Une génération 1945-1969*, La Flèche, Fayard, 2003.

¹⁰¹ Bourdeau, Pierre, Corneloup, Jean, Mao, Pascal et Boutroy, Eric, « Les interactions entre cultures sportives de montagne et territoires : un état des lieux de la recherche française depuis 1990 », in *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 48, n° 133, Avril 2004.

¹⁰² Pociello, Christian : « Prospective des pratiques de loisirs sportifs (1980-2010) » in *Sports et sciences sociales*, Paris Vigot, 1999, pp. 201-218.

soulignée, concerne-t-elle le VTT alors même que le cyclisme relève de représentations masculines ? L'allongement de la durée des cycles de vie sportifs marqués par une plus grande longévité des adeptes, nous renverra certainement à la typologie des vététistes en relation avec des projets sportifs d'entretien, de loisir, de compétition ou d'aventure, des projets différenciés ou en interaction. Enfin la dernière tendance, caractérisée par une recherche de modes d'organisation à faibles contraintes, permettra une analyse sur les rapports entre le système de type fédéral et les pratiques auto-organisées. Poursuivant cette confrontation entre ces avancées théoriques et les résultats sur la période, les « faits porteurs d'avenir¹⁰³ » ces lois identifiées à l'échelle du VTT (individualisation, personnalisation, délocalisation, écologisation, agoraphilie, combinaison, hybridation, technologisation et mise en forme aventureuse des pratiques) apportent alors un éclairage complémentaire et transversal avec d'autres pratiques récentes.

Ainsi comme l'explique Jacques Defrance : « Alors que l'espace des sports révèle une grande variété d'activités, de styles, de pratiques¹⁰⁴ et de significations qui leur sont attribuées, chaque sport, [...] se présente lui aussi comme un microcosme articulé entre des modalités de pratiques divergentes, des spécialités distinctes et des valeurs opposées¹⁰⁵. »

L'étude des processus d'invention, de diffusion, d'institutionnalisation et de légitimation liés au mountain bike, confrontés aux enjeux scientifiques et aux déclinaisons des différents analyseurs s'avère au centre de cette recherche intégrée à l'histoire des sports et des loisirs. Concernant le phénomène de diffusion, l'hypothèse la plus vraisemblable s'oriente a priori vers une diffusion par contagion¹⁰⁶, avec une augmentation du nombre de personnes pratiquantes sur un espace donné à définir. Il convient ensuite d'analyser sous différents angles cette phase initiale et pionnière pour dépasser l'histoire épopée, certes informative mais pas suffisamment pertinente.

La seconde phase d'expansion où plusieurs centres sont touchés permettant une nouvelle diffusion qui touche la première, constitue une phase transitionnelle décisive vers une adoption et une validation de l'engin et de la pratique à plus grande échelle. L'hypothèse

¹⁰³ Pociello, Christian, *Les cultures sportives*, Paris, PUF, 1995, pp. 255-262.

¹⁰⁴ Lapiere, Alain., *Sports de pleine nature et pratiques sociales, Analyse socioculturelle du canoë-kayak et de l'escalade*, Mémoire INSEP, Paris, 1981. Ce travail figure parmi les travaux précurseurs sur ce sujet. Alain Lapiere, distingue, en fonction des conceptions et des modes de pratiques pour le canoë-kayak et l'escalade, les « touristes », « les compétiteurs » et « les puristes ».

¹⁰⁵ Defrance, Jacques, *op.cit.*, 1995, p. 55.

¹⁰⁶ Hagerstrand, Torsten, *op. cit.*, 1953. Il distingue trois types de diffusion : par contagion, par expansion ou par migration.

d'une phase d'expansion rapide semble logique. Dans ce cadre, il convient d'envisager les facteurs liés à cette diffusion géographique tant sur l'ensemble du territoire américain que vers le reste du monde. Suite à cette phase, compte tenu de la nature de l'invention et du concept en jeu, le processus de migration et de départ des « inventeurs » de la pratique innovante vers d'autres lieux et aires culturelles, ne semble pas pertinent car le concept peut potentiellement se décliner à l'échelle planétaire. Dans la phase suivante, presque ultime de la diffusion, toujours par expansion, vers la France, on peut supposer une appropriation du modèle américain avec des adaptations spécifiques, justifiées par l'importance historique des pratiques cyclistes et de pleine nature. La confrontation des modèles, la démocratisation de l'engin et l'institutionnalisation de la pratique forment certainement un nouveau mode de pratique, plus universel encore.

Enfin, dans une dernière phase, la légitimation sportive olympique rapide nécessite une étude en référence aux différents processus d'institutionnalisation et de reconnaissance presque immédiats de ce sport par le « grand public ». L'hypothèse plausible d'un « mountain bike cross-country », à la fois symbole de tradition et de modernité dans l'orthodoxie olympique sera alors à confronter aux données recueillies. Le choix et l'avènement de l'épreuve de cross-country olympique pourraient alors être le produit d'un consensus résultant d'une double influence américaine et française.

Sur cette question des relations entre l'institution olympique et les sports californiens, Marc Dyreson¹⁰⁷ effectue un triple constat. Dans un premier temps, il indique que les sports nouveaux représentent l'émergence d'une soif de loisir de la part de la jeunesse du monde entier¹⁰⁸, avant d'expliquer que ces mêmes sports reflètent par de nombreux aspects une culture bourgeoise, symbole d'une vie moderne¹⁰⁹. L'historien poursuit son raisonnement en rappelant la puissance culturelle de la Californie, capable de générer aussi bien des inventions sportives (l'auteur cite le mountain bike, le snow-board, le triathlon et le beach-volley) mais aussi d'autres mouvements culturels influents¹¹⁰. Il conclut sa démonstration ainsi : « l'importance grandissante du snow-board, du beach-volley et du mountain bike aux Jeux

¹⁰⁷ Dyreson, Marc, « Crafting Patriotism-Meditations on 'Californication' and other Trends », in *The International Journal of The History of Sport*, vol. 25, n°2, 15 février 2008, pp. 307-311.

¹⁰⁸ *Ibidem*, p. 308. « The "Generation X" spectacles of snowboarding, mountain-biking, beach volleyball and triathlon allegedly represent the emergence of a cosmopolitan and transnational new world sporting culture rooted not in any particular or national tradition but in the common thirst for leisure and excitement among the youth of the world. »

¹⁰⁹ *Ibidem*, p. 308. « [...] these new sports originated in and in many ways reflect a particular bourgeois culture that has served as an archetype of the modern good life for more than a half-century. »

¹¹⁰ *Ibidem*, p. 308. « California incubated mountain-biking, snow-boarding, triathlon and beach volley-ball, as it incubated so many other cultural movements since the middle of the twentieth century, from surfing and Hollywood cinema top personal computers and "summer of love". »

Olympiques représentent la « californication¹¹¹ » des spectacles olympiques¹¹². » Ce concept de « californication » n'apparaît pas seulement dans les années 1990 avec l'introduction des *X-Games Events* ; cette influence est, selon Marc Dyreson aussi vieille (en citant le nageur Johnny Weissmuller) que la participation américaine aux Jeux Olympiques¹¹³.

Lors de la phase de diffusion internationale du mountain bike, il faut donc s'interroger sur la nature de l'épreuve, le modèle de référence du mountain bike proposé aux Jeux Olympiques. Est-ce une simple reproduction du modèle californien et américain historiquement et économiquement influent ? Ou bien ce processus de « californication » évoqué par Dyreson doit-il être nuancé lorsque l'on étudie plus précisément le contenu de l'épreuve de mountain bike olympique ? Finalement, cette « américanisation » historique et croissante constatée par Dyreson et cette tendance consécutive à intégrer des sports nouveaux dans le programme olympique, ne favorisent-elles pas l'introduction rapide du mountain bike ?

Finalement, cette recherche s'inscrit dans une histoire culturelle enrichie par celle des relations internationales et plus particulièrement franco-américaines. Au-delà de la construction d'une temporalité à établir, propre à l'évolution et l'histoire du mountain bike de 1970 à 1996, c'est aussi le processus de diffusion géographique, sportif et culturel en jeu au sein de cette histoire qu'il convient d'interroger. Une fois étudiées les conditions et les raisons d'émergence et de développement de cette nouvelle forme de pratique sportive jusque 1983 aux USA, l'étude comparative de l'évolution de ce sport des deux côtés de l'Atlantique (aux USA et en France) jusque 1990 favorisera peut-être la mise en perspective d'influences réciproques, vecteurs de transformation et de pérennisation de ce sport. Après avoir analysé les processus et la nature de la diffusion sur le plan international et la phase consécutive d'institutionnalisation et de structuration, l'étude du développement du VTT en France de 1990 à 1996 permet alors d'envisager et d'illustrer les processus de sportivisation, de diversification, de massification et d'écologisation en cours. Ces données deviennent alors le fondement de l'analyse du processus de légitimation olympique, couronnement potentiel d'un phénomène d'acculturation franco-américaine à double sens.

¹¹¹ Ce terme émerge selon Dyreson dans les années 1970. Il évolue ensuite pour désigner la diffusion de la culture américaine de masse autour du monde.

¹¹² *Ibidem*.

¹¹³ *Ibidem*, p. 309. « Since 1896 Americans have found at Olympic venues opportunities to tell stories about themselves for both foreign and domestic consumption. »

Concernant la période étudiée, les bornes chronologiques extrêmes de la recherche prennent donc en compte la date de la période d'émergence du mountain bike puis l'année où le mountain bike est consacré sport olympique. Clairement identifiables sur le plan historique, ces dates caractérisent une temporalité, une unité dans l'histoire de ce sport : du début du processus d'invention à la fin du stade de la légitimation sportive. Le début des premières pratiques significatives, préludes au développement d'un sport nouveau ne peuvent être éludées. Même si des « trouvailles » sans conséquences technologiques majeures ou des événements isolés, sans lendemain, voient le jour depuis l'invention de la bicyclette, les années 1970 marquent le début d'une pratique collective et publique du mountain bike¹¹⁴. La consécration olympique d'un sport finalise une reconnaissance institutionnelle et sportive indéniable. L'année 1996 consacre l'entrée du mountain bike dans le programme olympique et s'impose presque logiquement comme la fin de la période étudiée. Le cross-country, épreuve choisie serait alors la synthèse de deux cultures sportives qui se rencontrent et s'influencent, favorisant ainsi une universalité en marche reconnue par le CIO.

Le choix des deux autres années charnières renforce l'analyse et la construction d'une temporalité spécifique à notre objet. Les années 1983 et 1990 signalent un tournant décisif en terme de diffusion et d'institutionnalisation. Après presque dix années de développement local, régional puis national sur le sol nord-américain, l'année 1983 marque tout à la fois la première phase de diffusion du modèle vers l'Europe¹¹⁵ et la France mais aussi la création de la NORBA, signe d'une évolution significative dans la phase d'institutionnalisation, de ce nouveau sport aux USA. Ces années 1980 témoignent en fait d'une phase décisive dans le phénomène de diffusion à l'échelle de la planète, avec la rencontre de deux modèles sportifs et de deux cultures cyclistes : un modèle américain déjà en mouvement et en effervescence face au développement rapide du mountain bike et un modèle européen, historiquement sensible aux pratiques cyclistes, rapidement prêt à intégrer les nouvelles valeurs véhiculées par ce sport. Le premier championnat du monde organisé en 1990 à Durango par l'Union Cycliste Internationale marque, par la suite une seconde rupture temporelle. Cette compétition consacre et favorise la confrontation de deux modèles, de deux histoires et de ces deux cultures cyclistes différentes. Malgré quelques incursions réciproques durant les années 1980, on passe à partir de 1990 d'un fonctionnement en parallèle avec des niveaux de

¹¹⁴ Dès 1970, les membres du Larkspur's Canyon Gang dévalent les collines de Marin County (pratique tribale et confidentielle) et plus particulièrement l'année 1974 avec le cyclo-cross de Mill Valley, le 1^{er} décembre 1974 (pratique sportive et publique).

¹¹⁵ Le mountain bike arrive sur le continent européen comme un « produit fini », avec déjà un processus de développement avancé et une histoire propre. L'Angleterre et l'Allemagne sont touchées durant la même période.

développement différenciés, à un début de mondialisation du phénomène. En ce sens, l'impact sportif mais aussi commercial et médiatique de Durango, en tant que première rencontre internationale officielle confirme la pertinence de cette borne historique.

« L'histoire se fait avec des documents écrits, sans doute. Quand il y en a. Mais elle peut se faire, elle doit se faire sans documents écrits si il n'en existe point¹¹⁶. » Rejoignant la pensée de Lucien Febvre, notre corpus ne se limite pas à des documents écrits. En effet, pour ce type de recherche, compte tenu de l'absence d'ouvrages de référence sur le thème, la qualité et la quantité de sources et de documents à collecter restent déterminants. Le recours à des entretiens semi-directifs auprès des principaux témoins, souvent instructifs et fondamentaux dans le recueil d'informations nouvelles s'avère en l'espèce décisif et indispensable surtout pour la partie antérieure à 1983, peu prolifique en données écrites. La prise en compte de la mémoire orale, surtout durant la période initiale de cette recherche, ouvre des perspectives de recueil de données souvent inédites et enrichissantes pour la réflexion à mener sur un « temps des pionniers » empreint de zones d'ombre et d'incertitudes. Dominé par la démarche de type historique, ce type de travail de recueil de données orales nécessite parfois une forme et un début d'approche de type anthropologique souvent nécessaire pour optimiser les données issues de l'entretien¹¹⁷. La collecte, l'analyse, la comparaison de sources¹¹⁸ différentes permet alors de confronter ces données recueillies aux hypothèses.

Dans un premier temps, les ouvrages généralistes traitant du mountain bike¹¹⁹ et plus particulièrement de son histoire, ont retenu l'attention. La partie « historique » occupe souvent une à trois pages avec des noms (Fisher, Ritchey, Breeze), des lieux (Californie, Colorado), des engins (les clunkers, le Stumpjumper) et des événements (la Repack Race ou le Pearl Pass Tour) récurrents. Ces histoires « épopées » sont toutes incroyablement ressemblantes, voire superficielles. Les données recueillies restent très succinctes et insuffisantes pour développer une analyse complète du processus de diffusion. Leur intérêt réside surtout dans l'analyse de la nature des informations d'ordre historique données au lecteur.

¹¹⁶ Febvre, Lucien, *Combats pour l'histoire*, Paris, Armand Collin, 1953, p. 428.

¹¹⁷ La prise de contact, la première entrevue, l'explication du but de la recherche, la nécessité d'instaurer des rapports de confiance, de se positionner à la fois comme faisant partie du champ (connaissance du mountain bike) mais prendre durant l'entretien le maximum de recul afin de balayer le champ du questionnement prévu.

¹¹⁸ La variété et la quantité de sources écrites allant croissant avec la chronologie et le développement du mountain bike, il importe donc de trouver le maximum de sources pour la période initiale, et d'identifier les plus pertinentes lorsque les écrits sur le sujet abondent vers les années 1990.

¹¹⁹ Environ vingt ouvrages nord-américains et quinze livres français sur le sujet ont retenu notre attention.

La presse locale, régionale, nationale ou internationale¹²⁰ s'avère une source fondamentale pour analyser la notoriété et la médiatisation d'événements particuliers. Sa quête et son étude, souvent « chronophages », permettent d'obtenir de précieuses données sur le contexte, la place, l'ampleur et l'échelle de diffusion d'une information. Ainsi, pour chaque événement sportif, rassemblement, invention technologique ou développement économique remarquable, cette recherche de retentissements dans la presse locale ou nationale, généraliste ou sportive, fournit des indications plus fondées sur l'impact, la portée et la diffusion du phénomène, chez les personnes déjà informées ou concernées par le mountain bike mais surtout chez les non-initiés. Moins le processus de diffusion est important, plus il conviendra de chercher le moindre indice dans une gazette locale, une simple affiche annonçant un rassemblement ou une publicité. Lorsque le phénomène de diffusion prend de l'ampleur, c'est davantage le contenu et le retentissement des articles effectués cette fois à plus grande échelle, qui deviennent alors pertinents pour rendre compte des données existantes sur le sujet, même si les épiphénomènes ou documents moins diffusés doivent toujours retenir l'attention.

La presse spécialisée sur les sports de pleine nature et cyclistes, fournit aussi des données intéressantes sur les tendances, formes de pratiques et événements. Source presque infinie d'informations, les contenus spécifiques de ces revues apportent des données qu'il est nécessaire de croiser et de comparer avec des sources originelles telles des archives, des comptes rendus, des correspondances, des procès verbaux, des revues techniques ou industrielles. Abondante, par définition, en informations de type journalistiques, cette presse spécialisée reste un indicateur assez précis de l'évolution d'un sport, de ses tendances, ses pratiques, ses héros et ses enjeux à un moment donné. Limitée de 1980 à 1985 à un seul magazine, *Fat Tire Flyer*, source exclusive et donc précieuse dans ce domaine, cette presse spécialisée devient par la suite multiple, avec souvent plusieurs magazines par pays, signe d'une diffusion en cours. Son étude exhaustive reste incontournable mais sa prise en compte exclusive resterait scientifiquement insuffisante.

Durant la première période étudiée où les écrits restent quasiment inexistant¹²¹, le recours à des entretiens semi-directifs avec les pionniers du mountain bike figure parmi les

¹²⁰ D'autres types de sources telles des publicités, du matériel, des vidéos ou des photos d'événements constituent autant de sources bien utiles et complémentaires aux sources écrites et orales classiques.

¹²¹ Nilsen, Richard, « Clunker Bikes- The dirt bicycle comes of age », in *The CoEvolution Quarterly*, printemps 1978. Annexe n° 24. Cet article paraît dans l'édition « Spring 1978 ». C'est le premier article de presse au sujet du mountain bike.

archives les plus fructueuses pour obtenir des données précises et détaillées. Par la suite, avec les réserves méthodologiques nécessaires¹²², on peut recueillir des informations¹²³ souvent riches et variées qui permettent d'orienter la recherche vers d'autres acteurs clefs ou documents incontournables. En choisissant un panel d'acteurs représentatifs et reconnus sur le plan sportif, économique, médiatique et institutionnel, en recoupant les informations orales entre elles et en les croisant avec les données issues des différents corpus, ce genre d'entreprise se donne la possibilité d'aboutir sur des données éprouvées.

Le choix des acteurs à rencontrer s'est effectué selon différents critères : importance du rôle joué sur la période, reconnaissance médiatique et de la communauté¹²⁴ et dans une moindre mesure l'accessibilité¹²⁵ et la disponibilité¹²⁶. Le critère déterminant reste cependant la légitimité historique à savoir la nécessité de rencontrer de réels pionniers qui pratiquaient avant l'ère artisanale (10) et surtout industrielle (15) mais aussi de cibler des acteurs reconnus dans les différents secteurs et périodes ciblés de la recherche. Ainsi, sur 33 acteurs rencontrés¹²⁷ : 28 sont des pratiquants dont 12 des compétiteurs de haut niveau, 23 ont joué un rôle sur le plan commercial ou technique (8 ont sur ce thème une contribution majeure et historique), 11 ont collaboré de manière significative à la diffusion médiatique de ce sport au travers de productions écrites ou télévisuelles, 15 ont organisé une course ou un événement majeur lié au mountain bike et enfin, 16 ont participé à l'institutionnalisation de ce sport (7 figurent parmi les fondateurs ou responsables d'institutions internationales¹²⁸). Finalement ces 39 entretiens (d'une durée totale de 41 heures 29 minutes soit 1 heure 04 minutes de moyenne par entretien) se répartissent ainsi : 21 concernent des pionniers américains (26 heures 54 minutes) soit 1 heure et 17 minutes de moyenne ; 17 concernent des acteurs français

¹²² Annexe n° 1 : Forme et fond de l'entretien.

¹²³ *Ibidem*. Grille d'entretien avec les pionniers.

¹²⁴ On peut citer par exemple pour la partie américaine Victor Vicente et pour la partie française Michel Forestier. Ces deux acteurs, presque anonymes et très peu cités dans la presse et les différents médias possèdent tous les deux une reconnaissance importante au niveau de la communauté et s'avèrent rapidement cités comme personnages incontournables.

¹²⁵ Difficulté de rencontrer notamment certains pionniers du Colorado. (Frères Cook). Pour les 39 entretiens menés, plus de 14 000 kilomètres ont été parcouru en voiture. La présence physique durant trois années (2004-2007) sur le sol américain (Californie, San Francisco) a facilité cette entreprise.

¹²⁶ Malgré des emplois du temps souvent chargés, ce critère reste non déterminant excepté pour Mike Syniard, PDG de Specialized (trois rendez-vous annulés). L'accueil très favorable et l'intérêt des pionniers américains mais aussi des acteurs français pour la recherche menée reste une constante. Une fois expliqués le but de la recherche, le rôle de l'entretien de type scientifique et non journalistique, on obtient une richesse des réponses et des données recueillies qui favorise une analyse plus fine des faits, du contexte et du rôle de chacun dans ce processus.

¹²⁷ Six acteurs majeurs ont été rencontrés deux fois. De juin 2007 à octobre 2008, 11 entretiens complémentaires d'une dizaine d'heures (afin de valider certaines conclusions) non numérisés et non mentionnés dans ce tableau ont été effectués : Lawwill 2, Charlie Cunningham, Mark Slate, Alan Bonds, Phelan 3, Fisher 3, Edwards 2, Guy 2, Breeze 2, Kelly 3, Julien Absalon, Vauchez 3.

¹²⁸ Annexe n° 2 : Profil des acteurs interviewés

(14 heures 9 minutes) soit 50 minutes de moyenne ; un entretien concerne le Suisse Thomas Frischknecht, pilote le plus significatif et emblématique de cette période. On constate donc que, presque logiquement, deux tiers du volume des entretiens concernent seulement la première partie de cette recherche (Chapitre 1 et 2) à savoir le « temps des pionniers », période durant laquelle le volume et la qualité des sources écrites restent minimalistes. De plus, ces entretiens s'avèrent non seulement déterminants dans la collecte d'informations décisives et fondamentales mais aussi dans la quête et le recueil de documents exclusifs et d'archives privées fondamentales pour la suite de la recherche¹²⁹. L'accès à ces sources uniques gracieusement prêtées par certains acteurs, tels ceux de la National Off Road Bicycle Association (NORBA) et de l'Association Française de Mountain Bike (AFMB) reste ensuite essentiel dans l'analyse des processus d'institutionnalisation notamment. Des comptes rendus de réunions aux premières règles édictées jusqu'aux statuts de l'association, ces archives livrent des données fondamentales dans l'analyse du processus de légitimation.

Dans le même sens, mais à une échelle plus importante, les données fournies par les archives des différentes institutions concernées par le développement du mountain bike, telles l'International Mountain Bike Association (IMBA), la Fédération Française de Cyclisme (FFC), le Ministère de la Jeunesse et des Sports (MJS), l'Union Cycliste Internationale (UCI) et le Comité international Olympique (CIO) et d'autres organismes publics complètent avantageusement le corpus des documents précédents pour la seconde et troisième partie de la recherche. En outre, le versant technologique de l'étude, est complété par l'examen des magazines spécialisés et par celui des archives et documentations industrielles et techniques¹³⁰ des différentes marques, américaines japonaises et françaises actives sur le plan commercial. On peut citer principalement Bicycle Retailer, Shimano, Suntour, Specialized, Décathlon, MBK. Enfin, le recours aux sites internet spécialisés avec les réserves méthodologiques d'usage¹³¹ s'est avéré pertinent, voire efficace pour retrouver certaines photos, résultats ou témoignages sur diverses thématiques et objets de la recherche.

¹²⁹ Suite à un entretien, Charles Kelly me mettra à disposition ses archives privées avec notamment les précieux premiers comptes-rendus de réunion de la NORBA. Franck Berto me laissera en consultation sa bibliothèque personnelle où figurent des centaines de livres sur l'histoire de la bicyclette mais surtout toutes les premières revues et catalogues techniques des fabricants américains et internationaux. De la même manière, Stéphane Hauvette et Georges Edwards me prêteront leurs archives personnelles (AFMB, Roc d'Azur, correspondances et documents divers et relations avec la FFC et l'UCI).

¹³⁰ Lors des deux entretiens effectués dans sa maison de San Anselmo, Franck Berto, historien du cyclisme aux USA me rappelle l'importance des cahiers techniques annuels des différents industriels du cycle. Il possède ces documents pour chaque marque depuis 30 ans et me les laisse à disposition durant deux années.

¹³¹ Cox, Richard et Salter, Michael, « The IT revolution and the practice of Sport History: An Overview and Reflection on Internet Research and Teaching Resources », in *Journal of Sport History*, vol n°25, n°2, 1998, pp. 283-302.

Enfin, sources de « premières mains » comme les archives privées de certains acteurs ou institutions, données multiples issues de la presse et médias traditionnels et données orales avec un panel significatif d'acteurs doivent favoriser un recueil de données conséquents, condition nécessaire mais non suffisante à une analyse fondée.

Cette recherche se décline donc en trois parties articulées autour d'unités temporelles énoncées dans la périodisation. L'étude débute à l'aube des années 1970 en Californie, berceau des pratiques originelles et pionnières du mountain bike. C'est le temps passionnant et passionné des inventions, des épopées collectives, des premières courses héroïques et rassemblements divers dans le contexte spécifique du Comté de Marin. Ces premières années annoncent le début de la diffusion à l'échelle de l'Ouest américain, sous l'impulsion de pionniers dynamiques, aux rôles complémentaires. Favorisée entre autre par une attente du public vers plus de sensations et plus de nature, cette période se caractérise par un succès et une diffusion rapide de ce nouveau mode de pratique du vélo. La recherche et l'étude des différents territoires touchés sur le sol américain, éclairciront certainement les caractéristiques de cette première diffusion. L'étude de l'apport des pionniers et acteurs, véritables « déclencheurs qu'il faut chercher dans un premier temps au niveau d'individualités¹³² », aiguillera la réflexion sur leur responsabilité et leur influence historique. On pourra alors envisager dans quelle mesure l'engin se transforme, se divulgue et devient rapidement un objet commercial. Les événements remarquables qui traversent cette période, les origines premières voire primaires du mountain bike seront ici étudiées au travers d'analyseurs conjoncturels, culturels, technologiques et institutionnels.

La seconde partie de cette recherche traverse presque toute la décennie des *eighties* marquée par l'internationalisation de ce sport, officiellement codifié en 1983. L'engin développé pendant dix années aux USA est « exporté » dans presque tous les pays occidentaux dont la France. Les débuts, la structuration progressive et le développement, feront l'objet d'analyses sur l'introduction du VTT en France alors que parallèlement, ce sport continue son processus d'institutionnalisation et de médiatisation Outre-Atlantique. Durant cette période décisive et transitionnelle de « diffusion rapide à l'échelle occidentale », l'analyse des confrontations et des influences réciproques entre les deux cultures cyclistes, aidera à identifier un tournant dans la divulgation et l'appropriation plus massive vers le grand

¹³² Terret, Thierry, *op.cit.*, 1996, p. 243.

public à la fin de cette décennie. En fait, il faudra procéder à la fois à la poursuite de l'étude de l'évolution d'un processus déjà en cours aux USA mais aussi à celle de son exportation vers le reste du monde, en particulier sur le territoire français. Dans ce cadre, « du respect des traditions européennes à la fascination envers une forme de cyclisme venue d'ailleurs¹³³ », on tentera alors de discerner dans quelle mesure ces deux cultures et approches du mountain bike se complètent, lui donnant ainsi une dimension plus achevée et universelle.

Enfin, le dernier versant de notre travail, renvoie à la fin du processus de démocratisation et de légitimation institutionnelle et sportive qui débute de manière presque logique avec le premier championnat du monde UCI de 1990. Il faudra alors identifier l'importance de cette rupture dans la chronologie. Au niveau national et international, la structuration de ce sport récent, mais déjà sur le chemin de l'olympisme, fera l'objet d'analyses comparatives. Des rassemblements de masse, compétitifs ou festifs tels le Roc d'Azur participeront et témoigneront certainement de l'ampleur de ce processus de divulgation. En analysant la poursuite de l'évolution de la réglementation, de la formation, de la spécialisation, de la massification et de la diversification caractéristiques d'une sportivisation avancée, nous verrons comment et pourquoi le mountain bike s'impose comme un sport de pleine nature majeur de la fin du siècle. L'analyse des raisons de la consécration olympique aux Jeux d'Atlanta, marque la fin de l'étude des enjeux d'une histoire jeune, riche et passionnante.

« L'histoire est un roman vrai¹³⁴ ». Il est maintenant temps d'ouvrir celui de l'histoire du mountain bike, de sa diffusion et de son institutionnalisation : des origines californiennes à la légitimation olympique.

¹³³ Reprise d'une formule utilisée dans la partie 2.

¹³⁴ Veyne, Paul, *Comment on écrit l'histoire*, Paris, Le Seuil, 2002, p.10.

PREMIERE PARTIE

NAISSANCE ET DIVULGATION AMERICAINE D'UN NOUVEAU SPORT : LE MOUNTAIN BIKE (1970-1983)

INTRODUCTION DE LA PREMIERE PARTIE

Lorsqu'il est question du thème des origines et de l'histoire du mountain bike parmi les ouvrages généraux¹³⁵ consacrés à ce sport, les quelques écrits existants¹³⁶ ramènent presque toujours exclusivement le lecteur vers un lieu, Marin County puis une course, la Repack Race et enfin quelques noms de pionniers illustres. En prélude à toute recherche approfondie sur le sujet, la première question consiste dans un premier temps à repérer la pertinence et le bien fondé de ces choix concernant la nature et la crédibilité des données relatives à l'histoire du mountain bike figurant dans la littérature sportive généraliste. Le doute scientifique face à un scénario trop convenu, la recherche de pistes inexplorées, de discours ou d'écrits inédits renforçant ou nuanciant cette hypothèse, doivent rester une préoccupation constante dans l'optique d'une recherche historique approfondie sur le sujet des origines du mountain bike.

Qu'est-ce qui distingue et justifie « l'histoire de Marin » comme berceau initial et déclencheur potentiel souvent reconnu, prélude d'une diffusion internationale ? Est-ce l'ampleur du mouvement local, un contexte général favorable, des inventions technologiques déterminantes, des liens privilégiés avec l'industrie, une capacité à communiquer ou la présence d'acteurs particuliers ?

Cette omniprésence de Marin County en tant que berceau de la pratique est-elle réellement justifiée ? N'existe-t-il pas d'autres foyers aux Etats-Unis ou ailleurs où la pratique du mountain bike a vu le jour¹³⁷ ? Des acteurs autres que Fisher, Kelly ou Ritchey presque exclusivement cités n'ont-ils pas participé à l'émergence de ce sport ?

¹³⁵ Littérature nord-américaine: Woodward, Bob, *Mountain Biking: The Complete Guide*, Lanham (MD), First Sports Illustrated Edition Books, 1996. pp. 17-27 (Partie consacrée à l'historique). Ouvrage collectif, *The Noblest Invention: An Illustrated History of the Bicycle*, Rodale Press USA, 2003, pp. 214-261, Chapitre 5, Mountain bikes, Zapata Espinoza. (Partie générale et historique). Littérature Allemande : Van der Plast, Robert, *Mountain-Bike. Know-how*, Munich, BLV Verlagsgesellschaft, 1990, pp. 9-13. Littérature Italienne : Martignoni, Stefano et Rota, Luciana, *VTT : l'historique, la technique, les plus beaux parcours*, Milan, RCS Libri, 1999, pp. 5-13. Littérature française : Hemon, Roger, *Connaissance et Technique : le VTT*, Paris, Denoel, 1992, pp. 10-14. Becquet, Jean Michel, *Tout le VTT*, Paris, Amphora, 1996, pp. 13-18. Backschmidt, Frédéric, *Découverte et pratique du Vélo Tout Terrain*, Ingersheim-Colmar, Editions S.A.E.P, 2001, pp. 5-8.

¹³⁶ Comme expliqué en introduction, les auteurs commencent très souvent leurs ouvrages par une partie parfois appelée « historique » d'un volume de quelques lignes à quelques pages. Parfois entaché d'erreurs importantes (recopiées parfois d'un ouvrage à l'autre) ce passage narratif, considéré comme obligé, reste souvent centré sur quelques faits considérés comme marquants, caricaturant et résumant parfois en quelques lignes seulement une « histoire épopée ».

¹³⁷ Savre, Frédéric, Saint-Martin, Jean et Terret, Thierry, "Le vélo Tout-Terrain: une invention californienne des années 1970" in *New Aspects of Sport History, Proceedings of the 9th ISHEPS Congress Cologne, Germany 2005*, eds Manfred Lammer, Evelyne Mertin and Thierry Terret, Sank Augustin Academia Verlag, 2007, pp. 233-240.

Répondre à cette première question nécessite déjà des investigations importantes en évitant de suivre un chemin tout tracé, jalonné par quelques dates, quelques lieux et quelques hommes. Il faut ainsi s'interroger sur des formes de pratiques antérieures pouvant se prévaloir d'être aussi à l'origine du mountain bike et analyser les raisons des différences d'impact, d'envergure et d'influences de ces autres mouvements, par rapport au berceau souvent consacré du mountain bike. Analyser et comparer les engins utilisés de part et d'autres, les formes de pratiques multiples, les développements à succès ou sans lendemain, permettra d'avancer des conclusions plus rationnelles et scientifiques sur la singularité géographique, culturelle et humaine et le rôle bien réel ou usurpé des pionniers de Marin County, en dépassant l'histoire épopée. Décrire ce qui distingue Marin en tant qu'épicentre du phénomène déjà consacré par une littérature sportive, n'exclut pas la recherche d'autres filiations ni d'origines différentes mais renforce et exprime au contraire la complexité en action dans l'étude de la naissance et de la diffusion d'un sport nouveau.

Pour Pierre Bourdieu¹³⁸, les activités physiques relèvent de pratiques culturelles à l'instar de la lecture, de l'habillement et de la manière de se nourrir. En ce sens, la transformation des pratiques sportives s'inscrit dans un cadre de dépendances réciproques de différents systèmes en relation avec l'environnement. Pour étudier le stade initial, à savoir la naissance ou l'invention d'une nouvelle pratique physique, il convient dans cette optique d'essayer de prendre en compte l'ensemble des données du système et d'envisager à la fois les « transformations », « les luttes » et aussi les diverses interactions en jeu.

Néanmoins, si la recherche du processus de transformation « des luttes entre les différents sports et à l'intérieur de chaque sport » entre « les différentes écoles ou traditions¹³⁹ », semble indispensable dans cette analyse, l'étude de la place et du rôle des acteurs dans ce processus de transformation reste tout aussi fondamentale à mener. Dans cette optique, il devient pertinent d'envisager les conditions d'émergence d'un sport nouveau tel le mountain bike, en s'intéressant à la fois aux contextes historiques, culturels, sociaux et sportifs en cours durant cette période, tout en envisageant aussi le rôle des acteurs et leurs dépendances ou indépendances par rapport à ce système et cette conjoncture.

Pourquoi les premières pratiques significatives massives du mountain bike se développent-elles aux Etats-Unis et particulièrement en Californie, alors que le cyclisme est déjà très implanté en Europe par exemple ? Sur le plan contextuel, les particularismes de la

¹³⁸ Bourdieu, Pierre, *Questions de sociologie*, Paris, éditions de minuit, 1992.

¹³⁹ Reprise d'une partie de la citation de Pierre Bourdieu citée en introduction. Dans notre cas d'étude le sport cycliste (matériel, valeurs, réglementation) se trouve rapidement concerné par l'émergence du mountain bike.

société américaine au début des années 1970, favorisent-ils l'émergence de nouvelles pratiques culturelles et sportives ? Sur le plan sportif, comment ce type de sport émerge-t-il et s'intègre-t-il dans l'espace des sports américains ?

« L'exceptionnalité américaine »

Allen Guttman¹⁴⁰ analyse de manière exhaustive « l'exceptionnalité américaine » en s'appuyant sur le cas d'étude du base-ball et la « fascination du football américain¹⁴¹ ». Dépassant l'approche de John Tunis¹⁴² qui justifie cette exceptionnalité en s'appuyant sur la notion de frontières¹⁴³, « sources de mobilité, d'agitation, et de changements, autant que d'égalité et d'individualisme¹⁴⁴ », l'historien évoque des pistes explicatives différentes. Après avoir justifié cette fascination pour le base-ball par l'occasion de nostalgie, la dynamique technologique, la facilité d'accès ou la présence de héros¹⁴⁵, Guttman identifie l'importance d'« une pastorale quantifiée¹⁴⁶ » dans le succès et l'adoption du base-ball dans l'inconscient sportif américain¹⁴⁷. Il convient à ce titre de positionner le mountain bike dans l'espace des sports américains. A la fois sport individuel (même s'il est le plus souvent pratiqué collectivement sous la forme de loisir), de pleine nature¹⁴⁸, avec une composante technologique et un potentiel de quantification, le mountain bike se situe dans la logique et à l'interface des notions développées et dans la logique des conclusions de Guttman.

Il convient de se poser aussi la question des filiations possibles et anciennes du mountain bike par rapport à d'autres pratiques cyclistes et de pleine nature. En effet, le processus d'invention et d'évolution d'un sport nouveau se relie presque toujours à des pratiques antérieures motrices¹⁴⁹. Par exemple, le *windsurfing* ou planche à voile s'inspire en partie de pratiques plus anciennes comme la voile ou le surf ; le parapente se rapproche de

¹⁴⁰ Guttman, Allen, « Our National Game », in *Prospects*, n°1, 1975, pp. 119-136.

¹⁴¹ Reprise du titre du chapitre cinq de « From ritual to record », *op.cit.*, 1978.

¹⁴² John Tunis, « *The American Way in Sport* », Duell, Sloan and Pearce, New York, 1958.

¹⁴³ Entretien avec Gary Fisher, le 4 mars 2006, San Francisco. Annexe n° 7. Selon Fisher, « *ici, en Californie, on est vite au milieu de nulle part, seul dans la nature* ». Cette impression d'absence de frontières, mais aussi cette notion de liberté, d'immensité et d'évasion liées souvent aux valeurs ultérieures véhiculées par ce sport pourraient dans une certaine mesure aussi expliquer ses origines « nord-américaines ».

¹⁴⁴ Guttman, Allen, traduction de Terret, Thierry, *op. cit.*, 2006, p. 136.

¹⁴⁵ *Ibidem*, p.142.

¹⁴⁶ *Ibidem*, p.138.

¹⁴⁷ *Ibidem*, p.163. « Le base-ball pourrait avoir été le véhicule d'une transition, un jeu particulier dont la combinaison des éléments modernes et pastoro-primitifs a contribué à faire passer émotionnellement les Etats-Unis dans un monde moderne radicalement laïc. »

¹⁴⁸ La notion de pastoralisme utilisée dans cet ouvrage par Allen Guttman s'avère plus réductrice sur ce sujet.

¹⁴⁹ Diem, Carl, *Weltgeschichte des Sports*, Frankfurt, Cotta, 1971, p. 3.

techniques¹⁵⁰ issues du parachutisme mais aussi du deltaplane¹⁵¹ ; le BMX possède des filiations provenant du skate-board, de la moto mais aussi du cyclisme. En quoi la pratique du mountain bike tel qu'elle apparaît à l'origine se rapproche ou se distingue-t-elle des pratiques cyclistes, de glisse ou de plein air antérieures ? Le détour par l'étude des liens avec des pratiques cyclistes originelles, traditionnelles, peu connues, marginales ou modernes comme le BMX, semble dans ce cadre nécessaire afin d'envisager l'absence, l'existence ou la nature de la parenté. Mais cette recherche de filiation serait incomplète sans interrogation complémentaire sur des rapports possibles avec des « sports californiens » mais aussi avec les sports de pleine nature et d'aventure tels le canoë, la marche, l'alpinisme¹⁵² ou le ski¹⁵³.

Une fois ce travail préliminaire effectué, la recherche des premières formes de pratiques modernes de vélo tout terrain peut être amorcée en étudiant les facteurs humains, technologiques ainsi que les nouvelles logiques motrices en action. Quelles sont les premières formes de pratiques ? Les modalités motrices et les ressources utilisées peuvent dans ce cas faire l'objet d'une analyse plus fine afin de faire émerger l'essence et les valeurs véhiculées par cette nouvelle forme de pratique. Cette nouvelle manière de pratiquer est-elle complètement inédite, voire révolutionnaire, ou s'apparente-t-elle sous une forme différente à des pratiques anciennes ou déjà existantes ? A-t-on affaire à une pratique unique clairement identifiée ou au contraire à diverses pratiques assez similaires ayant des valeurs communes ? Dans ce cadre, le processus technologique et les enjeux économiques sous-jacents, potentiels ou réels éclaireront cette réflexion. En quoi le nouvel engin se trouve-t-il novateur, original et fonctionnel ? Quels sont les processus d'inventions, de bricolages ou d'innovations technologiques en jeu durant cette période ? Autant de questions qui guident le cheminement sur cette période clef de la naissance et de la divulgation du mountain bike.

Des événements significatifs ?

Sur le plan géographique, une fois localisée et justifiée l'existence le centre originel et historique d'une nouvelle pratique, il convient ensuite d'envisager la nature du processus de sa diffusion. Si la diffusion du modèle sportif sur le plan général reste l'objet de travaux déjà

¹⁵⁰ Vigarello, Georges, *Une histoire culturelle du sport. Techniques d'hier... et d'aujourd'hui*, Paris, Robert Laffont, 1988. Le mot technique peut être pris ici au sens général mais aussi au sens de « techniques corporelles » comme dans l'approche de Georges Vigarello. Cette notion se différencie des « techniques du corps » plus généralistes décrites par Marcel Mauss, *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF, 1950. Mauss, Marcel, « Les techniques du corps », in *Journal de Psychologie*, n° 32, 1936

¹⁵¹ Jorand, Dominique, *op.cit.*, 2002.

¹⁵² Hoibian, Olivier, *Les alpinistes en France (1870-1950). Une histoire culturelle*, Paris, L'Harmattan, 2003.

¹⁵³ Allen, John, *The culture and sport of Skiing, from antiquity to world war II*, Plymouth, University of Massachusetts, 2007. Allen, John, *Le ski en France. 1840-1940*, Saint-Cyr-sur-Loire, A. Sutton, 2003.

aboutis¹⁵⁴, la diffusion culturelle, géographique et économique d'un sport en particulier tel le mountain bike mérite un regard détaillé. Cette diffusion correspond-elle à la norme traditionnelle d'expansion telle qu'on peut l'observer par exemple dans l'histoire d'autres sports nouveaux ou possède-t-elle une spécificité et une temporalité qui lui est propre ? Au niveau de cette diffusion proprement dite, existe-t-il une augmentation du nombre de pratiquants plus significative que dans d'autres centres également touchés ? Enfin les inventeurs ou pionniers migrent-ils vers d'autres lieux accélérant ainsi la diffusion ?

Contagion, expansion ou migration¹⁵⁵ : comment se caractérise cette diffusion ? Quels territoires à l'échelle locale, régionale, nationale ou internationale sont-ils concernés ? La nature (rassemblements collectifs ou individuels, compétitifs ou de loisir, médiatisés ou confidentiels), le nombre, l'envergure, la périodicité et la localisation des événements, des zones de pratiques, de production ou de ventes, apportent sur ce sujet des réponses concernant cette notion de divulgation d'un phénomène naissant et de diffusion géographique d'une pratique identifiée rapidement sous le nom de mountain bike. La mise en perspective du rôle des acteurs dans ce processus de divulgation, permet d'avancer des hypothèses sur l'influence des pionniers, considérés dans ce cadre d'intelligibilité comme des accélérateurs d'histoire. L'ensemble de ces données, une fois recueillies et analysées permettra de conclure sur l'existence soit d'un simple phénomène de mode sans lendemain prévisible ou à l'opposé d'une réelle pratique sportive, spécifique et originale, correspondant à des valeurs contemporaines, à une logique motrice solide et destinée à une diffusion potentielle future à l'échelle internationale.

¹⁵⁴ Guttman, Allen, *Games and Empire: Modern Sports and Cultural Imperialism*, New York, Columbia University Press, 1994. Dans ce domaine, l'analyse de Guttman éclaire l'historien du sport au sujet de l'emprise importante des sociétés occidentales sur le système des sports. Il faudra en tenir compte dans les analyses postérieures.

¹⁵⁵ Terminologie utilisée par Torsten Hagerstrand, *op.cit.*, 1953.

CHAPITRE 1. LE TEMPS DES PIONNIERS DE MARIN COUNTY (1970-1976)

1.1. Le poids des contextes

Des frères Wright et Henry Ford, d'Albert Einstein à Bill Gates, les USA, pays de la libre entreprise associée à de grandes capacités de production, restent durant les années 1970 une terre d'invention¹⁵⁶ et de progrès¹⁵⁷. La Californie possède une place à part dans l'Union. Cet état, troisième de par sa superficie avec 411 013 km², est aussi le plus riche et le plus peuplé¹⁵⁸. Berceau des idées modernistes, de tous les rêves symbolisés en partie par l'industrie du cinéma et des stars hollywoodiennes, le *Golden State*, comme il est surnommé, traverse les décennies comme l'état où « tout est possible », tel un concentré du « rêve américain ». Toutes ces tendances se cristallisent en effet davantage en Californie et particulièrement à San Francisco, lieu des premiers mouvements pacifistes, ainsi que dans la zone de la baie, avec l'influence grandissante de la Silicon Valley, berceau des nouvelles technologies telles l'informatique puis Internet. Selon Philipp Dreyfus, professeur à San Francisco State University : « Depuis l'arrivée des premiers européens en Californie, la région a toujours été très attractive pour plusieurs générations d'immigrants à travers le monde. Choisir la Californie a souvent signifié, plus d'espoir, plus de pouvoir, plus d'espace, plus de richesses, plus de liberté, plus de confort. [...]. Avec une histoire caractérisée par une immigration continue, une croissance économique rapide, une dégradation environnementale parfois importante, des périodes de violence sociale et une extraordinaire accumulation de ressources, la Californie apparaît comme “the most American of American places”. Son histoire est unique et condense aussi celle des USA¹⁵⁹. » A ma lecture de cette citation, on ressent la notion de découverte déjà en cours à l'époque de la Ruée vers l'or, l'esprit d'entreprise et d'innovation technologique (Silicon Valley) qui traverse l'histoire et les réalités de la Californie contemporaine. Quels contextes culturels, géographiques ou sportifs peuvent expliquer que la Californie et plus particulièrement Marin County soient considérés comme épice de la naissance des pratiques originelles du mountain bike ?

¹⁵⁶ Il y a plus d'un siècle déjà deux tiers des brevets par exemple concernent la bicyclette entre 1880 et 1890.

¹⁵⁷ L'apparition de la disquette en 1970, du magnétoscope, des recherches sur le premier bébé éprouvette et de la bombe à neutron comptent parmi les quelques grandes avancées technologiques des « septennies »

¹⁵⁸ <http://www.kclibrary.nhmccd.edu/decade70.html>

¹⁵⁹ <http://www.bss.sfsu.edu/dreyfus>

1.1.1. La société américaine durant les années 1970

Le 22 avril 1970, le *Earth Day*, symbolise le premier rassemblement majeur consacré à l'environnement. L'événement se déroule à l'échelle de 2000 Collèges et Universités, 1000 High Schools et 1000 communautés différentes du pays. L'objectif principal de son cofondateur le sénateur Gaylord Nelson, est d'organiser des démonstrations et manifestations, aussi importantes soient-elles qui retiennent l'attention des hommes politiques et recentrent les valeurs du pays vers les causes environnementales. Deux jours plus tard, une grande marche anti-guerre a lieu à Washington DC¹⁶⁰. Dans le même temps, la guerre du Vietnam¹⁶¹ et l'affaire du Watergate¹⁶² continuent à diviser le pays après les accords de Paris du 27 janvier 1973. La signature par 15 pays le 21 septembre 1977 du « Traité de non prolifération des armes nucléaires », marque une étape positive pour le courant pacifiste¹⁶³, largement nuancée moins de deux ans plus tard par l'accident nucléaire dans la centrale nucléaire de Three Mile Island le 28 mars 1979. Dans ce contexte, l'influence du mouvement écologiste devient de plus en plus palpable.

Plus généralement, d'autres stigmates de ce changement se retrouvent aussi dans le *Earth Art*¹⁶⁴, un mouvement architectural qui combine environnement et idées minimalistes dans un grand espace (Michael Heizer, Walter de Maria). Au cours de cette période, les architectes en tiennent compte et considèrent les besoins et sentiments des citoyens, comme en témoigne la Transamerica Tower à San Francisco conçue par l'architecte Paolo Soleri, qui élabore une nouvelle théorie incorporant la fusion de l'architecture avec l'écologie.

Dans le même temps, les vêtements de loisir (sportswear) et le motor-home (camping-car) deviennent à la mode, confirmant ainsi une société de plus en plus orientée vers le loisir. Outre l'apogée du rock des Beatles et d'Elvis Presley, d'autres influences majeures, apparaissent sous forme d'une multitude de styles, tels le hard rock, le country rock, le folk rock, le punk rock, et le disco. Quant au reggae, il devient aussi populaire que son chanteur vedette, devenu icône, Bob Marley. Enfin, les années 1970 sont les années du renouveau du cinéma américain avec l'arrivée du son Dolby et des effets spéciaux. *Star Wars*, *Les dents de*

¹⁶⁰ Dans ce contexte, quatre étudiants sont tués le 4 mai à Kent State University dans l'Ohio durant des manifestations anti-guerre.

¹⁶¹ Portes, Jacques, « La guerre du Vietnam, « repoussoir » de la stratégie américaine » in *Etats-Unis, peuple et culture*, Paris, La découverte, 2004, pp. 59-62. (Ouvrage collectif)

¹⁶² Kaspi, André, *Les Américains- Les Etats-Unis de 1945 à nos jours*, Paris, Le seuil, 2002, pp. 514-547.

¹⁶³ Les premiers accords SALT 1 sont signés en mai 1972 ; les accords SALT 2 en juillet 1979.

¹⁶⁴ Sur le plan artistique, le Pop Art, représenté entre autres par Andy Warhol. L'influence du mouvement féministe transparaît dans les œuvres de Lynda Benglis et Judy Chicago (The Feminist Art Exhibition).

la mer incarnent cette nouvelle tendance engagée, tout comme *Apocalypse Now*, qui met en avant le thème récurrent de la guerre du Vietnam.

Au cours de ces deux décennies, le concept de loisir tel qu'il est défini en France en 1962 par Joffre Dumazedier¹⁶⁵, peut s'appliquer en partie à la société américaine des années 1970. Les fonctions de délassement, de divertissement et de développement représentent des valeurs essentielles de la *middle class*, avec le voyage, les jeux, le sport, le cinéma et la télévision. La nuance, avec la période précédente des sixties, semble perceptible avec l'Amérique des années Kennedy, où le travail et l'argent restent toujours des valeurs essentielles dans l'ensemble du pays et donc pour la jeunesse californienne¹⁶⁶. *Le just have fun* souvent énoncé lors des entretiens, succède en partie au *time is money*. Au travers de ces quelques événements et repères chronologiques, on s'aperçoit que des changements majeurs affectent, l'éducation, les lois, les valeurs, les styles de vie et les loisirs américains durant les années 1970. Durant les *sixties*, soixante-dix millions de baby-boomers deviennent adolescents puis jeunes adultes, et souhaitent des changements par rapport aux valeurs matérialistes des années 1950, plus conservatrices.

1.1.2. Une dimension locale particulière : Marin County

Historiquement peuplée d'une population cosmopolite, des premiers indiens, mexicains aux chercheurs d'or venus d'Europe et d'Asie, San Francisco située au coeur de la *Bay Area*, reste une ville atypique à bien des titres. Sur le plan géographique, ses quelques quarante collines lui confèrent une spécificité topographique évidente. Tout aussi original est le climat de cette ville, tempéré toute l'année avec un été souvent frais dû à un microclimat célèbre¹⁶⁷. San Francisco a souvent été le berceau d'idées nouvelles et non-conformistes, en témoigne le mouvement hippie longtemps localisé dans le quartier de Haight Asbury¹⁶⁸, berceau des idées pacifistes de la *Beat Génération*, avec comme symbole notamment l'écrivain Jack Kerouac¹⁶⁹. Des espaces urbains voisins de ce quartier tels le Golden Gate Park, deviennent au milieu des années 1960, les lieux de rassemblement de milliers de jeunes du monde entier tournés vers la paix et le rejet des valeurs traditionnelles de la société

¹⁶⁵ Dumazedier, Joffre, *op.cit.* 1962.

¹⁶⁶ Granat May, Kirse, *Golden State, Golden Youth: The California Image in Popular Culture, 1955, 1966*, Chapel Hill, UP North Carolina, 2002.

¹⁶⁷ Jacques London dans un de ses ouvrages indique que l'hiver le plus froid qu'il a passé est un été à San Francisco.

¹⁶⁸ Ouvrage Collectif, *San Francisco*, Paris, Gallimard, 2001, pp. 276-281, « Love, peace, joy ».

¹⁶⁹ Kerouac, Jack, *op. cit.*, 1960.

américaine. Les précurseurs du mouvement hippie, communauté d'artistes et d'étudiants sont débordés par le *Summer of love* durant l'été 1967. Le 6 octobre 1967 sur Haight Street, on enterre symboliquement le mot hippie, forgé par les médias. La proximité d'universités prestigieuses telles Berkeley ou Stanford, renforce la présence étudiante au sein de cette mouvance pacifiste et non-conformiste.

Une topographie, un climat favorable et un réseau de chemins préexistant

Le comté de Marin County, situé juste au nord de San Francisco possède des caractéristiques bien identifiables. San Rafael se positionne comme la ville principale. La population du comté a considérablement évolué en un siècle : d'une population rurale, on passe depuis la construction du Golden Gate Bridge à un comté parmi les plus huppés des Etats-Unis. Sur le plan climatique, il bénéficie d'un climat tempéré toute l'année, avec des hivers doux et peu humides, et des étés très ensoleillés avec un peu de brise grâce à l'influence de l'Océan Pacifique qui baigne toute la côte ouest du Comté. La végétation consiste en une alternance de forêts d'eucalyptus et de résineux, voire de séquoias, comme au parc de Muir Woods, et des champs ou des landes parsemées d'herbes hautes qui sèchent durant l'été. Excepté pour une portion relativement plate où passe la route historique n°1, le relief de cette région se caractérise par une succession de collines et de vallées assez profondes appelées *creeks*. Le *Mount Tamalpais* situé presque au centre, à 2571 pieds, domine cette région au relief marqué, mais plus doux que le relief alpin.

Avant la construction en 1937 du Golden Gate Bridge, cette zone pourtant proche de San Francisco, la grande ville voisine, reste peu peuplée et essentiellement rurale. Des routes non macadamisées relient les différentes fermes et permettent l'exploitation forestière utile aux constructions locales, surtout nécessaire à la construction de San Francisco en pleine expansion. Ce réseau de chemins se trouve même complété au début du XX^e siècle par la *Old Railroad*, ligne de chemin de fer à vocation touristique qui monte au sommet du Mont Tamalpais ! Abandonnée dans les années 1930 suite à des problèmes économiques et à un incendie, ce tracé constitue un axe de déplacement majeur au travers des collines. Enfin, de nombreux petits sentiers, utilisés au départ par les chasseurs locaux, sillonnent la région. Ce réseau favorise aussi les randonnées à pied et à cheval. Initialement, les premiers habitants de Marin County sont d'origine rurale. Ensuite, la population qui choisit de s'implanter dans ce comté, surtout avant la construction du pont, le fait pour des motivations de tranquillité et de coût. La difficulté d'accès (avant 1937, il faut prendre le bateau pour se rendre à San Francisco) implique une motivation particulière pour s'implanter dans cette région. C'est

pourquoi Marin est souvent considéré comme un territoire à part. Selon l'expression de nombreux pionniers : « *Marin is a goofy place*¹⁷⁰ ! »

La construction du fameux Golden Gate Bridge modifie les manières de vivre dans ce Comté en rendant l'accès plus facile ; ce nouveau lien bientôt célèbre contribue surtout à une introduction massive d'automobiles dans cette zone péri-urbaine. Des espaces protégés existent déjà depuis trente années déjà comme le Muir Wood National consacré *National Monument* dès 1908¹⁷¹, l'un des symboles les plus connus et remarquables. Durant les années 1960, la zone proche du Golden Gate résiste de justesse à la pression immobilière et devient finalement un espace protégé (Marin Headlands) dans le même esprit de protection que Point Reyes National Wilderness. L'influence et le pouvoir du Sierra Club¹⁷² dans le domaine de la protection de l'environnement, guident les décisions en matière d'accès et d'usage des espaces naturels. Au-delà de la gestion du réseau de chemins, la création de différentes aires de camping et de zones pour la pratique du canoë au niveau de Tomales Bay notamment, favorisent les pratiques de pleine nature, telles la marche, l'équitation ou le canoë.

Une population sensible à la nature et la proximité de San Francisco

Depuis l'expansion économique de la Silicon Valley, Marin County devient progressivement le refuge d'une génération de cadres aisés qui recherchent dans cette région, le climat, un cadre de vie agréable, associés aux avantages de la proximité d'une grande ville active. Par conséquent, on aboutit à une caractéristique de population essentiellement citadine et moderne, voire en avance sur le plan technologique, mais aussi, proche de la nature, très concernée et impliquée par les causes environnementales. Une des forces de Marin County réside dans ce double potentiel, pureté de la nature à côté d'une des villes les plus dynamiques et créatives. « *A Marin, le même jour, tu peux faire du vélo, surfer et te retrouver en plein centre ville de San Francisco et aller voir un show. Et cela, tu ne peux pas le faire ailleurs. C'est l'endroit qui a le plus d'influence et où la pratique est la plus importante si tu regardes à dix miles autour, c'est ici*¹⁷³ » résume Steeve Graventies.

¹⁷⁰ Annexe n° 7 : Entretien avec Gary Fisher, 2006.

¹⁷¹ Collectif, *Grands parcs de l'Ouest américain*, Paris, Arthaud, 2001, p. 257.

¹⁷² Cohen, Michael, *The History of the Sierra Club, 1892-1970*, San Francisco, Sierra Club Books, 1988. Le Sierra Club est une association de randonneur et de protection de l'environnement fondée en 1892 avec comme but initiale la protection du parc National Yosemite. John Muir en devient le premier président.

¹⁷³ Entretien avec Steeve Graventies, pionnier USA, le 15 février 2005, San Anselmo.

Gary Fisher relève aussi cette spécificité : « *En plus ici San Francisco, c'est différent par exemple de Los Angeles et le "tout Freeway" prôné par Eisenhower¹⁷⁴ pour évacuer les villes en moins de trente minutes en cas de problème. Ici, tu as la nature sauvage très près d'une grande ville plus un réseau de chemins très important. "Marin is a secret place to have fun" où tu peux faire ce que tu veux loin des flics¹⁷⁵ . »*

Des préoccupations cyclistes déjà anciennes

A l'instar d'autres régions américaines, ce comté est concerné par le premier boom de la bicyclette à la fin du XIX^e siècle. Comme en témoigne Lee Torliatt pour le comté voisin de Sonoma : « Avant l'avènement de l'automobile, les jeunes sportifs utilisaient leur bicyclette pour traverser les collines et les vallées pour se rendre à l'océan¹⁷⁶ . » Une pratique utilitaire et de loisir existe donc pour une certaine frange de la population. Touchée par le « tout automobile » des années 1950 conjugué avec un accès facilité par la construction du Golden Gate Bridge, cette pratique devient progressivement plus confidentielle ; le vélo reste à usage des jeunes enfants et adolescents, qui dès que possible, passent le permis de conduire et s'insèrent dans un trafic de plus en plus conséquent.

Avant 1974, la pratique cycliste compétitive existe donc déjà à Marin County. Des clubs, tels le Vélo Club Tamalpais¹⁷⁷ participent à des courses sur route et des cyclo-cross durant l'hiver¹⁷⁸. Joe Breeze, Charles Kelly, Otis Guy et Gary Fisher figurent parmi les compétiteurs les plus actifs et reconnus au sein de ces clubs comme l'atteste le palmarès de Gary Fisher, qui gagne de nombreuses courses en Californie et aux USA¹⁷⁹. Son plus grand regret reste de ne pas avoir embrassé la carrière professionnelle en Europe au milieu des années 1970. La pratique récréative et utilitaire est déjà très structurée, elle s'inscrit dans le boom américain pour la bicyclette des années 1970. En effet, l'arrivée sur le marché des vélos de route avec dix vitesses, *les ten speed*, facilite la progression des cyclistes dans une région

¹⁷⁴ Dès 1955, le président Eisenhower mène aussi une politique volontariste visant à développer la santé chez les jeunes américains sous le nom de « *President's Council on Youth Fitness* » qui prendra l'appellation de « *Council on Physical Fitness and Sport* » sous la présidence de J.F Kennedy.

Wuest, D et Bucher, C, *Foundations in Physical Education and Sport*, New York, McGraw-Hill, 1999.

Grover, K, *Fitness in American Culture*, Amherst, University of Massachusetts Press, 1989.

¹⁷⁵ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

¹⁷⁶ Torliatt, Lee, *Sports Memories of Sonoma County*, Chicago, Edition Arcadia 2002, p. 15. « Since automobiles were not readily available, the young sports of the day got their travel and exercise activity in by pumping their bicycles through the rural hills and valleys of Sonoma County with frequent journeys to the ocean. The Santa Rosa Wheelmen gathered at their Cherry Street Clubhouse in the 1890s. Healsburg also had an active bike group».

¹⁷⁷ Annexe n° 12 : sigle du Vélo Club Tamalpais.

¹⁷⁸ Breeze, Joe, « Who really invented the mountain bike? », *Bicycling Magazine*, Mars 1996, p. 61.

¹⁷⁹ <http://www.fisherbikes.com>

pas réellement montagneuse mais très vallonnée, le Mont Tamalpais sommet de Marin culmine à près de 900 mètres . Des organisations telles *East Bay Bicycle Coalition*, *San Francisco Bike Coalition*, *The Derailleurs* à San Francisco et le *Sierra Club* section vélo, proposent des sorties en semaine et le week end, encouragent le vélo comme moyen de déplacement et éduquent le public en l'engageant à rouler de manière écologique¹⁸⁰.

Ces structures deviennent peu à peu force de proposition dans l'élaboration de routes ou couloirs spécifiques pour vélos¹⁸¹. Dès 1969, on retrouve ce souci de faciliter la circulation et la sécurité des vélos avec des projets (Bicycle Trail System), avec aussi des polémiques sur l'utilisation des voies rapides interdites aux piétons et cyclistes qui ne sont pas considérés comme véhicules. Les journaux expliquent que « le système existe plus sur le papier que dans les faits » et l'on mentionne que le cyclisme est le sport qui se développe le plus dans le pays : « Cycling is America's fastest growing sport¹⁸² ». Ces projets sont relayés par la presse locale qui n'hésite pas à envoyer des journalistes à vélo sur le terrain, comme en témoigne cet article¹⁸³ relatant la journée d'un photographe et d'une personnalité politique qui tentent de circuler à vélo sur les diverses routes du comté. En conclusion, la dangerosité de l'utilisation du vélo, compte tenu du manque de place et du trafic, est mise en avant, ainsi que la nécessité de développer un réseau spécifique aux bicyclettes. L'hypothèse d'un contexte environnemental et humain favorable semble ici se confirmer, avec des conditions potentielles de pratiques idéales et une population qui se sent de plus concernée par les activités cyclistes.

1.1.3. « Sports, outdoor et bicycling » aux USA durant les *seventies*

La place des sports traditionnels américains

Lorsque l'on observe et dénombre entre 1954 et 2004 cinquante années de couverture de *Sports Illustrated*¹⁸⁴, magazine sportif de référence du sport aux USA, on peut évaluer partiellement la place importante consacrée au football américain avec 672 couvertures, suivi du base-ball (510) puis du basket-ball (502), du golf (155), de la boxe (134), de l'athlétisme (99), du hockey (83) et du tennis (78). Le cyclisme se positionne en 21^e position dans ce classement avec seulement neuf couvertures en 50 années. Ce sport ne peut donc être considéré comme faisant partie de la culture sportive américaine. Cette remarque est

¹⁸⁰ Foster, Jeanette, « The Great Outdoors.Bicycling », *San Francisco Bay Guardian*, 10-23 mai 1973, p. 7.

¹⁸¹ « Bike trails through Marin », *Independent Journal*, 3 juin 1975, p. 15.

¹⁸² « Marin has bike trail on paper », *Independant journal*, 14 novembre 1969, pp. 8-9.

¹⁸³ « Bike Riders on a dedicated, slightly risky journey » *Independent Journal of Marin*, 15 juillet 1968

¹⁸⁴ Sports Illustrated, *the Anniversary Book 1954-2004*, New York, Sports Illustrated Books, 2004, p. 263. « Most Covers by Sport».

confirmée dans presque tous les entretiens avec les pionniers qui pratiquaient le cyclisme. « *It was like a secret*¹⁸⁵ » m'explique Joe Breeze. « *Lorsque l'on se croisait vers Los Angeles, on se faisait des signes et parfois on s'arrêtait*¹⁸⁶ ! » me détaille avec diverses anecdotes Gary Fisher¹⁸⁷. L'avènement du mountain bike, à l'interface de la pratique cycliste traditionnelle historique et des nouveaux sports, est à replacer dans ce contexte.

Dans le même temps, au début des années 1970 un courant critique à l'égard des sports populaires commence à émerger. Dans un ouvrage à contre-courant de la logique compétitive, David Marloy¹⁸⁸ dénonce *the funnel effect* ou « effet-entonnoir », d'un système sportif selon lui trop élitiste. En prenant entre autre l'exemple du basket, il indique qu'en 1974 on dénombre 200 000 pratiquants en High School, puis 5 700 en Collège dont 211 sont draftés et 55 deviennent réellement professionnels. Consécutivement, George Leonard, dans un livre à succès¹⁸⁹ durant les années 1970, propose des solutions alternatives à la compétition pour un développement harmonieux de l'individu mettant en avant le rôle positif de certaines activités socio et ludo-motrices.

L'influence du mouvement universitaire sur les pratiques sportives et le « Title IX »

L'influence des mouvements progressistes et féministes reste manifeste à la fin des années 1960. En 1968, les revendications étudiantes et le *Free Speech Movement* sur les campus, en particulier à Berkeley, modifient les pratiques en cours. La concurrence USA /URSS durant les années de la guerre froide¹⁹⁰, marque en effet une prise en considération de plus en plus importante des sciences au niveau de l'école, au détriment du temps consacré aux pratiques physiques. La logique économique l'emporte, l'éducation physique est l'une des disciplines parmi les toutes premières touchées par les restrictions budgétaires. Des problèmes économiques (coût à payer pour prendre en compte les problèmes de santé des jeunes des années 1970) ont pour conséquence la réduction des moyens dans l'entretien, la création, l'animation des *play-ground*¹⁹¹ qui existent depuis 1906. Des changements sur le plan législatif, avec en particulier la loi Fédérale de 1972, *Education Amendement Act of 1972* modifient l'organisation du sport et de l'éducation physique dans les

¹⁸⁵ Annexe n° 10 : Entretien avec Joe Breeze, pionnier USA, le 28 février 2005, Fairfax.

¹⁸⁶ Entretien avec Gary Fisher, op. cit., 2006.

¹⁸⁷ *Ibidem*.

¹⁸⁸ Marloy, David, *Winning is everything: a curse or a blessing?*, New York, Ed Putnam, 1983.

¹⁸⁹ Leonard, Georges, *The Ultimate Athlete*, Berkeley, North Atlantic Book, 1974.

¹⁹⁰ Le succès du Spoutnik soviétique en 1958 déclenche une prise de conscience des autorités américaines et de l'opinion publique.

¹⁹¹ Nasaw, David, *Going Out: The Rise and Fall of Public Amusements*, Cambridge, Harvard UP, 1999. The "Play Ground Association of America" est créée par des philanthropes et des réformateurs.

écoles et universités. De manière législative, le *Title Nine*¹⁹² et principalement la partie deux traitant de *l' Athletics* oblige et incite à l'égalité de pratique entre les hommes et les femmes au sein de l'université. Cette loi modifie les traditions et les usages en offrant plus de moyens légaux et financiers ; elle favorise à la pratique sportive féminine au début des années 1970.

Le boom des ventes de bicyclettes (1972-1974)

Sur le plan mondial, durant les années 1970, on observe aussi une évolution significative du niveau des ventes de voitures et de bicyclettes¹⁹³. En vingt années, la production de vélos est multipliée par quatre (21 à 79 millions) alors que pendant le même temps, le nombre de voitures fabriquées passe de 19 à 32 millions (multiplié par 1,5). D'un ratio de 1,10 (21 /19) en 1965, on passe à un ratio de 2,46 (79 /32) en 1985¹⁹⁴. En outre, l'explosion démographique en Asie (Chine et Inde) dans une plus grande mesure, et l'utilisation de cet engin comme loisir sportif dans les sociétés occidentales, expliquent en grande partie cette augmentation de la production de bicyclettes à l'échelle de la planète. Dans le même temps, les années 1972, 1973 et 1974 marquent un doublement soudain et sans lendemain de la production des achats de bicyclettes¹⁹⁵ aux USA. Franck Berto analyse ce boom¹⁹⁶ et étudie les causes possibles de cet engouement soudain et sans lendemain. Cette forte augmentation des ventes du début des années 1970 (production triplée entre 1965 et 1973) et un doublement durant les années 1972, 1973 et 1974 peut s'expliquer à différents niveaux. Il existe tout d'abord des raisons économiques : le choc pétrolier de 1973 accompagné d'une augmentation significative du prix de l'essence et l'apparition concomitante des premières *compact cars*. Il convient malgré tout de nuancer cette interprétation car l'année 1972, première année de grande production de bicyclette, reste antérieure à cet événement.

De plus des raisons d'ordre culturel et politique ainsi que des causes environnementales peuvent aussi expliquer cet engouement. La pratique du vélo est encouragée par le président lui-même dans ce qu'on nomme *the Greening of America*. Berto note également des changements dans les modes de consommation : « *Au début des années*

¹⁹² Joan, Chandler, "Title IX: The Cooption of Females into Male Collegiate Athletic Model", in *NASSH Proceedings 1989*.

¹⁹³ Riley, Geary, *Vitals signs*, World Watch Institute, 1996.

¹⁹⁴ Annexe n° 4 : « Production de voiture et de vélo dans le monde de 1950 à 1996 ». Valeurs intermédiaires : 1,63 en 1970 puis de 1,72 en 1975 et 2,13 en 1980.

¹⁹⁵ *Ibidem*: « Production de vélo aux USA de 1960 à 1979 ». Cet engouement se retrouve aussi dans les publicités pendant et après le boom de 1972, 1973 et 1974.

¹⁹⁶ Berto, Franck, « The Great American Bicycle Boom » in *Cycle History 10, Proceedings of the 10th International Cycling History Conference*, San Francisco, Van der Plas Publication 1999, pp. 133-141.

1960, le marché du vélo avait deux caractéristiques. Premièrement, c'était un marché pour enfants et deuxièmement les enfants arrêtaient de rouler à l'âge de quinze ans¹⁹⁷ ! » On se trouve alors dans le cas où la génération pratiquant sur les vélos de 20 pouces des années 1960, achète des vélos dix vitesses au début des années 1970, et poursuit ainsi quelques années plus tard la pratique cycliste ludique de l'enfance. La variété des produits disponibles augmente grâce à l'apparition de vélos spécifiques pour enfants sur le marché, notamment les Sting-Ray développés par Schwinn ; la production des premiers BMX favorise largement cette évolution. L'apport de ces nouveaux produits, conjugué à celui des vélos pour adultes à dix vitesses tels qu'ils existaient déjà sur le marché européen (37% des vélos vendus en 1972 sont importés), favorise aussi ce boom. Sur le plan des chiffres, cette période se caractérise donc par une explosion des ventes de vélos, prémice d'une augmentation de sensibilité de la population à ce produit. On passe de plus de 14 millions de vélos vendus en 1972, 1973, 1974 à 9 millions en 1971 et seulement 7 millions de ventes en 1975¹⁹⁸. C'est la plus grande croissance de vente de vélos jamais observée aux Etats-Unis.

Gary Fisher¹⁹⁹ mentionne aussi ce boom des ventes mais selon lui, le *Ten Speed* n'est pas le bon type de vélo correspondant aux attentes et possibilités des pratiquants de l'époque : « En 1974, les ventes sont montées à quinze millions de vélos, il fallait attendre parfois six semaines pour en avoir un ! C'était pour remplacer en partie les autos mais cela n'a pas marché. [...] Les gens n'étaient pas habitués à rouler dans le trafic. Sur 15 millions vendus, 10 millions restaient au garage l'année suivante. « It was not the right bike ! » Des raisons économiques, culturelles et technologiques expliquent donc les ventes sans précédent de vélos aux USA entre 1972 et 1974. Durant ces années, des associations telles *John Forester's Effective Cycling* demandent la reconnaissance de la bicyclette en tant que véhicule dans de nombreux états. C'est aussi durant ces années que l'on voit apparaître de véritables magasins modernes (vente de vêtements et de matériels périphériques) qui remplacent peu à peu les petits ateliers de réparation²⁰⁰. En 1974, *The Complete Book of Bicycling*²⁰¹ d'Eugène Sloane devient le premier ouvrage de référence (736 pages) publié traitant du cyclisme. *Bicycling* reste malgré tout le seul magazine véritablement reconnu sur le sujet existant aux Etats-Unis²⁰². En 1975, *The American Bicycle Ligue* ou ABA se transforme et prend le nom d'*United States Cycling Federation* (USCF), marquant un tournant vers une sportivisation et

¹⁹⁷ *Ibidem*, p. 136.

¹⁹⁸ *Ibidem*, pp. 133-141.

¹⁹⁹ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

²⁰⁰ <http://www.kennifer.com/bikepages>

²⁰¹ Sloane, Eugene, *The Complete Book of Bicycling*, New York, Simon and Shuster, 1974.

²⁰² Le magazine *Bike World* moins diffusé confirme cette tendance.

une professionnalisation de l'activité. Sur le plan matériel, institutionnel et événementiel, on assiste durant cette période à un changement des pratiques cyclistes aux Etats-Unis. Le vélo n'est plus un « *secret* » mais devient peu à peu une pratique sportive et utilitaire à part entière. D'ailleurs quelques publicités véhiculent cette image un peu plus moderne du vélo comme en témoigne une photo publicitaire concernant le grand magasin *Macy's*, où un homme et une femme apparaissent souriants sur un tandem²⁰³.

Le frémissement vers les pratiques cyclistes devient manifeste, même si l'engin utilisé durant ces trois années ne correspond pas exactement aux attentes et aux possibilités du grand public ni aux conditions de circulation très dense. Le film à succès *Breaking Away*²⁰⁴ sorti en 1979 confirme cette tendance. Il raconte la passion pour le cyclisme de quatre adolescents de Bloomington dans l'Indiana et évoque le début de cet engouement, de cette inclination nouvelle, envers un sport alors méconnu, à l'écart des standards sportifs américains traditionnels.

1.1.4. Des pratiques originelles venues d'Europe et d'Amérique

Historiquement, les origines concernant les premières inventions vélocipédiques restent majoritairement européennes : la draisienne allemande du baron Von Drais, la roue libre de Sachs, les pédales inventées par les français Michaux ainsi que le dérailleur de Velocio et l'Italien Campagnolo, figurent parmi les inventions les plus notables de l'histoire de la bicyclette.

Des pratiques cyclistes « tout terrain » multiples, existent déjà à travers le monde dès la fin du XIX^e et durant le XX^e siècle. Elles prennent des formes diverses : individuelles ou collectives, compétitives ou utilitaires, volontaires ou subies. En effet avant les années 1970, ces formes de pratiques antérieures comportent parfois certaines similitudes avec les caractéristiques du mountain bike moderne sans jamais pour autant s'en rapprocher totalement. Ces pratiques antérieures tout terrain significatives des influences et filiations aident aussi à définir la nouvelle pratique sportive au travers de ces spécificités.

En quoi cette nouvelle forme d'utilisation appelée *clunking*, puis mountain bike avant la fin des années 1980 se trouve-t-elle en rupture ou réellement distincte de ces pratiques tout terrain qui lui sont antérieures ? En préalable à l'étude des premières variantes modernes

²⁰³ *Independent Journal*, 9 octobre 1976.

²⁰⁴ Ce film de Peter Yates remporte le prix meilleur bande annonce aux Academy Awards de 1979.

d'usage du mountain bike rencontrées aux USA, il convient donc dans un premier temps de rappeler succinctement ces formes de pratiques originelles et d'identifier les filiations et différences notables, les ruptures ou rapprochements potentiels.

Des usages militaires du vélo sur tous les types de terrain

En Août 1896, les Buffalos Soldiers (régiment stationné dans les montagnes du Montana composé uniquement d'afro-américains dirigés par des officiers blancs), testent leurs vélos de 100 livres à des fins militaires et parcourent pour certains 1600 miles, de Missoula dans le Montana aux grandes plaines vers St Louis, sur des routes montagneuses et non pavées. Dirigés par le Lieutenant Moss de la 25^e infanterie, les Buffalos Soldiers sont accueillis en héros à leur retour par près de dix mille personnes aux abords de St Louis²⁰⁵. Des militaires utilisent cet engin en Europe durant la « Grande Guerre », mais aussi en Asie²⁰⁶, à des fins d'entraînement militaire ou comme instrument de déplacement rapide et discret en temps de guerre²⁰⁷, souvent sur des surfaces précaires et en milieu naturel.

Durant le premier *bicycle boom* à la fin du XIX^e siècle, le vélo devient un instrument utilitaire, de compétition puis de loisir. Déjà entre 1894 et 1897, trois anglais parcourent le monde et écrivent un livre « *Round the World on a Wheel* » dans lequel ils font part de leurs expériences²⁰⁸. En fait, la pratique du vélo en dehors des routes pavées, reste surtout de mise à cette époque, essentiellement à cause de l'absence de routes dignes de ce nom. La forme utilitaire domine davantage et les cyclistes qui roulent en « tout terrain », le font non pas par choix ou par plaisir, mais essentiellement par nécessité. Les exploits du Major Taylor²⁰⁹, cycliste noir²¹⁰ américain émérite sur la piste au début du siècle, accélèrent une popularisation relative mais bien réelle du cyclisme aux Etats-Unis. Au printemps 1901, Taylor bat tous les

²⁰⁵ Niels Sorensen, Georges, *Iron Riders-Story of the Buffalo Soldier Bicycle Corps*, Missoula, Pictorial Histories Pub Comp, 1999.

²⁰⁶ Lors de l'invasion de la Chine en 1937, le Japon déploie par exemple 50 000 soldats à bicyclette. Quelques années plus tard, les Vietcongs et l'armée populaire vietnamienne utilisent des bicyclettes pour transporter l'approvisionnement de la « Piste Hô Chi Minh », évitant ainsi les attaques des Etats-Unis. http://www.wikipedia.org/wiki/Infanterie_cycliste

²⁰⁷ Fitzpatrick, Jim, *The Bicycle In Wartime: An Illustrated History*, Washington DC, Brassey's Inc, 1998.

²⁰⁸ Wilson, Stuart, « The Bicycle as an instrument for change », in John, Haigh, *The Bicycling Book*, Dial Press 1982, pp. 256-257. Stuart Wilson, professeur de mécanique à l'Université d'Oxford précise aussi dans cet article l'utilisation du vélo à des fins militaires: « Not that it has always been an instrument of peace; military bicycles were used in all wars from the Boer War of 1898 on, often with greatest effect. The Japanese invasion of Malaysia and capture of Singapore were mainly due to their speed and advance on bicycles ».

²⁰⁹ Ritchie, Andrew, *Major Taylor: The extraordinary Career of a Champion Bicycle Racer*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1988.

²¹⁰ Cosarin, Mark, « Marshall « Major » Taylor : a Case Study on the Racism Experienced by Black Bicycle Racing Champion 1878 to 1932 » in *NASSH Proceedings and Newsletter*, 1992, p. 40.

meilleurs européens sur leur territoire et finit sa carrière de 1902 à 1904, lors de courses souvent victorieuses en Australie, Nouvelle Zélande, Europe et aux Etats-Unis²¹¹.

Les « Forçats de la route »

En 1924, l'écrivain Albert Londres décrit brillamment les conditions épiques et sauvages des « forçats de la route²¹² ». En Europe, les coureurs de compétition, magnifiés notamment par la difficulté du Tour de France bravent les intempéries et les cols de haute altitude sur des surfaces précaires. A l'instar des boxeurs, ce sont les nouveaux héros sportifs de l'après-guerre²¹³. En Europe, on ne peut passer sous silence les premières épopées du Tour de France²¹⁴ et des courses telle Paris-Roubaix²¹⁵, rapidement baptisée la « reine des classiques » ou « l'enfer du Nord ». Cette épreuve parmi les doyennes²¹⁶ de l'histoire du cyclisme reste un véritable symbole de la rudesse des routes du passé ; elle se déroule en partie sur des pavés et sur terrain non bitumé. Cette appellation « d'enfer » reste à ce sujet significative durant tout le XX^e siècle. Progressivement les routes bitumées remplacent les chaussées et chemins en mauvais état. La surface d'évolution se modifie, devient de plus en plus lisse et le pavé représente « l'enfer » pour les nouvelles générations de cyclistes. Le chemin devient peu à peu un lointain souvenir pour les compétiteurs en quête de modernité, de confort et de vitesse. Pour les cyclistes sur route, les passages sur routes en mauvais état ou « tout terrain » représentent peu à peu le passé, la surface lisse témoigne de la modernité de leur sport.

Le Cyclo-cross : le vélo des champs

Dès le début du siècle, la pratique du cyclo-cross se développe déjà en France (premier championnat national en 1902) puis progressivement en Europe occidentale²¹⁷ sous l'impulsion de Daniel Gousseau. Pratiqué dans les forêts et les labours, le cyclo-cross

²¹¹ En Août 1896, Taylor bat deux records du monde sur piste de manière non officielle. En 1898, il bat cette fois sept records du monde dont celui du mile. Il devient un an plus tard le second athlète noir à devenir champion du monde après le boxeur Tom Butler. Le célèbre cycliste noir est ensuite la vedette des soirées cyclistes du Madison Square Garden à New York.

²¹² Londres, Albert, *Les forçats de la route*, Paris, Arléa, 1996. (Articles parus dans *Le Petit Parisien* en 1924).

²¹³ Pascal, Sergent, *Reflets cyclistes d'une époque 1900-1914*, Bruxelles, Ed Eeclonaar, 2000

²¹⁴ Gaboriau, Philippe « L'Auto et le tour de France. Regard critique sur l'histoire du cyclisme et l'année 1903 » in Terret, Thierry, *op.cit.*, 1996, pp. 39-49.

²¹⁵ Sergent, Pascal, *op.cit.*, 2005.

²¹⁶ Surnommée « la doyenne » la course Liège-Bastogne-Liège qui se déroule en Belgique au printemps est la plus vieille des classiques du cyclisme sur route.

²¹⁷ Premier championnat en Belgique : 1910, en Suisse 1912, au Luxembourg en 1923, en Espagne en 1929, en Italie en 1930. Outre-Atlantique, la pratique du cyclo-cross ne devient organisée qu'au début des années 1970 et le premier championnat des USA a lieu en 1975 à Berkeley (Californie) à quelques kilomètres de Marin County.

s'apparente sur certains points au mountain bike. Deux traits majeurs l'en distinguent néanmoins : une pratique uniquement compétitive et des possibilités d'évolution de l'engin réduites (notamment en montagne et en terrain accidenté) à cause de la finesse des pneus. La période d'après-guerre²¹⁸ voit cette nouvelle tendance se développer surtout dans un but d'entraînement et d'entretien hivernal pour les coureurs sur route. A l'opposé du cyclisme traditionnel de plus en plus populaire, le cyclo-cross se pratique majoritairement en dehors de la surface asphaltée. Le « vélo des champs » est reconnu et institutionnalisé au sein de l'Union Cycliste Internationale (UCI) depuis les années 1950.

Dans le même temps voit le jour en Angleterre en 1955, une pratique non compétitive tout terrain, organisée sous le nom de *Rough Stuff*²¹⁹ proche du cyclo-cross. Utilisant des engins traditionnels légèrement adaptés (garde-boue, pneus légèrement plus larges, porte-bagages arrière et avant pour porter l'équipement), quelques passionnés se regroupent et parcourent les campagnes ou les landes anglaises, à la recherche de chemins ou de voies tout terrain. Cette petite communauté publie même un journal bimensuel « *le Rough-Stuff Journal* ». On demeure ici sur le principe d'une pratique cycliste dans la nature, tout terrain, collective (de faible ampleur), parfois itinérante, aventureuse, autonome, conviviale voire contemplative²²⁰, avec des engins peu spécifiques. Les montées se font souvent en poussant, et les descentes trop techniques à côté du vélo, considéré comme un moyen d'évolution utile lorsque le milieu n'est pas trop hostile.

***Rough Stuff* en Angleterre, pratique cyclo-muletère et « cas isolés »**

Dans cette mouvance, la pratique cyclo-muletère²²¹ ou *Mountain Touring*²²² consiste à parcourir des chemins ou des cols de montagne non bitumés, à des fins

²¹⁸ Sur le plan des pratiques tout terrain motorisées, le moto-cross se développe en Belgique (Namur) et en France sur les fortifications de Paris dès 1948.

²¹⁹ Krausz, John, « Mountain Touring », in Haigh, John, *op.cit.*, 1982, pp. 95-96. Selon cet auteur, « Rough Stuff can range from a bicycle-assisted tramp through the woods to a combination of backpacking and cyclocross. [...] Rough stuff combines the mobility of cyclotouring with the special independence of the backpacker, and has the added advantage of not making you carry anything on your back. [...] There as been some spasmodic interest in trail biking in the United States, but this is not quite the same touring. Rough-Stuffers taking along their sleeping bags, a ground sheet and as much as five days' food, prove the independence of the bicycle sustained tourist. Once they leave the road the find many pleasant rides that the more road-dependent would never discover ».

²²⁰ Suite à la rencontre de ces pratiquants anglais durant les années 1980, Jacquie Phelan pionnière du mountain bike note les différences de conception et de manière d'évoluer entre les premiers vététistes et les pratiquants du « *Rough Stuff* » : « *L'Angleterre a toujours eu une tradition de tout terrain qui s'appelait « Rough Stuff ». Ils étaient très snobs et différents des premiers vététistes. (...) Ils disent que cela n'est pas moral d'avoir un vélo où l'on roule tout le temps parce que l'on ne peut jamais regarder.* » Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*

²²¹ Vayre, Denis, *Le VTT à l'école, L'école du VTT*, Paris, Vigot 1994, p. 16. Extrait : « De 1901 à 1914, des noms prestigieux mais oubliés ont franchi les cols de haute montagne portant sur le dos leurs vieilles et lourdes bécanes. Cros, Devivie, Dolin et consorts descendaient les chemins les plus raides, traînant derrière eux un fagot

utilitaires comme le font parfois les bergers, ou à des fins de loisirs. Cette pratique existe donc de manière concomitante en Europe et sur le continent nord-américain. La notion d'aventure, d'effort physique pour atteindre un col ou une zone peu habitée au moyen d'un vélo reste ici privilégiée. Cyclotouriste engagé de manière autonome vers la montagne ou vers la nature sauvage, le « cyclo-muletier » utilise un vélo traditionnel souvent munis de sacoches pour ses périples à la journée ou sur plusieurs jours. Avec une position plus confortable et un panel de développements adaptés à la longueur et à la difficulté des parcours rencontrés, il se différencie du cycliste traditionnel. Des pneus de section un peu plus large (25mm ou plus) que ceux des vélos traditionnels lui permettent d'évoluer sur des pistes peu accidentées. Cette pratique plus aventureuse du cyclotourisme en dehors des grands axes rencontre un certain succès durant la seconde moitié du XX^e siècle. La rareté du matériel, la difficulté d'accès à ces pistes ou ces cols difficiles, l'isolement consécutif et le niveau physique nécessaire souvent conséquent, limitent malgré tout cette pratique du « cyclotourisme tout terrain » à une frange réduite de pratiquants aventureux.

John Finley Scott professeur de sociologie à l'Université de Californie (Davis) se positionne clairement en acte dans cette mouvance de passionnés qui apprécient la pratique du vélo dans la nature²²³. Comme d'autres « cas isolés », Finley Scott effectue sur son vélo des améliorations qui lui permettent d'évoluer dans des espaces nouveaux. En 1953, il construit ou plutôt transforme son premier vélo appelé *Woodsie Bike* avec un cadre Schwinn (World Diamond), un cintre plat, une roue libre de trois vitesses (18 à 28), un dérailleur (Super Champion²²⁴), des freins cantilevers et des pneus larges²²⁵, autant de caractéristiques correspondants aux standards futurs du mountain bike. Activiste aventureux, amateur du vélo comme moyen de transport, Scott sillonne souvent seul les montagnes, à un moment où personne (ou presque) ne partage sa passion. Il prouve qu'il est possible d'évoluer avec des vitesses adaptées et des pneus larges sur des terrains a priori difficiles.

de branchages qui servait de frein. Ces amoureux de montagne, cyclotouristes de la Belle Epoque, semblent bien être les ancêtres de nos vététistes français ».

²²² Haigh, John, « Mountain touring », in Haigh John, *op.cit.*, 1982, pp. 82-84. John Haigh pratique le Mountain Touring; il est à ce moment le secrétaire de "l'Ordre des Cols Durs". « There is a challenge of climbs and the exhilaration of fast descents. Tremendous contrasts are encountered when riding from valleys in summer heat up to heights in arctic conditions and back in a few hours. [...] In Norway and South America the more remote areas have gravel or hard-packed earth roads. Here, slower climbing and shorter mileages are inevitable, but have their advantages, leaving more time to enjoy the scenery ».

²²³ Muir, John, *The Mountain of California*, New York, The Century, 1894. Cette mouvance « Outdoor » est initiée par des pionniers, aventuriers et chercheurs tels John Muir qui explore la Sierra Nevada et la région de Yosemite dès le XIX^e siècle. Il fonde ensuite le Sierra Club. Un sentier, 'le John Muir Trail' porte son nom ; il traverse toute la Californie sur plus de mille kilomètres.

²²⁴ Berto, Franck, *op.cit.*, 1999, p. 61. Les spécifications techniques de ce vélo sont détaillées dans cet ouvrage.

²²⁵ Selon Joe Breeze, ces pneus larges de section supérieure apparaissent à la fin des années 1920. Schwinn exporte ses premiers modèles en Allemagne en 1932.

En 1960, son nouveau « vélo des bois » avec un cadre construit par Jeff Butter, des roues de 650, un dérailleur arrière Cyclo Benelux, un dérailleur avant Simplex, un triple plateau TA (52-49-30) et cinq vitesses à l'arrière (14 à 28), lui permet d'évoluer de manière encore plus autonome en tout terrain. La combinaison des vitesses et des gros pneus favorise une pratique plus engagée encore que celle des cyclo-muletiers, mais à ce moment, bien que d'autres adeptes isolés²²⁶ dans le monde utilisent cette technique, ce concept ne se diffuse pas. Comme l'indique Berto : « Le monde du vélo n'était pas prêt pour le mountain bike en 1960²²⁷. »

Le Vélo Cross Club Parisien (1951-1956) : des débuts sans suite

Toujours durant cette période de l'après-guerre, le Vélo Cross Club Parisien²²⁸ (VCCP), créé en 1951 à Ivry, compte rapidement une vingtaine de membres²²⁹ pratiquant en dehors des routes, avec des adaptations de l'engin et des techniques motrices spécifiques²³⁰. Jean Duda est le premier à ajouter sur son vélo des suspensions provenant d'une petite moto de 100 cm³. D'autres membres trouvant ce changement peu pratique, modifient les suspensions avec un système par parallélogramme, puis imaginent des changements de vitesse au poignet, renforcent les cadres, ajoutent des roues arrières issues de moto. Certains comme Gérard Gartner, un ancien boxeur, n'hésitent pas à insérer un tube à l'intérieur du cadre pour le consolider avant de le souder, d'autres comme Claude Serre (champion de moto de vitesse dans les années 1960) fabriquent leurs propres fourches. Le degré de sophistication des engins reste assez poussé pour cette époque. Certains membres tels Georges Leskovak, futur fondateur de la Fédération Française de Karting, essaient même sans succès de se rapprocher de la fédération de moto²³¹ et de cyclisme. Jusqu'en 1956 des compétitions et des rassemblements ont lieu dans des endroits propices autour de Paris, à la Porte des Lilas, Pantin, Bobigny, Montreuil ou Montmorency. Des concours de sauts, de lever de roue avant

²²⁶ Chuck, Elliot, « Is Mountain Biking New? » *Mountain Bike for the Adventure*, 1987, vol. 3, n° 6, pp. 16-17. Chuck Elliot dit « Bodfish », pionnier de la région de Chico (Cal) et organisateur d'une des premières courses en 1976 se pose la question en racontant l'histoire d'un vieux montagnard nommé Kid Philipps qui utilise ce mode de déplacement à travers les montagnes de Lassen Volcanic National Park pour se déplacer et pêcher bien avant les années 1970.

²²⁷ Berto, Franck, *op.cit.*, p. 61.

²²⁸ « Les copains d'abord », *VTT Magazine*, n°102, mars 1998.

²²⁹ Les membres les plus actifs de VCCP durant cette période sont : Henri Albisson, Claude Biraud, Serge Douvil, Jacques Bouquetel, François Dechorniat, Jean Duda, Gérard Gartner, Guy Hermand, Georges Leskowak, Alain Lyver, Jacques Michel, Lucien Picou, Guy Sentucq, Jean Claude Serre et Georges Voutsas

²³⁰ « Comme les grands », *VTT Magazine*, n°113, février 1999. Au travers de ce titre, les précurseurs du VCCP entendent : « comme les grands de Marin County ».

²³¹ L'argument du refus de la fédération de moto : l'engin du VCCP n'est pas motorisé.

ou *wheeling*²³² (52 mètres par Henri Albisson) et des courses sur des zones naturelles trois ou quatre fois par an, composent ces rassemblements qui ne prennent pas une grande ampleur. Caractérisées par une pratique de courses similaires à de petits cross-country sur des parcours tout terrain ou à des formes ludiques diverses, les activités du Vélo Cross Club Parisien restent circonscrites à quelques passionnés, sur une période précise et sans conséquences ultérieures. L'absence de liens des acteurs avec l'industrie du cycle pour développer leur invention et un contexte sportif et culturel défavorable ne favorisent pas le développement de cette pratique collective et pionnière du vélo tout terrain en France. Un peu comme pour les « cas isolés », le contexte du début des années 1950 ne favorise pas en France un développement des activités du VCCP qui restent finalement confidentielles. Cette expérience, sans suite après 1956, atteste néanmoins de pratiques ludiques et collectives de vélo sur terrain naturel en France avant les années 1970.

Le cyclisme à la mode californienne : le BMX

Les années 1970 marquent l'apparition de sports nouveaux, avec des caractéristiques en rupture avec les valeurs des sports majeurs nord-américains, le football américain, le baseball, le basket-ball et le hockey. Les notions de nouvelles sensations corporelles, notamment de glisse²³³, d'une recherche de liberté et de moins de règles, de groupes informels de pratique, caractérisent souvent ces pratiques parfois extrêmes. Consécutivement au surf²³⁴, véritable sport de glisse de référence, d'autres sports vont apparaître dans les années 1960 et se caractériser entre autres par leur rôle de contre-culture dans l'histoire du sport²³⁵. Le skate-board et le BMX (Bicycle MotoCross) symbolisent cette évolution dans les pratiques corporelles en Californie durant cette période. Concernant le skate-board, pratiqué initialement par des surfeurs en manque de vagues, son origine est californienne, avec en 1959 la vente du premier « *Roller Derby Skateboard* ». La première compétition ou *contest* a lieu en 1963 à Pier Avenue Junior School à Hermosa (Cal). On pratique alors souvent dans la rue ou dans les piscines vidées de Los Angeles. En 1965, ce sport se développe très

²³² Cet anglicisme consacré par la communauté des vététistes et aussi utilisé par les motards influencés aussi par le modèle américain.

²³³ Loret, Alain, *op.cit.*, 1995.

²³⁴ Kimberley Hall, Sandra, *op.cit.*, 2004.

Le surf, pratique plus ancienne, d'origine hawaïenne, est divulgué puis exporté vers l'Australie en 1914 et vers la Californie en 1920. Duke Kahanamoku, champion de natation du début du XX^e siècle et pionnier du surf d'origine hawaïenne rencontre Tom Blake à Los Angeles. Sport de référence parmi les sports de glisse il fait partie intégrante de la culture sportive de Californie, où il est pratiqué tout le long de la côte.

Kimberley Hall, Sandra, *op.cit.*, 2004.

²³⁵ Jorand, Dominique, *op.cit.*, 2002.

rapidement avec des compétitions internationales, des films (*SkateDater*), un magazine (*The Quaterly Skateboarder*). Plus de 50 millions de « planches à roulettes » sont vendues en trois ans. La diffusion devient ensuite plus massive sur le continent européen au milieu des années 1970.

Les grandes marques de voitures mais surtout de motos telles Harley Davidson proposent au début des années 1960 des engins personnalisables. La firme de Chicago, Schwinn, s'inspire de cette tendance en développant des vélos destinés aux *teens* appelés Stingray²³⁶. Les adolescents sont rapidement séduits par les différents accessoires tels les cintres relevés comme sur les *Harley* des motards du film *Easy Rider*, les longues selles qui peuvent accueillir deux personnes ou l'appui dos pour le passager. En 1968, plus d'un vélo sur deux est un *Stingray* ou engin du même type²³⁷. Ce phénomène fulgurant de la fin des années 1960, « remet en selle » puis réhabilite le vélo comme engin ludique chez la majorité des jeunes américains. Développé suite au succès populaire et commercial du Stingray, modèle ludique apparu en 1963, le BMX devient ensuite l'engin par excellence des *teenagers* des années 1970 avec lequel ils se promènent dans la rue après l'école. En 1969, Scott Breithaupt organise à 13 ans la première course payante et fonde la BUMS (Bicycle United MotoCross Society) en 1970. Le film *On any Sunday*²³⁸ réalisé en 1971 par Bruce Brown avec comme acteur vedette Steeve Mac Queen, joue le rôle de déclencheur pour la pratique du BMX. Les premières images du film mettent en scène de jeunes garçons qui utilisent leur vélo de 20 pouces et se prennent pour des champions de moto sur un terrain de motocross. Cette couverture cinématographique importante consacre la reconnaissance à plus grande échelle de cette nouvelle mode, presque concomitante à celle du skate-board.

C'est le début, cette fois de l'ère du BMX²³⁹, l'engin à la mode chez les jeunes des années 1970. Le premier cadre spécifique est produit en 1973, année où Yamaha fabrique le premier vélo pour enfant avec suspension avant et arrière appelé le *Moto-Bike*. Rapidement des compétitions s'organisent autour de Los Angeles et la pratique du BMX se développe en Californie puis sur tout le territoire. A l'automne 1975, le skate park de Carlsbad en

²³⁶ Le premier modèle est le J-38 et dès 1964 apparaît un modèle pour les jeunes filles appelé le « Fair lady » aux couleurs pastels et aux motifs à fleurs ; le modèle « Hornet » possède lui un réservoir tel une moto, le modèle « Grey Ghost » de 1971 voit apparaître des mini suspensions à ressort à l'avant et à l'arrière.

²³⁷ Baroni, Francesco, *La Bicyclette : Mythes et techniques, passion et design*, Paris, Edition française White Star, p. 128. « Le design [...] est si innovant qu'elle compte, sur tout le territoire des Etats-Unis, pour 70% des ventes. [...] En deux ans, le nouveau modèle de Schwinn se vend à plus de huit millions d'exemplaires et devient un objet culte de la culture pop. »

²³⁸ Le pionnier du mountain bike Mert Lawwill, futur fondateur de ProCruiser, la première marque de mountain bike artisanaux participe à ce film en tant qu'acteur et motard.

²³⁹ Fondation de la National Bicycle Association (NBA) en 1973 et premier magazine, *Bicycle Motocross News*, et premier championnat des USA en 1974.

Californie est utilisé par des pratiquants de BMX comme base d'évolution pour effectuer des figures acrobatiques. Ce sport d'adolescents se développe rapidement autour de courses sur circuits (pistes de terre avec des bosses et des virages relevés) et au travers de prouesses techniques rendues possibles par la maniabilité de l'engin. La forme compétitive principale appelée *Race* consiste en une course rapide sur ces circuits où s'opposent les pilotes, sur le modèle du moto-cross.

Maniable, pourvu de freins, solide, ce type de vélo est aussi utilisé par certains jeunes de Fairfax et des environs, pour descendre les collines de Marin. Les jeunes bikers, montent en vélo ou en pick-up puis rejoignent ainsi la ville en utilisant les *fire-road* et les chemins. « *Faire du BMX et pêcher dans les lacs du Comté était notre principale distraction*²⁴⁰ » confirme Steeve Graventies adepte de ces chevauchées dans la nature avant l'invention du mountain bike. Certains pionniers ou pratiquants de la première heure utilisent aussi le BMX durant cette période.

Pratiques tout terrain cyclistes originelles et mountain bike : quelles différences ?

De l'invention de la bicyclette jusqu'au début des années 1970, de nombreuses pratiques cyclistes *off road* voient donc le jour, perdurent ou disparaissent. Elles illustrent l'existence d'usages multiformes du vélo sur tous les terrains non asphaltés : militaires pour les Buffalos Soldiers et certains fantassins de la « Grande Guerre » ou autres conflits ; compétitives concernant le cyclo-cross ou les courses cyclistes sur les routes défoncées du début du siècle ; ludiques et compétitives pour le VCCP et les jeunes bi-crosseurs américains ; utilitaires pour toutes les personnes qui à travers le monde se déplacent sur des chemins ; aventureuses pour les cyclo-muletiers, les anglais *Rough Stuff* ou tous les pratiquants isolés tels John Finley Scott. Selon les périodes, les contextes, ces pratiques restent, selon les cas, confidentielles (Scott), massives (pratique utilitaire), institutionnalisées (cyclo-cross), en développement (BMX) ou ... sans lendemain (VCCP).

Il convient de s'interroger sur les influences majeures et potentielles de ces pratiques antérieures *off road* dans l'émergence du mountain bike durant les années 1970. Existe-t-il des filiations envisageables à l'origine de ce nouveau sport ? Ou au contraire, le mountain bike possède-t-il une véritable identité, une cohésion interne, une spécificité affirmée et identifiable et des principes fondateurs qui le distinguent nettement de ces pratiques originelles ?

²⁴⁰ Entretien avec Steeve Graventies, le 15 février 2005 à San Anselmo.

Sur le sujet de l'existence de pratiques antérieures, Joe Breeze pionnier de Marin County reconnaît leur existence et met rapidement en avant les possibilités nouvelles offertes par le mountain bike : « People have been riding off-road since the advent of bicycle, but it took the 26*2.125-inch “balloon” tire to really fire people imaginations about the possibilities of off road travel²⁴¹ ». L'apport et l'utilisation des pneus larges et la frénésie progressive qui suit les premières expériences des pionniers, semblent selon Breeze distinguer « son » sport des pratiques antérieures²⁴².

1.2. Des premières pratiques utilitaires, ludiques, tribales et pré-sportives

Enfin, qu'est-ce qui distingue le mountain bike de ces pratiques originelles venues d'Europe et d'Amérique ? Quelles sont ses spécificités, cette originalité et cette fraîcheur qui peuvent expliquer son évolution et son succès si rapide ? Au-delà des différences de contextes culturels et historiques, la comparaison des finalités, des modalités de pratiques et des caractéristiques des engins, permettra de mettre en avant les spécificités du mountain bike et les raisons de son invention, de sa diffusion et de son succès planétaire. Mais dans un premier temps, il convient d'étudier les conditions d'émergence des premières pratiques identifiées du mountain bike en se projetant au « temps des pionniers ». Quand, comment, apparaissent les premières pratiques tout terrain à Marin County durant les années 1970 ?

1.2.1. Le vélo comme moyen de déplacement utilitaire ou festif

Ces premières pratiques identifiées s'apparentent finalement et presque logiquement aux activités cyclo-muletères existantes un peu partout à travers le monde. Ces utilisations diverses et variées du vélo en pratique tout terrain se retrouvent dans beaucoup de zones géographiques et ne relèvent ni d'une invention mécanique spécifique, ni d'un mode de pratique particulier. Il convient néanmoins de les mentionner car cette utilisation du vélo existe, elle aussi, à Marin County au début des années 1970. Le vélo est ici pratiqué hors des

²⁴¹ Annexe n° 68. Breeze, Joe, *Mountain Bike Origins*, texte original de Joe Breeze, 06 août 1996. Selon le pionnier: « Ever since the balloon tire was introduced in this country in the early's 1930's, there have been people riding off-road on fat tires, but those groups and individuals came and went. They either weren't connected to the bicycle industry or were in an area or time with little hope of inspiring others to use bicycles in this way. Those incidents remained isolated. »

²⁴² L'autre hypothèse développée par la suite par le pionnier réside dans les liens des pionniers avec l'industrie du cycle, accélérateur du développement artisanal puis industriel.

routes bitumées, pour se rendre à la pêche par exemple, ou pour se promener à travers la campagne de manière plus rapide qu'à pied. L'engin utilisé ici reste un vélo classique, parfois un BMX. On le pousse souvent dans les montées et les problèmes mécaniques surviennent régulièrement. Quelques adeptes isolés, ou petits groupes d'amis non organisés se déplacent à travers les collines de Marin County, un peu comme partout sur la planète, à des fins utilitaires ou pour le plaisir²⁴³. Steve Graventies, parmi ces « cas isolés », aime se balader ainsi durant sa jeunesse, explorer la nature avec deux ou trois amis, et utilise le vélo à travers les collines pour aller pêcher dans les lacs ou surfer à Stinson Beach ou Muir Beach. Il pratique aussi le vélo de route (la première fois qu'il est monté en haut du Mont Tamalpais, c'était avec un vélo de route et cela lui prenait toute la journée) et surtout le BMX avec des roues de 26" appelé *Cruiser*.. Il débute cette pratique *off road* en 1974²⁴⁴.

Beaucoup plus originale est la pratique du *clunking*, que l'on peut traduire par le fait de se promener de préférence sur les routes forestières ou *fire road*, sur les chemins monotraces ou singletracks, à travers les forêts et les champs herbeux au moyen d'un clunker, vieux vélo souvent de marque Schwinn des années 1940, que l'on peut se procurer pour une somme modique. Ce clunker possède comme spécificités principales la robustesse de son cadre, son poids élevé, le confort (position relevée), l'absence de vitesses et la présence de freins à tambour.

Joe Breeze commence à pratiquer de cette manière assez rapidement : « *Un jour, je suis allé à Santa Cruz où j'ai acheté un vieux Schwinn datant de 1941 pour 7 \$. Je l'ai un peu restauré et repeint à mon goût. A le voir, je trouvais cela pas mal mais particulièrement inefficace. Puis avec Marc (Vendetti), j'ai essayé et je me suis dit : " Oh, c'est fun de rouler là-dessus!" A l'époque, on roulait 200 miles par semaine à l'entraînement sur la route, mais rouler là dessus, c'était cool ! [...]* Et on s'est mis à monter au Mount Tam par les routes forestières et la Old Raid Road construite en 1896, à vélo ou en stop selon les circonstances. S'il y avait des voitures on les prenait. [...] Le but était plutôt de descendre. [...] C'était plutôt en fin de saison. On se tirait la bourre, on se testait²⁴⁵. » Les écrits du pionnier confirment cette impression de changement par rapport à sa pratique cycliste classique. Les joies de la nature et le plaisir des descentes sur les collines, apportent une rupture appréciée

²⁴³ Annexe n° 14. Le vélo comme pratique de loisir et de sensation.

Annexe n° 15. « It's not a bike, It's not a skate board, It's a Surf Bike. »

²⁴⁴ Entretien avec Steve Graventies, *op. cit.*, 2005.

²⁴⁵ Entretien avec Joe Breeze, *op. cit.*, 2005. Extrait : « *On n'allait pas seulement au Mount Tam, aussi à Point Reyes, vers la mer. On partait à la journée parfois au clair de lune, rarement sur plusieurs jours. [...] On préférait les singletracks. Nous qui avons grandi en nous baladant à pied sur le mont Tam, on était prudent lorsque l'on voyait des marcheurs. On s'arrêtait, on était courtois. Mais, il y a toujours 2% de pas corrects... »*

par rapport aux entraînements en cyclisme sur route, davantage orientés vers l'endurance et le seul rendement énergétique²⁴⁶. La mécanique simpliste des clunkers est même appréciée par Breeze. C'est un vélo basique, solide, juste pour s'amuser, *just for fun* ; le vélo sérieux et technique reste le vélo de route.

« The Magic Key ! »

Cette origine se retrouve au sein de groupes de jeunes de San Francisco et de Marin County, issus de la mouvance hippie qui initialement se rendent en voiture sur des zones isolées au sommet des montagnes²⁴⁷, pour se retrouver et faire la fête en buvant et en consommant divers types de drogues. Sur ce sujet, Frank Berto confirme et nuance ce fait : « Bien que beaucoup de marijuana ait été fumée durant les premiers temps du développement du mountain bike, tous les pratiquants n'étaient pas des fumeurs de *pot*²⁴⁸. »

Gary Fisher évoque ses débuts : « *Fred Wolf m'a beaucoup influencé au début, il avait des vieux vélos pas chers et plein de vieilles pièces. [...] En marchant c'était long et avec les vélos : " We have the Magic Key! " (L'œil pétille) [...] C'étaient des " free partie". Certains aimaient redescendre vite et d'autres s'en foutaient et redescendaient cool après la fête. [...] C'était une des premières influences*²⁴⁹. » Les autorités locales, pour limiter ce genre de rassemblement, interdisent donc peu à peu l'accès aux collines aux véhicules motorisés. La seule solution pour continuer à s'isoler, pour se retrouver, reste la marche à pied et ...le vélo surtout plus rapide pour la descente²⁵⁰. « *Une des collines où l'on se retrouvait s'appelait "smoke mountain", je pense que tu comprends pourquoi*²⁵¹ ! » confirme dans le même registre Jacquie Phelan, sur ce thème des rassemblements festifs des jeunes au mitan des années 1970. Pour cette population d'adolescents et de jeunes adultes, l'utilisation du clunker à des fins de ballade ou pour se rendre à des soirées dans la nature commence durant les années 1970 et continue durant de nombreuses années. Phelan évoque aussi des

²⁴⁶ Breeze, Joe, *Mountain Bike Origins, op. cit.*, 1996. « An important feature of these early bikes was their downhill worthiness. While road racing emphasized our muscular strength, ballooners gave us an outlet for displaying our bike-handling skills. Downhill runs were the ultimate test of handling. With downhill the focus, many of us Marinites resisted multiple gears, opting to keep our ballooners as original as possible and saving our technical interest our road bikes. »

²⁴⁷ Pour mettre fin à ces pratiques, les autorités locales ferment ces chemins forestiers larges au moyen de barrières.

²⁴⁸ Berto, Franck, *op. cit.*, 1999, p. 29.

²⁴⁹ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006 : « *Au début, on pouvait se rendre en voiture normale par les vieilles routes au Mont Tamalpais. Après il y avait trop de fêtes c'était plus rapide de se rendre dans ces coins tranquilles à vélo car certaines routes forestières étaient déjà barrées par des chaînes* ». Il confirme ces dires dans l'entretien donné dans le film « Klunkerz » réalisateur Bill Savage, 2007 : « *It was a party in the woods* » !

²⁵⁰ *Ibidem*. Gary Fisher : « *On montait comme l'on pouvait en alternant phase de poussage et de roulage*. ».

²⁵¹ Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006.

rassemblements festifs comme le « Appetite Seminar²⁵² », grand rassemblement de pratiquants vers Pine Mountain. Le clunker était donc aussi utilisé par toute cette frange de la population, pas uniquement sportive ou cycliste.

Le coût modique, la simplicité d'utilisation et la robustesse des clunkers (cadre assez solide et pneus larges) en font un engin presque idéal (absence de vitesses) pour se rendre dans la nature à des fins utilitaires ou de loisir festif. Les premières pratiques identifiées s'avèrent donc dans un premier temps plutôt utilitaires et conviviales. Le facteur conjoncturel et la nécessité d'utiliser un engin autre que la voiture pour se rendre, se retrouver et s'isoler sur les collines, semble confirmé ici. Le clunker, par sa robustesse et son prix modeste, s'avère un engin adapté pour s'éloigner de la présence répressive. Pour ces premières pratiques, l'origine des personnes reste diverse : des jeunes entre 15 et 25 ans, issus pour certains de la mouvance hippie. Parmi ces jeunes qui se réunissent pour faire la fête, on relève la présence de cyclistes sur route qui deviennent rapidement les "fers de lance" de ce mouvement.

1.2.2. Le Larkspur's Canyon Gang en haut du Mont Tamalpais

Durant le tout début des années 1970, des rencontres impromptues sur les collines, des courses internes de jeunes attirés par la vitesse et la descente, voient aussi le jour occasionnellement. Selon Franck Berto²⁵³, la bande de Larkspur ou « Larkspur's Canyon Gang » avec parmi ses chefs de file Marc Vendetti fut un des premiers groupes à se rassembler pour pratiquer ensemble de manière informelle. Composé entre autres de John York, Tom Silka, Robert Stewart, Robert et Kim Kraft, ce groupe pratique le clunker de manière un peu plus agressive avec une forte dominante descendante. Sur le plan matériel, les jeunes de Larkspur se contentent d'enlever les parties inutiles (garde-boue, éclairage) des vieux Schwinns, appréciés aussi pour la hauteur assez importante du boîtier de pédalier qui permet le franchissement d'obstacles plus hauts.

Joe Breeze se rappelle de l'existence de cette bande, somme tout assez discrète mais active, au début des années 1970 : « *Marc Vendetti* (membre du vélo club Tamalpais) *roulait avant déjà avec un clunker à Larkspur avec le Canyon Gang*²⁵⁴. » Le terme *gang* ne dénote

²⁵² Skrabak, Darryl, « Working Up an Appetite », *City Sports*, décembre 1979.

²⁵³ Berto, Franck, *op.cit.*, 1999, p. 29.

²⁵⁴ Entretien avec Joe Breeze, *op. cit.*, 2005.

rien de violent, il désigne seulement un groupe d'amis²⁵⁵. Stewart, un de ses membres, explique que les membres du Larkspur Canyon Gang n'emportent jamais rien pour réparer, qu'ils construisent quelques chemins et raccourcis au travers des *fire-roads* et que le prix pour le vainqueur de ces courses improvisées, est quelque chose de « fumable » (*smokable*)²⁵⁶. Gary Fisher confirme l'existence de ce groupe : « *Des choses se sont passées avant 1974 en particulier avec le "Larkspur Canyon Gang". Ils faisaient des derby night et "clunker drums" à la pleine lune. [...] Ils buvaient de la bière, fumaient de la marijuana²⁵⁷ et d'autres drogues. C'était juste pour le plaisir. L'idée pour eux, c'était d'aller dans un coin tranquille à l'écart des flics et de descendre à fond²⁵⁸.* »

Fisher remarque les différences de conception et relève presque un « manque de respect²⁵⁹ » par rapport aux phases de pédalages caractéristiques du vélo traditionnel. Les membres du Larkspur montent souvent en haut des collines de manière motorisée, s'éloignant ainsi d'une pratique complètement autonome. Après quelques temps, les rassemblements ne sont plus uniquement festifs et tribaux, la notion de confrontation avec des règles minimalistes apparaît : « *Le premier événement, je n'y ai pas participé, j'en ai entendu parler, c'était avec le Larkspur's Canyon Gang, c'était une course qu'ils faisaient entre eux, rien d'écrit et pas d'annonce. Le but était d'aller le plus vite en haut du Mont Tamalpais et d'arriver le premier dans la Larkspur's Creek. Sans règles ni parcours imposé. Le premier prix, c'était un "pot" de marijuana²⁶⁰.* »

Ce nouveau type de pratique diffère cette fois radicalement du précédent. La confrontation, la prise de risque, la vitesse et le choix du parcours (incertitude du milieu) renvoient à des types de pratiques où l'aspect émotionnel²⁶¹ entre en jeu de manière évidente. Un point haut, un point bas d'arrivée : ces modalités de pratique précédent, préfigurent et évoquent d'une certaine manière l'esprit "*free ride*" souvent mis en avant de nos jours. Pour sa descente, le *riders* peut choisir le chemin qu'il souhaite, un peu comme une trace en ski ou

²⁵⁵ Breeze, Joe, *Mountains Bike Origins, op.cit.*, 1996. « Mt Tamalpais had for decades been host to many isolated incidences of off-road, ballon-tire use. One group of off-road cyclists, based in Larkspur, was known as the Canyon Gang. ("Gang" in the sense of a group of friends; it was a non-violent group.) John York, Tom Slika, Robert and Kim Kraft and their buddies even held untimed and often impromptu races on Mt Tam as early as 1971. Their riding did not go entirely unnoticed by some of us local road cyclists. »

²⁵⁶ Propos de Robert Stewart dans le film "Klunkerz", *op. cit.*, 2007.

²⁵⁷ Berto, Franck, *op. cit.*, 1999, p. 29. A ce sujet Berto indique: « However, let it be said that though a lot of marijuana was smoked in the early days of mountain bike development, not all of the riders were pot-smoking hippies. » Cette phrase figure aussi en citation introductive du film "Klunkerz", *op. cit.*, 2007.

²⁵⁸ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006. Ce dernier confirme ses dires dans l'entretien donné dans le film Klunkerz, *op.cit.*, 2007 : « *Ils étaient sur une autre planète* ».

²⁵⁹ Propos de Gary Fisher dans le film « Klunkerz », *op. cit.*, 2007.

²⁶⁰ *Ibidem*.

²⁶¹ Jeu, Bernard, *Le sport, l'émotion, l'espace*, Paris, Vigot 1983.

en snow-board. La prise d'information, de décision²⁶² et l'engagement, sont largement mis en valeur. Ce type d'exercice périlleux et ludique paraît novateur et se démarque nettement des pratiques précédemment évoquées et bien sûr du cyclisme traditionnel où le parcours reste définitivement matérialisé par la bande de bitume.

Utilisant un engin ancien à une seule vitesse, la bande de Larkspur, forte d'une douzaine de personnes, impulse une nouvelle manière de pratiquer. La recherche de sensations, d'aventure et de liberté est facilitée par le *spot* que constitue la pente du Mont Tamalpais. Groupe informel, *spot*, importance minorée du résultat : cette nouvelle tendance se rapproche du sport de glisse de référence, le surf. La majeure partie des activités de ce groupe prend fin en 1976²⁶³.

1.2.3. Une manière de s'entraîner et de se confronter différemment

Dans le même temps, les jeunes cyclistes compétiteurs de Marin, issus du Vélo Club Tamalpais²⁶⁴ (VCT) découvrent ce vélo, le vieux Schwinn des années 1940, très éloigné technologiquement de leur machine de course. Marc Vendetti, qui roule déjà dans les collines avec le « Larkspur Canyon Gang » est aussi membre du Vélo Club Tamalpais ; il communique rapidement sa passion pour cette nouvelle forme d'activité à ses équipiers, cyclistes sur route de compétition. Vendetti, membre des deux communautés participe à la diffusion au sein du groupe de cyclistes sur route, de cette pratique tout terrain bien différente et surtout plus excitante²⁶⁵ que leurs habituelles sorties sur les routes du Comté.

Joe Breeze est aussi un des premiers à utiliser un engin différent de son vélo de compétition : « *Une fois, je suis allé à la réunion du club à San Anselmo, et les autres m'ont vu avec ce vélo. C'était donc à l'automne 1973, que je me suis pointé avec mon clunker à la réunion ! Après Gary en a ramené un à la réunion suivante. Et puis après tout le monde en a ramené (Otis Guy, etc.) J'avais 19 ans à l'époque et l'intérêt envers le Fat Tire n'a fait qu'augmenter entre 1973 et la première Repack le 21 octobre 1976, où nous n'étions qu'une poignée, puis plus la semaine suivante. [...] Entre 1974 et 1976 on a beaucoup roulé et on a cassé des vélos ! Charles Kelly commençait à dire : "on a besoin de cadres modernes !" et*

²⁶² Parlebas, Pierre, *Éléments de sociologie du sport*, Paris, PUF, 1986.

²⁶³ Comme le constate un de ses membres : « *Le plaisir, c'était de descendre ! Quand Fisher a ajouté les vitesses, on avait moins de motivation pour monter !* » . « Klunkerz » *op. cit.*, 2007.

²⁶⁴ Steeve Wilde et Gil de la Rosa fondent le « Velo Club Tamalpais » qui rassemble les meilleurs cyclistes sur route (appelés « roadies ») de Marin County, parmi lesquels figurent Otis Guy, Charles Kelly, Gary Fisher, Marc Vendetti et Joe Breeze.

²⁶⁵ Breeze confirme le rôle de Vendetti : « *Il nous a infectés [...] On a commencé à venir aux réunions en clunker* ». « Klunkerz », *op. cit.*, 2007.

Gary Fisher commençait en 1974 à ajoute un dérailleur²⁶⁶. » Pour Joe Breeze²⁶⁷, l'esprit de la pratique sur les chemins est vraiment différent des entraînements et courses sur route. Ce vélo sert plutôt dans un premier temps, à se ballader en ville et *cruiser* mais rapidement, certains comme Marc Vendetti, Joe Breeze²⁶⁸, Otis Guy, Charles Kelly et Gary Fisher se passionnent, et partent dans les collines environnantes pour quelques heures ou à la journée.

Charles Kelly évoque lui aussi ses propres débuts en ces termes : « *Ma première virée, a eu lieu en 1974 à Thanksgiving. J'avais un vélo juste à une vitesse et des freins à l'arrière. [...] Un jour, Fred Wolf²⁶⁹, avec Gary est venu me voir pour se ballader. Mais je n'avais pas de vélo... aussi on se partageait le vélo ! Deux roulaient et un courait, pour vous montrer comment on était. [...] C'est fou, on n'avait pas d'ambitions particulières, tout ce qu'on voulait c'est s'amuser entre copains²⁷⁰. »*

Selon Otis Guy²⁷¹, cette nouvelle façon de pratiquer permet aussi aux groupes de cyclistes sur route de continuer à rouler durant l'hiver et de remplacer avantageusement leur entraînement classique. De plus, la conjoncture d'hivers plutôt secs et très doux invite à se rendre dans la nature. Enfin, Guy souligne que le *clunking* permet de confronter les habiletés et l'engagement en descente sans les dangers de la route. Cette observation semble être confirmée par les faits futurs ; la majorité des Repack Race auront surtout lieu durant la saison d'hiver. « *On partait souvent à la journée pour des longues virées. On disait "Let's go on the clunk !"* avec Fred et Charles. *C'était fou, il y avait toutes sortes de vélos, des trois vitesses, des clunkers. Le point commun, c'est que c'était des vélos pas chers. Criss Crafft récupérait toutes les pièces des vieux Schwinn car leurs standards de mesures étaient différents des vélos d'après guerre. C'était un trésor²⁷² !* » confirme Gary Fisher. L'esprit d'improvisation, le

²⁶⁶ Entretien avec Joe Breeze, *op. cit.*, 2005. « *Je n'avais pas de permis. Mon père était mécanicien de voitures de courses et ne m'a pas autorisé à passer mon permis trop tôt et mon plus vieux frère faisait des courses. J'étais un peu une exception à 20 ans dans une région excentrée comme la nôtre, beaucoup avaient leur permis. Je m'y suis fait et je n'ai finalement passé mon permis qu'à 26 ans !* »

²⁶⁷ *Ibidem*, « *Mais en Off Road, on avait plus de possibilités de discuter, de s'arrêter en haut d'une colline pour s'allonger dans l'herbe, profiter du paysage. On roulait, on s'arrêtait[...] "It's most social than road riding"* ».

²⁶⁸ Breeze, Joe, *Mountains Bike Origins*, *op.cit.*, 1996, Breeze confirme ce changement: « *In 1974, I and other members of the road racing club Velo Club Tamalpais began showing up to our club meetings aboard stripped-down 1930s and 1940s balloon-tire, one-speed bikes. Each of us had come across our balloonier in a different way, but we had all been influenced in some by Canyonites. We had discovered that these old ballooniers were the ticket to exploring the dirt roads and trails of Mt Tam and environs. Club member Marc Vendetti deserves credit for much of this. He had grown on Larkspur where ha had ridden with the Canyon Gang. His crossing over the the road bikes and joining Velo Club Tam in 1974 was the catalyst for our balloonier mania.* »

²⁶⁹ Fred Wolf : « *Il n'y avait pas de règles. On pouvait rouler partout* ». « Klunkerz », *op. cit.*, 2007.

²⁷⁰ Annexe n° 8 : entretien avec Charles Kelly, pionnier USA, Fairfax, le 9 mars 2006. « *On avait de beaux Colnago (prestigieuse marque italienne de cadres) de route et c'était pas pratique de les utiliser pour faire les achats. On a acheté des vieux vélos à 10\$ juste pour se balader* ». « Klunkerz », *op. cit.*, 2007.

²⁷¹ Entretien avec Otis Guy, pionnier USA, Fairfax, le 18 février 2005.

²⁷² Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006. « *C'était une période magique* » confirme Fisher dans le film Klunkerz.

bricolage avec du vieux matériel de récupération²⁷³ transparaît dans les propos du pionnier. La soif débordante, l'énergie et l'envie presque irrésistible de rouler librement²⁷⁴, émane souvent des propos des pionniers. Alan Bonds puis ensuite les frères Koski²⁷⁵ contribuent à « alimenter » en vieux vélos et pièces détachées de récupération et facilitent ainsi la propagation de bricolages de plus en plus organisés.

Wende Cragg, une des premières adeptes féminines, reste la seule à suivre les jeunes hommes dans leurs différentes sorties. Elle confie avoir roulé sur son clunker durant 76 jours d'affilée lors de la découverte de cette activité ! « *J'avais beaucoup d'énergie, j'adorais et cela me faisait beaucoup de bien à un moment difficile de ma vie*²⁷⁶. » Lors de ces sorties, elle prenait toujours son appareil photo : « *Je ne savais pas que je prenais des photos importantes, que j'enregistrais l'Histoire*²⁷⁷. »

Dans cette ambiance de pratique utilitaire, festive et plus engagée pour le Larkspur Gang, les jeunes cyclistes de Marin à l'instar de Joe Breeze ou Gary Fisher découvrent donc l'engin en appréciant aussi bien son confort pour se ballader en ville que sa simplicité d'utilisation. Très rapidement, Fisher et Breeze comprennent l'avantage des gros pneus et de la robustesse. Durant cette période, le rôle des jeunes cyclistes devient certes de plus en plus important, mais à partir de 1974, leur mode d'évolution est identique à celui de certains de leurs amis comme Marc Vendetti ou Fred Wolf qui leur font découvrir les joies du *clunking*. Forts de leur endurance, ils progressent plus loin dans les montées ; forts de leur habileté, ils vont déjà bien vite dans les descentes.

1.2.4. Le cyclo-cross de Mill Valley, le 1^{er} décembre 1974 : un tournant

Dans ce contexte de début d'une forme de pratique cycliste différente, orientée sur le plaisir avec le « *Just have fun* » récurrent dans tous les entretiens menés auprès des

²⁷³ Berto, Franck, *op.cit.*, pp. 39-40. Au milieu de l'année 1976, Alan Bonds effectue deux voyages à deux mois d'intervalle dans l'Oregon à Klamath Falls d'où il ramène plus d'une centaine de vieux vélos achetés pour « une poignée de dollars » : « Alan Bonds and a friend drove to Klamath Falls to investigate. [...] Mr Wocus repaired bikes for the local kids. [...] There were six monster piles of rusty bike frames in his back yard. Each pile was approximately twenty bikes in diameter and ten bikes high. [...] They made a deal to buy 50 frames complete with components for 3 dollars each. [...] The Legendary Wocus trove helped the Marin mountain bike movement reach a critical mass ».

²⁷⁴ D'autres pionniers comme Steeve Potts confirment leur enthousiasme : « *C'était si hygiénique et positif* » ! Alan Bonds : « *On partait à la journée avec les chiens et les frisbees* ». John Mc Clean : « *C'était une famille* ». « Klunkerz », *op. cit.*, 2007.

²⁷⁵ Les frères Koski ramènent aussi plus de 50 vieux cadres Schwinn provenant de « Faber's Schwinn Bike Shop » à San José, situé au Sud de San Francisco.

²⁷⁶ Entretien avec Wende Cragg, pionnière USA, Larkspur, le 11 mars 2005.

²⁷⁷ Propos de Wende Cragg dans le film « Klunkerz » *op. cit.*, 2007. La plupart des photos prises durant cette période sont effectivement effectuées par cette pionnière.

protagonistes de l'époque, le traditionnel cyclo-cross de Mill Valley ou West Coast Open Cyclo-Cross (Marin County) marque une étape importante dans l'évolution de cette activité qui ne s'appelle pas encore mountain bike. Le premier décembre 1974, Gary Fisher et Otis Guy en tant que coureurs, Charles Kelly et Joe Breeze en tant que spectateurs, aperçoivent Russ Mahon, Bernie Mahon et Carter Fox pour la première fois avec des clunkers à vitesses et un frein à l'avant²⁷⁸, alors que tous les autres concurrents dont Fisher, utilisent un vélo de cyclo-cross traditionnel. Issus du « *Morrow Dirt Club*²⁷⁹ » de Cupertino, ville située à quelques 80 km au sud de Marin County, cette poignée de cyclistes équipés différemment, attire l'attention des compétiteurs traditionnels. Deux photos « historiques » immortalisent ce moment : une au départ de la course où l'on peut voir Gary Fisher regarder avec attention le vélo et une durant la course où celui-ci est à la lutte avec Russ Mahon.

Joe Breeze analyse cet événement avec flegme et intérêt : « *Le premier décembre 1974, au cyclo-cross de Mill Valley, on a vu les gars de Cupertino qui avaient mis des dérailleurs sur leurs clunkers. Après on n'a plus entendu parler d'eux. J'ai trouvé cela intéressant mais j'aimais l'aspect basique des clunkers avec très peu de réglages contrairement à nos vélos de course qui étaient nos vélos techniques. Ceux-là étaient des "primitives bikes" avec toute leur simplicité et (peu de réglages ce que j'appréciais. [...] Au début, on voulait le garder original mais rapidement on s'est dit qu'avec des vitesses cela ne serait pas mal non plus ! (En riant)*²⁸⁰. »

Gary Fisher, compétiteur dans l'âme, toujours à la recherche de performance, ne reste pas indifférent à cette innovation et très vite tente de faire mieux : « *Les Cupertino's boys n'avaient pas des vitesses pour vraiment grimper, pas de petites vitesses ! Moi oui ! Pour monter, j'avais les bonnes vitesses et des grandes manivelles [...] Le second point : c'est les freins les freins à tambour de Schwinn. "It was a piece of shit". [...] Et puis cela ne marche pas ! Moi, j'utilisais des leviers de moto en métal avec des câbles adaptés et cela marchait bien alors que les Cupertino boys utilisaient des leviers en plastique de piètre qualité*²⁸¹. »

Kelly admet l'avance technologique des « Cupertino Boys » mais constate surtout que d'autres personnes utilisent comme lui des clunkers en tout terrain : « *Ils étaient en avance [...] et il y avait des gens en dehors de notre région qui faisaient cela*²⁸². » Tom Cox, un des membres du groupe de Cupertino constate, dès le jour même, l'attention des pratiquants de

²⁷⁸ Annexe n° 13. Le vélo de Russ Mahon 1974.

²⁷⁹ « Morrow » est une marque de frein.

²⁸⁰ Entretien avec Joe Breeze. Celui-ci confirme dans le film « Klunkers » *op. cit.*, 2007. : « *J'étais impressionné par les dérailleurs* ».

²⁸¹ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

²⁸² Propos de Charles Kelly dans le film « Klunkers », *op. cit.*, 2007.

Marin : « *des gens s'intéressaient à nos vitesses*²⁸³. » Mais Joe Breeze, avec justesse, note la différence principale entre ce petit groupe venu de Cupertino et les pionniers de Marin. L'isolement géographique mais surtout économique, de ces jeunes inventeurs passionnés, empêche une diffusion plus importante du concept : « *Ils n'étaient pas connectés avec l'industrie du cycle*²⁸⁴. » Cette « connexion » souvent évoquée des pionniers de Marin avec les fabricants et fournisseurs de matériel, figure effectivement parmi les facteurs déterminants de l'émergence de cette zone comme épice de la diffusion mountain bike. Les Cupertino Boys, « inventeurs oubliés », disparaissent d'ailleurs dès l'année suivante²⁸⁵ de la scène cycliste « off road ». Ils se tournent vers d'autres activités et ne développent pas davantage leur concept, contrairement aux pionniers de Marin. Ils sont même par la suite surnommés le “*missing link*”, le lien manquant. Ce n'est que très récemment que Tom Ritchey et Bill Savage au travers de son film *Klunkerz* participent à la réhabilitation de l'apport de ce groupe dans l'histoire du mountain bike.

Cette fois, un événement déclenche une prise de conscience annonciatrice de transformations. La pratique du *one speed* aurait peut-être disparu assez vite compte tenu de l'ancienneté des vélos et de la difficulté d'utilisation. Initialement instrument de plaisir, le clunker peut maintenant devenir performant sur certains types de courses *off road*, tel ce cyclo-cross où pour la première fois, des dérailleurs apparaissent. Si Joe Breeze observe cette idée apparemment si évidente avec un intérêt relatif, Gary Fisher, lui, compétiteur dans l'âme, comprend immédiatement l'avantage de cet ajout sur les potentialités de ce type de vélo²⁸⁶. L'événement déclenche une réaction humaine d'amélioration d'un des premiers prototypes. Ces progrès, consécutifs en grande partie à ce cyclo-cross, accélèrent le processus de développement du matériel et de la pratique.

1.2.5. Des compétiteurs vecteurs de développement du clunker à Marin

Rapidement chaque petite ville de Marin County possède son groupe de pratiquants, de taille variable. Selon les disponibilités de chacun, les pionniers se retrouvent par deux ou trois et parfois par groupes d'affinité, souvent par villes. Selon Gary Fisher : « *Il y avait des groupes par ville, et on roulait plutôt séparément : 10 à Fairfax où j'étais avec Craigh*

²⁸³ Propos de Tom Cox dans le film « Klunkerz », *op. cit.*, 2007.

²⁸⁴ Propos de Joe Breeze dans « Klunkerz », *op. cit.*, 2007.

²⁸⁵ Smith, Joel, « The Search for the Cupertino Riders », *Mountain Biker*, juin 2007, pp. 54-57.

²⁸⁶ Propos de Gary Fisher dans « Klunkerz », *op. cit.*, 2007 : « *Je ne l'avais pas remarqué, j'étais occupé par la course* ».

Mitchell, Charles Kelly et Fred Wolf, 10 à Tiburon, 15 à Larkspur, 20 à Mill Valley avec Joe Breeze. [...] Mill Valley et Fairfax c'était un peu l'opposition "riches et pauvres". Finalement, on roulait ensemble sur la route avec ceux du club mais pas trop en mountain bike. Sur les 20 du club, environ 8 pratiquaient aussi off-road²⁸⁷. »

Les quelques cyclistes sur route, inclus dans chaque groupe, contribuent alors à donner un début d'orientation plus sportive à l'activité. Souvent parmi les plus assidus ou motivés, ils dynamisent l'enjeu qui reste non compétitif, juste pour le plaisir de rouler, de s'évader et de se confronter de manière différente dans les descentes du Comté²⁸⁸. La conjonction de la présence de cyclistes de formation et de personnes ayant d'autres préoccupations que la performance, accélère l'émergence et favorise l'originalité de cette nouvelle forme d'exercice. Seuls, les cyclistes auraient peut-être fini par reproduire en cercle fermé, leur fonctionnement de « routiers » mais sans le dynamisme et les contributions de ces derniers, les autres pratiquants n'auraient certainement pas évolué si vite. La rencontre, les différences, engendrent une rencontre où tout le monde prend plaisir personnellement et en groupe. Choisir le clunking apparaît plus convivial, plus social et plus *fun* que la pratique sur route. En l'absence de voiture et sur les chemins, on peut s'attendre, se parler, s'observer et puis ensuite se confronter sur les portions techniques montantes ou descendantes.

1.3. Les clunkers : le temps du bricolage

Dans ce contexte, de pratique utilitaire, ludique, tribale et pré-sportive, la nécessité, le plaisir, la volonté d'utiliser un vélo plus fonctionnel, plus solide, plus confortable ou plus efficace se fait rapidement ressentir ; peu à peu des améliorations technologiques voient le jour. Quelles améliorations, inventions ou nouveaux concepts apparaissent durant cette période ? Ce processus va-t-il rester anodin ou confidentiel comme pour les « cas isolés » qui à travers le monde améliorent leurs engins, ou va-t-il prendre une ampleur différente ?

1.3.1. L'existence sur le territoire des modèles Schwinn des années 1940

En 1933, Arnold Schwinn, crée le Schwinn B-10^E avec pneu à grosse section de 2,125 pouces puis vient le modèle Excelsior avec un cadre de meilleure qualité. Le vélo Schwinn,

²⁸⁷ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

²⁸⁸ Joe Breeze : « Le clunking a offert à mon côté sauvage un exutoire que je ne trouvais pas sur la route » in Lee, Jakobs, *op. cit.*, 1999, p. 14.

vélo de base, bon marché et disposant de pneus larges ou *Fat Tire* reste jusqu'en 1976 la base principale de bricolages, dont le but est de permettre un usage plus aventureux et agressif que son usage initial de vélo de ville confortable. C'est sur ces vélos des années 1930-1940 que débudent les premiers pionniers. On les appelle : *cruisers*, *ballooners*, *schwinnners*, *bombers*, *beaters*, *junkers*, *trashmobiles* ou *fat tire bike*. Chaque mot symbolise un usage ou aussi les caractéristiques de l'engin. Le terme *clunkers* est le plus usité, avant la consécration ultérieure du terme *mountain bike*. Le fait que l'on utilise du matériel ancien, engins vieux de plus de 30 ans, confirme l'intention initiale d'avoir du plaisir ou une sensation nouvelle pour un coût très modique, compte tenu des situations personnelles des pionniers à l'époque.

Berto décrit et définit²⁸⁹ ainsi les différents types d'engins :

- Le *cruiser* est un vélo avec une vitesse, frein pédale, le vélo de base pour rouler doucement en ville.
- Le *clunker* est un *cruiser* amélioré : avec frein on l'appelle *coaster brake clunker*, avec dérailleur il se nomme *gear clunker*. Son nom est justifié par le bruit qu'il fait lorsqu'on l'utilise en usage tout terrain.
- Le *mountain bike* bénéficie lui d'un cadre neuf renforcé avec des angles adaptés et spécifiques, de pneus 26 inches, position relevée, d'un dérailleur trois fois cinq ou six vitesses, de bons freins à usage tout terrain avec un axe de pédalier relevé.

En 1970, le Larkspur Canyon Gang appelle ses vélos *beaters* ou *ballooners*. Utilisant des vieux Schwinn 1935 Excelsior, leur seule innovation consiste à utiliser de meilleurs freins à tambour et d'en mettre à l'avant s'ils en trouvent. Quand ils cassent un vélo, ils en rachètent un pour cinq dollars au *Goodwill Store*. En 1972, Tim Du Pertuis du Vélo Club Tamalpais construit un *Fat Tire Bike* avec des roues de 24 pouces et un dérailleur. C'est le premier cas connu d'ajout de démultiplication sur un vélo, mais ce n'est pas sur un 26'', future taille standard du *mountain bike*. Il vend son vélo pour 50 \$ avant de partir pour l'Europe.

Sur le plan technologique, la présence sur le continent nord-américain de vélos à gros pneus à très bon marché, est donc un facteur déterminant. Cette originalité américaine (en Europe les standards des pneus sont de plus faible section), favorise une pratique tout terrain plus agressive et très appréciée par les pionniers. Avec des pneus de section inférieure à deux pouces, les crevaisons sont plus nombreuses, l'adhérence et le confort largement diminués. Ce potentiel de vélos et de pièces de vélos usagés, favorise des bricolages rapides et les premières modifications sur les machines. Si on casse une pièce lors d'une sortie, on peut rapidement la

²⁸⁹ Berto, Franck, *op. cit.*, 1999, pp. 19-21.

remplacer et repartir le lendemain. Le panachage des composants devient rapidement courant, avec des freins de tandem, du matériel d'origine européenne ou des pièces de l'industrie de la moto. Cette présence de vélos à tester et bon marché, permet d'envisager les priorités mécaniques (cadre, freins, roues), les questions de fiabilité, de robustesse, voire d'ergonomie pour la rénovation et finalement, pour les futures créations.

La présence sur le territoire américain de ces vieux vélos mais aussi de ces pneus larges bien adaptés à ce type d'utilisation, paraît en ce sens centrale parmi les facteurs ayant permis l'invention et l'émergence de cette nouvelle pratique corporelle.

1.3.2. L'invention des « Cupertino's boys » avec l'apport du dérailleur

En 1973, Russ Mahon (The Cupertino Riders) se construit un vélo avec frein tambour avant, arrière), deux fois cinq vitesses. A la fin 1973, la moitié des membres des Cupertino riders (Morrow Dirt Club) abandonne les *coasters brakes* et roule déjà sur des vélos à dix vitesses alors que « ceux de Marin » utilisent encore ces mêmes freins et des vélos à une seule vitesse. Cet ajout marque le passage, d'un engin basique juste pour le plaisir de se rendre tranquillement par les chemins sans souci de vitesse, à un engin robuste mais que l'on ne pousse plus ou plutôt moins dès que la pente devient plus sévère (les développements de ces premiers vélos n'étaient pas aussi performants que ceux utilisés par la suite).

Même si Tim Du Pertuis procède déjà en 1972 à la même modification sur un vélo de 24'', ce changement reste déterminant. Le vélo de cyclo-cross possède des vitesses mais s'avère peu robuste au niveau du cadre et des pneus, alors que le clunker à vitesses de Russ Mahon est tout aussi maniable (plus lourd néanmoins) mais beaucoup plus adapté à un usage tout terrain. La conjonction des pneus larges et de l'apport du dérailleur augmentent à nouveau le rayon d'action, rend l'accès à des zones plus accidentées, modifiant encore les modalités de pratique.

Facteurs humains, événementiels et technologiques se conjuguent ici. Le produit n'est pas encore totalement abouti, il possède néanmoins maintenant ses caractéristiques essentielles.

1.3.3. Vers la fiabilité, la légèreté et la fonctionnalité

Consécutivement au cyclo-cross de Mill Valley de décembre 1974, Gary Fisher décide de faire de même que ces hologues de Cupertino et procède à d'autres modifications encore

plus novatrices (serrage de selle, leviers de freins plus solides, passage de vitesse au pouce et utilisation de développements encore plus petits). « *La Repack ne m'a pas spécialement inspirée pour faire un meilleur vélo. Fred Wolf m'a inspiré à faire du Off-Road. [...] Les Cupertino boys n'avaient pas des vitesses pour vraiment grimper. Moi oui, pour monter j'avais les bonnes vitesses et des grandes manivelles. Fred m'a dit, je veux cela et pas seulement pour le départ de la Repack ! Au début, quand j'allais avec le Canyon Gang, 20% du temps on roulait et 80% on poussait ! Ils s'en foutaient, à pied ou en stop, on avait le temps ! [...] Moi qui étais coureur sur route, je trouvais cela stupide. Je savais qu'on pouvait le faire avec des petites vitesses*²⁹⁰. »

Les premières innovations de Gary Fisher datent de la fin de l'année 1974 lorsqu'il ajoute des freins différents de ceux d'origine et un dérailleur arrière, puis les mois suivants un dérailleur avant et un double plateau. L'année suivante, en 1975, il fixe un triple plateau et des passages de vitesse au pouce, modifie les moyeux et utilise des leviers de freins solides, ainsi que le réglage rapide de hauteur de selle²⁹¹. « *A l'époque, j'avais deux vélos de route identiques pour pouvoir rouler tout le temps en cas de problème. Je voulais faire la même chose avec mon moutain bike, juste remettre de l'huile et "ride, ride, ride". (...) J'avais un vélo de cyclo-cross mais si tu allais sur les montagnes, tu crevais. Ce n'était pas fait pour cela ! Ce qui limitait le développement, c'était qu'il fallait trouver toutes les pièces détachées, pour améliorer les vélos*²⁹². »

Le fantasque cycliste, qui n'a pas la compétence ni le temps selon lui de fabriquer des cadres se différencie de Joe Breeze : « *Moi, j'ai inventé le concept. [...] Dès 1974, j'avais un engin qui pouvait monter et descendre partout avec des bons freins. [...] Joe a fait un cadre en recopiant beaucoup la géométrie des Schwinn. Mais cela m'était égal, mon vélo était seulement plus lourd de quatre livres, mais je pouvais le battre en montée et en descente ! Construire un cadre, c'est du boulot et je n'avais pas le temps et l'argent pour le faire. J'étais coureur, c'était mon but*²⁹³. » Il conçoit ses vélos pour lui, mais aussi pour ses amis : « *Entre 74 et 76, j'ai travaillé dans un magasin de vélos et le patron n'était pas souvent là. J'ai fabriqué une vingtaine de vélos que je revendais aux copains comme Fred, Charlie et Bob*²⁹⁴. »

²⁹⁰ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

²⁹¹ Annexe n° 18. Le vélo de Gary Fisher en 1976.

²⁹² *Ibidem.*

²⁹³ *Ibidem.*

²⁹⁴ *Ibidem.*

Fiabilité, simplicité et efficacité dans le but d'un déplacement sans trop de problèmes, en autonomie, sur tout type de surface, semble être son souci principal. Le facteur humain s'avère ici déterminant. Gary Fisher s'investit véritablement et se passionne pour cette nouvelle forme de pratique, même si, à cette époque, il conserve une activité sur route intense. Son credo : « rouler, rouler, rouler » ou, comme certains motards « *live to ride and ride to live* ». Ce principe, il l'applique aussi à sa pratique *off road* : rouler en montée et en descente. Pour cela, il fait en sorte d'avoir le meilleur engin compte tenu de ses compétences.

L'époque des clunkers : de la simple récupération aux premières modifications

En cinq années, on passe donc du vieux Schwinn non modifié « sorti du garage », au vélo de Gary Fisher, un des plus aboutis du moment²⁹⁵. Les clunkers à une vitesse sont utilisés dès 1970 par le Larkspur Canyon Gang, en 1972 par les jeunes de Cupertino (Morrow Dirt club) et en 1973 par Gary Fisher, Marc Vendetti, Joe Breeze et Otis Guy. Marin County, par ses spécificités topographiques et climatiques, possède donc d'immenses atouts favorables à une pratique moderne des activités de plein air. Cet endroit encore sauvage, si proche du bassin de population de la baie de San Francisco qui compte plusieurs millions d'habitants, lui confère des caractéristiques spécifiques. Alliant modernité, dynamisme de la population et une nature préservée, cette zone située au nord de San Francisco se prête à la pratique du vélo sur route, sur chemin, sur sentier et à travers les collines.

Au début des années 1970, des pratiquants jeunes, bricoleurs et pour certains compétiteurs sur route, utilisent de vieux vélos bon marché à des fins utilitaires, pour le plaisir et pour s'entraîner et se confronter dans un milieu nouveau. Sur le plan matériel, la spécificité de cette nouvelle forme de pratique, réside dans l'utilisation de pièces mécaniques déjà existantes ou fabriquées artisanalement. La robustesse de gros pneus (Fat Tire) offre la possibilité d'évoluer sans problèmes hors des routes asphaltées et permet de se rendre « ailleurs et plus vite en descente ». L'apport du dérailleur favorise les qualités ascensionnelles du vélo permettant ainsi « d'aller plus haut dans les collines ». Enfin, l'utilisation de pièces nouvelles telles les manettes de changement de vitesses au pouce ou des freins plus fiables, favorise une autonomie et un rayon d'action plus important, permettant de se rendre ainsi « plus loin ».

²⁹⁵ Annexe n° 5 : technologie et ventes de 1972 à 1983.

CHAPITRE 2 : ENTRE SPORT ET COMMERCE : LA DIFFUSION PROGRESSIVE D'UN NOUVEAU SPORT (1976-1983)

« Plus vite dans les descentes, plus haut dans les collines, plus loin dans la nature » : ces modifications a priori anodines sur les vélos, favorisent rapidement un nouveau mode de locomotion écologique et ludique qui séduit de plus en plus d'adeptes. La pratique reste à ce moment essentiellement localisée à Marin County (Fairfax, San Anselmo, San Rafael, Larkspur, Tiburon et Mill Valley) et dans une moindre mesure à la région de Cupertino.

Alors que le foyer de Marin semble en effervescence dans le domaine du *clunking*, cette fièvre locale va-t-elle se diffuser par contagion ou expansion vers d'autres Comtés ou états américains ? Ou bien cette ferveur ne franchira-t-elle pas les portes du Golden Gate Bridge et la baie de San Francisco ? Des événements plus rassembleurs vont-ils voir le jour ou restera-t-on sur le principe de pratiques tribales et confidentielles ? Enfin, sur le plan technologique, les améliorations de type bricolage conviendront-elles aux adeptes du tout terrain ou bien d'autres développements technologiques plus sérieux viendront-ils compléter une émulation technologique juste amorcée dans ce secteur ?

2.1. La Repack Race à Marin County : catalyseur de cette nouvelle pratique

Depuis trois années, la pratique du *clunking* se développe donc progressivement à Marin County. Pour le plaisir de se retrouver dans la nature et celui d'éprouver des sensations nouvelles, les pionniers parcourent les collines avec des vélos de fabrication personnelle, souvent des vieux *schwinns* qu'ils baptisent *clunkers*. Le jeudi 21 octobre 1976, certains décident d'organiser une course sur les pentes, côté nord du Mont Tamalpais, plus précisément sur la route forestière de Pine Mountain, raide et sinueuse qui descend vers la ville de Fairfax dont la plupart sont originaires. Sous l'impulsion d'Alan Bonds et Fred Wolf, Charles Kelly, le plus âgé de la bande, prend en charge l'organisation et décide de faire partir les concurrents de deux minutes en deux minutes sur cette pente, véritable *rollercoaster* ou toboggan semé d'embûches sur deux miles et de 1 300 pieds de dénivelés négatifs²⁹⁶. Pour cette première édition, qui se déroule durant la semaine, sept concurrents se présentent sur la ligne de départ. Bob Burrowes, seul concurrent à ne pas tomber, remporte l'épreuve et

²⁹⁶ Annexe n° 16 : Le parcours de la Repack Race dessiné avec les caractéristiques essentielles.

termine cette première descente en 5'12'',²⁹⁷. Aucune annonce, ni résultats de l'événement ne paraît dans la presse locale. La Repack est encore un événement *underground* réservée à un cercle d'initiés.

2.1.1. Du défi entre amis à la compétition

Pour la seconde édition²⁹⁸, le mardi 26 octobre, ils sont seulement neuf parmi lesquels Alan Bonds, le vainqueur, qui pulvérise le record de l'épreuve avec un temps de 4'50''. A partir de cette édition, Charles Kelly identifie deux catégories de coureurs : les novices et les experts qui ont déjà descendu la Repack en moins de cinq minutes. Ces deux premières éditions sont organisées en semaine, montrant ainsi que l'activité professionnelle des participants n'est pas trop contraignante. Toutes les éditions ultérieures ont lieu le samedi ou le dimanche. La pratique n'est pas exclusivement masculine et, même si le chronomètre est présent, on ne se prend pas trop au sérieux, en prenant en compte, par exemple, le temps des chiens des participants ! La troisième édition, quatre jours plus tard, le samedi 30 octobre 1976 marque la venue de pratiquants issus du fameux « *Larkspur Canyon Gang* » (Ken Fuetsh, Ian Stewart et George Newman).

La notoriété de la course dépasse peu à peu le microcosme de Fairfax et de San Anselmo²⁹⁹ et la participation augmente. Pour sa première participation, Joe Breeze de Mill Valley, futur recordman des victoires (10), remporte un premier succès en 4'56'', devant les deux vainqueurs des éditions précédentes et George Newman, « premier du gang de Larkspur ». Une hiérarchie sportive se crée, augmentant une émulation déjà bien réelle. On note aussi la présence de Tim Du Pertuis, le premier, selon Berto à avoir ajouté un dérailleur sur un schwinn (24'') en 1972. Le même Joe Breeze remporte la 4^e édition devant 12 concurrents, deux semaines plus tard. Il explique les raisons de ses nombreux succès dans cette course : « *C'est génétique ! J'ai été un des premiers à pratiquer sur ces routes, j'avais un bon sens du pilotage parce que mon frère faisait des courses de voitures et j'étais habile et*

²⁹⁷ Alan Bonds confirme cette idée : « *Ce dont tu te rappelais, c'est les fois où tu ne tombais pas ! [...] A la Repack, tu ne peux pas aller doucement, tu dois foncer. [...] La Repack n'a jamais été « fun » plutôt terrifiante. [...] Le pire, c'était de louper un virage et d'être renvoyé de l'autre côté à cause du dérapage* » ! Kelly poursuit dans ce sens : « *Si tu tombais, il valait mieux se bouger parce que d'autres arrivent juste derrière* » ! Lang conclut : « *Il y a eu pas mal de mauvaises chutes* ». Propos tenus dans le film « Klunkerz », *op. cit.*, 2007.

²⁹⁸ Les participants sont Fred Wolf, Alan Bonds, le premier vainqueur, Bob Burrowes, Wende Cragg, la seule concurrente féminine qui termine 4^e en 5'43'', Bob Peterson, Jim Stern, Jim Adler et.... les chiens de Fred Wolf et Alan Bonds, Junior et Ariel (7'30'').

²⁹⁹ Les deux premières courses rassemblent uniquement des jeunes de San Anselmo et Fairfax.

*très concentré en descente*³⁰⁰. » Une semaine après, le 20 novembre, Gary Fisher prend part pour la première fois à l'événement qui rassemble cette fois 21 coureurs. Il prend la 3^e place derrière George Newman et ... Joe Breeze, cette fois second.

En moins d'un mois, la Repack s'impose comme une véritable compétition, avec son parcours connu et répertorié, ses règles spécifiques, son palmarès et ses champions, comme Joe Breeze recordman des victoires et Gary Fisher qui bat le record lors de la 7^e édition le cinq décembre 1976 en 4'22''14 : « *J'étais super bien, la piste était rapide et j'ai fait la course parfaite ce jour-là*³⁰¹ ! » Wende Cragg, rapidement surnommée « *The Queen of Clunking* », s'adjuge le record féminin de l'épreuve en 5'29'82³⁰², le 30 décembre 1978 lors de la vingtième édition. Toutes ces premières courses ont lieu dans un esprit de rassemblement et de divulgation de la pratique mais selon Charles Kelly sans ambitions particulières : « *Du temps de la Repack, on m'a demandé si cela pouvait devenir un sport, j'ai répondu que c'est comme si un jour un américain gagnait un jour le Tour de France ! Et cela s'est passé*³⁰³ ! » Neuf éditions ont lieu en moins de deux mois ! L'engouement est réel ; la participation augmente avec des adeptes du clunker en descente qui viennent de plus en plus loin, même si la majorité des concurrents réside encore à Marin.

Cette notion de compétition participe évidemment au processus de sportivisation de l'activité. Les pratiques antérieures à cette Repack Race n'étaient pas aussi régulières et organisées. Ce passage se fait malgré tout progressivement avec une formule descendante qui permet d'intégrer le maximum de pratiquants. La descente comme première course, se justifie en partie par cette volonté d'intégration, mais aussi par le faible nombre en 1976 de concurrents, capables d'effectuer une épreuve de type cross-country avec des clunkers à vitesses qui pèsent plus de 20 kilogrammes. Cette formule descendante permet une adhésion de tous contrairement à une formule basée uniquement sur la notion de distance et d'effort, qui ne réunirait que les adeptes les plus entraînés.

2.1.2. Une notoriété et une médiatisation croissante

Au-delà de ces caractéristiques compétitives qui distinguent la Repack Race des pratiques utilitaires et de loisirs antérieurs, l'influence de cette course croît rapidement.

³⁰⁰ Entretien avec Joe Breeze, *op. cit.*, 2005.

³⁰¹ Entretien cité avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

³⁰² Seule participante à l'épreuve, elle se classe septième sur onze participants.

³⁰³ Entretien avec Charles Kelly. Greg Lemond dans les années 1980 puis Lance Armstrong deviennent ensuite les deux premiers américains à remporter la Grande Boucle.

Certains pionniers évoquent l'idée d'un magnétisme, d'une Repack qui devient peu à peu le pôle d'attraction et le lieu de rassemblement de cette communauté naissante. La cinquième course, le dimanche 20 novembre 1976, est marquée par la première participation de coureurs extérieurs à Marin County. Il s'agit des cyclistes de Berkeley Trailer Union (BTU) qui donnent ainsi une autre dimension à ce rassemblement. Gordon Meyer, Duncan Mac Coy, Bruce Hepler et Doug Mc Farland qui prennent respectivement la 8^e, 9^e, 18^e et 20^e place d'une épreuve située à environ quarante kilomètres de leur lieu de résidence. Comme l'indique Charles Kelly : « *La Repack, c'était une vraie course (symbolique et importance du chronomètre qu'il exhibe tel un totem sacré), cela a attiré des gens d'ailleurs, c'est une chose de se tirer la bourre avec tes potes mais cela en est une autre de le faire avec des gens que tu ne connais pas. [...] Cela a aussi permis le développement des équipements*³⁰⁴. »

D'une confrontation entre amis à caractère local, on passe assez rapidement à une véritable compétition. D'ailleurs Kelly utilise dès 1976 un chronomètre digital avec mesure au centième de seconde, de conception très moderne pour l'époque, preuve de sérieux et de crédibilité pour la course qu'il organise. L'étape de la sportivisation avec classement, hiérarchie dans l'ordre du départ et chronométrage précis semble en marche.

Le classement de cette édition confirme d'ailleurs l'utilité de cet instrument : second Joe Breeze en 4'49''58, troisième Gary Fisher en 4'50''36 et quatrième Otis Guy en 4'50''44. La présence « d'étrangers » semble renforcer l'émulation et l'engagement dans le clan des « locaux ». Joe Breeze explique ce changement de perspective, ce nouveau stade de divulgation : « *Les gens de Berkeley sont venus. [...] Le plus important de la Repack, c'est que cela a permis de nous réunir et de partager l'enthousiasme. Cela a poussé le mountain bike à un niveau suivant, plus loin que Marin County*³⁰⁵. » L'émulation joue d'ailleurs son rôle un peu plus deux semaines plus tard lors de la 7^e course puisque Gary Fisher bat le record de l'épreuve qui reste par la suite inégalé en 4'22''44. Cinq coureurs figurent ce jour là sous le temps référence de cinq minutes. Le nombre « d'experts » augmente, même si le niveau des concurrents reste encore très disparate. La huitième édition du 12 décembre 1976 marque l'arrivée du premier concurrent issu d'une ville éloignée de la baie de San Francisco avec la venue de Craig Smith habitant de Sacramento. Il se classe 9^e d'une course remportée par Otis Guy en 4'25''68, troisième meilleur temps de l'histoire de la course. Pour cette course, Gary Fisher prend en main le chronomètre, permettant ainsi à Charles Kelly de participer à la course qu'il organise et de finir 3^e en 4'57''82. Les rôles (compétiteurs et organisateurs) ne

³⁰⁴ Entretien avec Charles Kelly, *op. cit.*, 2006.

³⁰⁵ Propos de Joe Breeze dans le film Klunkerz, *op. cit.*, 2007.

sont pas complètement figés et le recordman de l'épreuve (Fisher) devient, le temps d'une épreuve, chronométré officiel de la Repack. La dernière course de l'année est remportée par Joe Breeze, devant 17 autres participants, le 19 décembre 1976 en 4'24''07, second meilleur temps de l'histoire de la course.

Avec neuf éditions disputées en moins de deux mois par des concurrents de plus en plus nombreux, de plus en plus rapides et venant de plus en plus loin, on constate que la toute jeune Repack Race stimule la pratique du *clunking* en la rendant plus sportive et plus populaire. Joe Breeze, Otis Guy et Gary Fisher, les protagonistes les plus en vue de ces deux premiers mois de confrontation, font tous trois partie du Vélo Club Tamalpais (VCT) et sont cyclistes sur route de formation. Ces deux mois d'automne correspondent à une période de relâche dans l'entraînement qui leur permet de se confronter sur le seul plan physique et tactique d'une autre manière que lors des courses sur routes et autres critères. « *Si tu prends des gars comme Gary, Joe, Otis ou moi qui sommes compétiteurs que tu les mets ensemble cela crée une sacrée émulation*³⁰⁶ ! » commente à ce sujet Charles Kelly. Gary Fisher insiste lui sur l'aspect de rivalité entre villes : « *A la Repack, les gars de Fairfax me disaient à propos de Joe qui était de Mill Valley : Allez bats-le*³⁰⁷ ! »

Après une pause hivernale, l'année 1977 commence le 3 avril, dans l'intimité (9 partants) selon Charles Kelly qui souhaite organiser une course « secrète pour avoir du plaisir sans les complications des autres gars de la baie³⁰⁸. » L'édition suivante du 10 avril se distingue par l'égalité parfaite en 4'39'' entre Bob Burrowes et Alan Bonds ; le chronométrage au centième sera systématisé après cette course serrée. Sur le vieux carnet de Charles Kelly apparaissent les cinq premiers prix offerts par les différents magasins de cycle des environs. Leur modestie³⁰⁹ atteste de la faible importance des enjeux économiques à ce moment et ces lots sont plutôt une dotation que de l'argent comme le confirme l'organisateur : « *On ne se prenait pas au sérieux. Pour la course je ne donnais pas d'argent, juste des prix (pneus, accessoires, vin, bière*³¹⁰. » Bob Burrowes se remémore la solidarité entre coureurs et l'ambiance festive d'après course : « *En cas de blessure, on s'occupait des autres. [...] C'était une bonne époque. La ligne d'arrivée : c'était une grande fête*³¹¹ ! » Le stade de l'amateurisme, de la camaraderie, des saines rivalités et surtout de la convivialité et

³⁰⁶ Entretien avec Charles Kelly, *op. cit.*, 2006

³⁰⁷ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

³⁰⁸ Entretien avec Charles Kelly, *op. cit.*, 2006

³⁰⁹ 1^{er} prix : un frein à tambour gitane et une roue libre, 2nd prix : un cadre, 3^e prix : un frein à tambour, 5^e prix : une caisse de bière.

³¹⁰ Entretien avec Charles Kelly, *op. cit.*, 2006.

³¹¹ Propos de Bob Borrowes dans le film « Klunkerz », *op. cit.*, 2007.

la passion pour ce nouveau mode confrontation tout terrain, caractérise l'ambiance des premières courses.

Le premier cross-country...

Un autre événement notoire parmi les huit courses organisées durant cette année 1977 se déroule le 17 septembre³¹². A l'initiative d'Alan Bonds, une vingtaine de jeunes de Marin effectuent un parcours de plusieurs miles avec un départ vallonné et une fin de tracé qui emprunte le parcours de la Repack présageant le développement futur du cross-country. Cette fois, les pionniers s'affrontent de manière ponctuelle sur un format d'un autre type avec alternance de montée et de descente, de phases physiques et techniques. Les qualités énergétiques des compétiteurs sur routes peuvent s'exprimer à 100%. Il faut ensuite attendre le début des années 1980 pour que ce format se développe davantage et devienne ensuite dominant. L'allègement des engins³¹³, l'arrivée d'adeptes moins motivés par la descente et le début du phénomène de diversification explique en partie cette évolution des pratiques compétitives originelles du mountain bike.

L'édition suivante de la Repack reste plus classique avec parmi les 16 descendeurs, la participation de Kent Bostick, membre de l'équipe olympique sur route des USA. La diffusion se poursuit. Avec huit courses organisées, cette année 1977 marque une poursuite de l'engouement pour la Repack. La participation reste majoritairement composée de locaux très actifs et compétitifs. La 18^e édition de la Repack le dimanche 29 octobre 1978, s'avère sur le plan médiatique plus remarquable. Pour la première fois la course est annoncée par une affiche. On passe d'une logique d'annonce de course par réseau de pratiquants à une logique de communication systématique sous forme d'une annonce publique : « *Repack Downhill Ballooner. Time trial. Prizes for novices and expert categories, Sunday Oct .29 10:00 AM, Fairfax, Contact Charles Kelly for details 457-2147*³¹⁴. » Après 10 mois sans course, le record de participation est battu avec 18 coureurs³¹⁵. Lors de l'édition suivante du 26 novembre (19^e) qui rassemble le nombre record de 26 coureurs, le niveau des meilleurs augmente encore davantage. Cette édition est remportée par Joe Breeze, suivi de cinq concurrents en moins de 4'44''.

³¹² Annexe n° 21. Photo du départ du premier cross-country.

³¹³ En 1977, la majorité des clunkers pèse autour de 20 kilogrammes. Ce poids permet l'itinérance sous forme de loisir mais explique en partie le faible développement de courses sur parcours mixtes à ce moment.

³¹⁴ Annexe n° 17 : posters de la Repack Race

³¹⁵ Trois éditions avec 16 coureurs en 1977.

Il est déjà fait mention dans la presse nationale³¹⁶ de ce nouveau type de pratique ainsi que dans l'article de Richard Nilsen³¹⁷ qui fait connaître le mountain bike à un public de non initiés. Charles Kelly consacre beaucoup de son temps libre³¹⁸ à divulguer ces nouveaux événements cyclistes de Marin. « *Charlie (Kelly) était un bon écrivain. Quand son article pour Outside a été rejeté la première et seconde fois, je lui ai dit "essaie encore !" et il l'a réécrit ! Et il a été publié ! [...] C'était comme ça : on a travaillé dur pour se faire connaître Charles et moi. La communication est dans mon sang* » explique Gary Fisher³¹⁹.

La presse spécialisée commence à relater les premiers exploits des pionniers de Marin et signale l'engouement croissant pour la Repack comme dans cet article au titre évocateur : « *California bikies are mountainside surfing*³²⁰. » Les substantifs « montagne, vélo et surf » se trouvent ici réunis dans une même phrase, reprenant les définitions personnelles de cette nouvelle activité par certains pionniers comme Steeve Graventies pour qui le mountain bike, « *c'est comme être sur un tapis volant, à un pied du sol. Si tu pratiques bien, de manière correcte, tu oublies que le vélo existe, tu voles, tu es un oiseau, spécialement en descente*³²¹. »

Les activités cyclistes et/ou professionnelles des principaux protagonistes (Gary Fisher et Otis Guy participent à des courses de niveau national, Charles Kelly fait des tournées de concerts à travers tout le pays avec le groupe *Sons of Chaplins*), leur investissement personnel, (Joe Breeze construit et conçoit de nouveaux cadres), ainsi que le premier déplacement au Colorado, réduisent peu à peu leur disponibilité. Le nombre de courses organisées diminue. Trois éditions de la Repack ont lieu en fin de saison, les 29 octobre, 26 novembre et 30 décembre 1978. Elles rassemblent encore un nombre plus important de concurrents, signe d'un engouement toujours croissant pour le mountain bike. Bien que l'année 1978 marque une diminution du nombre des Repack organisées, la notoriété des cyclistes de Marin et de la baie de San Francisco et la divulgation de ce phénomène devient elle croissante.

Enfin, l'année 1979 marque à la fois l'apogée médiatique et un arrêt brutal et presque définitif d'une course devenue mythique. Le samedi 20 janvier, pour la 21^e édition, la Repack Race fait l'objet d'un reportage télévisé par la chaîne KPIX, Ch 5, San

³¹⁶ « New California Fad Clunker Bikes », *The Washington Post*, le 08 octobre 1978.

³¹⁷ L'article historique de Richard Nilsen participe à la divulgation dans la presse du phénomène. On note en fin d'article la mention sur les lieux identifiés à savoir la Californie et le Colorado. Annexe n°23, *op. cit.*

³¹⁸ Son texte « Clunker among the hill » écrit en 1978 retrace bien l'ambiance de la course et les émotions et l'engagement des coureurs lors de la Repack.

³¹⁹ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

³²⁰ Muhlolland, Owen, « California bikies are "mountainside surfing" », *Velo News*, le 1^{er} février 1978.

³²¹ Entretien avec Steeve Graventies, *op. cit.*, 2005.

Francisco, repris plus tard au niveau national dans les magazines du soir. Le médiatique Gary Fisher remporte cette édition de justesse devant Joe Breeze en 4'30''36 et on relève la présence de Tom Ritchey venu du sud de la baie, ancien membre de l'équipe des USA junior de cyclisme sur un *clunker*. Durant cette course, un accident³²² (collision et fracture du poignet) entre un concurrent et un véhicule de la télévision a lieu et entraîne un procès. Les problèmes d'assurances et de responsabilités très importants aux USA auxquels n'avaient pas songé jusqu'alors les organisateurs, calment les ardeurs de Charles Kelly. Ce dernier organise néanmoins une antépénultième Repack le 11 août 1979, un mois avant l'ouverture de son magasin à San Anselmo³²³. Sur les 24 éditions de la Repack, neuf ont lieu durant les trois derniers mois de 1976, huit en 1977, trois en 1978, deux en 1979 et une en 1983 (le 8 octobre). Cette avant-dernière Repack reste la première course officielle de descente sanctionnée par les règles de la NORBA. On observe que 17 éditions sur 24 se déroulent au mois d'octobre, novembre et décembre indiquant une pratique compétitive du mountain bike plutôt saisonnière. La même proportion, soit plus de 70% des courses est concentrée sur une période de quinze mois, d'octobre 1976 à décembre 1977, démontrant l'intensité de ce type de pratiques compétitives et de l'émulation entre les concurrents, qui se confrontent sur la même course parfois plusieurs semaines consécutives, comme en 1976. La dernière édition appelée *grand final* reste davantage une célébration et un hommage rendu à cet événement à un moment où le mountain bike prend déjà une ampleur aussi importante par ailleurs. Elle accueille 91 participants le 16 mai 1984.

La Repack Race participe largement au processus de divulgation en attirant des participants de plus en plus éloignés. Comme l'écrit Joe Breeze « La Repack est devenue un aimant pour tous les coureurs autour du Mont Tamalpais³²⁴. » Son attractivité dépasse de plus en plus les frontières de Marin County. Les premiers articles de presse en 1978 favorisent le rapprochement entre les californiens et les jeunes de Crested Butte, et font connaître à d'autres pratiquants isolés l'existence d'un groupe actif en Californie. La couverture télévisée de janvier 1979 consacre pour une première fois l'organisation de Charles Kelly et contribue au phénomène de diffusion à plus grande échelle. Cette volonté de communiquer et de se déplacer pour partager et vivre leur passion, s'avère une des caractéristiques des pionniers, surtout pour Gary Fisher et Charles Kelly. Le facteur humain s'avère dans ce cas primordial.

³²² « Legal Brief », *Marin County Court Reporter*, Vendredi 11 février 1980.

³²³ Deux autres éditions auront lieu en 1983 et 1984 avec les nouvelles règles établies entre temps.

³²⁴ Annexe n° 68, *op. cit.* « The race became a magnet from rider from all around Mount Tamalpais. »

2.1.3. Un esprit nouveau dans les pratiques cyclistes de compétition : l'intégration de tous

Lieu de rencontre sportive, de défi, d'engagement, d'essais technologiques, de première médiatisation, de préparation aux réglementations futures, cette course légendaire et historique du mountain bike, toujours citée dans les ouvrages américains et européens, possède un profil descendant qui peut s'expliquer à plus d'un titre. Tout d'abord sur le plan matériel, les clunkers pèsent entre vingt et vingt-cinq kilos, rendant toute ascension physiquement très coûteuse. Les pionniers les plus actifs pratiquent sur route et peuvent se mesurer lors de leur saison régulière. La raison principale serait-elle la volonté d'intégrer le maximum de pratiquants comme ceux de Larkspur qui préfèrent le plaisir et les sensations à la notion d'effort ?

Gary Fisher confirme cette intention de réunir tous les amateurs de *clunking* et pas seulement de regrouper à nouveau des cyclistes de formation : « *On voulait inclure tout le monde, si on avait fait un XC, on les aurait tous tués ! [...] C'était plus excitant, une expérience occasionnelle, c'était plus du loisir pour nous. On roulait le matin sur route et l'après-midi en tout terrain*³²⁵ ! » La création des catégories *novices* et *experts* indique la volonté de ne pas en faire une compétition élitiste. Lors de la remise des prix, des récompenses appelées *Clunkers Awards*, sont prévues pour le meilleur pompier et la tradition est d'empiler les vélos à la fin de la course. « *On ne se prenait pas au sérieux*³²⁶ » aime à rappeler Charles Kelly. Essayer d'intégrer le plus possible de coureurs et continuer à faire la fête ensemble après la course, caractérise les premières années de la Repack. Même si l'engagement pour réaliser le meilleur temps est presque total comme en témoigne les nombreuses chutes³²⁷, les enjeux restent malgré tout mineurs. La pratique est encore immature, candide, « fraîche », peu organisée et encore centrée sur des hommes et des groupes et non sur des institutions. Ce mélange de compétition et de convivialité convient à la fois aux compétiteurs d'origine pour qui l'enjeu est moins important que dans leur sport de prédilection, mais aussi aux non compétiteurs potentiels qui peuvent se retrouver avec d'autres pratiquants et continuer à s'adonner à leur loisir physique favori. Steeve Graventies

³²⁵ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

³²⁶ Entretien avec Charles Kelly, *op. cit.*, 2006.

³²⁷ Concernant les chutes, le parcours descriptif de la descente utilisé par Joe Breeze pour mémoriser le parcours relève comme repère le lieu de certaines chutes mémorables (« Vendetti's Face », « Breeze's Tree »).

résume à sa façon le phénomène : « *Les compétiteurs créaient les vélos et les hippies roulaient dessus juste sans esprit compétitif*³²⁸. »

Cet esprit ouvert vers tous les types de pratiquants, se retrouve aussi dans les autres événements tel Reseda to the Sea ou le Pearl Pass Tour. Ce type de rencontres plus décontractées contribue certainement à la diffusion ultérieure vers les autres lieux de pratiques, donnant aux activités cyclistes une impulsion et une ambiance nouvelle.

2.1.4. Une course unique, différente des autres rassemblements

Au regard de ces différents événements, la Repack Race se distingue à plusieurs titres des autres événements qui ont eu lieu en Californie et au Colorado entre 1976 et 1980. Tout d'abord le nombre impressionnant d'éditions, à savoir vingt trois durant cette période, révèle en partie l'effervescence et la passion qui anime les pionniers de Marin. Ensuite, cette course reste typée « descente » et exclut potentiellement moins de concurrents par sa difficulté physique. Charles Kelly en est le principal organisateur (fixe le jour, les règles et chronomètre), tous les pratiquants de Marin répondent présents parfois chaque semaine. La proximité de San Francisco et la volonté notamment de Kelly et de Fisher de faire connaître ce nouveau sport par divers moyens, favorisent la médiatisation et la promotion du mountain bike. Enfin, entre chaque édition, les mountain bike sont améliorés au niveau des éléments périphériques ou du cadre ; la Repack devient progressivement un banc d'essais technologiques et mécaniques grandeur nature.

Cette course possède de nombreux atouts pour favoriser la venue d'autres pratiquants et ainsi contribuer au développement de la pratique. Elle se déroule de manière assez régulière souvent ; son profil n'est pas rédhibitoire pour les personnes moins entraînées. Après 1977, elle est désormais annoncée et couverte par les médias. Proche d'une zone peuplée, elle permet la confrontation et la rencontre de nombreux pratiquants potentiels. Finalement, au travers de ces différentes spécificités, la Repack se distingue des autres événements et contribue largement à la première médiatisation d'envergure du mountain bike, accélérant ainsi le processus de divulgation et de diffusion géographique.

³²⁸ Entretien avec Steeve Graventies, *op. cit.*, 2005.

2.2. Une diffusion progressive vers le Colorado et la Californie du sud

2.2.1. Des événements isolés comme la première course à Chico (Cal) en 1976

Chuck Elliot dit « Bodfish » fait partie de ces pionniers méconnus qui pratiquent en solitaire durant cette période. « *Bodfish a roulé sur une multitude de routes non indiquées sur les cartes en Californie depuis le début des années 1970. Il a écrit bon nombre de ses aventures dans les journaux, magazines et livres tels “Cycling in the shadow of Shasta”³²⁹, ou “California Dream Cycling”.* » Ce dernier ouvrage explique le cheminement et la topographie de différents itinéraires à pratiquer à vélo, surtout sur des pistes dans la région de la Sierra Nevada où Bodfish décide de mener une vie dédiée à la nature. Ses livres³³⁰ retracent des parcours comprenant des pistes forestières ou des chemins à travers les montagnes de Californie du Nord. « *Je m’arrête seulement aux stations essence pour acheter une carte du coin car je suis non motorisé*³³¹. » Durant l’été 1976, la première course officiellement répertoriée, appelée *the Bibwell Bump*, longue de neuf miles, plutôt typée cross-country avec un aller-retour, est organisée à Chico en Californie à deux cents kilomètres au nord-est de San Francisco. Chuck Elliot décrit cette première course avec quelques détails : « *C’était le premier août 1976 et la température était de 102 degrés. Mon but à long terme était de convaincre les automobilistes de Chico qu’ils feraient mieux de marcher, courir ou rouler jusqu’au parc plutôt que de rouler dans leurs BMW avec la climatisation. [...] Neuf participants et deux fois plus de spectateurs étaient présents [...]. Les coureurs ne savaient pas sur quel engin rouler. Il y avait deux Cinelli, quatre Schwinn (un Firestone, un Spitfire, un Supersport et un cinq vitesses StingRay), un Firestone Monark, un Raleigh trois vitesses et un vélo « bâtard » avec deux vitesses utilisé par un certain Rod supposé avoir fait des courses un été en Belgique. [...] Une équipe féminine fut aussi formée : Lisa était une bonne grimpeuse et Corinne descendeuse [...] Il y eut beaucoup de rires et de cris. [...] Rod arriva premier en 29’48’’ et le « trois vitesses » le suivait. Quelques minutes plus tard Callahan arriva avec son Cinelli sur les épaules, les deux pneus crevés. Ensuite la seconde moitié de l’équipe féminine*³³². »

³²⁹ Chuck, Elliot, *Cycling in the shadow of Shasta*, Chico, Bodfish Books, 1981.

³³⁰ Chuck, Elliot, *Starting from Kalamazoo*, Chico, Bodfish Books, 1978.

Chuck, Elliot, *Butte Country Bicycle Journeys*, Chico, Bodfish Books, 1979.

³³¹ Chuck, Elliot, *Cycling the California Outback*, Chico, Bodfish Books, 1985.

³³² Chuck, Elliot, « The very first off-road bike race: where Flat Tires provide the needs of Fat Tires », *Mountain Bike Magazine*, novembre-décembre, 1986, pp. 22-23. « Mon affiche annonçait : « La grande course de Chico. La course commence au-dessus du parc où la mauvaise route commence [...] Après, il faut aller à Brown’s Hole où

De ce récit de Bodfish émane le sentiment d'un événement « bon enfant », presque improvisé, avec du matériel inadapté et des concurrents venus des environs suite à l'article paru dans le journal et à la diffusion locale d'une affiche. Cette course reste le fruit de la détermination d'une personne motivée par le déplacement à vélo dans la nature. « *Deux mois après les “famous” de Marin organisèrent leur première Repack*³³³. » Ainsi fait-il état de ce qui se passe à Marin County plus au sud dans un contexte vraiment différent. Bodfish organise certes cet événement tout terrain, mais il est isolé et l'émulation sociale, technologique et sportive autour de la pratique tout terrain reste de loin bien inférieure à celle qui existe à Marin durant la même période.

2.2.2. Vers la pratique en montagne : le Pearl Pass Tour dans le Colorado

Depuis presque cinq années, la pratique du clunker se développe à Marin County et ses environs. Le 17 septembre 1976 à Crested Butte, dans le Colorado, près d'Aspen, une bande de jeunes décide pour épater les filles, de franchir le Pearl Pass, un col situé à près de 4000 mètres (12 705 pieds) après une nuit de camping sur la route du sommet, et cela avec leurs clunkers à une vitesse. Tout cela dans un esprit de défi et de fête. Des slaloms autour de bouteilles de bières et des concours de saut en longueur avec vélo ont lieu en marge de cette randonnée de deux jours aux caractéristiques plus épiques et festives que sportives : « Quinze pilotes de klunker quittèrent le saloon par un beau vendredi matin à neuf heures [...]. Beaucoup tombèrent comme des papillons à hauteur de Bush Creek Road mais sept vaillants cyclistes parvinrent au camp de base situé trois miles en dessous du col. Voici les sept: Bob Starr, Rick Verplank, Walter Keith, Long Beach, Patty Ann Gifford, Patty Christie et Duane Reading. [...] Ils furent bientôt rejoints par le véhicule d'assistance et les groupies. Le groupe et les groupies installèrent le camp, se réjouissant par la suite de steaks, d'une caisse de bière, trois bouteilles de schnaps, deux gallons de vin et trois bouteilles de champagne [...]. Le lendemain, Richard Ullery fut le premier à passer le Pearl Pass Tour dans une baignoire. [...] La descente fut terriblement accidentée et rocailleuse. [...] Arrivés à Ashcroft les freins fumaient et les roues arrière étaient accidentées. [...]. On retiendra que parmi les 15, Verplank et Starr n'ont pas utilisé de véhicules d'assistance. [...] Tout le monde a pris du bon temps et

vous devrez sauter le ruisseau et retourner jusqu'au départ [...] Fred ouvrit son restaurant pour la remise des prix et apporta plusieurs pichets de bières. [...] Chacun eut deux prix. [...] et je proclamais « Au Bidwell Bump ! A la prochaine édition l'année prochaine ! [...] La course a encore lieu mais avec des gros pneus à la place de pneus crevés. » (Jeu de mot “ Fat Tires” et “Flat Tires”) »

³³³ *Ibidem.*

on espère être trois fois plus de personnes et de vélos l'année prochaine. Son compère Starr ajoute "on va essayer de se faire subventionner par le *National Geographic* pour se rendre dans les Andes"³³⁴. »

Suite à ce récit qui relève surtout de l'épopée et d'une aventure ponctuelle entre amis, on observe que le vélo semble ici utilisé comme moyen de déplacement à travers la montagne mais surtout dans un but de défi. La raison principale de cette randonnée réside dans le fait que d'autres jeunes ont fait le même parcours quelque temps auparavant avec des moto-cross. Pour impressionner les motards et... les jeunes filles, les jeunes de Crested Butte décident donc de faire le même périple montagnard mais cette fois à vélo.

1978 : Les pionniers californiens se rendent à Crested Butte

En 1977, la randonnée n'est pas organisée, les principaux protagonistes presque tous pompiers sont trop occupés par une saison chargée en incendies. A la différence de ce qui se passe en Californie (pratique régulière avec plusieurs groupes constitués), la pratique du vélo en montagne près d'Aspen en 1976 reste ponctuelle et peu organisée. Informé par l'article paru dans le *Co Evolution Quaterly*³³⁵ en 1978, Charles Kelly décide de se rendre au Colorado pour voir ce qui s'y passe. Il compare ainsi la pratique au Colorado et ce qu'il vit depuis quelques années déjà en Californie : « *Les gars de Crested Butte n'étaient pas comme nous, c'étaient des pompiers du coin ! Ils avaient juste des vélos de ville (me montre une photo). Regarde leurs vélos par rapport aux nôtres. Et ils ne faisaient ça qu'une fois par an*³³⁶ ! *Ils montaient là-haut comme ils pouvaient (alternance marche, pick-up, vélo). [...] Deux ans après en 1978, on y est allé. Quand ils ont vu nos vélos, ils ont fait : " Ouah ! " [...] On avait déjà les Breezers ! La Repack, c'était une vraie course*³³⁷. » Kelly distingue ici clairement le sérieux et l'aspect sportif de la Repack (symbolique et importance du chrono) et le niveau de développement californien du côté insouciant et amateur des pionniers du Colorado.

Gary Fisher raconte son arrivée dans cette zone montagneuse avec beaucoup de détails et confirme la version de Kelly : « *Au début (1976), c'est une histoire entre les motards et les gars de Crested Butte, qui ont voulu passer le col mais à vélo pour les défier. [...] Là-bas,*

³³⁴ Annexe n° 20 : Starr, Bob et Verplank, Rick, « First Pearl Past Tour », *Crested Butte Pilot*, le 17 septembre 1976.

³³⁵ Annexe n° 23. Nilsen, Richard, *op. cit.*, 1978. Premier article jamais paru sur le mountain bike.

³³⁶ Propos de Kelly dans le film « Klunkerz » : « *Ce n'était pas des cyclistes mais plutôt des buveurs qui avaient des vélos !* ». Propos de Fisher : « *Ils étaient costauds et rudes* » ! Propos de Breeze : « *Ils ne s'attendaient pas à nous voir venir* ».

³³⁷ Entretien avec Charles Kelly, *op. cit.*, 2006.

c'était des gars costauds : montagnards, mineurs, pompiers. Au début, ils avaient des vélos de ville à une vitesse. [...] Suite à l'article paru dans Outside Quaterly, Charles les a appelés en 1978 et on y est allé. [...] Mon arrivée fut folklorique, je revenais de la côte Est en avion et à Denver, je suis monté dans un "quatre places", le pilote et moi devant et...mon clunker à l'arrière ! Quand j'ai atterri, c'est comme si je tombais du ciel ! Je voulais me tester dans les Rockies Mountains. On s'est un peu chambré quand on a comparé nos vélos. (Il raconte avec délectation la montée, la nuit et la fête juste en dessous du col.) Un des gars était ivre durant les deux jours mais il l'a fait ! Ils étaient très robustes³³⁸ ! »

Cette rencontre en 1978 marque en fait un tournant dans l'histoire du mountain bike : les montagnards du Colorado constatent que des engins plus sophistiqués existent déjà et les jeunes californiens découvrent eux un autre terrain de jeu extraordinaire, la montagne, différente de leurs grandes collines de Marin et des environs³³⁹. Joe Breeze se rappelle aussi le voyage et la confrontation des engins : *« Je ne sais pas vraiment comment cela a commencé. Un de ceux-là venait de Marin et avait connu le Fat Tire ici. Ils ont fait cela en 76, suite à un hiver sans trop de neige, pour la première fois, juste une fois par an. En 1977, ils ne l'ont pas fait (le Pearl Pass). C'était une année avec beaucoup de feux et comme ils étaient pompiers, ils avaient autre chose à faire ! [...] Ils étaient isolés et pas connectés comme nous. Ce n'était pas des cyclistes mais plutôt des gens de stations, costauds, qui aimaient s'amuser. Ils roulaient un peu et il n'y avait qu'un événement. [...] On a appris leur existence grâce à l'encart à la fin du premier article sur le mountain bike dans un magazine généraliste. Alors on a décidé d'y aller avec Mike Castelli, Charles Kelly et Wende Cragg. Gary nous a rejoints directement là-bas. Nous avons trois Breezers et deux clunkers avec vitesses. [...] Je venais juste d'avoir mon permis, 22 heures de voiture, je m'en rappelle ! Quand on s'est "pointé" on les a rencontrés dans un bar. Ils nous ont dit : " Vous êtes venus pour faire le tour ? Elle (Wende Cragg) va le faire aussi ? Bon, on va le faire alors ! " Peut-être que si on n'était pas venu cette année-là, ils ne l'auraient pas fait non plus³⁴⁰ ! »*

Lors de cette rencontre en 1978 entre les californiens et les pompiers du Colorado, on assiste en fait à la confrontation amicale de deux modes de pratiques assez différentes : la première plus sportive, régulièrement organisée avec des vélos déjà améliorés (clunkers à

³³⁸ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

³³⁹ Annexe n° 25 : « A race is nice, but a tour has spice », *Crested Butte Pilot*, le 29 septembre 1978. Récit original d'un des jeunes pilotes de Crested Butte. Il constate notamment la présence de Wende Cragg, seule participante féminine.

³⁴⁰ Entretien avec Joe Breeze, *op. cit.*, 2005.

vitesse ou Breezers) se différencie nettement de la pratique locale festive, ponctuelle, sur des engins peu adaptés. Kelly résume l'intérêt et l'impact de ce rassemblement : « *On avait relié deux parties du pays autour d'un même concept. C'est le coup d'envoi³⁴¹ !* » Cette différence est relevée dans le récit de Kelly qui relate cette aventure commune vécue par les huit locaux et les cinq californiens : « Il n'y avait aucun doute là-dessus, les cyclistes locaux réalisaient qu'ils ne traitaient pas ici avec des amateurs. En réalité, les californiens arboraient les meilleurs klunkers jamais trouvés au monde, en un mot sophistiqués [...] Ils étaient équipés avec 12 vitesses [...]. Cet équipement supérieur permit au contingent californien de rouler presque tout le chemin vers le sommet alors que dans le même temps, les cyclistes de Crested Butte passaient presque tout leur temps à pousser leur klunker à une vitesse de première génération durant les 10 derniers miles vers le sommet [...]. La partie descendante est bien sûr l'essence de cette randonnée. [...] Une fois encore, les machines californiennes menèrent la descente après le col. [...] Au quart de cette descente, Richard Allery sur un typique klunker de Crested Butte cassa ses freins. Pas intimidé, il continua la descente, coinçant son pied entre la roue avant et le cadre puis en cognant son klunker contre les rochers. Finalement, il fut forcé de marcher avec son vélo. [...] Il dit qu'il reviendrait l'année prochain avec "des freins différents et peut-être quelques vitesses"³⁴². » Ce décalage de niveau et d'équipement entre les californiens et les hommes du Colorado ne perdure pas longtemps. Selon Gary Fisher, « *l'année suivante (en 1979), c'était déjà très différent. Ils étaient devenus des pratiquants avec des meilleurs vélos. [...] Deux ans après³⁴³, c'était devenu un endroit majeur avec des personnes complètement différentes qui se sont investies dans la station. La ville a rapidement changé après avec le développement du mountain bike durant la Fat Tire Week³⁴⁴.* »

En 1976, le Pearl Pass Tour reste le premier rassemblement de mountain bike connu et recensé en dehors de la Californie. Créé dans des conditions épiques, presque par hasard et par défi, il initie très vite les jeunes locaux à ce qui sera bientôt une activité de plein air dominante au Colorado durant la saison d'été. Deux années plus tard, cette randonnée épique en haute altitude permet aux pionniers de Marin de faire découvrir leurs engins mais aussi de les tester dans un environnement plus montagneux. Cet événement s'avère lui aussi central dans le développement du mountain bike. Il confirme que le processus de divulgation et de

³⁴¹ Propos de Charles Kelly dans le film « Klunkerz », *op. cit.*, 2007.

³⁴² Annexe n° 26, Kelly, Charles, « Rocky mountain Revelry-Crested Butte in Aspen in two days », *Texte non publié- Archives de Charles Kelly*. Ce récit donne de nombreux détails et décrit l'ambiance et les différences entre Californiens et les locaux.

³⁴³ Cooney, Gerard, « Klunker Tour », *Crested Butte Pilot*, septembre 1980. Aussi *Crested Butte Pilot*, vol. 9, n°25, 1981.

³⁴⁴ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

diffusion est en marche en dehors du microcosme grandissant des pionniers californiens. La presse locale³⁴⁵ et bientôt nationale commence à rendre compte de ces événements. Mais ce déplacement au Colorado des cinq pionniers de Marin réaffirme surtout leur volonté de pratiquer dans un autre cadre, avec d'autres personnes, de partager et de divulguer leur vécu et leur passion.

Le mountain bike ne reste maintenant plus localisé uniquement à la périphérie de San Francisco. Et même si les raisons de la pratique initiale à Crested Butte relèvent de l'anecdote, on assiste au Colorado³⁴⁶ à l'éclosion d'un versant essentiel, structurant, symbolique et déterminant de cette nouvelle activité à savoir la notion d'aventure en pleine nature et de déplacement en montagne. Cet aspect encore plus orienté sur le plein air et le milieu alpin, s'affirme dans le futur comme un des axes de développement majeur de l'activité, au point de se confondre avec son appellation anglo-saxonne. Finalement, en 1978, suite à cette rencontre de deux groupes de pratiquants au passé sportif, au matériel, aux motivations, aux repères culturels différents, on assiste à l'interférence de deux aspects fondamentaux caractéristiques de l'essence du mountain bike : d'une part l'aspect technique et engagement dans la descente pour les californiens et de l'autre, le côté festif et déplacement aventureux en montagne pour les jeunes du Colorado.

Ces deux versants du mountain bike se complètent et se conjuguent de manière harmonieuse ; ils renforcent un peu plus la maturation en cours de ce sport.

2.2.3. « Reseda to the Sea » : Victor Vicente et la diffusion vers le Sud

Un peu moins connu et médiatique que les pionniers de Marin, Michael Hiltner appelé Victor Vicente of America se révèle être un personnage central de l'histoire du mountain bike. Né à Los Angeles en 1941, ce sportif et poète devient membre de l'équipe olympique de cyclisme sur route des USA en 1960 aux JO de Rome et aussi en 1964 à Tokyo. Il me confie, qu'à l'époque, il suffisait d'être présent et de se « débrouiller à vélo³⁴⁷ » pour faire partie de

³⁴⁵ Annexe n° 24. Couverture du Journal local. « Crested Butte to Aspen event », *Crested Butte Chronicle*, 29 septembre 1978, vol.16, n° 46.

³⁴⁶ Depuis, un grand rassemblement de vététistes a lieu annuellement en septembre au cours de la « Fat Tire Week Bike ». Le Colorado est devenu une des régions majeures pour l'entraînement et la pratique du mountain bike sous toutes ses formes actuelles. Le musée du Mountain Bike Hall of Fame se trouve à Crested Butte, cette petite ville en bas du Pearl Pass. Chaque année des personnalités (pionniers, compétiteurs, organisateurs, journalistes ou industriels) qui oeuvrent pour la notoriété et le développement du mountain bike aux Etats-Unis et dans le monde, sont nommés puis « intronisés » au Mountain Bike Hall of Fame créé en 1988.

³⁴⁷ Entretien Victor Vicente, pionnier USA, Clearlake (Cal), le 22 mars 2005.

l'équipe ! Durant cette période, il voyage beaucoup à travers le monde et notamment en Europe. Champion des USA en 1965, il bat le record de la traversée du pays aller-retour à vélo en 1975 et se fait nommer, suite à cet exploit, Victor Vicente of America (VVA).

Lassé des courses sur route et des critériums en ville avec de multiples tours, VVA commence pendant la seconde moitié des années 1970 à pratiquer seul et en douceur avec un vélo normal dans les collines de Santa Monica près de Los Angeles, comme certainement d'autres adeptes isolés. A cette période, il ignore les premières expériences de ce genre à Marin County. Amoureux de la nature (son symbole préféré est un insecte qui régénère la terre) et particulièrement des pierres, il apprécie ce nouveau mode de déplacement. Selon lui, le mountain bike permet de vivre en harmonie et en paix avec la terre. Dans la même mouvance spirituelle et culturelle que Jacquie Phelan, Victor Vicente symbolise le côté créatif, « décalé » (dessins, créations artistiques), proche de la nature de certains pionniers, en opposition avec le côté traditionnel du vélo de route à l'époque. Après quelques randonnées sur des pistes forestières au dessus de Los Angeles, Victor Vicente trouve malgré tout son vélo de route peu adapté. Profitant de ses compétences en dessin industriel, il conçoit en 1979 à l'échelle 1/1 un prototype³⁴⁸ qu'il nomme « Topanga », avec des roues de 20'' (dans un premier temps), utilisant donc des normes et standards du BMX déjà très développés autour de Los Angeles. Assez satisfait du résultat, il décide de se mettre à en fabriquer lui-même. Vingt cinq Topanga seront finalement produits sur les deux cents prévus. Inventif mais peu productif, Victor Vicente se fait ensuite commercialement happer par l'efficacité et la qualité de la production massive du début des années 1980³⁴⁹.

Mais l'apport de Victor Vicente, au-delà de son charisme et de l'aspect artistique qu'il véhicule³⁵⁰, réside surtout dans la création et l'organisation de « Reseda to the sea » au mois de mars 1980. Cette course reste la première course réunissant des cyclistes de toutes origines (route, cyclo-cross, BMX et ceux de Marin avec leurs breezers et clunkers) dans le Sud de la Californie, zone très densément peuplée. Gary Fisher se rappelle avec jubilation de cette première confrontation : « *Après il y a eu Reseda to the sea en 1980 organisée près de Los Angeles par Victor Vicente pendant le salon du cycle. Là c'était spécial surtout la première édition : il y avait des cyclo-crossmen, des gars du BMX et de "la route" et chacun disait qu'il allait gagner. [...] C'était quatre miles de montée sur la route, huit miles de descentes et de*

³⁴⁸ Annexe n° 29. Publicité pour le mountain bike de 20'' de Victor Vicente. Lors de l'entretien, Victor Vicente montre ce dessin à l'échelle 1/1 qu'il sort telle une relique d'une vieille boîte en carton et explique les raisons de ses choix techniques pour les roues de 20'' inusitées.

³⁴⁹ De plus la taille des roues n'était pas vraiment adaptée à une pratique du type cross-country.

³⁵⁰ <http://www.yoyodyne.com> (site internet de Victor Vicente Of America).

montées tout terrain puis trois miles sur la route. J'étais en forme, deux semaines avant, avec Greg Lemond, j'avais roulé de San Francisco à Los Angeles et en plus [...] J'avais le bon vélo pour cette course ! Avec mon Fat Tire, dans la première côte, je les ai largués ! C'était ridicule ! Certains avaient des vélos à une vitesse et ils marchaient. En plus, après, sur les portions tout terrain, j'étais à l'aise. [...] Les gens de l'industrie du cycle présents sur ce salon ont vu que ce vélo était rapide pour aller du point A au point B³⁵¹. »

A la fin de la course³⁵², Victor Vicente met un point d'honneur à rassembler tous les participants pour une remise des prix conviviale et simple où il offre notamment au vainqueur son cadre « Topanga » et des tee-shirts sur lesquels figurent ses créations artistiques. Inclure les femmes, rassembler les personnes après la course, partager, fait partie de ses priorités. VVA reste, au début des années 1980, un des premiers à créer des parcours et des circuits organisés qui utilisent le mountain bike comme support de déplacement. Il fait partie des organisateurs les plus actifs et les plus créatifs dans ces choix de format de course.

Reseda to the sea marque à plus d'un titre une étape importante dans l'histoire du mountain bike. Tout d'abord, cette course symbolise une diffusion de la pratique vers l'ensemble de la Californie au niveau d'une zone très peuplée alors que le foyer central reste pendant presque cinq ans localisé autour de San Francisco. Ensuite, cet événement démontre la supériorité des engins de Marin et de leurs concepteurs sur terrain accidenté. Enfin, deux ans après le déplacement au Colorado, les pionniers de Marin confirment leur volonté de communiquer leur passion sur un autre espace. Ils pressentent le potentiel et l'avenir de ce phénomène naissant et profitent de la proximité de Los Angeles pour montrer la validité de leurs équipements. Progressivement, ils commencent à envisager de vendre leurs produits à plus grande échelle.

Cette course conserve en ce sens une symbolique essentielle : elle est l'une des dernières épreuves compétitives où différents types de vélos se trouvent rassemblés au départ d'un même événement. Sur le plan de la valorisation des potentiels et de l'efficacité du mountain bike, elle permet également de montrer aux disciplines déjà structurées telles le cyclisme sur route, le BMX ou le cyclo-cross, les qualités intrinsèques sur parcours varié et tout terrain de l'engin « mountain bike. »

³⁵¹ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

³⁵² *Fat Tire Flyer*, n°1, pp. 8-9. Ce magazine n'est nomenclaturé sous la forme « vol, n° » qu'à partir du n°8, vol.2, n°1, 1982. Récit de la victoire de Gary Fisher à la première édition de Reseda to the sea, le 9 mars 1980. (35 participants-12 miles).

2.2.4. Les premières classiques de mountain bike

Sur le plan des rassemblements et des compétitions, cette période reste marquée par le sceau d'une relative confidentialité, l'absence d'un calendrier et un nombre finalement très restreint d'événements organisés par seulement quelques pionniers ayant des vocations d'organisateur. En fait, la pratique se partage presque équitablement entre des rassemblements festifs ou des randonnées et des courses épiques telles la Central Coaster Clunker Classic ou la Wiskeytown Race avec la présence d'engins encore disparates. Parmi les rassemblements non compétitifs, le plus ancien « Appetite Seminar Balloon Ride » sixième du nom se déroule le jour de Thanksgiving (« Rain or Shine ») et fait déjà figure de classique. En 1981, on y compte déjà soixante participants dont cinq femmes et un enfant de dix ans³⁵³. D'autres rassemblements rythment les saisons comme *Valentine's day ride*³⁵⁴ ou *The Loma Alta Full Moon Cruise* qui consiste en une ballade autour du mont Tamalpais durant la pleine lune³⁵⁵.

Le périodique *Fat Tire Flyer* se fait régulièrement l'écho de rassemblements dans d'autres Etats de l'Ouest comme à Telluride dans le Colorado où un magasin projette par exemple de louer des vélos et d'organiser des tours guidés³⁵⁶. Dans le même esprit *Mystic Whells*, agence du Colorado propose une randonnée de six jours en Argentine³⁵⁷ et *Rocky mountain Cruiser Tours*, toujours à Telluride propose des tours guidés avec notamment des séjours très aventureux, comme ce projet de « tentative d'assaut du sommet du Mont Wilson à 14017 pieds³⁵⁸. » Plus au nord encore *Salmon River Mountain Bike Tours* propose des circuits dans le Montana qui incluent des parties tout terrain. Progressivement, le tourisme accompagné autour du mountain bike voit le jour. Dans l'Arizona à *Organ Pipe National Monument Ride* en Arizona en mars 1981 se déroule un rassemblement durant deux jours (45 miles puis 24 miles le lendemain), témoin d'une diffusion progressive sur l'ensemble du territoire.

³⁵³ *Fat Tire Flyer*, n° 2, 1980, p. 5.

³⁵⁴ Rassemblement festif le jour de la Saint Valentin, *Fat Tire Flyer*, n° 4, 1981, p. 3.

³⁵⁵ *Fat Tire Flyer*, n° 3, 1981, pp. 6-7. Ce rassemblement a lieu 26 Août 1980. On notera aussi « End of daylight savings ride » à Point Reyes, randonnée qui rassemble une quinzaine de participants dont un tiers de femmes. *Fat Tire Flyer*, n° 2, 1980, p. 4. « A pair of hikers who observed the leaders on the roughest section were quite impressed, saying that they had never imagined that anyone could ride like that ».

³⁵⁶ *Fat Tire Flyer*, n° 5, 1981, p. 7.

³⁵⁷ *Fat Tire Flyer*, n° 6, 1981, p. 4.

³⁵⁸ *Fat Tire Flyer*, n° 6, 1981, p. 15.

Fisher, compétiteur victorieux et promoteur du mountain bike

Le début des années 1980 reste surtout marqué sur le plan de la pratique compétitive par la domination sportive de Gary Fisher qui démontre ses qualités physiques et valide définitivement aux yeux du public les avantages technologiques du mountain bike. Le 7 juin 1980, ce dernier remporte le Central Coast Clunker avec dix minutes d'avance sur Mc Lean, VVA et Joe Breeze³⁵⁹. Le 29 novembre 1980, le pionnier crée cette fois la sensation en remportant *Northern California Cyclo-cross³⁶⁰ Senior Championship³⁶¹* sur son *MountainBike³⁶²*. Les nouveaux engins deviennent plus légers et rivalisent avec les vélos de cyclo-cross. La démonstration semble cette fois complète face à un engin reconnu de longue date (le vélo de cyclo-cross) et des champions aguerris à l'exercice tout terrain. Le mountain bike est non seulement un engin de plaisir mais il est aussi destiné à la performance. A Shasta, Gary Fisher remporte *The Wiskeytown Downhill³⁶³* en 2h 37' devant Scot Nicol et soixante cinq partants dont sept femmes. Pour sa première course, Jacquie Phelan termine septième et première féminine en 3h 31'. Le 15 mars 1981, Fisher poursuit cette série de succès en s'adjugeant pour la seconde fois *Reseda to the Sea³⁶⁴* avec un second concurrent lui aussi sur un mountain bike (le troisième sur un vélo de cyclo-cross). La concurrence reste encore limitée et le niveau cycliste de Fisher, conjugué à une préparation du matériel méticuleuse, expliquent ces résultats positifs.

L'année 1982 confirme cette tendance pour ce compétiteur dans l'âme, avec deux événements symboliques : une sixième place au championnat des USA de cyclo-cross sur... un mountain bike et une victoire à la Rockhopper devant un peloton de plus de cent participants. Concernant le cyclo-cross, ces performances favorisent une divulgation plus importante cette fois sur le plan national, au niveau des pratiquants traditionnels de cyclo-cross et de la presse spécialisée qui couvre les *National Cyclo-cross Championships*. En termes d'efficience, le mountain bike est maintenant est réellement pris au sérieux dans le

³⁵⁹ *Fat Tire Flyer*, n° 4, 1981, p. 10.

³⁶⁰ *Ibidem*. Le cyclo-cross de Berkeley voit aussi au départ vingt mountain bikes venus concurrencer des adversaires sur des montures plus classiques. « Hardy ballooners riders » and « similar number of traditional skinny tire ». Kenny Fuetsh est déclaré vainqueur.

³⁶¹ *Fat Tire Flyer*, n° 3, 1981, p. 8. «Until recently ballooners were too heavy to be competitive, but Fat Tire technology has now closed the gap ».

³⁶² Fisher roule en fait sur un mountain bike produit par ses soins et son magasin "MountainBike" en pleine expansion à ce moment.

³⁶³ *Fat Tire Flyer*, n° 5, 1981, p. 6

Le vainqueur est Nicol en 2h 51' ; seconde féminine en 5h 51' et le premier BMX finit 14^e en 4h 01'. Les écarts restent considérables, signe d'un niveau de pratique très hétérogène.

³⁶⁴ *Fat Tire Flyer*, n° 4, 1981.

Landerneau sportif. Gary Fisher participe largement à cette reconnaissance technologique au travers de ses performances et de ses articles dans *Bicycling*. Enfin, lors de la Rockhopper le plus grand rassemblement de cette année³⁶⁵, l'adversaire de Fisher (encore à ses côtés à un mile de l'arrivée) casse son cadre ; ce dernier après avoir franchi la ligne victorieusement rejoint le concurrent malheureux et le laisse finir avec son propre vélo. Au-delà de l'anecdote, de la domination et du comportement sympathique de Fisher, cet acte de fair-play marque aussi la fin d'une époque. La possibilité de prêter un vélo ne sera bientôt plus autorisée par les premiers règlements appliqués dès l'année suivante.

Victor Vicente, une vision non-conformiste du mountain bike

Avec souvent le double rôle d'organisateur et de participant, Victor Vicente peut être considéré comme un des pionniers les plus actifs durant cette période où les chiffres de participation confirment une pratique encore confidentielle. Suite au succès de *Reseda to the Sea*, ce passionné anti-conformiste organise aussi une course en deux étapes sur deux jours, appelée *Sespe Hot Springs Stage Race* près de Los Angeles avec seulement sept *finishers* pour dix participants sur une distance de 17 miles³⁶⁶. Les écarts entre les participants restent significatifs de l'hétérogénéité des niveaux. La spécificité des qualités requises entre le cross-country et la pratique cycliste traditionnelle semble identifiée : moins de tactique et plus de force physique selon le Victor Vicente. Le 23 novembre 1980, toujours aussi créatif dans le format de ses courses, « VVA » organise les “*Southern California Off-Road Championships*” à Malibu avec une montée départ groupé de trois miles et de mille sept cents pieds positifs de vingt minutes, suivie (après vingt minutes de pause pour tous les concurrents) d'une descente sur le même parcours (à l'envers) avec départ toutes les 30 secondes. L'intention du pionnier de la « cité des anges » semble ici de vouloir couronner le pilote le plus complet, à la fois endurant et rapide³⁶⁷. Sur le modèle de *Fat Tire Flyer* et de manière encore plus confidentielle, Victor Vicente publie aussi le *Topanga Rider's Bulletin* afin de promouvoir

³⁶⁵ *Fat Tire Flyer*, n° 12, vol. 3, n°1, 1982, p. 12.

Pour cette course, il existe une catégorie BMX 20", Denise Caramagno termine 64^e et première femme.

³⁶⁶ *Fat Tire Flyer*, n° 2, 1980, p. 5.

Victor Vicente of America termine second en 5h06'. Le premier est James Mc Lean de Santa Barbara en 4h13'. “Victor Vicente, who took second place overall, commented that there seems to be very little strategy involved in X-C racing as apposed to his days in road racing. On the dirt strength seems to be the keys factor rather than handling or tactics. It's possible that there is some strategy still out there waiting to be discovered, though, since we have a lot to learn yet about this new kind of racing.”

³⁶⁷ Au début des années 1990, la mise en place de classement combiné reprend cette logique. Pour cette course, Monte Ward gagne la montée et Aaron Cox la descente.

d'autres courses telles le *Topanga Suntour* ou *Puerco race*³⁶⁸ qui combinent aussi montée et descente.

Malgré ce dynamisme, la vision du mountain bike de Victor Vicente devient de plus en plus décalée par rapport à l'évolution progressive de ce sport. Il roule sur des modèles de 20'' de sa création et s'oppose à la réglementation au travers d'une vision presque libertaire du vélo. Il exprime ainsi ces idées dans les colonnes de *Fat Tire Flyer* :

« *Fat tire, flyers Gang,*

You may have heard of my position on organized racing, and to make racing, and to make it clear, here it is again in script.

I feel the joy of riding in the mountainous wilderness, and appreciate the freedom.

I do not desire to limit in any way anyone's freedom. I advocate no regulations regarding safety equipment: helmets, gloves, kneepads, brakes, etc. I advocate no regulations of any kind.

I know there are dangers in life, and that every individual feels the urge to survive. I recognize that this is the law of life and I have no desire to add to it.

*Yours forever wishing you a breeze to cool the sweated brow*³⁶⁹ ».

Cette conception anti-conformiste correspond à la vision d'une frange encore importante de pratiquants souhaitant évoluer avec une réglementation minimaliste : un point de départ un point d'arrivée (similaire ou différent) et un engin à deux roues quel qu'il soit (pas de catégories, de règles vestimentaires, matérielles ou de sécurité). Cette vision se rapproche davantage des valeurs de certains sports de rue³⁷⁰ ou le surf non compétitif³⁷¹ qui possèdent leurs propres codes et refusent un cadre réglementaire considéré souvent comme trop rigide

Le début des années 1980 : « tout le monde se connaissait »

Le début des années 1980 confirme une certaine inventivité, diversité dans les formats de courses : courtes ou longues, compétitives ou seulement festives, montantes, descendantes ou mixtes. Comme le rappelle Ross Shafer l'ambiance et le bon esprit de ces rassemblements caractérisent précisément cette période. « *Les premières pratiques étaient à la recherche de la descente intéressante pour se faire plaisir. Je le faisais en partant d'un point et revenant au*

³⁶⁸ Hill Climb: Jim Harlow 28'49''; Downhill: Mike Waldman 7'39''.

³⁶⁹ *Fat Tire Flyer*, n°4, 1981, p. 2.

Lettre de Victor Vicente of America qui se positionne contre toute réglementation pour les courses.

³⁷⁰ Pegard, Olivier, « Ethnographie d'une pratique ludique urbaine : le skate-board à Montréal », in *Les cahiers Internationaux de la Sociologie*, vol. 105, 1998, pp. 31-45.

³⁷¹ Le surf compétitif est aussi régi par une réglementation très précise et contraignante

même point. [...] Il y avait de la solidarité et beaucoup d'amitié après l'arrivée. Tout le monde se connaissait. C'était une communauté plus sympa plus petite que la route. Tout le monde se connaissait comme dans un grand cirque³⁷². » Divers formats voient le jour avec la passion des concurrents comme trait d'union. Des courses difficiles s'organisent comme pour le *Coyote Derby*³⁷³ où de nombreux concurrents abandonnent. Certaines formules proposent deux épreuves comme le *Central Coast Clunker Classic* avec une course de côte et un cross-country³⁷⁴. D'autres épreuves voient encore se côtoyer vélos de cyclo-cross, clunkers et mountain bike³⁷⁵. Le *Punk Bike Enduro* comprend même jusqu'à dix-neuf spéciales (entre 1/3 de miles et 2 miles) disposées sur 20 miles sur différents types de terrain et de profils ; cette course témoigne de l'existence de formules ludiques valorisant les différentes qualités des nouveaux pratiquants.

Au Colorado, les frères Cook décident à partir de 1981 d'organiser une course par étapes, la veille du Pearl Pass Tour. Les *Cook Brothers*, champions locaux connaissent bien le secteur et restent les hommes à battre ; ils viennent d'enchaîner le périple Crested Butte à Aspen (aller-retour) en passant par le Pearl Pass et le East Maroon Pass au retour soit quatre-vingt quinze miles et onze heures presque tout en *off road*³⁷⁶. La compétition se compose d'une course en montagne jusque 11 000 pieds, immédiatement enchaînée d'une descente chronométrée offrant un bonus de points au plus rapide, et d'un « critérium » de quinze tours dans les rues en terre de Crested Butte³⁷⁷. L'année suivante la formule est reconduite sur trois

³⁷² Entretien avec Ross Shafer, pionnier USA, Petaluma, le 28 février 2006. « *La Whiskeytown Downhill n'était pas une véritable descente, il fallait au début monter pendant 4 miles ce qui était difficile et les gens s'aidaient parfois sur les passages difficiles en se passant les vélos.* » Cette notion de cirque ou de tribu reviendra aussi dans les propos de certains précurseurs au sujet des premières épreuves françaises de 1985 à 1987.

³⁷³ *Fat Tire Flyer*, n°5, 1981, p. 5. Récit du First annual Coyote Derby le 29 mars 1981 à Redland (Cal) 14 personnes finissent sur 40 partants (20 miles de terrain varié) « Surpassing the limits of human endurance, a total of 14 riders finished from a starting field of 40. [...] Waters bottle will be given to all survivors ».

³⁷⁴ Le 2 mai à San Luis Obispo a lieu la troisième édition organisée par Glenn Odell avec 52 partants et un record de l'épreuve battu de 10 minutes. *Fat Tire Flyer*, n°11, vol. 2, n°4, 1982, p. 9.

³⁷⁵ *Fat Tire Flyer*, n°5, 1981, p. 8. Course organisée par les pompiers de San Anselmo du 17 mai 1981(47 participants, 2000 feet, 15 miles). Laurence Malone (cinq fois champion des USA de cyclo-cross) l'emporte devant Charlie Cunningham, le troisième est sur un vélo de cyclo-cross, la première femme est Wende Cragg. Les autres classements témoignent du côté bon enfant de l'épreuve : le premier 20' VVA, le « Most damage » Craig Mitchell et le premier pompier Tim Ecke. En Californie du Sud, Monte Ward remporte Le second Central Coast Clunker Classic en 2h33' (36 participants), le second de l'épreuve, Clark Roberts utilise un vélo de cyclo-cross. On stipule qu'il se retrouve compétitif sur les « fire-road ». Marty Cochran remporte la course en « one speed ».

³⁷⁶ *Fat Tire Flyer*, n°7, 1981, p. 5.

³⁷⁷ *Crested Butte Pilot*, vol. 9, n°25, 2 octobre 1981. « For everybody who wants to go fast, we present the Paradise Divide Fat Tire Stage Races [...] Race starts at 9:00 going out of the town and up Washington Gulch Road on your way to treeline at 11,000 feet [...] Then the real fun begins with a seven-mile downhill to the Slate River». Résultats: 1^{er}: Don Cook; 2^e: Gary Fisher; 3^e: Tom Richey; 4^e: Tim Rydsale; 5^e: Joe Breeze; Women: 1^{ère}: Cindy Petite.

épreuves et une domination des organisateurs du Colorado³⁷⁸. Le déjà célèbre *Pearl Pass Tour* voit maintenant se rassembler plus d'une centaine de participants et sa formule évolue quelque peu : uniquement festif et tourné vers la randonnée de 1976 à 1980, il intègre au début de la décennie, presque logiquement, des pratiques compétitives.

2.3. Du stade artisanal à la production industrielle, du clunker au mountain bike

Dans ce contexte orienté vers des pratiques de loisirs, festives et déjà compétitives, la volonté d'utiliser un engin plus fiable et performant voit le jour chez bon nombre de pionniers. Si durant la période précédente, un bon freinage et des vitesses fonctionnelles suffisaient, la notion de performance augmente les exigences des compétiteurs. Quelles innovations apparaissent durant cette période ? Quels processus technologiques majeurs valorisent le clunker, le faisant passer du stade artisanal au stade industriel ?

2.3.1. La Repack véritable laboratoire pour les engins en construction

Les confrontations lors de la Repack Race se font entre les pionniers par le biais du chronomètre mais aussi sur le plan mécanique. Le nom même de la course résulte lui-même d'une origine mécanique. Lors des premières éditions, il faut « regraisser » (*to repack* en anglais) les moyeux des freins qui chauffent après ces longues et rapides descentes. Au-delà de cette anecdote significative, la course devient durant cette période le premier terrain de test des inventions des pionniers. Compte tenu du parcours, les freins, la direction, le cadre et les éléments périphériques sont soumis à rude épreuve durant les quelques cinq minutes de course. Comme l'indique Berto : « *La Repack Race a été au cœur du développement du mountain bike à Marin County. Dans une course normale, cinq à six participants ne finissaient pas la course pour des raisons mécaniques. [...] Gagner dépendait largement de l'habileté du cycliste, mais chacun essayait de tirer partie d'avantages techniques. Quand quelque chose fonctionnait, c'était immédiatement copié. Sans la Repack, le mountain bike serait développé différemment et ça aurait certainement pris plus de temps*³⁷⁹ . »

³⁷⁸ Annexe n° 33. Couverture du journal local avec déjà beaucoup plus de participants qu'en 1978. *The Chronicle*, Vol. 20, n° 23, 24 septembre 1982. « To one's great surprise, Don Cook captured his second annual victory in the Paradise Divide Fat Tire Stage Race which he organized with the indefatigable help of two voluptuous ladies: Kay Peterson and Carol Bauer ». Résultats: 1^{er} Don Cook; 2^e Steeve Cook ; 3^e Tom Ritchey; 4^e Cressen Van Winkle; 5^e Gary Fisher; Women: 1^{ère} Debbie Curtis.

³⁷⁹ Entretien avec Franck Berto, ingénieur, historien du cyclisme aux USA, Fairfax, le 12 janvier 2006.

En 1976, les clunkers sont mis à l'épreuve dès les premières courses et de nombreuses chutes ont pour cause un problème mécanique. Les cadres, bien que robustes par leur poids, ne résistent pas tous aux différentes sollicitations parfois agressives des pionniers. Comme l'indique Charles Kelly : « *Il fallait créer des cadres solides. Je vais te faire une confiance, dans toute ma vie, il n'y a pas une partie de vélo que je n'ai pas cassée*³⁸⁰ ! » Pour réaffirmer l'importance du matériel, il complète sa réflexion au moyen d'une métaphore guerrière : « *Tout le monde cherchait la bonne arme pour la Repack*³⁸¹ ! » Concernant la question du cadre, la course n° 15 de l'automne 1977 marque l'apparition sur la Repack du premier cadre de mountain bike spécifique, neuf, conçu, fabriqué et... piloté par Joe Breeze qui remporte l'épreuve dans l'excellent temps de 4'25''55. Preuve est rapidement faite sur le terrain de la solidité et de l'efficacité de ce prototype. « *J'ai été le premier en octobre 1977, à faire un cadre valable et il a gagné la Repack suivante*³⁸² » se rappelle ce passionné de mécanique, méticuleux et compétent dans les techniques de soudures. Témoin du succès de son entreprise, on retrouve trois *Breezers* au départ de la 18^e édition du 29 octobre 1978, puis six le 21 janvier 1979. Lors de la 22^e édition, le 11 août 1979, on assiste aussi à la première course des cadres *Ritchey Mountainbike*. Tom Ritchey se positionne rapidement comme le leader sur le plan du nombre de cadres produits artisanalement durant une période annonciatrice d'une concurrence technologique encore plus âpre. Le pionnier confirme son souci de fabriquer du matériel de bonne qualité : « *En tant que compétiteur et pratiquant, mon souci principal a toujours été de fabriquer des composants efficaces*³⁸³ . »

L'effervescence et l'esprit de compétition autour de la Repack accélèrent ici le processus d'amélioration de l'engin surtout avec l'utilisation de cadres neufs et spécifiques. Charlie Cunningham s'exprime dans ce sens : « *En matière d'innovation, tout le monde regardait par-dessus l'épaule de tout le monde. Chacun apprenait des autres. Et quand la folie du mountain bike est arrivée, celui-ci avait déjà une vie propre. Il y avait tout d'un coup plus de demande que d'offre, et la principale raison en était que le mountain bike était amusant*³⁸⁴. » Véritable banc d'essai sur le même principe que celui des rallyes et des grands prix de Formule 1 pour les automobiles, cette course est un véritable test mécanique grandeur nature pour les mountain bike. Si l'engin résiste aux contraintes imposées par ce parcours, il est fiable...donc commercialisable à plus grande échelle. Vecteur de communication sur la

³⁸⁰ Entretien avec Charles Kelly, *op. cit.*, 2005.

³⁸¹ *Ibidem*.

³⁸² Entretien avec Joe Breeze, *op. cit.*, 2005.

³⁸³ Entretien avec Tom Ritchey, San Jose (Costa Rica), le 4 novembre 2006.

³⁸⁴ Propos de Charles Cunningham, in Jakobs, Lee, *op.cit.*, 1999, p. 27.

nouvelle façon de pratiquer le vélo, la Repack favorise la mise en valeur des nouveaux engins créés et développés pour un public de plus en plus large.

2.3.2. Le Breezer 1

En 1976, Craigh Mitchell fabrique en dix jours le premier cadre de mountain bike pour Charles Kelly. Malheureusement, la géométrie trop traditionnelle, peu adaptée à la descente et à la pratique tout terrain ne convient pas au pionnier. Kelly le lui rétrocède seulement deux semaines plus tard. En 1971, Joe Breeze revenu transformé de son voyage en Europe³⁸⁵, se passionne rapidement pour la mécanique ; ses qualités de soudeur méticuleux sont rapidement reconnues par ses partenaires d'entraînement. A la demande de Charles Kelly déçu par les qualités du cadre de Mitchell et toujours décidé à posséder un cadre plus solide et plus léger que celui de son clunker, Breeze conçoit un prototype sur une planche à dessin et le construit en acier Cro-moly à l'automne 1977. Il le nomme *le Breezer #1*³⁸⁶. « *La différence, c'est qu'ici des personnes* (Kelly insiste au cours de l'entretien sur l'honnêteté, la méticulosité et la compétence de Joe Breeze à qui il donné 300 \$ pour lui construire le premier cadre de mountain bike) *savaient faire des cadres et qu'en plus il y avait la Repack ! [...] Nous étions compétiteurs. Un cadre de vélo de route, tout le monde savait faire, mais pas un mountain bike*³⁸⁷ ! » commente Charles Kelly avant d'ajouter : « *Le cadre, c'est la seule chose qu'on peut faire dans un garage. Les autres pièces sont des pièces d'usine, on ne peut pas les faire*³⁸⁸. »

Joe Breeze se remémore cette période et constate l'effet de son travail avec satisfaction : « *J'ai pris le temps d'analyser*³⁸⁹. *Après toutes ces années à rouler, j'avais une idée de ce qui pourrait convenir. J'ai été le premier en octobre 1977 à faire un cadre valable et il a gagné la Repack suivante. C'était la première fois qu'un mountain bike avait l'air*

³⁸⁵ En Hollande, Breeze est séduit par le système de circulation avec des voies réservées aux vélos et c'est aussi la première fois qu'il voit des tubes bruts (Reynolds) dans un magasin. Il s'aperçoit qu'il pourrait faire ce travail de soudure par lui-même. En Italie, il rencontre aussi la famille Cinelli, célèbre fabricant de cadres qui lui montre la technique de fabrication des cadres. De retour aux USA, il apprend ensuite les techniques de construction et de soudures lors de stages d'apprentissage à Chicago et en Californie. Dès 1974, il commence à fabriquer des cadres de route. Puis en 1977, il fabrique donc le premier cadre dédié au tout terrain.

³⁸⁶ Annexe n° 22 : le premier *Breezer* 1977.

³⁸⁷ Entretien avec Charles Kelly, *op. cit.*, 2006.

³⁸⁸ *Ibidem*.

³⁸⁹ Propos de Joe Breeze dans le film « Klunkerz », *op.cit.*, 2007. « *L'idée était de faire plus rigide qu'un vélo de route et d'avoir un vélo autonome. [...] Mon idée était de pouvoir rentrer dans les bois...mais de pouvoir aussi en sortir* » !

neuf ! Et les gens qui le voyaient étaient interpellés : « Ouah ! C'est un véritable vélo³⁹⁰ ! » ». Le succès des premiers cadres dépasse ses prévisions et d'autres personnes aux mêmes compétences se mettent à produire également : « Après, ils étaient vendus avant d'avoir été faits (printemps 1978). Ils étaient plus légers et solides. Malgré tout, ils faisaient quand même 38 livres, ce n'est qu'en 1979 qu'on a gagné six livres rien que sur les roues. C'était très important, cela a même ensuite changé le comportement du vélo (masse en inertie), on pouvait sauter avec ceux-là³⁹¹. »

Le temps des *Frame Builders*

En plus des spécificités locales précédemment évoquées, Marin County se distingue par la présence de *frame builders* individus capables d'assembler des tubes de métal pour construire un cadre. Selon les matériaux utilisés, la dimension et la section des tubes et la géométrie choisie, les cadres sont dotés de caractéristiques différentes au niveau du rendement, du comportement et de la solidité. Ce travail relève d'une réelle compétence technique et d'une connaissance des interactions biomécaniques entre l'homme, la machine, le type de terrain et d'utilisation³⁹². Breeze initie à cette technique certains de ses amis tels Steeve Potts, Scot Nicol et Otis Guy.

Tom Ritchey³⁹³, né en 1956 à La Honda (Cal), ancien membre de l'équipe des USA juniors sur route, fait aussi partie de cette catégorie de constructeurs de cadres. Il est reconnu pour son sérieux et des capacités assez importantes de production lors de l'époque « artisanale ». Il fait le lien d'ailleurs rapidement avec l'époque « industrielle » de production et devient dès 1979 le premier fournisseur de Gary Fisher³⁹⁴. Ritchey, à l'écart de la mouvance culturelle de Marin, reste le soudeur le plus prolifique et le plus reconnu par la communauté des pionniers. « J'ai commencé par faire des cadres de route et puis j'ai construit de plus en plus de cadres de mountain bike. [...] Ce que je recherche surtout, c'est l'efficacité de mes produits pour le pratiquant³⁹⁵. » Mike Syniard, le PDG de Specialized qui s'est inspiré du travail de Ritchey pour ses premières productions industrielles confirme le

³⁹⁰ Entretien avec Joe Breeze, *op. cit.*, 2005.

³⁹¹ *Ibidem*. « D'autres ensuite ont fait la même chose : Jeff Richman à Santa Rosa en 1978 et Tom Ritchey, à qui j'ai montré mon cadre et qui s'en est en partie inspiré en 1978 ».

³⁹² Gioia, D, « Frame builder talks about workmanship and methods », *Bike World*, vol.7, n°1, janvier-février 1978, pp. 30-33.

³⁹³ [http:// www.ritcheylogic.com](http://www.ritcheylogic.com)

³⁹⁴ Propos de Fisher dans « Klunkerz », *op.cit.*, 2007 : « J'avais une entreprise et je voulais diffuser partout dans le monde. [...] Tom pouvait produire 50 cadres en trois semaines ».

³⁹⁵ Entretien avec Tom Ritchey, le 4 novembre 2006, San Jose, Costa Rica. Il répétera plusieurs fois ce type de phrases dans l'entretien.

talent et l'efficacité de l'artisan : « *On le surnommait GM (Général Motors) tant sa production était importante. Il faisait des cadres magnifiques. [...] C'était un peu un artiste. [...] On a dans un premier temps beaucoup appris des "frame builders" et ensuite ils ont appris de nous*³⁹⁶ ! »

Dans le domaine de la construction de cadres en aluminium, Charles Cunningham, ingénieur de formation, reste le précurseur d'une technique de soudure plus difficile à maîtriser. Dès 1977, il commence à construire des cadres de mountain bike en aluminium réputés pour leur légèreté. En avance sur son temps, il conçoit le vélo en fonction du pilote : « *Quand tu construis un vélo, tu dois tenir compte de la façon de rouler et faire en sorte que le vélo soit le prolongement de ton corps*³⁹⁷. » Ces vélos ont la spécificité d'avoir un cintre de route et une géométrie *sloping*, très innovante à cette époque. Il équipe ensuite sa femme Jackie Phelan, invaincue en catégorie féminine de 1980 à 1986.

D'un engin d'aspect ancien, on passe à un cadre neuf et plus léger. Cette étape est décisive. Désormais le mode de pratique et l'engin sont tous deux résolument modernes. Cette présence de constructeurs de cadres s'avère déterminante dans le développement technologique d'un engin en perpétuelle évolution. Le cadre, tel le squelette de l'être humain reste la base identifiable de l'engin. La construction de nouveaux cadres augmente la fiabilité, la légèreté et le rendement. Les modalités de pratique peuvent consécutivement évoluer : plus vite, plus haut et toujours plus loin, répondant ainsi aux attentes des pratiquants de plus en plus nombreux.

Le facteur humain semble déterminant dans le processus d'amélioration des engins donc d'évolution de la pratique. A la différence par exemple du Colorado où les premiers pionniers n'avaient pas ce goût du bricolage ni ces compétences techniques, cette capacité à assembler les tubes et ce potentiel technologique existent bel et bien dans la région de la baie de San Francisco. L'interaction d'une expérience à très bon niveau en tant qu'adepte du mountain bike, conjuguée à cette compétence de *frame builder* comme pour Tom Ritchey, Joe Breeze, Otis Guy et aussi Charlie Cunningham, augmente la pertinence des choix techniques lors des premières réalisations de cadres. La géométrie du Schwinn reste une base de départ imparfaite malgré tout reprise durant ces premières années.

2.3.3. « MountainBikes » : le premier commerce

³⁹⁶ Propos de Mike Syniard dans le film « Klunkerz », *op.cit.*, 2007.

³⁹⁷ Entretien avec Charlie Cunningham, Fairfax, le 11 juin 2007

Le temps des clunkers à vitesses semble maintenant compté. Les productions artisanales augmentent et la demande se fait de plus en plus pressante. Le nombre de pratiquants croît rapidement et les « réserves » de cadres et de matériel bon marché diminuent tout aussi vite, rendant plus problématique la construction ou la rénovation des clunkers. Le sentiment que « quelque chose se passe » envahit les pionniers les plus à la pointe du mouvement surtout à partir de 1978. Selon Steeve Graventies : « *C'était comme une infection*³⁹⁸ ! » Edgar Morin indique en parlant des surfeurs des années 1960 : « Ils vont surfer par centaines de milliers, ils vont jouer avec la mer, et cela devient ce qu'il y a de plus important dans l'existence³⁹⁹. » Cette vague presque passionnelle, voire obsessionnelle pour certains touche maintenant les pratiquants de mountain bike qui vont rouler par centaines, parcourir les collines de Marin ou les montagnes du Colorado, et cela « devient pour certains ce qu'il y a de plus important dans la vie ».

Fisher rebondit dans ce sens : « *On sentait que c'était de la dynamite*⁴⁰⁰ ! » Cette impression d'accélération soudaine reprise dans tous les entretiens est souvent décrite avec modestie, fatalisme ou humour⁴⁰¹. Charlie Cunningham résume ce moment clef ainsi : « Quand la folie du mountain bike est arrivée, celui-ci avait déjà une vie propre. Il y avait tout d'un coup plus de demande que d'offre, et la principale raison en était que le mountain bike était amusant⁴⁰². » Pour la première fois des notions de type commercial émanent des discours. Le temps du bricolage semble appartenir au passé, l'ère du commerce, artisanal dans un premier temps, semble inéluctable.

Suite aux contacts pris avec Tom Richey lors de la Repack du mois de janvier 1979, Gary Fisher prend commande de cadres pour lui-même puis en achète une dizaine qu'il monte et revend facilement dans les trois mois qui suivent. De retour à Marin County, durant l'été 1979 après une année de compétition et d'entraînement, Fisher renonce à embrasser la carrière de coureur professionnel. En septembre de la même année, le coureur de San Anselmo s'associe avec Charles Kelly. Ils ouvrent un compte en banque et, avec 300 \$, ils nomment leur commerce « MountainBikes », terme inventé selon Berto au milieu des années

³⁹⁸ Entretien avec Steeve Graventies, *op. cit.*, 2005.

³⁹⁹ Morin, Edgar, *op.cit.*, 1970, p. 191.

⁴⁰⁰ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

⁴⁰¹ « *On voulait juste avoir du plaisir* » et « *It's just happen !* » s'exprime Joe Breeze. « *Notre bricolage d'amateur sur le mountain bike a réveillé la pratique du cyclisme, et ce, dans toutes les nations développées du monde* » confirme t-il. Jakobs Lee, *op.cit.*, 1999, p.10.

⁴⁰² *Ibidem.*

1970 par une hippie de Santa Barbara⁴⁰³. Rapidement John Finley Scott, par sympathie et pour soutenir les deux compères dans leur entreprise fournit une aide financière et des cadres⁴⁰⁴. Conscients des qualités de constructeur et de la rapidité de Tom Ritchey, les deux nouveaux associés font appel à ce dernier pour la construction des cadres. Fisher et Kelly assemblent eux-mêmes les premiers mountain bike artisanaux vendus⁴⁰⁵ sur le marché et les revendent 1300 \$ à la boutique de San Anselmo. Avec un mélange de fierté, de nostalgie et de mégalomanie Gary Fisher raconte : « *Après j'ai créé mon magasin en 1979 avec Charles, on l'a appelé « MOUNTAINBIKES⁴⁰⁶ ! » Tu pouvais avoir un mountain bike tout neuf, sans bricolage. [...] Il y a eu un impact sur la société américaine. J'ai lancé les affaires. Je pensais que c'était stupide de ne pas divulguer le "secret". Je voulais couvrir la terre de vélos. J'ai réussi ! Avec des premiers vélos valables ! [...] Joe Breeze m'a discrédité en disant que je ne savais pas faire de cadres. Moi, j'ai inventé le concept⁴⁰⁷ . »*

Tom Ritchey fournit des cadres de tailles différentes à Kelly et Fisher. A ce moment, aucun matériel périphérique spécifique n'existe sur le marché du cycle et les deux pionniers doivent commander les équipements aux différents fournisseurs sur le marché américain, mais aussi en Europe. Ils se chargent tout à la fois du marketing, de la publicité, assemblent les cadres et vendent leur production directement dans le magasin de San Anselmo. Selon Fisher⁴⁰⁸, les deux hommes vendent 160 engins en 1979 et 1000 l'année suivante. Peu formés pour les affaires, Fisher et Kelly sont les premiers à se positionner et « surfer » sur ce marché encore vierge. Leur magasin reste le leader durant cette période. Kelly confirme : « *On était pas très bon pour le business mais à ce moment la demande était si forte par rapport à l'offre que cela marchait très fort. [...] Il y avait même des délais d'attente⁴⁰⁹ . »* John Finley Scott, qui aide les deux hommes en fournissant des cadres, résume ainsi les compétences et l'état d'esprit des deux associés : « *Kelly est un philosophe mais pas un homme d'affaires avisé.*

⁴⁰³ Berto, Frank, *op.cit.*, 1999.

⁴⁰⁴ *Ibidem*, p. 50: « Tom Ritchey was a friend of John Finley Scott. John saw the potential of the mountain bike market. [...] John ordered 100 mountain bike frames from Tom Ritchey. The price was \$ 190 for an unpainted frame without fork. [...] John's Scott's mountain bike sales did not develop as rapidly as he hoped. [...] John knew of the Mountain Bikes operation in Fairfax. He approached Gary Fisher and offered to sell Gary the Ritchey frames on a pay-as-you-sell-them-basis. John loaned Gary \$ 10 000 to keep the MountainBikes Company growing ».

⁴⁰⁵ « Pro cruiser » fondé par Mert Lawwill et les frères Koski se lancent dans ce type d'entreprise un peu plus tôt mais avec une production plus modeste.

⁴⁰⁶ Annexe n° 28. Le sigle du premier magasin Kelly-Fisher- MOUNTAINBIKES.

⁴⁰⁷ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

⁴⁰⁸ Propos de Fisher dans le film « Klunkerz », *op. cit.*, 2007.

⁴⁰⁹ Propos de Kelly dans le film « Klunkerz », *op. cit.*, 2007.

[...] Quant à Fisher, il est un bon exemple de "hippie- capitaliste" [...] D'un seul coup, il a tourné son cerveau⁴¹⁰ ! »

Le premier engin vendu par le magasin « *MountainBikes* » est composé d'un dérailleur arrière (Huret), d'un dérailleur avant (Simplex), d'un triple plateau, d'une roue libre (Suntour), de moyeux Phil Wood, de freins cantilever (Mafac), de leviers de frein de moto (Magura) et d'une selle (Avocet). Les premières roues sont encore en acier et il faut attendre le début des années 1980 pour voir sur le marché les roues en aluminium cycle « Pro Snakebelly » et des pneus moins lourds qui soulagent le vélo de presque six livres. Le magasin possède malgré tout un éventail de composants qui permet de modifier certains choix. La version la plus légère pèse alors vingt-huit livres, soit moins de quatorze kilogrammes. En 1980, Charles Kelly et Gary Fisher veulent faire de *Mountainbikes* une marque déposée mais ils n'aboutissent pas dans leurs démarches auprès du législateur. Quelques temps plus tard, un concours est mis en place pour désigner la dénomination de l'engin. « ATB », All Terrain Bike est choisi par les lecteurs de *Bicycling* mais l'usage en décide finalement autrement en consacrant "*mountain bike*" pour désigner les défunts *Fat Tire* et *Clunkers* réservés aux initiés. La marque *Mountain bike* n'existe donc jamais mais le commerce du mountain bike commence lui véritablement en 1979. La concurrence et les enjeux commerciaux modifient la donne initiale. Du stade du bricolage et de la récupération, on passe à l'étape commerciale aux premiers *business*. Ritchey se centre sur la fabrication des cadres et Fisher sur l'assemblage et la vente des vélos⁴¹¹.

Avec l'esprit d'entreprise qui anime les jeunes californiens, très réactifs aux demandes des pratiquants et grâce aux facilités légales de création d'un commerce (du jour au lendemain), l'étape commerciale s'enclenche rapidement. Ce passage reste lui aussi fondamental et significatif de la diffusion de ce nouvel engin : le « mountain bike ». Du concept et des prototypes à petite échelle, on passe à un véritable produit qui se vend et peut être expédié à travers tout le pays. Cette diffusion à grande échelle d'une nouvelle pratique passe inévitablement par la vente de l'engin adapté à ce nouvel usage du vélo qui correspondant aux attentes et aux besoins d'un public de plus en plus nombreux.

2.3.4. Le « Stumpjumper », un engin pour tous

⁴¹⁰ Propos de John Finley Scott dans le film « Klunkerz », *op. cit.*, 2007.

⁴¹¹ Dès 1983, les deux hommes se dissocient au niveau des affaires. « *On n'était pas très formés ou expert pour le commerce, le management et le marketing. [...] Le problème est venu ensuite du fait que c'était trop informel* » Propos de Tom Ritchey dans le film « Klunkerz », *op. cit.*, 2007.

En Janvier 1981, quinze constructeurs présentent leur production artisanale lors du salon du cycle de Long Beach près de Los Angeles. Ils étaient quatre en 1980. Dans un premier temps, l'industrie américaine du cycle, voit arriver ces nouveaux engins avec circonspection. De 1979 à 1982, Fisher reste parmi les plus entreprenants pour diffuser les avantages et les potentiels de l'engin. Les premiers à se déplacer à Marin restent dans les faits les entrepreneurs japonais⁴¹². Très intéressés, ils observent les engins de Marin et rapidement Junzo Kawai pour Suntour et Keizo Shimano pour Shimano, se lancent dans la recherche puis la production d'éléments périphériques.

Mike Sinyard, cycliste convaincu⁴¹³ et jeune chef d'entreprise dynamique de Specialized Bicycle Imports⁴¹⁴, marque américaine créée en 1974, décide de se lancer dans la production industrielle en mettant sur le marché le premier modèle désormais célèbre : « *On a vu le potentiel et on a pris le risque. J'ai parié l'avenir de mon entreprise sur le succès du Stumpjumper*⁴¹⁵ ». Le nom, « sauteur de souche » fait référence à une image dynamique (sauter) et à un élément de la nature que l'on rencontre sur les chemins, donnant ainsi clairement le ton sur les modalités de pratique.

Sur le plan technologique, le Stumpjumper se compose d'un cadre Chromoly Touring Tubing de couleur bleue déjà utilisé sur le modèle « Sequoia » de route (soudures TIG) ; la potence « Golf Club » est une version modifiée d'un modèle destiné au BMX ; les leviers de frein de marque Tomaselli Racer sont conçus pour des motos type « cafe-racer » de la fin des années 1970 ; les pneus de dimension 26* 2,125 sont conçus spécifiquement par Specialized, les manivelles sont de marque européenne TA (26,36,46) conçues pour le cyclotourisme, les dérailleurs avant et arrière sont des Suntour ARX GT, le levier de vitesse un modèle Suntour

⁴¹² Entretien Gary Fisher : « *Quand je leur ai montré pour la première fois sur la côte est en 1980, mon clunker ils m'ont dit « Qu'est-ce que c'est que ce vieux vélo pourri que tu nous montres (il a dit shit) ! [...] On sentait que c'était de la dynamite ! Tom Ritchey s'y est mis aussi en 79. Puis Mike Syniard a montré les vélos aux japonais. Mais des stupides hippies comme nous..., on s'est fait rattraper ! [...] Je le savais, je m'en doutais. C'était émotionnellement très excitant. Comme le dit Mike (première publicité de Specialized) : ce n'est pas un nouveau vélo, c'est un nouveau sport ! [...] Depuis 1980, le marché du vélo a explosé, avec aussi le triathlon, les nouveaux matériaux, les recherches pour le record de l'heure (parle ensuite de Francesco Moser et des records de l'heure), les équipements périphériques. Avant dans les salons de vélos, on connaissait tout le monde, on faisait vite le tour. Maintenant, c'est immense, incroyable. [...] Quand on a commencé nos affaires, les japonais (Suntour, Shimano) venaient tout le temps nous voir. Pour te donner un exemple, à Marin, sur une année, on voyait 500 japonais, 10 européens et un américain ! Les européens étaient assez sceptiques. »*

⁴¹³ Mike Syniard participe à la Repack de 1983. Il sera chronométré dans le temps honorable de 5'12''.

⁴¹⁴ Document interne de Specialized, « *Mike Syniard Biography* ». Dans ce document, on insiste particulièrement sur l'impact du Stumpjumper, sur ce moment fort dans la vie de l'entreprise et sur le marché en général : « *Combining the comfort and durability of « cruiser » bikes and lightweight performance of road components, small buidiers created a new ride known today as mountain bike. Specialized's introduction of the Stumpjumper, the first production bike, heralded the international boom in off-road biking. Today, this multi-purpose off-road bikes account for over 75% of the cycling market's unit sales* ».

⁴¹⁵ *Ibidem*.

MS1, la roue libre est aussi une Suntour 5 vitesses (14, 17, 20, 24, 28), la chaîne provient de Shimano, les roues en aluminium sont des modèles Aroya 7X ; enfin les pédales sont des Alloy BMX⁴¹⁶. Pour ce premier modèle industriel produit (1TJ00001-400) à cinq cents exemplaires en 1981, le panachage des pièces issues à la fois de l'industrie du cycle, de la moto ou du BMX reste de mise.

L'arrivée de ce vélo peu cher, performant, rapidement disponible consacre le début de la démocratisation de l'engin et interpelle immédiatement les principaux acteurs de l'époque. Joe Breeze retient la compétitivité du produit : « A 750 \$, je me suis dit qu'il (Syniard) allait sûrement en vendre un paquet⁴¹⁷. » Don Cook, pionnier du Colorado exprime le même argument et avance une disponibilité plus importante : « A l'époque, un Ritchey fait main coûtait entre 1 200 \$ et 1 500 \$ juste pour le cadre. On a vu le Stumpjumper et on a pensé "voilà du lourd". Subitement, tu n'avais plus à attendre trois ou quatre mois pour avoir un vélo fait par Tom ou Gary⁴¹⁸. » Victor Vicente entrevoit lui une perspective rapide et massive dans la divulgation du mountain bike : « Ma réaction était de le reconnaître comme un standard, son design fonctionnel attirerait les masses, pas vraiment comme les vélos artisanaux qui étaient disponibles avant⁴¹⁹. » Richard Cunningham, fondateur de Mantis Cycles critique le comportement du vélo mais se trouve séduit par la découverte du mountain bike : « Le Stumjumper était lourd, ne tenait pas la route et était dur à placer dans les virages, mais quand j'en ai vu un pour la première fois, ça m'a sauté aux yeux, je me suis écrié " ce mountain bike, c'est le vrai truc...sautez dessus !" J'ai construit mon premier mountain bike peu de temps après⁴²⁰. » Mert Lawwill, le patron de Pro cruiser la première entreprise à s'être lancée dans la production artisanale avant Fisher, se trouve lui plutôt découragé par une concurrence perçue comme trop puissante : « Lorsque j'ai vu ce pour quoi il était vendu et à quel point il était mieux que le mien, j'ai pensé que les dés étaient jetés et que j'allais devoir me remettre dans la moto⁴²¹. » Enfin pour Gary Fisher, le choc semble de taille et l'invite à réagir : « Un jour où je me rendais chez Mike pour acheter des pièces, il me dit : "Je veux te montrer quelque chose." Il m'emmène au fond de sa boutique et j'étais comme un "Holly Shit". J'avais devant moi le premier Stumpjumper, presque identique à ce que l'on faisait pour 1 320 \$, mais seulement à 750 \$. C'était en novembre 1981. Je suis parti

⁴¹⁶ Riedy, Mark, *Specialized Stumpjumper, 25 years of mountain biking*, Halcottsville, Breakway Books, p. 21.

⁴¹⁷ *Ibidem*, p. 22.

⁴¹⁸ *Ibidem*, p. 22.

⁴¹⁹ *Ibidem*, p. 23.

⁴²⁰ *Ibidem*, p. 22.

⁴²¹ *Ibidem*, p. 23.

*juste après cela au Japon ; je savais que l'on pouvait avoir des containers avec de beaux vélos pour un bon prix*⁴²² . »

S'appuyant sur ses connexions au Japon, en Europe et en Californie, Specialized reste donc avec Univega le premier industriel à produire un vélo complet en série, au prix de 750\$ (le cadre est proposé à 395\$). Côté communication, l'angle d'attaque est tout trouvé, Specialized vend son nouveau produit en mettant l'accent sur l'aspect révolutionnaire du mountain bike : « Ce n'est pas un nouveau vélo, c'est un nouveau sport⁴²³ . » En tant que premier vélo de l'ère industrielle, *le Stump* comme il est parfois surnommé, est maintenant exposé au Smithsonian Museum depuis 1990 de Washington DC.

2.3.5. L'accélération japonaise, vers la phase industrielle

Alors qu'on ne dénombre que quatre marques d'exposants au salon de Long Beach de 1980⁴²⁴, ce nombre passe à 15 l'année suivante. Les ventes passent rapidement de 300 à 2000 mountain bikes, encore une « goutte d'eau » dans un marché de 8,9 millions de vélos vendus sur le territoire américain. Dans le numéro 3 de *Fat Tire Flyer*, il est fait mention de l'attention des japonais pour ce marché : « En avril le premier vélo importé devrait apparaître sur le marché⁴²⁵ . » En 1981 et 1982, productions artisanales et industrielles se font concurrence mais rapidement les grandes marques prennent une emprise bientôt définitive dans un marché en pleine expansion. L'année 1982 reste la dernière où les artisans ou petites entreprises continuent à produire dans une proportion conséquente. Au même moment, Univega sous la responsabilité de Ben Lawee se lance également au niveau industriel en vendant avec succès trois mille modèles (soit presque quatre fois plus que son unique concurrent direct le Specialized) *Alpina Sport*⁴²⁶ pour le prix très concurrentiel de 500 \$.

Environ 5 000 mountain bikes sont vendus en 1982 dont 3 500 unités pour Univega et Specialized⁴²⁷, et 1 500 par les artisans ou les petites entreprises. L'ère industrielle semble déjà en marche.

Le président de Suntour⁴²⁸ se rend en personne au séminaire organisé sur le matériel à Crested Butte en septembre 1982. L'année suivante Suntour produit des périphériques

⁴²² *Ibidem*, p. 23.

⁴²³ Slogan de la première campagne publicitaire pour le Stumpjumper.

⁴²⁴ En 1980, la production « Fisher-Ritchey » représente près de 80 % du nombre de mountain bike vendus.

⁴²⁵ *Fat Tire Flyer*, n° 3, 1981, p. 8.

⁴²⁶ On retrouve cette fois-ci la symbolique de la montagne directement associée au mot sport. Ritchey-Fisher utilisent aussi le même type de vocabulaire pour le « Mount Tam » vendu 820 \$ et le « Everest » à 1 500 \$.

⁴²⁷ Berto, Frank, *op.cit.*, 1999, p. 65.

spécifiques destinés au mountain bike sous le nom « SunTour Dirt Component Ensemble⁴²⁹ » élaboré par SunTour, Dia-Compe et Sugino. Shimano, le principal rival de SunTour⁴³⁰ n'est pas en reste et conçoit son premier dérailleur spécifique, le « Deore XT ». Les connexions entre les Américains et les Japonais⁴³¹ se font de plus en plus régulièrement malgré la modestie des ventes. Selon Fisher, les asiatiques peuvent à ce moment, produire du matériel de qualité et en quantité⁴³², alors que moins d'une année plus tôt, Kelly son partenaire en affaire, pense encore pouvoir rivaliser contre ce début d'industrialisation du marché en mettant en avant la qualité⁴³³ des vélos des artisans par rapport à ceux du « marché de masse » qui copie ses productions⁴³⁴.

En 1982, vingt fabricants artisanaux sont cette fois présents au salon de Long Beach⁴³⁵. On se situe ici à l'apogée économique de leurs activités. On y retrouve Joe Breeze (Breezer), Colorado Bicycle Co (Roughrider), Charlie Cunningham (Indian), Richard Cunningham (Mantis), Cupertino Bike Shop (Saturn), Barry Konig (Proteus), Erik Koski (Trailmaster), Mert Lawwill (Pro Cruiser), Jeff Lindsay (Mountain Goat), Moots Cycle (Mountaineer), Scott Nicols (Ibis), Glenn Odell (Bruiser), Chris Pauley (Tierra), Steve Potts (Wilderness Trail Bikes⁴³⁶), Angel Rodriguez (R&E Cycles), Mike Rust (Rocky Mountain Bicycle Works), Erik Sampson (Rock Creek Cycles), Ross Shafer (Salsa) et Victor Vicente of America (VVA). Le descriptif de ces différentes marques confirme la nature et l'ampleur de

⁴²⁸ *Suntour Guidelines*, 1982- Magazine interne de Suntour qui produit suite à cette visite son premier matériel spécifique appelé le « Suntour Dirt ».

⁴²⁹ *Ibidem*. Voici les spécifications techniques des premiers composants expressément fabriqués pour la pratique du mountain bike: MounTechFront and Rear Derailleurs; Microlite Power Thumb Shifters, XC-II Pedals, Sealed Bearing Low Flange 36H Bolt-on Hubs with 126mm locknut spacing on the rear and 100 mm on the front, a sealed Bearing Bottom Bracket, a quick release Seat Post, a corrosion-proof New Winner 14*30T five speed-freewheel, a Z chain, a Superbe Headset. (SunTour) 980 et 280 cantilever brakes with motorcycle type levers. (Dia-compe), AT Triple crankset, with 175mm arms and 26*36*46 gearing (Sugino).

⁴³⁰ Berto, Franck, « Sunset for SunTour », in *Proceedings of the 9th International Cycle History Conference*, San Francisco, Van Der Plas Publication, 1999.

⁴³¹ « Two Wheels to go-MB et custom Builders », *New Cycling*, vol. 20, n° 213, 1982. numéro spécial en japonais.

⁴³² Fisher, Gary, « The view from Japan », *Bike Tech*, vol.1, n° 3, oct 1982, pp. 1-3. « The question is, can we combine high volume production with the product quality our buyers have come to demand? The Japanese have ».

⁴³³ Cleeland, Nancy, « Off-road bikes: Cost vs quality », *The Tribune*, édition de San Diego, p. 5, 17 novembre 1981.

⁴³⁴ Skrabak, Darryl, « A Rebirth For Big Bikes », *City Sports*, juillet 1981, pp. 15-20. « Impoters have also noted the Marin off-road activity. The Specialized firm in San Jose is reported to be testing a japanese off-road prototype. Other companies are sure to cash in bandwagon. [...] Are the Marin pionneers worried by prospect of big-time competition? "Nah", says Charles R Kelly of MountainBikes. "They'll copy our stuff and mass produce it. But we'll be out in the woods and in our shops developing better stuff. We'll always be ahead, and they'll always be trying to catch up. And we won't compromise for a mass market. When people want quality, they'll come to us. »

⁴³⁵ Berto, Franck, « A look at the long Beach Bike Show », *Bicycling Magazine*, mai 1982.

⁴³⁶ Fondée en 1982 par Steeve Potts, Charlie Cunningham et Mark Slate.

la diffusion de l'activité. Certes, beaucoup proviennent de Marin et de Californie du Sud mais on relève déjà la présence d'artisans venus du Colorado et même du Canada.

Avec un volume qui décuple entre 1982 et 1983 (de 5 000 à 50 000 ventes), les données commerciales et technologiques évoluent bientôt très vite et les petits artisans vivent leurs dernières années d'expansion. Le marché de la bicyclette qui accuse cette année une forte baisse avec 6,8 millions d'engins vendus, possède un nouvel engin en plein devenir, différent du jouet d'enfant ou du modèle « dix vitesses » peu utilisé⁴³⁷. Certains survivent à la déferlante industrielle de 1983, devenant même des marques de référence telles « Rocky Mountain » ou « Wilderness Trail Bikes », d'autres tel « VVA » ou « Saturn » ne résistent pas à la logique du marché et disparaissent très rapidement.

Une production artisanale de plus en plus intensive

La période 1977 à 1982 s'avère finalement déterminante sur le plan technologique. Avant cette période les clunkers sont majoritairement à une vitesse et un frein, après cette période le mountain bike est produit en grande, souvent industriellement. Les étapes intermédiaires franchies entre le clunker basique, ancêtre du mountain bike actuel et sa version moderne du début des années 1980 s'avèrent essentielles sur le plan technologique.

La fabrication de cadres spécifiques dès 1977 marque tout d'abord un investissement important sur le plan technologique de la part des *frame builders*. Dès 1978, on commence à assembler ces cadres à très petite échelle⁴³⁸. En 1979 et 1980, on se situe à l'apogée et l'âge d'or de la production artisanale et des premières ventes de matériel neuf, non concurrencées par la puissante industrie du cycle. C'est la période où les délais d'attente chez *MountainBikes* restent parfois conséquents, les premiers cadres Ritchey-Fisher arrivent au Canada à WestPoint Bicycles près de Vancouver. Glenn Odell conçoit durant cette période le cadre *Bruiser mountain bike frame* un des cadres les plus légers de l'époque (Cromoly). Ross Shafer construit son premier mountain bike en prenant des angles (71 degrés à l'avant et 71 degrés à l'arrière) différents des géométries classiques, favorisant un pilotage plus agréable encore⁴³⁹. Kent Erikson invente le *Moot's Mount* un frein cantilever ajustable. Les enjeux

⁴³⁷ Francis, John, « The future Now? » *Bicycle Dealer Showcase*, Mai 1982, pp. 12-13. « The most encouraging sign of the bike's future may be that people who buy it, use it. »

⁴³⁸ « New California Fad Clunker Bikes », *The Washington Post*, 08 octobre 1978.

⁴³⁹ Entretien avec Ross Shafer, *op. cit.*, 2006 : « J'ai vraiment fabriqué mon premier cadre de route durant l'été 1976. C'était pour le plaisir de construire un beau cadre et aussi pour gagner de l'argent. Je trouvais cela joli et je voulais faire de l'art avec lequel je peux rouler. Je voulais aussi faire de la musique mais je n'étais pas assez bon. (Rit). [...] J'ai construit mon premier cadre spécifique de mountain bike en 1981. C'était pour un ami et je lui ai fait avec des roues de 650. Et j'ai construit le premier Salsa en 1982. [...] Pour le premier, j'ai pris comme angles 72 et 72-73 et puis j'ai changé rapidement pour avoir des comportements plus adaptés à la pratique en

financiers deviennent peu à peu plus importants : un clunker coûte la somme modique de 5 \$ à 10 \$ en 1976, le premier mountain bike vendu en 1979 se vend déjà 1 300 \$.

2.4. Les pionniers de Marin County, acteurs décisifs

Finally, sur cette période la contribution des pionniers et acteurs, véritables « déclencheurs qu'il faut chercher dans un premier temps au niveau d'individualités⁴⁴⁰ », reste décisive et déterminante dans cette phase de diffusion par contagion du phénomène. Par contre de 1970 à 1976, on n'observe pas de « luttes entre les différentes catégories d'agents engagés dans cette concurrence⁴⁴¹ ». Le temps de la concurrence commence lors des premières compétitions sportives (1976) mais surtout lors des premières rivalités commerciales (1979). Quelle est finalement le rôle, l'influence et l'impact des pionniers sur l'émergence et le développement de ce sport durant cette phase de genèse ? Qu'est-ce qui distingue ces pionniers des autres groupes organisés auparavant (VCCP, Rough Stuff ou Morrow Dirt Club) qui commencent ce type de processus d'invention d'une pratique cycliste tout terrain sans la mener à un tel niveau de divulgation ?

2.4.1. Une complémentarité unique et efficace

Au-delà de facteurs conjoncturels favorables, le rôle des différents acteurs reste déterminant durant cette phase de genèse et des développements initiaux de l'activité. Pour cette période, cinq précurseurs s'avèrent incontournables, influents et vecteurs d'une accélération d'un phénomène qui semble maintenant inéluctable. La caractérisation de ces premiers pratiquants majeurs permet d'envisager les origines et les influences principales qui conduisent à cet investissement et cette passion envers le mountain bike. Les grandes tendances relevées sont un niveau d'étude qui s'arrête souvent au niveau de l'enseignement secondaire et des premiers métiers généralement manuels ou artistiques. Leur pratique sportive d'adolescent d'abord variée se trouve très vite orientée exclusivement vers le cyclisme, un peu vers l'outdoor. Les débuts de pratique en tout terrain ont lieu avant 1975

comparant avec les Ritchey et les vélos de cyclo-cross où l'on était attiré vers l'avant. Après la majorité était 71. [...] Je préférerais avoir une bonne maniabilité. »

⁴⁴⁰ Terret, Thierry, *op.cit.*, 1996, p. 243.

⁴⁴¹ Bourdieu, Pierre, *Questions de sociologie*, Paris, Editions de minuit, 1992, p. 194.

avec un engouement personnel affirmé lors des premières compétitions. On relève chez presque tous les pionniers les plus actifs, une influence cycliste européenne non négligeable. La référence à la nature, au partage et aux sensations est souvent évoquée lors de la définition de l'activité. Enfin, on constate un investissement dans le mountain bike précoce et presque toujours de longue durée, signe de leur passion. Les profils respectifs semblent donc assez similaires sur bon nombre de critères. La force de ce groupe⁴⁴² réside surtout dans la complémentarité des personnalités et des fonctions prises par les différents acteurs.

Gary Fisher est surtout centré sur les aspects compétitifs, médiatiques et commerciaux. Ses connexions avec *Bicycling Magazine* et l'industrie en font l'ambassadeur principal du mountain bike durant ces premières années. Par réalisme, mégalomanie ou vanité, il s'auto-proclame mêle durant quelques années comme l'« inventeur du mountain bike ». Ses activités restent, à partir de 1979 consacrées exclusivement au développement de ce nouveau sport. Charles Kelly prend en charge l'organisation de la Repack et écrit les premiers articles décrivant les premières sorties ou engins. Investi aussi sur le plan commercial, il est rédacteur en chef de la première revue *Fat Tire Flyer*⁴⁴³ et bientôt à l'origine des premières réglementations. L'influence de Joe Breeze se situe surtout sur le plan technique grâce à ses capacités de constructeur. Excellent compétiteur, il représente aussi le courant de l'utilisation du vélo comme moyen de transport. La paternité de l'invention du mountain bike revendiquée aussi par Gary Fisher reste un sujet délicat. En tant que technicien, il estime son apport sur le cadre et la réalisation du premier *Breezer* comme essentiels. Le consensus actuel sur le plan de la paternité des inventions peut se dessiner ainsi : Gary Fisher a inventé et vendu le concept ; Joe Breeze a créé le premier engin complètement neuf. Wende Cragg symbolise elle, la première pratiquante capable de suivre ses amis en montée et en descente. Respectée pour sa volonté et admirée pour sa bonne humeur et son énergie, elle ouvre la porte à une pratique féminine très timide au début, vu le niveau d'engagement des premiers pratiquants. Elle est la seule à ne pas être cycliste d'origine et s'investit avec passion dans cette nouvelle pratique, véritable révélation pour elle. Toujours en action sur les chemins, elle prend les photographies des premiers moments de ce sport, uniques photos historiques. A cette époque, ses compagnons ne pensent pas à la postérité et ne réalisent pas au départ l'intérêt de ces clichés qui bientôt font le tour de la planète. Otis Guy est lui l'archétype du pratiquant des débuts. Résidant à Marin, pompier et compétiteur sur route, il se

⁴⁴² Annexe n° 19. Les pionniers de Marin County.

⁴⁴³ Annexe n° 30 : la première couverture de *Fat Tire Flyer*, première revue consacrée au mountain bike.

passionne pour ce nouveau mode de pratique. Il continue ensuite la compétition et fabrique lui-même des cadres.

Des personnalités, des motivations et des compétences différentes se conjuguent peu à peu. Cette complémentarité des rôles et des fonctions contribue largement à cette diffusion rapide de la pratique initiale du clunker, bientôt pérenne sous le vocable « mountain bike ».

2.4.2. La diffusion du mountain bike dans la presse : l'influence de Charles Kelly

Parmi les facteurs favorisant cette diffusion, certains articles de presse marquent l'histoire de ce sport et contribuent à la propagation du phénomène. « *Clunker Bikes-The Dirt Bicycle Comes of Age*⁴⁴⁴ » reste le premier article⁴⁴⁵ à paraître dans la presse généraliste. Richard Nilsen y explique l'utilisation faite des clunkers par les pionniers en ville, dans la campagne (« hors de la route, le clunker est dans son propre élément ») et dans les descentes (description de la Repack Race). Deux localisations de pratiques sont indiquées à ce moment : Marin County et Crested Butte. Cette publication se trouve à l'origine du voyage des Californiens vers le Colorado. Durant la même période, la presse spécialisée se fait l'écho pour la première fois des premières expériences off-road collectives de Marin County. Sous le titre évocateur associant le vélo et le surf « *California bikies are mountainside surfing*⁴⁴⁶ », le journaliste de *Velo News* Owen Mulholland, un peu plus de quinze mois après la première Repack Race, explique les modalités de pratiques des pionniers de Marin County.

L'année 1979 marque les débuts de la contribution importante de Charles Kelly dans le processus de divulgation au travers d'articles relatant les « premiers faits d'armes » des pionniers. En janvier, il publie dans *Bicycling magazine* un reportage qui participe à la diffusion du phénomène au sein de la communauté cycliste en général. Sous le titre « *Clunkers Among the Hills- A new Breed of Bikes and Bikers Attack the slopes*⁴⁴⁷ », le pionnier dans un texte empreint de passion et de poésie⁴⁴⁸ décrit l'ambiance d'un départ et d'une arrivée de Repack, les sensations des participants et aussi l'utilisation des clunkers

⁴⁴⁴ Nilsen, Richard « Clunker Bikes », *The CoEvolution Quarterly*, *op.cit.*, 1978.

⁴⁴⁵ En 1974, paraît un article intitulé « Moto-Bike : Off-Road Bicycle Built Like a Motorcycle », *Popular Science*, août 1974. Eloigné du mountain bike, ce vélo-moto possède des suspensions.

⁴⁴⁶ Mulholland, Owen, « California are mountainside surfing », *Velo News*, *op.cit.*, 1978, p. 19.

⁴⁴⁷ Kelly, Charles, « Clunkers among the hills », *Bicycling magazine*, janvier 1979, pp. 40-42.

⁴⁴⁸ *Ibidem*. « It is a cool, clear morning in Northern California. Five young men sweat as they push strangely modified bicycles up a steep hill. They are discussing the dirt road surface. These men belong to the same breed that ski down cliffs, jump out of airplanes or ride skateboards down Everest; they have developed their own unique athletic challenge, a race known only a few dozen locals and referred to as "Repack". »

comme fabuleux outils pour évoluer dans la nature⁴⁴⁹. En présentant au lecteur d'un journal spécialisé la double facette du mountain bike à savoir, les joies de la vitesse, la sensation mais aussi le plaisir de pouvoir évoluer avec un clunker de manière autonome dans la nature, Kelly touche, grâce à ce texte, un nombre important de cyclistes bientôt séduits par ce concept nouveau et déjà opérationnel. Dans le magazine *Outdoor Mariah-Outside*⁴⁵⁰, le pionnier écrit également un article de six pages au sujet des clunkers et du voyage au Colorado contribuant ainsi à la diffusion de cette nouvelle pratique auprès d'un public tourné cette fois vers les sports de pleine nature. Il récidive en décembre 1979 en publiant un sujet sur le rassemblement des pionniers appelé « Appetite Seminar » dans le magazine *City Sports*⁴⁵¹. Le magazine *BMX Action*⁴⁵² rend compte de la montée en puissance du phénomène dès le mois de septembre 1979 accélérant la diffusion vers un public jeune et nombreux.

Shafer confirme l'influence et l'impact des articles de Kelly à ce stade du processus, véritable accélérateur de cette diffusion. « *Ce fut une explosion, une pollinisation. Et je pense que Charles Kelly par ses premiers écrits a joué un grand rôle dans la diffusion de même que Wendy Cragg grâce aux photos. [...] C'est le premier qui a écrit et expliqué le plaisir qu'ils avaient à pratiquer et cela a donné envie aux lecteurs de faire la même chose. Et certains se sont dits : "c'est ce que nous faisons aussi avec trois vitesses !" [...] Après avoir lu ou vu des actions de mountain bike, tu y repenses et cela te donne envie de pratiquer. [...] Je me rappelle du premier article dans *Bicycling magazine* où l'on voit Joe Breeze pousser son vélo dans une montée, cela marque les personnes et aide à la diffusion*⁴⁵³. »

« C'est quelque chose que vous n'avez jamais vu auparavant⁴⁵⁴ »

Le début des années 1980 confirme la montée en puissance sur la scène médiatique du mountain bike qui se retrouve pour la première fois sur une couverture, celle de *Bicycling*,

⁴⁴⁹ *Ibidem*. « Backwoods Transportation- While the Repack race seems to define the essence of clunking, it is only one facet of the sport. Most Clunker are interested primarily in riding rather than racing.[...] This is where the clunker comes into its own, for these are not just downhill machines. Super-low gears enable a strong rider to climb most hills, and the true enthusiast sees nothing wrong with an hour pushing his bike up a steep hill in order to come flying down. »

⁴⁵⁰ Annexe n° 27. Kelly, Charles, « Built to take it », *Mariah-Outside*, septembre 1979, pp. 43-47. « Cyclists are taking to the hills on a new breed of backcountry bicycle: the clunker ».

⁴⁵¹ « Working Up An Appetite », *City Sports, op.cit.*, 1979.

⁴⁵² « Stand Wars: The Cruisers », *BMX Action*, septembre 1979.

⁴⁵³ Entretien avec Ross Shafer, *op. cit.*, 2006. Shafer mentionne en fait l'article cité précédemment. « Clunkers among the hills », *op. cit.*, 1979.

⁴⁵⁴ « BMX plus Test: The Ritchey Mountain Bike », *BMX Plus*, février 1980, pp. 66-68. "It's not really BMX, it's not really a cruiser, and it's definitely not like anything you soon before.[...] The mountain bike even goes so far as to challenge the definition of "bicycle" [...] The mountain bike is a hybrid machine [...] The Ritchey challenges you to challenge Mother Nature."

avec une magnifique photo⁴⁵⁵, celle des participants en haut du col, lors du Pearl Pass Tour de septembre 1979. « Ces vélos passent là où les 4/4 ne passent pas⁴⁵⁶ » écrit Charles Kelly dans cet article, mettant en avant les qualités du mountain bike face à la référence des engins motorisés en matière de tout terrain en montagne. Magazines cyclistes⁴⁵⁷, de BMX⁴⁵⁸ et de l'industrie du cycle⁴⁵⁹, continuent durant le début de la décennie suivante de retracer positivement la naissance et les avantages de ce sport. Certains articles de presse hebdomadaire nuancent l'aspect contre-culturel parfois évoqué au sujet du mountain bike et valorisent davantage l'aspect moderne et contemporain de l'engin : « *The majority of clunker riders despite labels such as "The Mad Bomber" are bike lovers not racers. [...] I think this bike are machines whose time has come : sound sturdy, safe, a good form of local transportation, which is why about half of our customers are customers using them on the street as the well as the hill*⁴⁶⁰. » Les titres restent évocateurs et marquent chaque fois un peu plus les esprits des différents lectorats. Vitesse, facilité d'accès, renaissance du vélo, solidité et plaisir restent autant de substantifs récurrents dans ces différents articles.

En 1981, alors que le Stumpjumper est sur le point d'ouvrir « l'ère industrielle » du mountain bike, le nombre des écrits sur le sujet se multiplie encore davantage, portant ainsi à la connaissance d'autres franges de la population l'existence du mountain bike. Le public outdoor⁴⁶¹, cycliste⁴⁶² et des « sports nouveaux⁴⁶³ », s'avère cette fois plus massivement informé de l'existence d'une frange de population en croissance constante, qui pratique le

⁴⁵⁵ Photo de la couverture du magazine. *Bicycling*, avril 1980, p. 1. Sous un ciel bleu dans une ambiance très montagnaise, on peut voir une vingtaine de cyclistes (californiens et du Colorado) poser avec un grand sourire tels des héros avec un drapeau américain flottant comme pour matérialiser la conquête et l'exploit de cette aventure de deux jours à presque 4000 mètres d'altitude.

⁴⁵⁶ Kelly, Charles, « Rocky Mountain High », *Bicycling*, avril 1980, pp. 44-46. « These bikes went where Four wheelers couldn't ». Tom Ritchey figure sur un mountain bike aussi en couverture de *Bicycling*, mai 1981, pp. 58-63. Le mountain bike fait encore la une de ce magazine de cyclisme n°1 aux Etats-Unis.

⁴⁵⁷ « Cruisers: New variations on an old theme » *Bicycle Journal*, juin 1980. Tom Ritchey figure sur un mountain bike aussi en couverture de *Bicycling*, mai 1981. Le mountain bike fait encore la une de ce magazine de cyclisme n°1 aux Etats-Unis. Shubert, John, « Buying an Off-Road Touring Bike », *Bicycling*, mai 1981, pp. 58-63.

⁴⁵⁸ « Full Bore Cruisers -Loaded for bear and ungodly expensive», *BMX Action*, janvier 1980, pp. 73-78. « At speed, those big bikes create a kind of gyroscopic stability not found in 10 speed or BMX bikes. »

« Why Cruisers? », « The Ritchey Mountain Bike Test », *BMX plus*, février 1980.

⁴⁵⁹ « Mountain Biking: The Off-Road to happiness », *Bicycle Dealer Showcase Trade Mag*, mai 1980.

⁴⁶⁰ Street, Richard, « Clunker Capital of the World », Supplément « Whells » du *Pacific Sun's Transportation-25* au 31 juillet 1980 - Interview de Gary Fisher et Charles Kelly.

⁴⁶¹ « Bicycle Report », *Outdoor Retailer*, 1981. « Back to basics », *National Outdoor Outfitters News*, novembre-décembre 1980. « Review- Mountain Bikes » in *Adventure Experience*, août 1981, p. 26.

⁴⁶² « Back Country Biking », *Bicycling*, mai 1981. Francis, John, « A bike for all seasons », *Bicycle Dealer Showcase*, mai 1981, pp. 38-40. « Making it big as cruiser Headquarters », *American Bicyclist*, juillet 1981.

« Mountain Bikes: The only way to fly », *Bicycling News Canada*, juillet 1981. « Fat tires gaining ground in West », *Velo News*, 13 novembre 1981.

⁴⁶³ « Repack Realities », *Action Now*, Dave Epperson, mars 1981.

mountain bike. *Sports Illustrated*⁴⁶⁴ diffusé à très grande échelle rapporte l'existence du mountain bike ; ce dernier semble cette fois aux portes de la notoriété, reconnu et identifié par une des institutions majeure de la presse sportive d'Outre-Atlantique. Charles Kelly poursuit son travail de promotion dans la presse⁴⁶⁵ à l'usage des professionnels du cycle et les interpelle ainsi sur les potentiels commerciaux du mountain bike : « *The potentiel of mountain bike for touring seems to be unlimited [...] For utility, touring or even off-road racing, no other form of bicycle offers such a wide range of applications*⁴⁶⁶. »

Une brèche s'ouvre vers l'Europe

Toujours dans cette dynamique de diffusion, Charles Kelly envoie spontanément le 19 octobre 1981, une lettre à Archie Woodward responsable du *Rough Stuff Journal* publié en Grande-Bretagne depuis 26 ans. Ce journal bimensuel rend compte des activités cyclistes tout terrain pratiquées de manière assez confidentielle et aventureuse en Angleterre. Kelly explique et décrit dans cette correspondance les pratiques tout terrain en développement aux USA et joint à sa lettre un reportage sur le Pearl Pass Tour des 26 et 27 septembre 1981. Rapidement, Woodward manifeste de l'intérêt pour ce reportage et la pratique du mountain bike Outre-Atlantique. : « *I found your account of this remarkable cross-country event of great interest, and i'm sure so will many of ours readers. I shall look forward to reading more about your rough-stuff adventures*⁴⁶⁷. » Le responsable anglais précise à Kelly que le nombre de membres de son association reste stable malgré des problèmes de chômage et se réjouit de ces contacts qui pourraient engendrer d'autres adhésions.

Neuf mois plus tard, dans l'édition de juillet-août 1982 du *Rough Stuff Journal*⁴⁶⁸ paraît sur deux pages l'intégralité du texte de Kelly : « *Rocky Mountain Cross-country* ». Le pionnier relate l'ascension au Pearl Pass Tour par cent vingt participants, l'ambiance de la montée, le plaisir du campement, de la descente et l'arrivée à Crested Butte. Il y mentionne aussi la différence principale avec la pratique anglaise: « *In contrast to the European rough-stuff style, nearly all these riders use the large 26* 2.125 tires that have recently become*

⁴⁶⁴ « Becoming popular cruisers », *Sport Illustrated*, 26 octobre 1981.

⁴⁶⁵ Kelly, Charles, « Fat tire gaining ground in West », *Velo News*, 13 novembre 1981.

⁴⁶⁶ Kelly, Charles, « New Wave-Cruisers and mountain bikes: a different breed », *American Bicyclist and Motorcyclist*, juillet 1981.

⁴⁶⁷ Annexe n° 31. *Archives privées de Charles Kelly*. Correspondance entre Woodward et Charles Kelly. « Dear Charles Kelly, I was delighted to receive your letter of 19th October today, enclosing of your recent Rocky Mountain cross-country run and photographs adventure ».

⁴⁶⁸ Annexe n° 32. *Rough Stuff Journal*, vol. 27, n°4, juillet-août 1982. A la fin de l'article de Kelly, il est précisé: « The author is one of four R.S.F members we have in Northern California. This account is reproduced in full, exactly as received, American spelling included, and should give our British and European members a very good insight into American-style rough-stuff ».

*popular in the United States. These fat tires reduce the pounding on bike and rider that accompanies a fast descent on the incredibly rock roads found in these appropriately named mountains, as well as providing traction on the steep climbs*⁴⁶⁹. » Une fois de plus Kelly valorise les avantages majeurs du mountain bike et sa plus grande liberté d'action rendue possible par l'utilisation de pneus larges. Il donne même à la fin de l'article des indications sur la prochaine édition et invite les membres de « RSF » à se rapprocher de lui pour plus d'informations⁴⁷⁰. Le pionnier de Marin intéressé par ce qui se passe en Europe, reste surtout décidé à diffuser le concept du mountain bike tel qu'il s'organise progressivement dans son pays, en tenant compte de ses spécificités technologiques. Il positionne le mountain bike en tant que pratique tout terrain mais bien différente et démarquée par rapport aux modes anglais d'évolutions. Parallèlement, il fait mention dans son magazine *Fat Tire Flyer* de l'existence de cette pratique en Angleterre en valorisant le côté tout terrain : « *The English Rough-Stuffers prefer to ride more traditionally European Cycling equipment than most American Fat tire Fans; but don't get the wrong impression; they are totally into crossing impossible terrain*⁴⁷¹. »

Le *Rough Stuff* possède certes une antériorité historique mais une notoriété somme toute réduite ; le mountain bike beaucoup plus jeune, semble lui, compte tenu de ses caractéristiques, promis à un avenir et à une diffusion de plus grande ampleur. Finalement, ce contact ouvre une brèche vers la Grande Bretagne qui se confirme rapidement avec la photo en couverture du magazine anglais *Bicycle*⁴⁷², d'une jeune femme souriante qui apparaît sur un mountain bike en tenue de *cow boy*, symbole de grands espaces et du modèle américain. Si ces derniers partaient à la conquête de l'Ouest, le mountain bike semble cette fois prêt à conquérir « l'ancien continent ». L'Europe donc, et d'autres territoires tels l'Australie⁴⁷³ commencent à être informés à plus grande échelle de l'existence de ce sport en expansion aux Etats-Unis. Le Canada, premier pays touché au début de la décennie grâce à ses relations privilégiées avec la Californie du nord et l'Oregon, possède déjà à cette époque un petit réseau de vente et des reportages réguliers facilitent cette diffusion⁴⁷⁴.

2.4.3. Les débuts de la presse spécialisée

⁴⁶⁹ *Ibidem*.

⁴⁷⁰ *Ibidem*. « Next year's Crested Butte-to-Aspen will be the seventh annual and any RSF members who are interested in attending please contact me, c/o Mountain Bikes, Box 405, Fairfax, California, 94930, USA ».

⁴⁷¹ *Fat Tire Flyer*, n° 8, vol. 2, n° 1, p. 8.

⁴⁷² Annexe n° 38. *Bicycle*, février 1983.

⁴⁷³ « The cruisers are coming. Off-road bicycles make their Australian début », *Freewheeling*, sept-oct 1982, pp.15-18. Le magazine australien publie un article consacré au mountain bike.

⁴⁷⁴ « Crested Butte to Aspen : one more time », *Bicycling News Canada*, 1982, vol. 16.

Le début des années 1980 voit donc apparaître toute une série d'articles dans la presse locale, cycliste et outdoor, qui favorisent la diffusion d'un phénomène sportif naissant. Dans cette dynamique, Kelly participe largement à cette diffusion au travers de ses nombreux écrits dans divers médias y compris audiovisuels⁴⁷⁵. L'apparition d'une presse spécialisée uniquement dédiée au mountain bike marque durant cette période un stade supplémentaire dans ce processus de divulgation. Lorsqu'il publie le numéro un de *Fat Tire Flyer* en août 1980, l'intention du créateur et fondateur⁴⁷⁶ de la revue reste dans un premier temps de communiquer localement sur les événements, de résister aux restrictions d'accès qui menacent déjà une pratique à peine naissante et de mettre en relation les pratiquants⁴⁷⁷. En fait, le pionnier commence la rédaction de cette première revue dans le but déclaré de partager sa passion avec les premiers adeptes encore peu nombreux du mountain bike, encore appelé clunker et caractérisé par des « gros pneus » ce qui explique le terme « *Fat Tire* ».

Le pionnier se remémore goguenard les balbutiements des premiers numéros : « *C'était pour une centaine de personnes mais on a mis "Issue One" alors on a dû continuer ! J'ai fait une grosse erreur ! Après les gens me demandaient le numéro deux alors j'ai continué. [...] Un de mes buts quand j'ai fait Fat Tire, je ne sais pas si je l'ai atteint, c'était que les gens puissent relire le magazine deux mois ou un an après avec plaisir sans qu'il soit ennuyeux. Si tu ne parles que de produits, un an après c'est ennuyeux parce que c'est dépassé. [...] Au début, je faisais tout tout seul et parfois des lecteurs écrivaient des articles, puis techniquement après l'imprimeur s'est occupé de l'impression*⁴⁷⁸. »

De 1980 à 1982, la diffusion de la revue évolue d'une influence locale à un impact sur toute la côte ouest avec une prédominance d'articles sur des rassemblements non compétitifs, des publicités essentiellement locales et peu de données sur la technologie⁴⁷⁹. Ces premiers résultats caractérisent un sport nouveau et peu organisé. Les sept premiers numéros jusqu'en octobre 1981 se caractérisent par une modestie et une simplicité de présentation (noir et blanc, sous forme de feuilles reliées entre elles, avec de douze à vingt pages selon les numéros). Concernant l'évolution du contenu de la revue et de la répartition des différents thèmes retenus, on constate que jusque la fin de l'année 1982 les articles consacrés à la pratique intrinsèque du mountain bike restent majoritaires. Les articles ou annonces de rassemblements

⁴⁷⁵ « What's up America » en janvier 1981.

⁴⁷⁶ Denise Caramagno assistera rapidement le pionnier en tant que co-rédactrice en chef du magazine.

⁴⁷⁷ Thèmes de l'éditorial de *Fat Tire Flyer*, n°1, août 1980.

⁴⁷⁸ Entretien avec Charles Kelly, *op. cit.*, 2006.

⁴⁷⁹ Annexe n° 3 : caractéristiques de cinq pionniers majeurs.

non compétitifs ou festifs représentent 50% des données consacrées à ce thème dans les premiers numéros. Sur le plan des enjeux économiques, on relève que jusqu'au numéro neuf, les publicités locales (Marin County et région de la baie de San Francisco) restent dans un premier temps largement majoritaires (plus de 80%) puis se stabilisent ensuite à hauteur de 20%. Les publicités de marques ou de magasins californiens apparaissent ensuite assez rapidement et deviennent majoritaires en 1982 et 1983.

Finalement de 1980 à 1982, la diffusion de la revue passe progressivement d'une influence locale à un impact sur toute la côte ouest avec une prédominance d'articles sur des rassemblements non compétitifs, des publicités essentiellement locales et peu de données sur la technologie. Ces résultats caractérisent un sport nouveau et peu organisé durant cette période⁴⁸⁰.

2.4.4. Gary Fisher: “Mister Mountain Bike⁴⁸¹”?

L'avènement du mountain bike sur la scène sportive, son succès dans le monde des sports de plein air et son adoption progressive par une frange de la population, s'expliquent par des raisons conjoncturelles, des contextes favorables et un facteur humain déterminant. Sur ce point, l'enthousiasme, la créativité, le dynamisme mais surtout la complémentarité des pionniers, s'avèrent des éléments prépondérants dans ce processus d'invention, de divulgation et de promotion de la pratique et de l'engin. Parmi ces acteurs, Gary Fisher mérite certainement sur cette période un regard particulier en relation avec la place, le rôle, l'influence et l'impact du pionnier durant ces dix années. A l'interface de la communauté des cyclistes sur route dont il est originaire, du monde de la communication, des influences hippies, de la création et du domaine technologique, Gary Fisher semble incontournable dans ce processus en cours durant les années 1970 et le début des années 1980.

Le cycliste, le compétiteur

A l'âge de douze ans en 1963, alors que le cyclisme de compétition reste un sport très confidentiel aux Etats-Unis⁴⁸², il pratique sur la route, la piste et dès 1964 en cyclo-cross, et

⁴⁸⁰ Savre, Frédéric, *Fat Tire Flyer, premier magazine de l'histoire du VTT : Mémoire, indicateur et vecteur de développement d'un nouveau sport durant les années 1980*, colloque Sport et Médias (XIX^e- XX^e siècles) Grenoble 30-31 octobre-1^{er} novembre 2008.

⁴⁸¹ Expression et orthographe empruntée à Roy Wallack. Roy, Wallack, *Bike for Life*, New York, Avalon Publishing, 2005, pp. 28-34. Interview de Gary Fisher: « The Joy of being Mr. Mountain Bike ».

⁴⁸² Roy, Wallack, *op. cit.*, 2005, p. 30. Interview de Gary Fisher: « The joy of being Mr. Mountain Bike ». “You’ve got to realize that it was so different then. There were a thousand registered races in the whole USA.”

se classe second de sa catégorie d'âge au championnat de Californie du nord. En 1968, Fisher est suspendu de compétitions (pour cause de cheveux trop longs) par la fédération américaine de cyclisme. Durant quatre années, il quitte le monde du cyclisme pour la scène artistique. Cette période influence sa vision du monde sportif et ses convictions futures envers le mountain bike. Il figure dans des spectacles dont « *The Lightest Show on Earth* », fréquente Jonis Joplin et côtoie les icônes du *Haight Asbury*, quartier hippies de San Francisco. Ce n'est qu'en 1972 qu'il reprend sérieusement la compétition cycliste pour devenir jusqu'au début des années 1980 un coureur de niveau national en cyclisme sur route⁴⁸³. En parallèle, il utilise ses qualités physiques de cycliste pour briller sur les premières épreuves de mountain bike durant cette même période. Il s'adjuge le record de la Repack Race en 1978, remporte trois des plus grandes courses du calendrier (la première Reseda to the Sea et Central Coast Clunker Classic, Wiskeytown Downhill) en 1980. Cette même année, il démontre ses qualités physiques et surtout celles du mountain bike en terminant second du cyclo-cross de Sacramento⁴⁸⁴. L'année suivante, il s'adjuge Reseda to the Sea à nouveau. Enfin en 1982, Fisher remporte la première Rockhooper et le critérium de Paradise Divide Stage Race au Colorado⁴⁸⁵.

Passionné de vélo en général et compétiteur dans l'âme, Fisher se sert rapidement de ses goûts, de ses connaissances et de ses compétences pour développer ses engins et faire évoluer la pratique. Il symbolise la frange dominante des pionniers les plus actifs issus du cyclisme sur route, un peu lassée des seules « joutes énergétiques » et désireuse de se confronter sur un format, dans des lieux et avec des engins et des règles nouvelles et moins contraignantes.

Le concepteur, le bricoleur et le businessman

And there were 50 or so in Northern California. Every time you saw somebody on a bike who wasn't a kid on the sidewalk was obviously someone convicted of a DUI (Driving Under Influence) (and therefore had no license to drive a car), you went up to 'em and asked who they were, where they were from, and if you could ride with them. There were a few riders."

⁴⁸³ En 1973, Fisher finit second du Tour du Nevada et devient coureur de première catégorie USCF. 1976, il finit douzième des championnats des USA sur route ; gagne le tour de Klamath Lake. En 1977, il se classe cinquième du championnat des USA de cyclo-cross. En 1978, Il gagne l'épreuve de 209 miles Davis Double Century en solo en 9h18 minutes. En 1979, il se classe troisième coureur dans la division de l'Ouest pour la sélection Olympique. Enfin en 1980, il participe à la célèbre « Coors Classic », la plus grande course sur route aux USA à ce moment.

⁴⁸⁴ « Klunking Away », *City Sports*, janvier 1981.

⁴⁸⁵ Après cette domination, Fisher continue à pratiquer très régulièrement le cyclisme et le mountain bike et maintient un niveau compétitif ; il remporte par exemple la catégorie Masters de la course Trans Alp (huit étapes) en 1998.

Dès 1974 et surtout durant l'année 1975⁴⁸⁶, Fisher modifie de manière assez radicale son « Schwinn Excelsior X » en y ajoutant des freins de tandem, des passages de vitesse, des câbles et des freins de moto, un collier de serrage de selle amovible, un triple plateau, cinq vitesses et de longues manivelles. En 1979, il ouvre avec Kelly le premier magasin dédié au mountain bike et devient le principal revendeur d'engins neufs durant trois années. Sur le plan des relations avec les firmes japonaises, Fisher reste un des liens importants avec les firmes américaines et étrangères durant cette période. Présent sur les salons du cycle de Long Beach, New York puis Las Vegas, il diffuse grâce à de jolies photos, cette nouvelle effervescence en cours en Californie et dans l'ouest du pays. Après 1983, c'est sur cette partie commerciale et sur la conception de nouveaux produits qu'il centrera davantage ses activités⁴⁸⁷. Dès 1981, il soutient une équipe féminine lors de la Coors Classic et en 1983 sponsorise des coureurs tels Stetina, Heiden, Ritchey, Murray ou Loomis⁴⁸⁸.

L'art de communiquer aux USA et à travers le monde

Mais en plus de ses fonctions de compétiteur victorieux, de concepteur ingénieux et d'homme d'affaire opportuniste, Fisher se distingue encore un peu plus des autres pionniers par la volonté de se faire connaître et de diffuser la naissance de son sport au travers de ses actions, ses écrits et ses voyages. « *On a travaillé dur pour se faire connaître Charles et moi ! [...] La communication est dans mon sang*⁴⁸⁹. » En effet, sa mère travaille dans le domaine de la communication et son grand-père est publicitaire à Hollywood. Dès 1978, lorsqu'il se rend au Colorado⁴⁹⁰, son idée principale est de faire partager le plaisir de cette nouvelle pratique. Ses fonctions de rédacteur d'articles pour *Bicycling* favorisent les contacts avec la

⁴⁸⁶ Selon Joe Breeze, c'est vers l'été 1975 que Fisher procède à ces plus grands changements. « According to Charles Kelly, it wasn't until the summer 1975 that anyone from the Marin group put a derailleur on a old balloonner d his immediate hill-climbing prowess convinced some others that multiple gearing was the way to go » Annexe n° 68, *op. cit.*

⁴⁸⁷ Il fait partie des premiers membres de la NORBA. En 1983, il développe la fourche Unicrown et modifie les angles de ces vélos. En 1984, il produit le Fisher Excalibur premier. En 1985, il travaille en collaboration avec Shimano pour développer l'indexation et établit de nouveaux standards dans la mesure des côtes de cadres spécifiques au mountain bike. En 1990, il s'associe avec Mert Lawwill pour développer des suspensions et produit le RS1. Enfin en 1993 Gary Bicycle Company est rachetée par Trek, Fisher reste impliqué dans le développement mais avec moins de responsabilités financières ; il relance avec un certain succès au début des années 2000 la production de roues de 29'', reconnues par l'UCI en 2003.

⁴⁸⁸ Cette fonction de « team manager » et de soutien à des champions perdure de nombreuses années durant lesquelles Fisher reste dans l'actualité du mountain bike en plus de ses activités commerciales. En 1987, il sponsorise Sarah Ballantyne et Mike Kloser, lors des premiers championnats du monde officiels ; en 1991, il monte cette fois une équipe internationale avec les Suisses Iten, Braendli et les Italiens Rosola et Pezzo qui devient championne du monde en 1993 sous ses couleurs et première championne olympique en 1996 et 2000 sur un vélo Fisher. Il poursuit ensuite avec « Gary Fisher Saab Racing Team » en 1999 et « Subaru-Gary Fisher Mountain Bike Team » en 2003.

⁴⁸⁹ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

⁴⁹⁰ Il y arrive en avion en provenance de New York et se distingue déjà de ses collègues.

profession et accélèrent la diffusion d'informations : « A l'époque, je travaillais pour *Bicycling Magazine* et en 1980 avec des photos de Wende (Cragg) on a fait une présentation au bike show de New York. On voulait montrer notre nouvel engin et nos créations⁴⁹¹. » Compte tenu de la jeunesse de son sport, il se trouve à la fois en position d'acteur et de narrateur de la genèse du mountain bike à l'instar de Frison Roche qui décrit ses propres aventures dans « *Premier de cordée*⁴⁹² ».

Moins doué que Kelly pour l'écriture⁴⁹³, Fisher soigne par contre les images et les effets des photos qu'il publie régulièrement, choisissant des angles ou des cadrages mettant en valeur la vitesse, la nature ou l'engin : « Et pour cela, je me suis appliqué à donner de belles photos et de belles histoires [...] Une fois, on a eu deux pages dans *Stern* un grand journal allemand. Aussi un reportage sur Joe Murray dans "On your own" qui diffusait à 8,1 millions d'exemplaires. [...] Et le nom "Fisher" est devenu très connu. J'essayais toujours de nouvelles idées. Cela a provoqué des jalousies car, je n'étais pas un constructeur de cadres⁴⁹⁴. » Cette fonction de lien et de communicateur ressort souvent des entretiens menés. Fisher utilise d'ailleurs rapidement la notion de sponsoring, dès 1983, pour véhiculer l'image de son entreprise à travers le pays et bientôt à travers le monde. « Avoir une équipe, c'était bon pour communiquer⁴⁹⁵ » aime à rappeler le pionnier, précurseur en la matière avec la firme Specialized qui, rapidement soutient financièrement et techniquement une équipe.

Cette volonté de communiquer transparaît aussi au travers des voyages de Fisher à l'étranger au début des années 1980. Ainsi, il reste le premier vecteur de diffusion vers l'Europe. En 1983, il se rend à la Plagne lors de la première démonstration de VTT organisée par Stéphane Hauvette. Il renforce ses contacts avec la Suisse, l'Italie, l'Allemagne et l'Angleterre lors du Salon du cycle de Cologne où il présente ses produits. En 1985, il se rend en Angleterre et termine troisième de la course tout terrain « Man versus Horse versus Bike Race ».

« *Mister Mountain Bike* » ?

Compte tenu de son parcours, de la multiplicité de ses fonctions et de son charisme, Gary Fisher occupe dès le début des années 1980 une place particulière, atypique et

⁴⁹¹ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

⁴⁹² Frison-Roche, Roger, *Premier de cordée*, Paris, Arthaud, 1946.

⁴⁹³ Entretien avec Franck Berto, *op. cit.*, 2006.

⁴⁹⁴ Joe Breeze et surtout Tom Ritchey se distinguent à ce titre de Fisher.

⁴⁹⁵ Entretien cité avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006. « Au Bike Show de New York où j'étais en 1980, pour montrer nos vélos à tous les industriels du vélo, cela a beaucoup aidé en terme de communication. On était bon pour montrer de belles photos et raconter de belles histoires (répétez deux fois durant l'entretien). C'est toujours bon d'être à la source des informations et on aidait la presse. »

privilegiée dans la communauté du mountain bike. Dans le groupe des pionniers de Marin County la question de la paternité de l'invention du mountain bike devient peu à peu récurrente après ces années d'euphorie. Par fierté ou en toute bonne conscience, Fisher se positionne souvent durant les années 1980 en tant que personnage central, voire «inventeur du mountain bike» alors que la fièvre de Marin gagne le monde entier. Cette question de la paternité de l'invention de ce sport fait longtemps l'objet de débats et de controverses dans la communauté des pionniers et sur le territoire américain comme le suggère cet article paru dans *Bicycling* en mars 1996⁴⁹⁶, qui tente d'y mettre fin par une réponse consensuelle mettant en scène tous les acteurs.

Qui a inventé le mountain bike ? Personne ? La pratique reste antérieure et on a toujours roulé sur les chemins à bicyclette. Les cyclo-muletiers ? Les pratiquants du Rough Stuff en Angleterre ? Le Vélo Club Parisien⁴⁹⁷ ? John Finley Scott⁴⁹⁸ ? Les Cupertino boys⁴⁹⁹ ? Joe Breeze⁵⁰⁰ ? ou ...Gary Fisher⁵⁰¹ ?

Cette question reste même à l'origine et au centre du livre de Franck Berto "*The Birth of dirt*" paru en 1999 et fait l'objet d'une communication lors des huitièmes rencontres internationales de la Bicycling Society: « *Gary Fisher has long claimed to be inventor of the mountain bike. After reading this paper, Gary agrees that he did not invent the mountain bike. Gary's claim was always controversial. None of the other people who were present during the gestation and birth process agreed with Gary's claim*⁵⁰². » Berto conclut son livre en indiquant que finalement personne n'a inventé le mountain bike et écrit (comme Charles Kelly et d'autres pionniers) de manière insatisfaisante sur le plan scientifique: « *It's just happened*⁵⁰³. » Joe Breeze souvent cité parmi les inventeurs reconnaît le rôle important joué par Fisher⁵⁰⁴ qui reste définitivement au centre des débats lorsqu'il est question des origines du mountain bike.

⁴⁹⁶ Breeze, Joe « Who really invented the mountain bike? », *Bicycling*, mars 1996, pp. 60-69. Polito, Richard, « Different Spokes: Who really invented the mountain bike? », *Marin Independent Journal*, 6 août 1996. Interview de Fisher, Breeze, Kelly, Ritchey. Tom Ritchey rapporte des propos de Fisher: « The person who invented the mountain bike is the person with the biggest printing press ».

⁴⁹⁷ Pratique similaire collective sans lendemain dans la région parisienne.

⁴⁹⁸ Symbole des « cas isolés ».

⁴⁹⁹ Les premiers à ajouter des vitesses.

⁵⁰⁰ Breeze conçoit le premier cadre.

⁵⁰¹ Développe le concept dès 1975, le diffuse et ouvre le premier magasin en 1979.

⁵⁰² Berto, Franck, *op.cit.*, 1999, p. 11. Berto fait aussi état des rivalités sportives et commerciales entre Fisher et Ritchey.

⁵⁰³ *Ibidem*, p. 73.

⁵⁰⁴ *Ibidem*, p. 86. « We do feel that Fisher contributed a lot toward the mountain bike, but just to make it clear from the start : we do not regard anyone as the sole inventor of the mountain bike, nor do we regard any one person as the father of the mountain bike or mountain biking. »

La place, le rôle, l'originalité et l'influence de Fisher, compte tenu de ses différentes activités durant la phase de genèse de ce sport, semblent ici prouvés. Il compte définitivement parmi les acteurs qui ont largement contribué à sa genèse et aussi à sa diffusion internationale. L'ensemble de ces protagonistes fait partie d'un processus et d'interactions encore plus complexes. Intégré à la bande des pionniers, Gary Fisher y occupe néanmoins une place singulière liée à son charisme. Sa personnalité parfois mystérieuse et surtout l'ampleur de ses activités autour de la promotion du mountain bike justifient le titre donné par certains journalistes de « *Mister mountain bike*⁵⁰⁵ ». La presse spécialisée aime à classer, ritualiser⁵⁰⁶, mythifier et glorifier. Dans ce contexte, Fisher s'est imposé avec un certain volontarisme comme la figure de proue des pionniers californiens, symbole individuel, dans un processus d'invention, de conception et de diffusion aux origines collectives.

Avec un mélange de réalisme et de mégalomanie il décrit son sentiment sur son impact et son rôle dans l'histoire, continuant d'une certaine manière à se positionner au centre de ce processus : « Le mountain bike [...] une fois partagé, il a changé les gens à jamais. [...] Le voir se propager et apporter du plaisir au monde entier a donné à moi et mes contemporains la sensation d'avoir fait quelque chose de nouveau pour la société⁵⁰⁷. »

2.4.5. Perception de cette nouvelle pratique par la presse et le public

Dès le début des années 1980, la question de la cohabitation entre les divers usagers des chemins et les pratiquants de mountain bike se pose rapidement sur le terrain mais aussi sur le plan législatif. Avant cette période la pratique se faisait sans véritable restriction⁵⁰⁸. A posteriori, le sentiment des pionniers reste celui de ne pas avoir eu le temps de s'organiser face aux différents opposants, en particulier le *Sierra Club*, lobby influant en Californie. Cette organisation fait reconnaître par le législateur le mountain bike comme engin mécanique, lui interdisant ainsi rapidement l'accès à bon nombre de territoires et de chemins. Dépassés par

⁵⁰⁵ Wallack, Roy, *op.cit.*, 2005, p. 28.

⁵⁰⁶ Liotard, Philippe, « Médiatisation et ritualités sportives des années 1960 à nos jours », in Tétard, Philippe (sous la dir.de), *op.cit.*, 2007, pp. 369-391.

⁵⁰⁷ Jakobs, Lee, *op.cit.*, 1999, p. 22.

⁵⁰⁸ Entretien avec Steeve Graventies : « *Quand il a commencé à rouler tous les chemins était légaux et l'on pouvait aller partout. Dans l'ordre, d'abord cela a été un choc, les gens ne comprenaient pas ce qui se passait (et il n'y avait pas de compréhension entre les différents usagers). Ensuite, c'est un problème de mentalité et on ne veut pas partager (les promeneurs et les cavaliers indiquent qu'ils étaient là les premiers et ne veulent pas partager « leurs chemins »). Ensuite, rapidement (dans notre dos sans nous consulter) on a fait des lois contre la pratique du mountain bike sur certaines zones et les lois étant plus faciles à changer qu'à créer maintenant même si cela va mieux sur le plan des relations, c'est trop tard* ». (Anecdote de l'enfant qui "se prend une amende" parce qu'il n'a pas roulé au bon endroit et qui la présente à sa mère.)

le succès de ce nouveau mode de déplacement dans les collines, les pionniers n'ont pas vraiment anticipé ce type de problème, la nature étant au départ pour eux un grand terrain de jeu⁵⁰⁹. L'une des raisons de la création de *Fat Tire Flyer* en août 1980 reste la protection de la pratique avec la création du *Marin County Wilderness Wheelers*, association qui a pour objet de défendre cette pratique en se confrontant aux organisations telles les *Local Parks et Water District* qui s'opposent déjà au mountain bike⁵¹⁰. Deux problèmes bientôt majeurs émergent alors : la cohabitation du mountain bike avec les autres pratiques de pleine nature et la détérioration de certains chemins par le passage parfois agressif des pneus crantés.

Concernant les obstacles à la pratique et la perception par le public des mountain bikers, on trouve très peu de documents antérieurs à 1982. Le nombre de pratiquants rapporté à l'espace disponible est peu important, les conflits sont donc peu nombreux⁵¹¹. Le comportement des pionniers reste à ce sujet difficile à cerner ou tout au moins ambigu. Joe Breeze indique qu'il était courtois alors que dans le même temps Gary Fisher avoue certains comportements. « *Je regrette les conflits. Nous étions un peu fous*⁵¹². » Les principaux protagonistes sur le plan des utilisateurs se retrouvent au niveau des riverains, des marcheurs défendus par le *Sierra Club*, des cavaliers et des « nouveaux arrivés » sur ces espaces, les mountain bikers représentés par le *Bicycle Trail Council* et le *Marin County Velodrome Association*. Concernant les institutions gestionnaires des différents sites utilisés, on retiendra principalement, le *Marin Municipal Water District* (MMWD), le *Golden Gate National Recreation Area* (GGNRA), le *California State Park et Marin County Open Space District*. La complexité de la gestion du territoire reste une réalité. La législation change selon les territoires, les Comtés ou les Etats avec des logiques de protection de l'environnement différentes selon les cas.

Un inventaire des titres durant cette période permet de retracer l'état d'esprit concernant la perception de cette nouvelle activité. Dana Krohn décrit la situation avec l'engouement nouveau pour cette nouvelle pratique et pose le problème : « *Pour les vététistes la question n'est pas seulement de savoir où pratiquer, mais aussi, comment rouler*⁵¹³. »

⁵⁰⁹ Entretien avec Joe Breeze, *op. cit.*, 2005. « *En 1979, les singletracks ont été officiellement interdits aux mountain bike Par contre après cette date (début de l'ère de la production industrielle sur le territoire américain), les conflits d'usage augmentent rapidement. [...]Le Sierra Club a tout fait pour qu'en 1980 il soit considéré comme engin mécanique .Le dommage était fait .Ce fut malheureux, maintenant, il est très difficile de revenir en arrière. [...] En 1983, on a créé la NORBA pour deux raisons : organisation des courses et préservation de l'accès au Mountainbike .L'IMBA, prenant le relais sur ce second volet en 1988. »*

⁵¹⁰ *Fat Tire Flyer*, n° 1, p.1. Editorial.

⁵¹¹ Par contre après cette date (début de l'ère de la production industrielle sur le territoire américain), les conflits d'usage augmentent rapidement.

⁵¹² Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

⁵¹³ « *Rules of the off roads: Locals bikees are writing the etiquette* », *Ross Valley Republican*, 9 février 1982.

Malgré l'espace naturel considérable de Marin County, la question des modalités, des modes de pratique et des relations entre les usagers des chemins, semble posée assez rapidement et sera un sujet de controverses et de débats durant les années suivantes. Un an plus tard, la polémique pointe effectivement au grand jour dans la presse : « Les vélos à gros pneus, lourds et encombrants, que nous utilisions difficilement lorsque nous étions enfants ont vraiment changé depuis quelques années. Les nouveaux vélos vont maintenant dans des zones où seuls se rendaient auparavant les marcheurs. Les responsables du territoire interpellés d'un côté par les mountain bikers en nombre croissant d'un côté et de l'autre par les marcheurs et les cavaliers qui s'opposent, préparent des règles pour l'usage du vélo. [...] Appelé le centre du monde pour la technologie de ces nouveaux vélos, Marin est aussi le point de départ de changements dans l'utilisation du territoire. [...] Les States Park ont été créés pour profiter de la nature et non pour se divertir⁵¹⁴. » Sont abordés ensuite les problèmes du comportement de certains pratiquants, de l'érosion, des différentes juridictions selon les territoires et de la sécurité (personnes âgées, enfants, chevaux).

De nombreux autres articles décrivent donc les relations parfois conflictuelles entre les protagonistes. Les titres sont évocateurs et le contenu des articles tout autant : « Marcheurs, vététistes et cavaliers partagent à Marin County le même amour de la nature sauvage [...] Mais les gens de Marin sont aussi individualistes [...] Cette multiplication d'usagers durant ces deux dernières années a donné lieu à bon nombre de conflits concernant le droit d'utiliser et de passer sur les chemins et les routes forestières⁵¹⁵. » Cette période de conflits d'usages qui surviennent rapidement pour une discipline encore peu structurée, marque une prise de conscience chez les pratiquants. La première perception de cette activité pour le grand public, reste la notion de vitesse, de prise de risques via notamment la Repack Race (arrêtée pour des raisons de sécurité en 1980). Les régions montagneuses et de grands espaces tels le Colorado et l'Utah semblent pour l'avenir se destiner à être les endroits privilégiés pour le développement de ce sport.

⁵¹⁴ Ryan, Pat, « Clunker bikes and county trails », *Pacific Sun*, 25-31 mai 1984.

⁵¹⁵ Salcedo, Tracy, « Mountain-bikes, hikers and horse people work out solutions », *Ross Valley Republican*, 26 septembre 1984.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

Depuis les débuts de l'histoire de la bicyclette au XIX^e siècle, de nombreuses pratiques cyclistes « tout terrain » voient le jour. Aucune de ces expériences, courants, rassemblements filiations historiques ne possèdent néanmoins autant d'envergure, d'impact et de conséquences sur la pratique du vélo tout terrain que celle initiée par les pionniers de Marin County durant les années 1970 en Californie. Ni les Buffalos Soldiers ou autres pratiques militaires, ni les cyclo-muletiers, ni les membres du VCCP ou du Rough Stuff, ni les pratiquants du cyclo-cross⁵¹⁶ ou même du BMX, encore moins les « cas (trop) isolés » à travers le monde n'impactent l'histoire du vélo tout terrain autant que les pionniers californiens. Avant eux, les groupes ou individus concernés n'offrent que des prémices sans lendemain où l'on observe des débuts significatifs de pratique tout terrain certes, mais où un ou plusieurs facteurs essentiels (humains, culturels, économiques, technologiques ou conjoncturels⁵¹⁷) manquent à l'appel pour engendrer un tel phénomène. Ces facteurs sont tous réunis et presque en symbiose dans le mouvement californien.

Bénéficiant d'un contexte culturel, topographique, climatique, humain, sportif, économique et matériel favorable, la Californie et les Etats-Unis des années 1970 sont prêts à tous les changements. Au travers de leur dynamisme, de leur rêves et d'une nouvelle passion de plus en plus partagée, les jeunes cyclistes de Marin se trouvent dans cette conjoncture être les acteurs à l'origine d'un des plus grands mouvements dans le domaine des sports de pleine nature de la fin du XX^e siècle. Cette complémentarité des précurseurs, associée à cet environnement propice marque la naissance d'un phénomène encore très localisé jusque 1976.

Durant cette première période du « temps des pionniers », les pratiques initiales sont toutes à la fois utilitaires, ludiques, tribales et pré-sportives. Plus loin, plus *fun*, plus « fou »

⁵¹⁶ Le cyclo-cross servira de révélateur et mettra en avant la spécificité des nouveaux engins. Le BMX fournira un potentiel de pratiquants mais l'influence de ces coureurs semble réduite sur cette période.

⁵¹⁷ Confirmant ainsi les propos de Joe Breeze dans la préface du livre de Lee Jackobs : « C'était le bon endroit, c'était le bon moment. ». Jakobs, Lee, *op. cit.*, 1999, p. 5.

ou plus vite, elles utilisent le même outil de déplacement : le clunker. Gary Fisher, Charles Kelly, Joe Breeze, Eric Vendetti, Fred Wolf, Alan Bonds, Otis Guy, Steeve Potts, Wende Cragg, Charlie Cunningham, Mark Slate, Bob Burrowes, Victor Vicente et d'autres encore inventent, découvrent et utilisent la « Magic Key » : le clunker, un vélo confortable, ludique, convivial et à sensation qui les emmène à travers les collines et les forêts du Comté. Les valeurs véhiculées au travers de ces premiers rassemblements se distinguent des normes du cyclisme traditionnel. Les pionniers les plus actifs, en majorité cyclistes sur route, inventent une nouvelle manière de s'entraîner et de se confronter et deviennent rapidement les principaux vecteurs du développement de cette nouvelle forme de pratique.

C'est le temps du bricolage et des améliorations ponctuelles : on utilise comme base de construction de robustes cadres *Schwinn* des années 1940 et de gros pneus essentiels à ce type d'usage, on ajoute un dérailleur, des freins plus résistants. On modifie finalement le vélo vers plus de fiabilité, de légèreté et de fonctionnalité. La diffusion se fait par contagion (augmentation du nombre de personnes pratiquantes) et puis par expansion (plusieurs centres sont touchés comme Fairfax, Mill Valley, San Anselmo, Larkspur, Tiburon). Jusqu'à la fin de l'année 1976, malgré une effervescence locale croissante, le nombre d'adeptes reste restreint et la pratique confidentielle. Le progrès technologique n'est pas au départ révolutionnaire⁵¹⁸, mais la création d'un engin spécifique de plus en plus abouti se justifie par ce contexte culturel, humain, technologique et économique de la Californie des années 1970. Ailleurs dans le pays ou dans le monde, ces conditions d'émergences ne sont pas réunies.

Au mois de novembre 1976, la création de la Repack Race marque un tournant décisif sur le plan de l'ampleur future de cette pratique du *clunking* pour l'instant localisée à la zone périphérique au Mont Tamalpais. Cette descente, au départ très secrète, se trouve rapidement à l'origine puis au centre de l'accélération des processus de diffusion géographique, des innovations technologiques et bientôt d'enjeux économiques conséquents. La Repack Race organisée par Charles Kelly sur les contreforts de Fairfax, petite ville de Marin County devient en fait un véritable catalyseur de la pratique. Tout d'abord un défi chronométré entre amis, la Repack devient rapidement un « aimant », une compétition qui concentre les passions locales puis régionales dans un esprit d'intégration de tous les participants. Sa notoriété et sa médiatisation augmentent rapidement, au même rythme que les participants qui viennent de

⁵¹⁸ Le bricolage sur de vieux vélos pour aller se promener ou faire des figures sur un vélo ne date pas des années 1970. Il est pratiqué dans de nombreux endroits au monde sans la présence décisive de cadres solides et de gros pneus.

plus en plus loin en dehors de Marin County. Cette forme compétitive en descente reste l'expression la plus novatrice, la plus dynamisante, la plus consensuelle et la plus rassembleuse à ce moment. Cette pratique tout terrain inédite presque révolutionnaire, à la frontière des sports cyclistes mais aussi des pratiques de glisse, se distingue de toute forme sportive déjà existante. Elle marque en fait le premier stade de sportivisation du mountain bike encore peu structuré. D'autres courses comprenant cette notion de plaisir en descente, mais plus typées ensuite vers une pratique orientée sur la distance et le cross-country telles la Rockhooper, la Fat Tire Week, le Central Coast Clunker Classic ou la Wiskeytown Downhill, poursuivent cette tendance novatrice et ouvrent la série des premières compétitions, épopées encore sans enjeux, témoins de la divulgation du mountain bike à plus grande échelle.

Dans cette dynamique, les pionniers participent à la diffusion géographique de leur sport vers l'ouest du pays en se rendant en 1978 au Colorado, à Crested Butte ou un autre foyer de pratiquants peu actifs existe et se développe très lentement. Cette fois, l'ambiance montagnaise et aventureuse des *Rocky Mountains* donne à la pratique une dimension supplémentaire et crédibilise les inventions des pionniers qui franchissent cette fois le Pearl Pass Tour à presque 4000 mètres d'altitude. La montagne, sa symbolique et la formule itinérante montante et descendante valident les possibilités nouvelles d'évolution de l'engin et offrent à la pratique une perspective inconnue alors dans l'espace des sports de plein air. Cette diffusion par migration (départ, voyage des « inventeurs » de la pratique innovante vers d'autres lieux et aires culturelles) accélère l'ampleur du phénomène à l'échelle américaine confirmé moins de deux années plus tard par la naissance d'un autre foyer près de Los Angeles. Cette fois, les pionniers font aussi le déplacement et démontrent les qualités de leurs engins face à d'autres vélos lors de *Reseda to the Sea*. Le processus de diffusion, d'abord interne à Marin-County jusque 1976 s'effectue progressivement jusque 1977 autour de la baie de San Francisco, en 1978 vers le Colorado, en 1980 vers la Californie du Sud puis dès 1981 vers le grand Ouest américain avant de s'étendre à tout le pays.

Cette diffusion géographique s'accompagne d'évolutions technologiques notables. Joe Breeze en construisant le premier cadre spécifique en 1977 marque l'entrée dans la phase artisanale, cette fois plus sérieuse. Dès 1979, Charles Kelly et Gary Fisher ouvrent ensuite « Mountain Bikes » le premier magasin dédié à la vente de vélos neufs. Déjà confortés par un contexte favorable et animés d'une complémentarité redoutable (concepteurs, expérimentateurs, bricoleurs, constructeurs de cadres, fabricants, organisateurs, compétiteurs, écrivains ou photographes, communicateurs, commerçants, hommes d'affaires), les pionniers

possèdent de plus des connexions avec l'industrie du cycle, déterminantes⁵¹⁹ à ce moment du processus de développement. Omniprésents sur les courses, dans les salons ou dans les magazines, leur influence et leur rôle restent à ce titre décisifs durant cette période. A partir de 1982, le mécanisme de diffusion technologique à grande échelle est en marche. Le *Stumjumper* de Specialized et le modèle *Alpina Sport* d'Univega symbolisent alors l'entrée de l'industrie du cycle dans la production de mountain bike. La même année, le marketing, la loi du marché et de la concurrence entre les fabricants participent à la popularisation d'un produit qui correspond aux attentes du public. Ce processus est rapidement accéléré grâce à l'intérêt croissant des investisseurs japonais. Les engins sont de moins en moins chers et de plus en plus fiables, les ventes et les pratiquants de plus en plus nombreux. A la différence de tous les types de vélos non adaptés sur le marché à ce moment, le mountain bike modifie en fait la façon de pratiquer sur terrain accidenté. Fiabilité, confort et performance caractérisent ce nouveau vélo qui emmène le pratiquant plus loin, plus haut et plus vite que jamais en milieu naturel. Dans le processus d'adoption d'un produit détaillé par Rogers, on passe à ce moment à la phase des « innovateurs » puis très rapidement aux premiers « adopteurs » qui testent le produit lors de sa phase de sortie sur le marché.

L'adoption du mountain bike par un nombre croissant d'adeptes implique des retentissements sur les modalités de pratique. Le nombre de pratiquants augmente sur un territoire qu'il faut désormais se partager avec d'autres usagers. Les zones originelles d'évolution dans la zone de Marin County deviennent peu à peu rapidement interdites ou sévèrement réglementées. Pour s'adonner à leur sport favori, les mountain bikers doivent se rendre sur d'autres territoires plus vastes et propices et /ou songer à s'organiser localement pour défendre la pratique de leur sport sur des zones appropriées.

Marin County peut donc, à juste titre être considéré comme l'épicentre de la naissance du mountain bike moderne. Les origines, l'ampleur et l'effervescence du mouvement, le nombre croissant de rassemblements et de compétitions, les inventions technologiques déterminantes⁵²⁰ mais surtout la présence d'acteurs atypiques (cyclistes et non-conformistes), complémentaires dans leurs actions, communicateurs et en lien direct avec l'industrie du cycle, sont autant d'éléments qui justifient la place centrale des pionniers de Marin County,

⁵¹⁹ Néanmoins dans ce processus initial de naissance et de divulgation, le rôle joué par le « foyer » du Colorado, de Californie du sud puis de l'Utah, l'influence technologique des « Cupertino Boys » ou l'apport de cas isolés tels Chuck Elliot ou John Finley Scott, nuancent très légèrement l'hégémonie justifiée et l'influence des pionniers de Marin sur les débuts de ce mouvement.

⁵²⁰ Le vélo des « Cupertino boy's » en 1973, le vélo de 1975 de Gary Fisher, le « Breezer #1 » de 1977, le « mountainbike » Ritchey, Kelly, Fisher de 1979 et enfin le « Stumpjumper 1981 » de Mike Syniard.

véritables déclencheurs et accélérateurs de ce phénomène devenu national. Les processus de diffusion, d'institutionnalisation, de diversification, de sophistication, voire de distinction de ce sport vont se dérouler maintenant à une autre échelle. Ce nouveau sport possède déjà son essence, sa logique de développement, son originalité et une histoire qui lui est propre. Vu le succès commercial en cours sur le territoire américain, le phénomène de diffusion à l'échelle mondiale semble enclenché ; le mountain bike possède tous les critères pour s'ouvrir vers de nouveaux horizons. A l'aube de son universalisation, la connaissance et l'étude de cette genèse et de son histoire originelle, restent précieuses dans la perspective d'une analyse plus approfondie de son évolution. Désormais, on ne peut plus faire l'économie de la référence à l'histoire des origines du mountain bike qui arrive sur le continent européen comme un produit presque fini, contrairement aux clunkers de Marin-County.

Issu conjointement d'un processus d'invention autonome et d'une transformation d'un sport identifié depuis un siècle, le mountain bike peut être considéré dès 1983 comme un sport à part entière, déjà singularisé par un engin opérationnel, des zones et des modes de pratiques identifiées. Le « temps des pionniers » semble désormais en grande partie révolu ; leur invention ne leur appartient plus. L'idée semble évidente, le concept séduisant et l'engin finalement révolutionnaire. Le mountain bike modifie déjà en profondeur la pratique du vélo en général.

DEUXIEME PARTIE

UNE DIFFUSION RAPIDE A L'ECHELLE OCCIDENTALE : LE TEMPS DES INFLUENCES RECIPROQUES (1983-1990)

INTRODUCTION DE LA DEUXIEME PARTIE

L'année 1983, période charnière¹ dans l'histoire du mountain bike, marque en effet la fin de l'influence majeure des pionniers et, de manière concomitante, les débuts de la diffusion de ce sport à l'échelle internationale. A l'instar, par exemple, de la diffusion planétaire des sports anglais à la fin du XIX^e siècle², du basket un peu plus tard³, de la divulgation massive vers l'occident du judo et des arts martiaux ou dans le sens opposé celle du base-ball vers le Japon⁴, plus récemment, de la propagation massive des sports nouveaux tels la planche à voile ou de l'exportation plus récente de pratiques physiques traditionnelles comme la capoeira⁵, le mountain bike, inventé, développé et progressivement diffusé aux Etats-Unis, franchit à ce moment son berceau originel vers de nouveaux espaces.

Trois questions majeures se posent alors. A l'intérieur de l'espace étasunien, suite à la propagation sur sa terre d'origine, comment se poursuivent le développement, l'évolution et l'installation pérenne de ce sport aux Etats-Unis durant les années 80 ? A l'extérieur de ce pays, comment ce sport se diffuse-t-il progressivement vers d'autres espaces, en l'occurrence en France, pays où les pratiques physiques cyclistes et de pleine nature possèdent déjà une antériorité historique ? Comment un sport déjà existant (identifié par des pratiques et des engins) depuis presque dix années aux USA émerge, se développe, se structure dans le paysage sportif français ? Quels freins, facteurs favorables ou influences potentielles caractérisent cette diffusion à plus grande échelle ?

¹ Les débuts de la production industrielle du mountain bike, l'institutionnalisation du mountain bike sous l'égide de la NORBA, le développement massif des ventes et des compétitions et l'exportation du mountain bike vers l'Europe confirment cette année comme un moment de bascule historique.

² Thibault, Jacques, *Sport et éducation physique, l'influence du mouvement sportif sur l'évolution de l'éducation physique dans l'enseignement secondaire français (1870-1970)*, Paris, Vrin, 1972, pp. 80-84. «L'influence britannique ».

³ Chavinier, Sabine, *Histoire du basket-ball français catholique (1911-1921). Jeu des patronages ou sport américain ?*, Sciences Sociales et Sport, Paris, L'Harmattan, 2008, pp. 27-48. Gérard Bosc, « Une histoire du basket français, 1893-1966 », Paris, Presses du Louvre, 1999.

⁴ Roden, Donald, *op. cit.*, 1980, pp. 511-534.

⁵ Aceti, Monica, « The globalization process of Capoeira: economic imbalances and intercultural inequalities » INE Quality, International Conference, Université de Neuchatel, 26 et 27 juin 2008.

Enfin, de manière interactive, quels processus émergent lors de l'importation (ou l'exportation) d'un engin, d'une nouvelle pratique musicale telle le jazz⁶, ou sportive telle le mountain bike ? Assiste-t-on à une simple reproduction ou adaptation du modèle culturel américain, à un rejet de ce nouveau sport ou bien encore à un phénomène d'influence réciproque enrichissant qui peu à peu contribue à donner une nouvelle dimension à l'invention originelle ? Quelles étapes caractéristiques jalonnent la diffusion du VTT en France ? Dans une perspective d'histoire comparée, observe-t-on sur cette période les mêmes problématiques institutionnelles, économiques et culturelles en relation avec ce sport en pleine expansion aux Etats-Unis et en phase de développement en France ?

Sur une même période, il s'agit donc d'étudier aux Etats-Unis tout à la fois, la poursuite, l'évolution, mais aussi d'évaluer l'ampleur et l'influence nouvelle d'un processus sportif et culturel en pleine expansion mais pas encore mature au début des années 1980. Dans le même temps et en parallèle, il devient nécessaire d'analyser l'introduction, l'accueil, les débuts, le développement, la structuration et la divulgation du mountain bike sur un territoire aux spécificités différentes à savoir la France. Assistera-t-on à une reproduction, un rejet⁷ ou une adaptation du modèle américain ? Ces différentes phases envisageables ne pourraient-elles pas se trouver finalement dépassées par l'émergence de formes de pratiques synthétiques et consensuelles des traits pertinents retenus sur chaque continent ? L'hypothèse d'influences réciproques accélératrices, révélatrices et finalement fondatrices d'un phénomène devenu international serait alors à retenir.

Sur le plan américain, on peut supposer que la ferveur de la période précédente va se poursuivre avec une installation progressive de ce sport dans le monde cycliste et des sports outdoor⁸. L'avènement du mountain bike relancera certainement l'industrie du cycle et la pratique du vélo aux USA. Au niveau hexagonal, on peut faire l'hypothèse que, compte tenu de la popularité du cyclisme, de l'orientation vers les loisirs sportifs de nature durant les années 1980 et de la sensibilité française à la culture de masse américaine, ce nouveau sport de compétition et de loisir rencontre un succès certain et s'impose rapidement dans le paysage sportif français.

⁶ Tournes, Ludovic, « La popularisation du jazz en France (1948-1960) : les paradoxes d'une massification des pratiques musicales, in *La Revue Historique*, n° 617, 2001, pp. 109-130.

⁷ Revel, Jean-François, *L'obsession américaine*, Paris, Saint-Simon, 2005.

⁸ Savre, Frédéric, *A history of mountain biking in USA. From Marin County's seventies clunkers to the first official world championship in Durango, 1990*. NASSH Proceedings, Lubbock (Texas) Mai 2007.

Des deux côtés de l'Atlantique, les mêmes analyseurs conjoncturels, institutionnels, économiques, technologiques, culturels et sportifs permettent d'organiser et de mener à bien cette étude comparative. Pour amorcer ce travail, il convient dans un premier temps de confronter ces analyseurs aux faits majeurs (événements, engins, impact économique, sportif et culturel) durant cette période. Ce n'est seulement qu'après avoir effectué cette recherche de manière exhaustive, analysé les diverses pratiques en cours du mountain bike aux Etats-Unis et en France et observé le rôle joué par les acteurs et les médias durant cette période de sept années que l'on pourra envisager l'étude des interactions et des influences réciproques issues d'un processus certainement de plus en plus globalisé du mountain bike.

Comment, peu à peu, la rencontre des acteurs, les confrontations sportives et les relations économiques naissantes liées à l'émergence du mountain bike dans le paysage du sport et du loisir vont-elles, de part et d'autre, influencer, modifier ou bien conforter les modes de pratiques et l'évolution de ce sport ? Quels vecteurs majeurs favorisent l'émergence possible d'influences réciproques : acteurs sportifs, institutionnels ou économiques ? Assistet-on à la dissolution du phénomène, à l'apparition de deux modèles et deux conceptions de l'activité en parallèle⁹ ou même trop opposés pour faire du mountain bike une activité aux valeurs universelles ou, au contraire, les influences réciproques en cours orientent-elles l'apparition d'une dimension puissante, stable et synthétique pour ce sport diffusé à plus grande échelle depuis 1983 ?

D'une histoire comparée à une histoire totale, ces influences réciproques relevées permettront peut-être de conclure envers une diffusion majeure et pérenne voire un début d'universalisme de ce sport. On peut supposer, en effet, que l'antériorité, l'originalité, la pertinence, la force et le dynamisme de la pratique américaine, conjugués à une culture sportive française réceptive et un contexte favorable, favorisent un développement rapide du mountain bike en lui donnant un sens plus profond mais aussi des valeurs et des formes de pratiques partagées par une plus grande communauté, gage d'une reconnaissance supplémentaire.

⁹ Base-ball et cricket ; football américain et rugby ; basket NBA et basket FIBA, boxe et savate illustrent dans une certaine mesure des modes de fonctionnement et des conceptions en parallèle de sport caractérisé a priori par les mêmes logiques internes.

CHAPITRE 3. LE MOUNTAIN BIKE DANS LE PAYSAGE SPORTIF DES ANNEES 1980 AUX ETATS-UNIS : VERS L'EXPORTATION DU MODELE

3.1. Les *eighties*, la fin des années de contestation : une nouvelle donne géopolitique

La venue sur le marché de firmes telles Specialized¹⁰ ou Schwinn bientôt suivies par l'ensemble des constructeurs de l'industriel du cycle, marque une réelle rupture dans l'histoire du mountain bike et surtout une accélération dans sa diffusion. Prix en baisse, disponibilité accrue sur le marché de la distribution favorisent une réelle démocratisation du phénomène. Si durant la fin des années 1970, le nombre de mountain bike sur le territoire se compte en centaines, celui, estimé à 50 000¹¹ en 1983 présage d'une véritable explosion du marché américain¹². L'engouement rapide et l'enthousiasme des pratiquants pour ces courses et ces rassemblements d'un nouveau genre annonce la fin de l'ère artisanale de fabrication et une pratique de masse du mountain bike.

Dans ce contexte de rupture, comment le mountain bike va-t-il se structurer, s'institutionnaliser sur le territoire américain où les rassemblements, compétitions se multiplient et alors que les conflits entre usagers de « l'outdoor » augmentent chaque semaine un peu plus ? Ce nouveau sport sera-t-il institutionnalisé sous forme d'une ligue indépendante à l'instar d'autres sports tels le basket-ball (NBA), le hockey sur glace (NHL), le football américain (NFL) ou sera-t-il directement intégré au sein de la fédération américaine de cyclisme, l'United States Cycling Federation (USCF) ? Pourquoi cette activité sportive rencontre-t-elle soudainement un tel engouement chez les compétiteurs comme chez les adeptes plus dilettantes du mountain bike ? Enfin sur le plan sportif, quels champions

¹⁰ Le Stumpjumper est présenté fin 1981, commence à être vendu en 1982 et de nombreuses marques se lancent sur le marché finalement en 1983.

¹¹ Berto, Franck, op.cité., 1999, p. 67.

¹² « Ballon tires are big now », *Pacific Sun*, 18-24 mars 1983.

marquent de leur empreinte les premières années du mountain bike moderne sur le sol américain et comment va évoluer durant la décennie suivante la pratique initiale des années 1970 tournée vers le plaisir, l'esprit d'aventure et la convivialité ?

3.1.1. Contextes et conjonctures

Sur le plan économique, après les chocs pétroliers de 1973 et 1979 qui ralentissent lourdement l'économie américaine, les années 1980 ouvrent l'ère du « reaganisme¹³ » et se concluent par la guerre du Golfe qui modifie sensiblement la donne économique et géopolitique. A partir de 1983¹⁴, la reprise économique semble vigoureuse¹⁵ favorisant l'achat de nouveaux biens de consommation avec une activité boursière euphorique jusque 1987. Cette même année, le traité de Washington concernant les forces nucléaires intermédiaires (FNI), premier véritable accord de désarmement nucléaire entre l'Union Soviétique de Mikhaïl Gorbatchev et le président américain, amorce une ouverture des relations sur le plan international¹⁶ annonciatrice d'une mondialisation et d'une globalisation accélérée de la vente des biens et des services.

Dans le même temps, les valeurs de l'*outdoor* continuent de se développer à l'instar du déplacement en *Recreational Vehicule (RVs)* ou camping-car très en vogue durant cette période¹⁷. Véritable passeport ou camp de base ambulante pour des périple plus engagés à pied, en escalade ou à vélo dans la nature, cet engin participe au développement et à l'accès vers les espaces naturels. Après la catastrophe écologique et humaine du 3 décembre 1984 à Bhopal en Inde, la sensibilité écologiste déjà perceptible dans le monde du mountain bike trouve, suite à cette tragédie, des échos et des motivations supplémentaires. Dans ce contexte,

¹³ Portes, Jacques, *1981-1991 : Du « reaganisme » à la guerre du Golfe in Etats-Unis, peuple et culture*, Paris, La découverte, 2004.

¹⁴ Dès 1981, une baisse d'impôts de 25% en trois ans est adoptée. Pour stimuler la croissance, on assiste à une déréglementation de certains services d'établissements financiers et du téléphone par exemple.

¹⁵ Kaspi, André, *Les Américains- Les Etats-Unis de 1945 à nos jours*, Paris, Le seuil, 2002, pp. 579-617. « Les Etats-Unis à l'heure du reaganisme ». Selon l'auteur, « l'embellie survient en 1983. La progression spectaculaire du PNB : 3,7% en 1983, + 6,8% en 1984. [...] En 1984, à la question que *US News and World Report* pose dans un sondage (15 octobre 1984), [...] Parmi les personnes interrogées, 42% estiment que leur situation matérielle est bien meilleure, 36,5% qu'elle n'a pas changé, 20,5% qu'elle est moins bonne ». pp. 594-595.

¹⁶ *Ibidem*, p. 605 : « Dans le monde, l'Amérique n'est plus omnipotente. Le tiers monde est un théâtre d'opérations, non point seulement pour les tensions qui opposent les deux Supergrands, pour des courants idéologiques ou religieux qui ne relèvent ni du marxisme-léninisme ni du capitalisme libéral ».

¹⁷ Ces formes itinérantes de voyage existent dans ce pays depuis le XIX^e siècle. Aron, Cindy, *Working at Play : a History of Vacations in United States*, Oxford, Oxford UP, 1999

des magazines tels *Outside* rencontrent un succès croissant et *Sports Illustrated*, le magazine dédié prioritairement aux sports américains traditionnels commence à traiter davantage des sports de plein air¹⁸. Sur le plan des valeurs, la révolution sexuelle en action durant la décennie précédente, notamment dans la frange des pionniers, rencontre un coup d'arrêt certain avec la médiatisation en 1985 de la mort de Rock Hudson atteint par le virus du sida. Individualisme et repli sur soi font un retour en force comme le souligne Peggy Whitley : « *The 1980's became the Me! Me! Me! Generation*¹⁹. » Les débuts de l'ordinateur individuel en 1981 confirment et confortent cette tendance forte pendant laquelle les sports individuels liés à la santé tels le jogging, l'aérobic (Jane Fonda) ou les sports de remise en forme aquatique, émergent durant cette période. Les américains sont à la recherche de modes de vie moins stressants et d'une certaine autonomie²⁰ dans leurs pratiques physiques confirmée en partie par le succès grandissant des pratiques de fitness, d'aqua-fitness²¹ mais aussi des sports *outdoor*.

Reprise économique, ouverture²² et décrispation politique sur le plan international, poursuite de la sensibilisation envers l'écologie et montée progressive de l'individualisme, caractérisent ainsi les grandes tendances de la société américaine durant les années 1980 ; autant de facteurs qui vont dans le sens d'une conjoncture réellement favorable au développement d'un sport tel le mountain bike.

3.1.2. Le cyclisme sort de sa confidentialité aux USA

Dans ce contexte, le développement des pratiques cyclistes sous toutes leurs formes (compétitions, rassemblements, records de vitesse, cyclotourisme et BMX) s'accélère. Le cyclisme sort peu à peu de la confidentialité. En fait, la montée en puissance du mountain bike participe et confirme ce développement en cours de l'ensemble des activités cyclistes, en lui offrant une facette plus ludique. Cet intérêt croissant autour du mountain bike bénéficie de cet engouement envers le cyclisme. Dans le même temps, le phénomène semble accélérer grâce à

¹⁸ Durant la période, 1980-1990, la proportion de couvertures et d'articles sur le sujet des sports Outdoors augmente de manière significative dans ce magazine sportif.

¹⁹ <http://www.kclibrary.lonestar.edu/decade80.html>

²⁰ Rader, B.G., « The Quest for Self-Sufficiency and the New Strenuousness: Reflections on the Strenuous Life of the 1970s and 1980s », in *Journal of Sport History*, vol. 18, n° 2, été 1991.

²¹ Humbert, Henri et Terret, Thierry, *Histoire et diffusion de la gymnastique aquatique (1960-2000)*, Paris, L'Harmattan, 2002.

²² Kaspi, André, *op.cit.*, 2002, p. 611. L'historien relève aussi un recul de l'hégémonie américaine à ce moment : « Les États-Unis savent désormais que le monde ne s'adaptera pas nécessairement à leur rêves, qu'il faut accepter les nations, les hommes et les choses tels qu'ils sont, que l'*American way of life* n'est pas le vestibule du paradis terrestre ».

des facteurs externes favorables. De 1983 à 1989, le nombre d'adultes pratiquant le vélo régulièrement passe de 10 à 23 millions, celui des *commuters*²³ double de 1,5 à 3,2 millions et le nombre de compétiteurs passe de 40 000 à 200 000²⁴. Dans une société où le « tout automobile » reste une réalité, la pratique du vélo comme moyen de transport reste confidentielle mais progressivement une communauté d'utilisateurs convaincus se développe et met en avant les vertus utilitaires de la « petite reine ». Une frange de ces citoyens valorise le déplacement par sa propre énergie (*human power*) et radicalise même parfois son discours en manifestant ses convictions lors des *Critical Mass*²⁵, rassemblements au cours desquels ces usagers du vélo communiquent sur les dangers du tout automobile, sur l'intérêt du transport cycliste et la nécessité d'adapter les parcours urbains pour les deux roues non motorisés.

Concernant les pratiques nouvelles du cyclisme, le premier championnat du monde de BMX organisé sur le sol américain en 1982 marque un pas supplémentaire dans la reconnaissance de cette forme d'amusement d'adolescent qui se codifie et s'institutionnalise peu à peu. Cette popularité progressive des pratiques cyclistes se confirme aussi au travers des pratiques compétitives cyclistes traditionnelles. L'exploit de Greg Lemond²⁶, champion du monde professionnel sur route le plus jeune de l'histoire du cyclisme à Alterhein en Suisse en 1983 renforce cet engouement nouveau²⁷ et met en exergue le niveau satisfaisant des athlètes américains dans un sport dominé depuis un siècle par les Européens. Le succès populaire et sportif des neuf médaillés cyclistes aux Jeux de Los Angeles de 1984 marqués par l'apparition du cyclisme féminin au programme olympique renforce un peu plus ce phénomène. Avec comme chef de file Connie Carpenter, Rebecca Twigg et Alexi Grewal pour les épreuves sur route et les pistards Mark Gorski, Nelson Vails et Steeve Heeg, les cyclistes médaillés « made

²³ Nom attribué aux Etats-Unis aux personnes se rendant sur leur lieu de travail à vélo.

²⁴ Sloane, Eugene, *Sloane's Complete Book of All-Terrain Bicycle*, Seattle, Simon and Schuster, 1991, p. 72.

²⁵ Critical Mass est une manifestation de protestation de type pacifiste ayant souvent lieu le dernier vendredi de chaque mois dont le but est de bloquer la circulation dans les grandes agglomérations le vendredi soir afin de sensibiliser les automobilistes à la pratique de la bicyclette comme moyen de transport. Initié déjà dans les années 1970 en Europe (Stockholm) et aux USA (New York et San Francisco), ce mouvement s'étend dans bon nombre de grandes métropoles occidentales. Parmi les plus actives la communauté de San Francisco reste une des plus organisée. http://www.en.wikipedia.org/wiki/Critical_Mass

²⁶ Greg Lemond entre ensuite dans l'histoire du sport américain et du sport cycliste en remportant trois fois le Tour de France.

²⁷ En 1981, Jonathan Boyer ouvre la voie en devenant le premier américain à participer au prestigieux Tour de France alors que dans le même temps la première équipe professionnelle, « Seven Eleven » dirigée par Jim Ochowicz voit le jour. Le mythique quintuple champion olympique de patinage des JO de Lake Placid, Eric Heiden se reconvertit même avec un certain succès au cyclisme sur route au sein de cette équipe. Un an plus tard, le premier « Race Across America » met en avant les exploits d'endurance des cyclistes qui tentent de traverser le pays d'Ouest en Est.

in USA » figurent avec Carl Lewis, Edwin Moses ou Greg Louganis parmi les vedettes de la fête californienne²⁸.

Sur un autre registre mais toujours dans le sens d'une diffusion et d'une médiatisation croissante des pratiques cyclistes, l'exploit de John Howard qui bat le record du monde de vitesse (152 km/h) en 1985²⁹, contribue aussi à l'installation des pratiques cyclistes dans l'imaginaire collectif et le paysage sportif américain où le culte de la vitesse en voiture sur le Grand Lac Salé (Utah) ou à Daytona Beach (Floride) pour la moto reste une réalité.

Mais c'est définitivement, Greg Lemond, premier non-européen à remporter le Tour de France en 1986 qui fait connaître et participe à une divulgation plus importante encore du cyclisme, au moment même où le vieux continent découvre le mountain bike en tant que sport venu d'Amérique ! Après une importante couverture médiatique de l'épreuve française Outre-Atlantique, *The Times* titre le 11 Août 1986 : « The greatest cycling duel in 83 year history of the Tour de France. [...] Greg Lemond, 25, became the first non- european to win the premier race in this most passionately parochial of Old World sport³⁰. » Dans cette dynamique, un autre champion national Andy Hampsten remporte le Giro en 1988, année symbolique sur le plan commercial où les ventes de mountain bike surpassent celles des vélos classiques aux Etats-Unis. Un an plus tard, Greg Lemond, décidément omniprésent dans le paysage cycliste américain des années 1980, ouvre les portes d'une médiatisation plus grande encore après sa victoire historique sur le Tour de France. Le champion remporte la « Grande Boucle » avec seulement huit secondes lors de l'ultime étape face au favori français Laurent Fignon, dauphin effondré. Son exploit fait rentrer encore un peu plus le cyclisme dans les foyers américains et surtout dans l'imaginaire collectif, comme un sport, certes difficile, mais surtout dans ce cas, comme un sport spectaculaire et à suspense. Tel le dernier panier à trois points victorieux d'un match de basket-ball ou l'ultime *touch down* lors d'une rencontre de football américain, les derniers coups de pédales victorieux et héroïques de Lemond touchent et frappent l'imaginaire des initiés mais aussi des amateurs de sport en général. Enfin en 1990, selon un sondage *Gallup*, au moins 28% des Américains ont pratiqué au moins une fois du vélo dans l'année. Après la pêche et devant la natation, la pratique cycliste devient aux USA la plus populaire des activités sportives récréatives.

²⁸ Pavelka, Ed, « Hearts beat fast'for unforgettable week », in *VeloNews, Bicycle Racing in the Modern Area. Twenty-five years of Cyclism Journalism*, Boulder, VeloPress, 1996, pp. 42-44. Cet ouvrage consiste en une sélection et compilation d'articles significatifs du magazine *Velo News*. Ce chapitre est consacré à l'année 1984. « Los Angeles 1984. The Olympic Games. [...] This was the setting for the most successful week ever for American cyclists in international competition. »

²⁹ Durant cette période, beaucoup de courses et rassemblements populaires sont organisés dans des Etats au départ moins sensibles à cette activité tels l'Oregon, le Tennessee, le Michigan ou le Wisconsin.

³⁰ *The Times*, 11 août 1986, p. 1.

Dans ce contexte a priori favorable, quelle place prend le développement du mountain bike au sein des activités cyclistes réellement sorties d'une confidentialité historique au sein de la culture sportive américaine du XX^e siècle ? Quelles pratiques, quels engins et quelles institutions participent à son développement durant cette décennie charnière de son histoire ? Reste-t-il une pratique cycliste ou *outdoor* parmi d'autres ou s'impose-t-il en tant que pratique identifiée et reconnue par un nombre toujours croissant ?

3.2. De la NORBA à L'IMBA : une institutionnalisation progressive du mountain bike

Le foyer californien du début des années 1970, agrandi à l'ouest vers le Colorado et l'Utah, s'étend maintenant à une grande partie du pays ainsi qu'au Canada, premier pays après les USA à s'intéresser au mountain bike. En effet, suite à l'achat des premiers vélos à Marin County, West Point Cycles Shop à Vancouver (British Columbia) devient rapidement l'épicentre du mountain bike dans ce pays et la Canadian Off-Road Bicycle Association (CORBA) est fondée en 1982. L'association canadienne devient à ce titre la première institution d'envergure nationale³¹ symbolisant ainsi le début de l'ère presque inévitable de l'institutionnalisation du mountain bike.

3.2.1. La Création de la National Off Road Bicycle Association en 1983 : les premières règles sportives

Conscient de la nécessité de s'organiser pour défendre l'accès et de formaliser les premières règles sportives, les pionniers de Marin décident début 1983 de créer la NORBA : National Off Road Bicycle Association³². Charles Kelly, pionnier de la première heure et investi depuis trois années dans la rédaction du magazine *Fat Tire Flyer*, se rappelle le contexte de la création de cette association : « *On s'est rendu compte que si on faisait des courses, il fallait des règles, certains disaient ceci, d'autres cela. [...] Aussi, j'ai participé à l'élaboration des règles primaires du mountain bike. Il fallait des règles nationales : indépendance, égalité, autonomie étaient notre base. [...] On ne voulait pas faire comme en cyclo-cross où c'est parfois le mec qui a la meilleure assistance qui gagne. Avec Tom Hillard,*

³¹ L'envergure et l'influence future de la CORBA restent beaucoup moins importantes que celle de la NORBA fondée moins d'une année plus tard.

³² Ces données sont issues des archives privées aimablement prêtées par Charles Kelly, un des fondateurs de la NORBA.

*on voulait des règles simples*³³. » Le souci d'harmoniser les règlements et de vouloir préserver la notion d'autonomie reste à l'origine de la fondation de cette organisation

La première réunion a lieu à l'initiative de Jack Ingram (Propriétaire de la firme de BMX, Panda Bikes) chez lui à Lafayette à l'est de la baie de San Francisco, le 25 janvier 1983, sans trace écrite de cette rencontre. Les réunions suivantes³⁴ ont lieu à Marin County (très souvent chez Joe Breeze) où résident la majorité des acteurs à l'origine de la création de l'association. La liste des premiers membres historiques de la NORBA se compose d'une quinzaine de personnes³⁵ parmi lesquelles figurent bon nombre de pionniers de la première heure. Ils se nomment Jack Ingram, Charlie Kelly, Tom Hilliard, Amy Slate, Mark Slate, Eric Koski, Charlie Cunningham, Casey, Scott Nicol, Joe Breeze, Barbara Edelston, Gary Fisher, Dave Koski, Darryl Skrabak. Les rencontres restent souvent très rapprochées (hebdomadaires), signe d'une émulation compréhensible durant cette phase de création et d'organisation de la NORBA. On assiste ici à une démarche volontariste des pionniers qui se rassemblent et fondent une association indépendante afin d'organiser la pratique sans aucun lien ni rapprochement direct avec une fédération ou structure institutionnelle existante.

Promouvoir, protéger et organiser la pratique du mountain bike

Les statuts fondateurs laissent rapidement apparaître les axes centraux et les buts de l'association. « Le but de la National Off Road Bicycle Association est de promouvoir tous les aspects d'une pratique responsable du vélo hors de la route, incluant la course, le tourisme et la pratique de loisir. L'association servira de voix unifiée pour les cyclistes hors de la route et comme un organisme sanctionnant les courses tout terrain. En tant que telle, l'association fournira une assurance contre les dommages corporels et matériels, établira les règles normales pour les compétitions et s'attachera à obtenir un accès public à la pratique tout terrain³⁶. » Enfin il est précisé dans le chapitre « comité directeur³⁷ » que « tout membre

³³ Entretien cité avec Charles Kelly, *op. cit.*, 2006.

³⁴ Annexe n° 34. *Archives privées de Charles Kelly* : Minutes de la NORBA de Janvier à juin 1983 (50 pages)

³⁵ Liste apposée suite à la première réunion, rapidement d'autres membres intègrent la NORBA

³⁶ *Archives privées de Charles Kelly*. Minutes de la NORBA du mois de janvier au mois de juillet 1983. Suite à cette partie « but de l'association » figure une partie « Adhésion ». « Les membres seront divisés en différentes catégories incluant les fabricants ; les vendeurs, les organisateurs de courses, et général (riders) [...] Les coureurs membres recevront : une carte de membre, un écusson et une lettre d'information (Newsletter). Ils bénéficieront de frais réduits aux événements sanctionnés par la NORBA et pourront se qualifier aux championnats régionaux ou nationaux. [...] L'adhésion sera effective pour toute personne qui aura payé les frais d'inscription. Cette adhésion peut être annulée sur décision du comité directeur pour infraction ou sur décision du trésorier pour non-paiement. »

³⁷ *Ibidem*. « Les membres du comité directeur seront élus lors d'une assemblée générale par tous les membres. Chaque membre est éligible. Le comité directeur sera composé au minimum d'un président, un vice-président,

pourra venir aux réunions dans la limite de l'espace disponible. Il n'y aura pas de restriction pour être dans le comité national, mais les membres devront venir à des réunions en Californie du Nord³⁸. » Un esprit d'ouverture émane apparemment de cette association avec la possibilité pour chacun de participer aux travaux mais aussi une centration géographique annoncée du siège en Californie, état d'où sont issus la majorité des pionniers.

Concernant le type de pratique, l'esprit d'ouverture reste de mise avec une approche initiale aussi bien axée sur la compétition que le *touring* donc la pratique de loisir. Cette dimension est prise en compte dès les premières réunions confirmant l'esprit rassembleur des pionniers autour des valeurs de plaisir et de convivialité à l'origine de la naissance de cette activité. Enfin, toujours dans ce sens, les différentes qualités des membres de la NORBA confirment une prise en compte large des personnes concernées par ce type d'organisation : les coureurs, les organisateurs mais aussi les vendeurs et les fabricants. Le groupement immédiat de membres issus du monde de l'entreprise comme membres potentiels, indique que l'on s'éloigne d'une création de type purement associatif mais que l'on privilégie plutôt un fonctionnement de type mixte associatif-commercial en intégrant directement des partenaires économiques au sein de la NORBA.

Protection de l'accès, assurance du pratiquant et organisation de la pratique compétitive, constituent ainsi le triple but de cette association. En 1983, la question de l'accès est déjà d'actualité et les conflits concernant l'usage des chemins se multiplient comme en attestent les titres de la presse durant cette période³⁹. S'appuyant sur le *Wilderness Act* de 1964 qui « interdit l'usage de véhicule à moteur ou de tout autre forme de transport mécanique⁴⁰ », dans certaines zones naturelles, le Sierra Club tente de bannir l'usage du mountain bike sur les chemins ; les conflits d'usage avec les pratiquants du mountain bike augmentent chaque année.

Les premières règles de l'histoire du mountain bike

Alors que les compétitions se multiplient peu à peu, la formalisation de règles nouvelles reste une des raisons principales à l'origine de la création de la NORBA. La

un secrétaire et un trésorier qui se rencontreront à intervalles réguliers. Les minutes de ces réunions seront disponibles pour les membres. »

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ « Rules of the off roads :local bikees are writing the etiquette », *Ross Valley Republican*, 09 septembre 1982. Ryan, Pat, « Clunker bikes and county trails », *Pacific Sun*, 25 au 31 mai 1984. Salcedo, Tracy, « Mountain-bikes, hikers and horse people work out solutions », *Ross Valley Republican*, 26 septembre 1984.

⁴⁰ Le *Wilderness Act* régit à partir du début des années 1960 une partie de la législation du pays pour les zones naturelles, en particulier pour les Parcs Nationaux et autres « Wilderness Area ».

première et la seconde réunion des 25 et 27 janvier 1983 restent donc principalement consacrées à la rédaction des premières règles sous le nom « *Competitions Rules for 1983*⁴¹ ». Au-delà de l'aspect anecdotique de certaines règles, il paraît instructif de faire émerger les points clefs ainsi que l'esprit de ce premier règlement de l'histoire du mountain bike décliné sous dix items : « Directeur de course, conditions de la course, procédures d'inscription, inspections techniques, contestations, catégories, équipements, règles de course, coureurs, points et récompenses⁴². »

Tout d'abord, le directeur de course⁴³ est en charge de l'organisation de la course mais ses devoirs et responsabilités ne sont pas forcément limités à la préparation de la course, ils s'étendent aussi à la sécurité et à la mise en place de ravitaillements. Les résultats complets doivent parvenir au secrétariat de la NORBA sous quatorze jours et le comité d'inspection technique juge « la sécurité de tous les vélos et celle des équipements portés par le coureur⁴⁴. » Les notions de sécurité et de responsabilité restent bien présentes dans ce premier règlement. Au niveau des conditions de la course, il est précisé que « tous les départs groupés doivent avoir 1/8 de miles d'espace large où le coureur moyen peut passer librement, le tracé de la course doit être indiqué par des signes ou des gens qui indiquent le passage, la ligne d'arrivée doit être marquée, une assurance médicale appropriée couvrira les *riders*, les officiels, les spectateurs, enfin, sur la base de normes déterminées par la NORBA, les clauses de renonciation doivent être remplies par tous les coureurs, un contrôle raisonnable des spectateurs sera fourni⁴⁵. » De conceptions assez basiques a priori, ces règles identifient néanmoins clairement le mountain bike comme un sport où il faut suivre un parcours balisé (pas de notion d'orientation) et où il convient de franchir une ligne (notion de performance). Ces premières règles décrivent tout simplement une course de cross-country : un départ, un parcours tout terrain balisé et une arrivée.

Du *riders* au *racer*

Sur le plan sémantique le changement du terme *riders* en *racer* dans la seconde version s'avère encore plus significatif de cette phase d'institutionnalisation. Le premier réflexe à l'écriture des rédacteurs tournés aussi sur le plaisir de rouler a été initialement d'utiliser le mot *riders*, terme usité de manière générale pour décrire la pratique et l'esprit dominant alors

⁴¹ *Archives de la NORBA*, op. cit., 1983.

⁴² *Ibidem*.

⁴³ *Ibidem*. On note que lors de la seconde réunion le terme « Race Director » est transformé en « Authority for the management and responsibility of the race ».

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ *Ibidem*. Les mots « coureur moyen », « riders », « spectateur » sont supprimés de la seconde version.

que le vocable *racer* ajoute la notion de course donc de compétition en concordance logique avec l'instauration de ces règles. Enfin, on s'aperçoit aussi que la notion d'assurance des coureurs et de désengagement (clause de renonciation) envers l'organisateur devient une des priorités, suite à des problèmes survenus à l'occasion de courses sauvages sans assurances avant la création de la NORBA.

Au sujet des frais d'inscription, on mentionne la nécessité de remplir des formulaires (auparavant les pratiquants se présentaient directement sur la ligne sans forcément s'inscrire). Des frais pour les non-membres de la NORBA sont aussi prévus. Cette procédure assez classique de tarif supplémentaire pour les non-licenciés reste une option de plus pour inviter les non membres à s'affilier. Dans le cadre de l'inspection technique, la seconde version indique que « toutes les bicyclettes doivent avoir au moins un frein capable de freiner sur un sol sec⁴⁶. » La première version précise la mise en place de ce contrôle sur les deux roues mais en 1983, il existe encore des clunkers à un frein ; cette règle devient donc trop restrictive sur le plan matériel. Enfin, il est prévu que « toutes les bicyclettes soient examinées par les inspecteurs qui jugent les parties non sûres. » Rien n'est précisé au sujet des conséquences de leurs remarques : sont-elles indicatives ou prohibitives en cas de matériel défectueux ?

En cas de contestation, un coureur doit se manifester dans les trente minutes qui suivent la proclamation des résultats et verser cinq dollars (reversés si la contestation est acceptée). « La contestation peut seulement être faite par et contre un coureur durant le même événement sauf si la faute, l'injustice ou le comportement dangereux est le sujet de protestation⁴⁷. » Le directeur de course statue sur toutes les contestations et si celles-ci sont rejetées, elles engendrent une disqualification du coureur qui proteste. Alors que les règles restent très simples, un système d'arbitrage est néanmoins prévu en cas de contestation impliquant une notion d'arbitrage. Au sujet des catégories, cinq catégories d'âges sont prévues chez les masculins et chez les féminines⁴⁸ (11 ans et en dessous ; 12-14; 15-17; 18-34; 35 et au dessus). Dans la catégorie 18-34, il doit y avoir une catégorie « expert » et une catégorie « novice » sachant que cette catégorie est limitée aux personnes qui n'ont pas terminé dans les trois premières places de la catégorie novice dans une course similaire (les autres doivent figurer dans la catégorie expert). Enfin pour qu'un groupe d'âge soit pris en compte, il faut qu'il comprenne au moins trois coureurs (dans le cas inverse, ils seront déplacés dans la classe plus jeune). L'esprit d'ouverture sur le plan générationnel avec des

⁴⁶ *Ibidem.*

⁴⁷ *Ibidem.*

⁴⁸ La première version prévoyait huit catégories : « 0-14 ; 15-19 ; 20-24 ; 25-29 ; 30-34 ; 35-39 ; 40-49 ; 50 and up ».

classes d'âges de 0 à 50 et au dessus, la reconnaissance de catégories féminines calibrées comme les masculines et la différenciation de deux catégories d'expertise⁴⁹ (qui « ouvrent la porte » aux coureurs peu expérimentés avec néanmoins un départ commun) témoignent d'un certain humanisme et de la volonté d'ouvrir ce sport vers un large public mixte, d'âges variés, et d'habiletés diverses.

L'équipement obligatoire prévoit un casque à coque dure avec une attache et des chaussures qui doivent être complètement couvertes (ces objets sont soumis au jugement du comité directeur). Sur ce plan de l'équipement, on assiste à une petite révolution par rapport aux codes vestimentaires des pionniers, cheveux au vent, habillés souvent en jean et sans protections qui dévalent les pentes du Mont Tamalpais à toute allure. Ce choix reste imposé par des considérations de sécurité et de responsabilité. Aucun modèle spécifique pour le mountain bike n'existe alors et c'est le fabricant Bell, qui le premier le proposera quelques années plus tard. Le casque à coque dure remplacera le casque en cuir ou « à boudins » utilisé dans le cyclisme sur route⁵⁰ et sur piste et permettra au mountain bike de se démarquer. Ce phénomène de distinction se retrouve aussi sur le plan vestimentaire où aucune mention n'est faite de la tenue nécessaire pour participer à une course contrairement à ce qui se pratique à cette époque en cyclisme sur route (cuissard noir et chaussettes blanches obligatoires).

La notion d'autonomie du pratiquant, pivot de ce premier règlement

Mais la règle fondamentale, en point « huit » de ce règlement reste celle de l'autonomie. Selon Gary Fisher, elle figure comme le point central et la clef de voûte de cette première réglementation du mountain bike : « *La première règle est surtout l'autonomie. Commencer et finir avec le même vélo ! C'était important de concevoir le mountain bike différemment de la course sur route de manière fondamentale. C'était surtout pratiqué au début car personne n'avait d'équipes. [...] De toute façon, les premières courses étaient sur des grands tours et c'était donc presque pas possible d'avoir une aide sur le parcours*⁵¹. »

Lors de la première rédaction du règlement : « Il faut finir avec le même vélo avec lequel on commence en incluant toutes les parties du vélo⁵². » Cette règle, jugée trop rigide, est rapidement remplacée par « les coureurs doivent faire toute la course avec le vélo avec

⁴⁹ Cette notion de catégorie « expert » et « novice » existait déjà pour la Repack Race. Un coureur était alors considéré et classé expert s'il avait déjà réalisé un temps de moins de cinq minutes sur cette course.

⁵⁰ Le casque ne sera obligatoire chez les professionnels sur route que près de vingt années (2001) plus tard notamment suite à l'accident mortel survenu à l'italien Fabio Casartelli lors du Tour de France, le 19 juillet 1995.

⁵¹ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

⁵² Archives de la NORBA, *op.cit.*, 1983.

lequel ils ont démarré » (règle 8.1) et « pour être *finisher*, le vélo doit avoir le même cadre, deux roues, un cintre et une selle » (règle 8.2). Dans le même esprit d'autonomie mais aussi d'assistance « toutes les réparations doivent être faites par le coureur seulement » devient « toutes les réparations doivent être faites par un coureur ou un camarade. » (règle 8.3)⁵³. Enfin sur le plan du déroulement de la course la règle « 8.6 » stipule que « les coureurs sur le vélo (*riding bicycle*) ont la priorité sur ceux qui poussent. » Cette dernière précision confirme une certaine philosophie de l'activité perçue aussi comme un challenge physique et technique. L'acte de monter ou de descendre sur le vélo se trouve ici valorisé par le règlement. Un peu comme en surf où le plus rapide à prendre la vague est prioritaire, la valorisation de la technique est retenue ici pour départager deux adversaires situés ou à la lutte sur un même point du parcours.

Cette règle centrale de non-assistance extérieure avec seulement une aide possible entre concurrents, rejoint les valeurs communes aux sports de pleine nature à savoir la notion de solidarité et d'autonomie. Solidaire d'un camarade, un surfeur aide un compagnon qui a cassé son leash à retrouver la planche au milieu des vagues; autonome, un alpiniste se doit de connaître les techniques de manipulations de cordes pour évoluer en sécurité en haute montagne. Dans cet esprit, un pratiquant de mountain bike doit pouvoir effectuer les réparations essentielles sur son engin afin de pouvoir terminer le parcours et évoluer de manière autonome dans le milieu naturel. Toujours sur le plan de la sécurité, il est prévu une réunion des coureurs avant le premier départ (règle 9.1) avec une présence de tous obligatoire (règle 9.2) afin d'informer des procédures et dangers particuliers de la course (règle 9.3c). Cette notion de *briefing* se retrouve dans beaucoup de sports où le milieu incertain (nécessité de prévenir de certains dangers) alors que pour les activités en milieu stable tels les sports collectifs, la natation ou l'athlétisme, le règlement est valable en toutes circonstances.

Enfin la dernière partie de ce règlement concerne l'attribution de points et récompenses (règles 10.1 à 10.4). Seuls les coureurs membres de la NORBA se verront attribuer des points mais en tenant compte de l'ordre réel d'arrivée⁵⁴. Cette procédure distingue, sans les avantager, les membres de la NORBA des autres concurrents et permet de faire un classement sur plusieurs événements et donc de classer davantage les coureurs. On passe ainsi d'une logique d'événements séparés à une logique d'événements qui se succèdent

⁵³ *Ibidem*. La règle (8.4) précise : « Tous les outils doivent être portés par le coureur seulement ou un camarade ». La règle (8.5) indique : « Le casque doit être porté à tout moment durant la course. »

⁵⁴ Ces points sont attribués en fonction de l'arrivée réelle. Exemple : le premier et le second ne sont pas de la NORBA, il n'obtient pas de points ; le troisième est de la NORBA, il obtient (uniquement) les points du troisième.

avec un calendrier qui hiérarchise les coureurs. Cette phase de classification et de volonté de hiérarchisation marque une phase concrète dans ce type de processus d'institutionnalisation.

Durant le premier semestre de cette année 1983, les fondateurs de la NORBA se réunissent donc régulièrement afin d'organiser, de structurer et de faire connaître leur association. La seconde réunion qui a lieu le 27 janvier 1983 chez Charles Kelly donne lieu à une discussion sur le nom définitif de l'association⁵⁵ avec deux possibilités : ORBIS (Off Road Bicycle International Society) et NORBA⁵⁶. L'option nationale est finalement choisie et suite à l'adoption de la seconde version des règles, il est décidé de donner des nouvelles au sujet de la NORBA dans les trois prochains numéros de *Fat Tire Flyer*, faute d'autres moyens de diffusion. Mais conscients de la nécessité de la nécessité de s'affranchir de la presse, les initiateurs de la NORBA précisent que le « but ultime est d'être indépendant⁵⁷ . »

Discussions sur les différents logos possibles⁵⁸, recherche d'une compagnie d'assurance qui couvre chaque coureur quoiqu'il arrive, débat sur l'intérêt de la licence à la journée et décision de prévenir les membres individuels, l'industrie et les vendeurs pour augmenter les adhésions⁵⁹, figurent parmi les thèmes principaux des premières réunions. Mais rapidement des obstacles surgissent et la NORBA ne s'impose pas facilement faute de moyens financiers et de communication. Tom Hilliard qui a répandu la nouvelle de la création de la NORBA auprès des organisateurs de courses ou *promoters* indique que ceux-ci ne sont pas prêts pour l'instant à se conformer à ces règles⁶⁰. Le déroulement des compétitions qui ont lieu les mois suivants ne confirme néanmoins pas ce refus initial des promoteurs.

La défense de la pratique, un thème récurrent

La question de la défense des pratiquants et de la protection de l'environnement se trouve rapidement abordée durant ces premiers mois. A l'initiative de la NORBA, une étude sur l'impact de la pratique est prévue⁶¹ durant 450 heures par deux étudiants de l'Université de Santa Cruz au sujet de l'impact du mountain bike sur l'environnement, afin de fournir des arguments solides à l'association sur ce sujet⁶². Sur le même sujet des conflits, Jack Ingram

⁵⁵ Annexe n° 36. Brainstorming pour le sigle de la NORBA.

⁵⁶ Annexe n° 37. Carte de membre de la NORBA 1983.

⁵⁷ *Minutes de la réunion N° 2 de la NORBA*, 27 Janvier 1983.

⁵⁸ *Minutes de la réunion N° 3 de la NORBA*, 1^{er} Février 1983.

⁵⁹ *Minutes de la réunion N° 4 de la NORBA*, 3 Février 1983.

⁶⁰ *Minutes de la réunion N° 5 de la NORBA*, 8 février 1983.

⁶¹ *Minutes de la réunion N° 16 de la NORBA*, 28 avril 1983. Finalement les étudiants abandonnent l'étude d'impact pour « quelque chose de plus lucratif. Pour continuer le projet, il faudrait payer quelqu'un ». Art Read remarque que si un membre de l'industrie finance ce type de projet, cela ne serait pas convaincant pour le public. »

⁶² *Minutes de la réunion N° 10 de la NORBA*, 3 mars 1983.

déclare s'être entretenu avec les membres de *l'American Hiking Society* afin de trouver un terrain d'entente entre les pratiquants des deux sports⁶³. Cette démarche se poursuit la semaine suivante par l'envoi d'informations concernant la NORBA vers des associations équestres et de randonnée⁶⁴. Quelques jours plus tard, on signale qu'un groupe de cinq personnes essaie, dans la région d'Annabel (Californie) de bannir le mountain bike. L'association se trouve face à son premier conflit et tente de trouver des solutions devant la menace d'annulation d'un événement. Tom Hilliard se propose de suivre l'affaire : « Ce serait le premier conflit⁶⁵ auquel nous serions confrontés⁶⁶. » Une discussion sur la manière de pratiquer correctement et discrètement le mountain bike voit le jour : « L'attitude du coureur est très importante. Des panneaux devraient être placés dans les endroits importants pour mieux éduquer le public sur la pratique tout terrain et équestre. Une information sur l'impact environnemental aiderait aussi. Le public doit comprendre l'impact de ce nouveau sport et au travers d'une promesse ou d'une devise, l'attitude des pratiquants devrait être explicite et influencer positivement celle des autres⁶⁷. » Concernant la représentativité institutionnelle à faire valoir face à ses conflits, émerge l'idée d'envoyer des membres⁶⁸ de la NORBA dans les instances et les réunions qui gèrent les territoires naturels tels le *National Forest Service* ou le *Water District*⁶⁹.

Ces questions de défense de la pratique semblent récurrentes durant ces six mois et les membres de l'association commencent des démarches visant à nuancer l'impact du mountain bike sur l'environnement, à informer, à sensibiliser, à faire cohabiter les usagers de l'*outdoor* et « éduquer » les pratiquants.

Gary Fisher et Charles Kelly « missionnés » pour faire connaître l'association

Rapidement, les fondateurs essaient de se faire connaître notamment au niveau des industriels. En partance pour le salon du cycle de New York du mois de février 1983, Gary Fisher et Charles Kelly sont sollicités pour divulguer l'existence (une lettre est prévue) de

⁶³ *Minutes de la réunion N° 11 de la NORBA*, 10 mars 1983.

⁶⁴ *Minutes de la réunion N° 12 de la NORBA*, 17 mars 1983.

⁶⁵ *Minutes de la réunion N° 14 de la NORBA*, 7 avril 1983. Lors de la réunion suivante le conflit semble se désamorcer : « Le problème d'Annabel district est en train de se résoudre. Tom explique l'importance de la prise de conscience dans cette région et cela montre l'importance d'un bon comportement ».

⁶⁶ *Minutes de la réunion N° 13 de la NORBA*, 23 mars 1983

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ *Minutes de la réunion N° 20 de la NORBA*, 2 juin 1983. Quelques mois plus tard sur la proposition de Scott Nicol encourage Jim Curl (Vice président d'Endurance Sports Production) et Reed Gregorson, un triathlète connu à s'investir dans la NORBA. « Jim pourrait représenter la NORBA au niveau des parcs et Reed pour les tours ou événements non compétitifs. »

⁶⁹ *Minutes de la réunion N° 15 de la NORBA*, 19 avril 1983.

l'association auprès des professionnels du cycle⁷⁰. Il est aussi convenu qu'ils distribuent les statuts aux magazines de cycle et aux commerciaux présents⁷¹. Suite à ce salon, la NORBA gagne en crédibilité et les industriels voudraient que la dénomination soit « off road bike » plutôt que « mountain bike » confirmant ainsi le logo prévu et créé par Joe Breeze⁷². Toujours dans le sens de la promotion, il est prévu que Charles Kelly ou Gary Fisher interviennent dans une émission de télévision au sujet du mountain bike⁷³. Au niveau de la presse écrite, les deux pionniers communiquent aussi au sujet de la NORBA dans différents magazines avec l'accord et à la demande de l'association⁷⁴. Enfin sur le plan international, Suntour et son président Sonny Kawai montrent de l'intérêt pour la NORBA et offrent une à deux pages dans une *News Letter* fournissant ainsi une « très bonne publicité internationale pour la NORBA⁷⁵. » Toujours dans le sens d'une volonté de développement, certains membres tels Bob Lambrose n'hésitent pas à s'appuyer encore davantage sur les liens avec les industriels. Ce dernier propose d'utiliser la liste de mailing de Schwinn pour étendre les contacts de la NORBA et suggère d'effectuer la même démarche avec Specialized en demandant un prêt ou une location du listing⁷⁶. Enfin, lors de la même réunion où sont abordées les questions de l'assurance et du casque, il est indiqué que la « NORBA devrait établir une norme pour l'adoption par l'*American National Standard Institute*. Il en va de la crédibilité de la NORBA sur la sécurité⁷⁷. » L'association se veut donc ouverte sur le monde industriel et s'appuie sur les contacts de Kelly et Fisher dans ce domaine pour se faire connaître et se développer au mieux.

Historiquement, cette phase de codification identifiée et analysée dans les travaux pionniers sur ce thème de Norbert Elias et Eric Dunning⁷⁸, jalonne une étape supplémentaire, logique et inéluctable dans le développement d'une pratique qui se diffuse, se diversifie et se développe à ce moment sur l'ensemble du territoire américain. Durant cette période de codification et d'institutionnalisation, on passe ainsi d'une organisation implicite à un fonctionnement à haute spécificité d'organisation régie par des règles singulières. L'évolution

⁷⁰ *Minutes de la réunion N° 4 de la NORBA*, 3 février 1983.

⁷¹ *Minutes de la réunion N° 5 de la NORBA*, 8 février 1983.

⁷² Annexe n° 35 : différents logos de la NORBA dessinés par Joe Breeze.

⁷³ *Minutes de la réunion N° 12 de la NORBA*, 17 mars 1983. On y mentionne un projet d'émission de télévision où l'on parlerait de mountain bike. « Gary ou Charlie feront cela. »

⁷⁴ *Minutes de la réunion N° 15 de la NORBA*, 19 avril 1983. On y mentionne que Charles Kelly a écrit dans *California Bicycling* un article parlant de la NORBA. [...] Gary Fisher propose aussi de faire un encart dans *Bicycling* pour 75 \$. [...] Cette proposition est adoptée.

⁷⁵ *Minutes de la réunion N° 16 de la NORBA*, 28 avril 1983.

⁷⁶ *Minutes de la réunion N° 19 de la NORBA*, 24 mai 1983. Cette réunion a lieu chez Jacques Ingram.

⁷⁷ *Ibidem*.

⁷⁸ Dunning, Eric et Elias, Norbert, *op. cit.*, 1986.

de l'espace vers un terrain de jeu défini ou balisé, les changements dans la répartition des rôles⁷⁹, le niveau de violence toléré (chutes, protections), l'importance de l'habileté sur la force et enfin de la valorisation de l'identité individuelle sur l'identité de groupe, figurent ici comme autant d'indicateurs précieux confirmant cette transition.

Glenn Odell, nouveau responsable de la NORBA après seulement six mois d'activité⁸⁰

Malgré des recherches de partenariats favorisées par les contacts de certains pionniers et le succès de certaines manifestations⁸¹ telles la Rockhopper au printemps⁸², le problème des moyens financiers reste récurrent durant ces six premiers mois d'existence de la NORBA. Par exemple, la somme de 750 \$ n'est toujours pas réunie le 8 février (date de l'ouverture du compte en banque) et il faut donc recourir à un système d'assurance pour chaque événement et renoncer à un système d'ouverture général comme souhaité initialement⁸³. Début mars, il n'y a que 482 \$ en caisse⁸⁴ et les frais de fonctionnement (dont 100 \$ par mois de secrétaire) ne sont pas encore compensés par les cotisations des membres prévus à 15 \$⁸⁵ (les premières cartes de membres ne partent que fin avril) et des projets de rentrée d'argent (vente de tee-shirts et d'autocollants) pas encore rentabilisés. Le 24 mai 1983, lors de la 19^e réunion, le trésorier David Dorward démissionne et l'association reste encore en situation financière précaire. Ce même jour, par l'intermédiaire d'une lettre, Glenn Odell, investi déjà en tant que constructeur depuis 1979 (*Coast Cycling Specialities*) et créateur de *Bruiser Mountain Bike*, propose de prendre en main et d'acheter la NORBA. Sa lettre est lue devant l'assistance. Ce dernier souhaite une réunion le 31 juillet à Tahoe à l'échelle de l'Etat, pour complètement organiser la NORBA et prendre des décisions définitives sur les différents statuts, règles et assurances. Toujours actif jusque fin juin, le bureau accepte cette rencontre et devant le manque de moyens, s'apprête sous conditions⁸⁶ à laisser l'homme d'affaire gérer les affaires et prendre en main la destinée de la jeune association.

⁷⁹ Le rôle d'organisateur et de pratiquant sur un événement n'est pas toujours distinct durant les années 1970.

⁸⁰ La passation de pouvoir entre les fondateurs et le nouveau propriétaire Glenn Odell a lieu durant l'été 1983 lors d'une réunion organisée en marge d'une course au Lac Tahoe.

⁸¹ Des rapprochements sont aussi envisagés avec le triathlon très en vogue à ce moment afin d'organiser des épreuves de ce type avec du mountain bike à la place du vélo traditionnel.

⁸² *Minutes de la réunion N° 14 de la NORBA*, 7 Avril 1983.

⁸³ *Minutes de la réunion N° 5 de la NORBA*, 8 février 1983.

⁸⁴ Le solde de la caisse n'évolue guère. Il est de 443 \$ le 28 avril 1983.

⁸⁵ *Minutes de la réunion N° 13 de la NORBA*, 23 mars 1983. Il est prévu 1\$ pour chaque membre responsable de zone par nouvel adhérent.

⁸⁶ *Archives privées de Charles Kelly*. Correspondance entre Glenn Odell et la NORBA. Lettre du 27 Juillet 1983 envoyé à Glenn Odell suite à une ultime réunion du 26 Juillet 1983. « Vous avez invité 30 personnes à la réunion

Occupés par leurs diverses activités et en difficulté avec un équilibre budgétaire précaire, les membres fondateurs accueillent finalement cette proposition avec une certaine bienveillance et annoncent quelques directives : « Cependant, nous recommandons plutôt une structure d'entreprise que un seul propriétaire. [...] avec un bureau, qui inclurait les organisateurs, les membres de l'industrie, des représentants des coureurs, voire d'autres parties. [...] Sous l'égide de cette structure collective, en tant que directeur « exécutif » vous seriez investi d'importants pouvoirs de décision comme les directeurs des grandes organisations sportives telles le football ou le basket⁸⁷. »

Enfin, durant six mois rythmés par 21 réunions, les fondateurs de la NORBA s'attachent à édifier progressivement les premières règles et fondements de ce sport nouveau en définissant les catégories d'âge, de niveau, l'équipement, l'inspection technique du vélo, les assurances, les relations avec l'industrie du cycle, les liens avec les autres sports, la communication avec les associations pédestres et équestres, les études d'impact sur l'environnement, le code de conduite. Au travers de ces premiers règlements encore succincts, les rédacteurs s'accordent à donner un certain esprit de la pratique fait d'autonomie et de respect. L'esprit de ces règles différencie la pratique compétitive du mountain bike de celle du cyclisme sur route et du cyclo-cross où l'assistance extérieure est réellement intégrée dans le règlement et l'esprit de la pratique. On se rapproche de la notion d'autonomie inhérente aux sports de plein air, tout en reprenant certaines données issues du cyclisme telles les catégories ou la notion de parcours et la matérialisation de la ligne d'arrivée. Par manque de temps, de capacité de gestion ou de volonté de vouloir développer davantage une telle structure institutionnelle, les fondateurs abandonnent rapidement une partie de leurs responsabilités au sein de la NORBA.

Au cours de la réunion du 31 juillet 1983, fondateurs et repreneurs trouvent un terrain d'entente et Glenn Odell devient le nouveau responsable de la NORBA. Très rapidement, il s'investit dans la préparation des premiers championnats des USA de mountain bike. Le 16 septembre à Crested Butte, lors de la première réunion nationale de la « nouvelle NORBA » en présence de vingt-cinq membres et de soixante-quinze non membres, Odell précise son rôle. Ce dernier estime que la meilleure chose serait de faire une étude d'impact pour montrer

du 31 juillet au lac Tahoe. Vu l'importance de cette réunion, beaucoup de membres du bureau comptent y venir. [...] Lors de notre réunion du 26 juillet, nous avons discuté de votre proposition. Nous sommes prêts à vous offrir notre approbation. [...] Le bureau inclurait les organisateurs, les membres de l'industrie, des représentants des coureurs, voire d'autres parties. Une réunion pourrait avoir lieu à Crested Butte. [...] Sincèrement. Barbara Edelston pour le bureau de la NORBA : Charles Kelly, Jack Ingram, Erik Koski, Darryl Skrabak, Tom Hillard, Scot Nicol, Barbara Edelston, Gary Fisher, Joe Brezze » Cette lettre se termine par les affaires financières en cours à la charge d'Odell.

⁸⁷ *Ibidem*.

que le mountain bike ne fait pas plus de dégâts que les marcheurs ou les cavaliers, et d'identifier clairement les zones sensibles et les respecter⁸⁸.

L'exemple des premiers championnats organisés à l'automne à Santa Barbara matérialise encore les balbutiements de cette jeune institution. La météo étant très défavorable, les coureurs sont appelés à voter à main levée pour décider du nombre de tour à parcourir⁸⁹ et durant la course, le directeur technique, Tom Hilliard, décide dans une certaine confusion, pour des raisons de sécurité et de protection de l'environnement de diminuer le nombre de tours à parcourir. Odell indique qu'il a arrêté la course pour éviter plus de dommages⁹⁰. « 1983 will be remembered as the first National Mountain Bike Championships, the one that didn't quite happen completely⁹¹! » écrira par la suite non sans humour Charles Kelly. Steeve Tilford et Jacquie Phelan figurent en tête de ce premier championnat de l'histoire du mountain bike des USA.

3.2.2. Le temps des concurrences NORBA/ USCF

L'année suivante, constatant le succès des courses de la NORBA, l'United States Cycling Federation (USCF), l'institution originelle qui gère les compétitions sur route et de cyclo-cross en liaison avec l'Union Cycliste Internationale (UCI), menace d'annuler la licence des coureurs⁹² qui participeraient à des courses sous le label NORBA⁹³. L'USCF, favorable à l'assistance en course et aux petits parcours, considère le mountain bike comme étant du cyclo-cross et indique que cela relève de sa responsabilité de le gérer et l'organiser. Enfin, l'USCF limite les gains par course des coureurs à 1000 \$ (si le coureur gagne plus, l'institution récupère ses gains) alors que dans le cadre de la NORBA le coureur conserve toutes ses primes de course. Une réunion a lieu le 11 et 12 novembre à Washington DC au siège de l'American Bicycle Association (ABA) avec des représentants de l'USCF, de la

⁸⁸ *Fat Tire Flyer*, n° 16, vol. 4, n° 1, 1984, p. 5.

⁸⁹ Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006.

⁹⁰ *Fat Tire Flyer*, n° 19, vol. 4, n° 5, 1984, p. 5. « In addition to personal safety, resource damage was a major concern. It should be noted that NORBA is a dual function association serving the needs of the recreational rider as well as the racer. [...] The event route was primarily on US Forest Service land. A special use permit was required which had provisions for monitoring resource damage as a result of the event. Sierra club members were also present. Our credibility with these entities is important to NORBA being able to accomplish this major goal of securing access to public lands for cyclists and reopening areas recently closed . »

⁹¹ *Fat Tire Flyer*, n° 17, vol. 4, n°2, mars-avril 1984, p. 19.

⁹² Durant cette période, de plus en plus de coureurs, déjà licenciés à l'USCF participent à des courses de mountain bike organisées par la NORBA

⁹³ « NORBA- USCF: on a collision course! », *Fat Tire Flyer*, n° 16, vol 4, n° 1, p. 19.

NORBA et du BMX pour remédier à ces différents problèmes sans qu'un terrain d'entente ne soit trouvé.

Après deux années de conflits entre les fédérations et de balbutiements réglementaires⁹⁴, un accord⁹⁵ pour contribuer au développement des compétitions de mountain bike est finalement conclu le 13 avril 1985 à Colorado Springs entre les deux parties : « L'USCF et la NORBA souhaitent coopérer dans le développement des courses de vélo et procurer un traitement juste à tous les participants. [...] Les compétitions de l'USCF permettent un haut niveau d'aide technique aux coureurs alors que les courses NORBA interdisent l'assistance⁹⁶. »

Enfin, « les coureurs de l'USCF pourront faire ces courses et être couverts médicalement et les courses NORBA seront toujours courues selon les règles NORBA⁹⁷. » Au-delà de conflits d'intérêts concernant les primes et les assurances, c'est surtout dans l'application de la règle de l'autonomie que réside le différent principal sur le plan de l'éthique sportive. L'USCF dirigée par des dirigeants du cyclisme traditionnel reste favorable à une aide technique en course alors que dans le même temps les dirigeants de la NORBA sont attachés au principe d'autonomie et donc de non-assistance extérieure durant la course.

Sur le plan institutionnel, Odell vend finalement la NORBA et transfère ses intérêts le 4 août 1986 à John Clayton (*président de Merchandise Bicycle Exchange, Inc*) et à l'*American Bicycle Association* (ABA) déjà en charge de l'organisation des compétitions de BMX. L'expérience sera d'assez courte durée car les pratiquants n'adhèrent pas aux nouvelles valeurs, orientées vers le spectacle, de cette association : « We are at a dangerous cross road. We have been sold to the wrong people who do not have our bests interest in mind. Their honesty and ethics are certainly in question. We must watch closely, react quickly and take whatever action is necessary to save our organisation⁹⁸. » En fait, la politique de l'ABA jugée trop commerciale par les compétiteurs et certains organisateurs⁹⁹ ne convient pas non

⁹⁴ *Fat Tire Flyer*, n° 22, vol. 5, n° 1, 1985. Le coureur David Chilcott retrace dans ce numéro deux années de courses, de problèmes de non connaissance ou de non respect (notamment avec des changements de vélos durant la course) du règlement par les coureurs ou les organisateurs : « La saison 1984 a vu une grande progression en qualité, en nombre de courses et en intérêt par rapport à 1983. [...] Maintenant, il est temps pour les coureurs et les organisateurs de connaître les règles et surtout l'esprit de ces règles. [...] Si le MB veut devenir un sport légitime portant les valeurs athlétiques, nous avons la responsabilité de porter les idéaux. »

⁹⁵ *Ibidem*. Huit points sont détaillés : 1 Purpose ; 2 Participation ; 3 Amateurisme ; 4 Release ; 5 Liaison ; 6 Disagrement ; 7 Adoption ; 8 Termination.

⁹⁶ *Fat Tire Flyer*, n° 25, vol. 5, n° 4, 1985.

⁹⁷ *Fat Tire Flyer*, n° 22, vol. 5, n° 1, 1985.

⁹⁸ *Mountain Bike Action*, Avril 1987, p. 52.

⁹⁹ En 1986, en opposition à la politique trop commerciale de l'ABA, Victor Vicente organise les « OUTLAWS NATIONAL CHAMPIONSHIPS » véritables championnats « hors la loi » ou parallèles la veille des championnats officiels. Le pionnier de la région de Los Angeles marque ainsi son mécontentement vis-à-vis des

plus à l'USCF qui met un terme à l'accord de 1985 permettant à un compétiteur licencié à l'USCF de participer à des courses organisées par l'ABA, nouveau propriétaire de la NORBA. Ce conflit dure presque une année et l'USCF qui voit le nombre de ses membres tripler de 1980¹⁰⁰ à 1988 avec une croissance annuelle moyenne de permis de course de 14% sur la même période, se retrouve en position de force. Plus intéressé dans l'organisation de course de BMX et conscient de la pression des compétiteurs qui n'apprécient pas sa politique (prix des courses, circuits peu intéressants, politique trop commerciale), l'ABA vend définitivement, au mois de février 1989, la NORBA et ses vingt mille membres à l'USCF, seule fédération reconnue par l'UCI.

Finalement, en l'espace de sept années, la NORBA change plusieurs fois de responsables et se rapproche peu à peu des institutions cyclistes officielles et historiques sur le plan international. Fondée de manière indépendante par les pionniers, elle est reprise dans un premier temps par un propriétaire privé¹⁰¹ qui la développe dans l'esprit de ses créateurs jusqu'en 1986. Pour des raisons financières, elle est rachetée par l'ABA qui tente de la développer dans l'esprit du BMX pour le plus grand mécontentement des pratiquants. En 1989, le rachat de la NORBA par l'USCF marque un rapprochement de cette institution vers des structures historiques traditionnelles comme l'Union Cycliste Internationale qui commencent à s'intéresser au développement du mountain bike.

3.2.3 : Pour la sauvegarde de l'accès à la pratique : l'International Mountain Bike Association (IMBA)

Le développement croissant des activités de compétitions au sein de la NORBA depuis 1983 ne peut éluder le thème récurrent de l'accès à la pratique et des conflits entre usagers de l'outdoor qui traversent l'histoire du mountain bike. Déjà dans les années 1970, à Marin County les premiers conflits¹⁰² obligent les pionniers à trouver des solutions pour faire reconnaître leur sport et cohabiter avec les autres usagers. Mais avec l'augmentation

nouveaux dirigeants et aux nouvelles règles trop nombreuses et restrictives à son goût. Son opposition aura peu d'impact sur cette institutionnalisation en cours.

¹⁰⁰ L'USCF compte 9000 membres en 1980.

¹⁰¹ La politique menée par Odell reste peu critiquée par la majorité des pratiquants. Il est par la suite intronisé au Mountain Bike Hall Of Fame en 1990.

¹⁰² Cf Partie 1 : Naissance et divulgation américaine d'un nouveau sport : le mountain bike (1970-1983)

exponentielle de la pratique compétitive et de loisir, et le flou réglementaire¹⁰³ qui l'entoure, les enjeux ne sont plus seulement locaux mais atteignent maintenant à l'échelle du territoire américain¹⁰⁴. Quelles sont les zones naturelles ou les chemins autorisés à la pratique du mountain bike ? Les interdictions¹⁰⁵ et les conflits de plus en plus fréquents vont-ils mettre un terme à une pratique en plein essor et lucrative pour certaines zones montagneuses¹⁰⁶ ?

L'accès à la pratique, une question centrale

Dès 1983, *United States Forest Service* (USFS) commence à interdire les vélos dans les *Wilderness Area* près de Crested Butte au Colorado. Dans le Montana, par exemple, un pratiquant est arrêté alors qu'il roule en pleine nature sur une route forestière. Il explique son arrestation¹⁰⁷ et la discussion qui suit avec le ranger. Le pratiquant indique qu'il a vu un panneau indiquant « *No motorcycle or Motorized vehicle* » qu'il s'est engagé en toute bonne foi. Le ranger lui répond que bien que la pancarte ne spécifie pas « *bicycles* »¹⁰⁸ il ne peut s'engager. Il se confirme que l'interprétation de cette loi peut conduire à des interdictions. Assez rapidement, le *Department of Interior* informe tous les parcs nationaux sur le statut des vélos dans les zones sauvages. Il est décidé d'inclure les vélos dans les formes d'engins mécaniques qui sont interdits dans ces espaces. En réaction, la communauté des pratiquants décide de réagir alors que des activités telles le ski et le canoë restent autorisées dans ces zones¹⁰⁹. Concernant la question et l'argument des dommages causés par les chevaux par rapport aux vélos, les défenseurs du mountain bike à l'instar de *Fat Tire Flyer* restent conscients que l'espoir est nul de le voir banni compte tenu de son côté symbolique dans la

¹⁰³ Le mountain bike est considéré comme un engin mécanique par ses détracteurs et comme un engin à propulsion humaine par ses défenseurs.

¹⁰⁴ *Fat Tire Flyer*, n° 18, vol. 4, n° 3, 1984, p. 4. « Back in the good old days, when the number of off-riders could be counted on one set of fingers and toes, things were hunky-dory. We could go anywhere we wanted, any time, and nobody said boo. As the sport has grown, so have the problems, and with literally hundreds of thousands of us in United States alone, we are now faced with limitations of access to certain roads and trails as well as entire areas of federal land and state ».

¹⁰⁵ Ces interdictions de plus en plus nombreuses sont mises en place par certaines municipalités, « Water district », Comté ou zones naturelles identifiées.

¹⁰⁶ Fix, Patrick et Loomis, John, «The economic benefits of mountain biking at one of its meccas: an application of the travel cost method to mountain biking in Moab, Utah », *Journal of Leisure Research*, vol. 29, 1997, pp.342-352.

¹⁰⁷ *Fat Tire Flyer*, n° 13, vol. 3, n° 2, 1983, p. 18.

¹⁰⁸ La page 4 du Wilderness Act de 1964 (PL88-577) stipule précisément « prohibits the use of motor vehicles and [...] other forms of mechanical transport (bicycles, hand-gliders) ».

¹⁰⁹ *Fat Tire Flyer*, n° 20, vol. 4, n° 5, 1984, p. 5. Le responsable du magasin de vélo de Point Reyes écrit : «Ceci est une interprétation d'une partie de « Wilderness Act de 1964 (section 4c) « » écrite avant l'existence du mountain bike. [...] Cette directive affectera tous les chemins des zones sauvages à l'intérieur des parcs. Tous les cyclistes concernés devraient écrire au congrès et au gouvernement fédéral. »

culture de l'Ouest Américain : «We are aware of the damages they do, but horses are a tradition in the West, and we'd never be able to get them out of there¹¹⁰. »

Durant la « Fat Tire Week » à Crested Butte organisée au Colorado, un symposium a même lieu sur le sujet entre les membres des Parcs, « Wilderness area », Odell et les représentants de la NORBA afin de débattre du problème, sans résultats immédiats. Dans ce contexte de dialogue mais de fermeté¹¹¹, le 29 septembre munis de mille deux cents signatures, cinquante mountain bikers se rendent à la réunion de la *National Seashore Citizens Advisory Committee* (NSCAC) et confirment qu'il serait discriminant de ne pas inclure le vélo dans la catégorie *human powered* alors que le ski, le raft, le canoë, les kayaks y sont admis. La commission, NSCAC réagit favorablement et décide unanimement d'envoyer une lettre¹¹² au directeur du « National Park Service ».

En complément des premières actions menées à ce sujet par la NORBA, le magazine *Fat Tire Flyer* continue dans ses colonnes à sensibiliser son lectorat sur cette question de l'accès au territoire en rappelant les règles de bonne conduite à tenir¹¹³. Dans un éditorial, Richard Cunningham patron de la marque Mantis rappelle la nécessité de se comporter correctement pour préserver l'activité : « The wilderness is a shared activity. The future of off-road cycling will be assured if all of us display an attitude of cooperation toward the non-cyclists we encounter on the trail, and develop an awareness of the laws governing the areas where we ride. [...] We want the off-road cyclist to be considered in the public eye a responsible part of the wilderness experience, not just one more threat to its existence¹¹⁴. »

Mountain bike et environnement au centre des débats

Glenn Odell interrompt même le premier championnat des USA de mountain bike pour des raisons écologiques indiquant par ce geste aux autorités sa sensibilité sur le sujet¹¹⁵.

¹¹⁰ *Fat Tire Flyer*, n° 21, vol. 4, n° 6, 1984, p. 13.

¹¹¹ Début septembre 1984, « Point Reyes National Seashore » a annoncé que tous les chemins des zones sauvages seraient fermés aux vélos. L'ordre vient de National Park Services de Washington DC.

¹¹² Copie de la lettre dans *Fat Tire Flyer*, n° 21, op.cit., 1984, p. 17.

¹¹³ *Fat Tire Flyer*, n° 21, op.cit., p. 8. « While riding on public lands remember that others are using the area for recreation too, and bicycles are still an unexpected occurrence on the trail. So... YIELD...PASSING... HORSES...EROSION... SPEED...STAY on Trail...LITTER.» Ces grandes règles appelées « Trail etiquette » seront la base des règles de l'IMBA en 1988 et seront reprises de manière internationale comme les règles de bonne conduite du vététiste.»

¹¹⁴ *Fat Tire Flyer*, n° 16, vol. 4, n° 1, p. 4.

¹¹⁵ *Fat Tire Flyer*, n° 19, vol. 4, n° 4, p. 5. Odell indique qu'il a arrêté la course pour éviter plus de dommages : « In addition to personal safety, resource damage was a major concern. It should be noted that NORBA is a dual function association serving the needs of the recreational rider as well as the racer. [...] The event route was primarily on US Forest Service land. A special use permit was required which had provisions for monitoring

En 1984, une des plus anciennes courses, le *Central Coast Clunker Classic* est simplement annulée parce que le parcours emprunte une zone protégée. Ce sujet implique aussi des conséquences sur la politique à mener au niveau du développement de la pratique de descente, valorisée par les médias, mais qui fournit des arguments aux opposants du mountain bike sur les dangers pour les autres usagers de la nature et sur l'impact sur l'environnement¹¹⁶. Odell lui-même en tant que responsable de la NORBA tente de réguler cette pratique¹¹⁷ et émet l'idée d'organiser une descente uniquement s'il existe un événement moins radical en parallèle. Sur le plan sportif, il prend l'exemple d'une course combinée descente/ cross-country organisée à Whistler au Canada (Colombie Britannique) où les organisateurs additionnent les temps des concurrents en pondérant de manière moins importante la descente, de manière à ne pas favoriser les descendeurs.

En 1986, le *National Forest Service* rédige des directives concernant les chemins à emprunter marquant ainsi un premier début d'avancée dans le domaine de la reconnaissance du mountain bike. Au mois de décembre, Alan Armstrong crée le « *Mount Wilson Bicycle association* » et commence à travailler sur l'entretien des chemins utilisés par les mountain bikers. Les pratiquants prennent en charge cette problématique et essaient de protéger leur pratique ; mais les zones interdites où figurent les panneaux « *No Bicycle* » figurent déjà en grand nombre sur le territoire américain. Le mountain bike symbole de liberté et d'évasion dans la nature a perdu en moins de cinq années de nombreuses zones d'évolution (dans les zones péri-urbaines mais aussi dans les zones sauvages), victime de son succès, de son manque de structures représentatives, de son image de sport dangereux¹¹⁸ et de l'imprudence de certains¹¹⁹.

La création de l'*International Mountain Bike Association*

resource damage as a result of the event. Sierra club members were also present. Our credibility with these entities is important to NORBA being able to accomplish this major goal of securing access to public lands for cyclists and reopening areas recently closed.»

¹¹⁶ Effectivement, avec des pneus plus larges et des freinages plus agressifs et marqués qui peuvent accélérer le ruissellement, la descente impacte davantage le milieu naturel que la randonnée par exemple.

¹¹⁷ *Fat Tire Flyer*, n°29, vol. 6, n°4, p. 12. «Glenn Odell of NORBA doesn't like the idea of pure downhill events because he doesn't like to showcase the gonzo possibilities of mountain bikes. New media pick up on downhill races because they're fast and look dangerous, but environmentalist critics of mountain bikes seize of this activity as evidence of the irresponsibility of mountain bikers in general. »

¹¹⁸ « Two Wheeled Terrors », *Newsweek*, 28 septembre 1987. Ce journal national met en avant au travers de ce titre et dans l'article le côté agressif du mountain bike.

¹¹⁹ « Mr Bike », *Pacific Sun*, 28 avril 1987. Cet article explique les conflits d'usages et l'action en cours du « Bicycle Trails Council de Marin County » pour tenter de régler ces problèmes.

« Il était plus que temps de réagir et de s'organiser, sans quoi nous n'avions plus aucun espace pour pratiquer dans la nature¹²⁰ » explique effectivement Mickael Kelley un des fondateurs de l'IMBA, Internationale Mountain Bike Association. « Quelques mois de plus sans défense structurée et on ne pouvait plus rouler nulle part notamment ici dans la Bay Area¹²¹. » Devant la menace d'une interdiction sur de nombreux territoires et alors que l'American Bicycle Association (ABA) à la tête des organisations représentatives ne poursuit pas le travail de ses prédécesseurs sur ce sujet, la nécessité de trouver un nouvel organe de défense de la pratique se fait sentir. En effet, l'ABA issue de la mouvance BMX reste plus tournée vers des circuits courts et spectaculaires pour les spectateurs et pas du tout orientée vers le développement de grands parcours dans la nature. Non concernée par ces contraintes environnementales et réglementaires, elle délaisse presque logiquement la pratique de loisir et les épreuves de cross-country traversant de grands espaces, au profit d'un « mountain bike spectacle ».

Depuis quelques années, des sociétés locales de défense existent en Californie et essaient localement de défendre la pratique. Pour avoir plus de poids sur le plan national, elles se rassemblent et créent une association nationale tournée vers la défense du mountain bike. Presque dans l'urgence au printemps 1988, le *Bicycle Trails Council of Marin*, le *Bicycle Club of the East Bay*, le *Sacramento Rough Riders*, le *Concerned Off-Road Bicyclists Association* de Los Angeles et le *Responsible Organized Mountain Pedalers* de San Jose, fondent donc l'*International Mountain Bike Association (IMBA)*. L'association prend en charge la partie protection (*advocacy*), le côté compétition restant à charge de la NORBA.

Dès l'automne, les *Six Rules of the trail* sont rédigées et diffusées au moyen de panneaux et de brochures en direction des pratiquants et des *Land Managers* : « *Ride on open trail only, Leave no trace, Control your bicycle, Always yield trail, Never scare animals, Plan ahead.* » Ces règles déjà en cours de manière implicite et automatique chez certains pratiquants, permettent de communiquer sur une pratique plus responsable du mountain bike à l'opposé des images de vitesse et de danger qui fleurissent dans les nouveaux magazines. Lors de l'Interbike¹²² de 1989, la nouvelle association se fait aussi connaître¹²³ au niveau de l'industrie du cycle avec des intérêts communs et un slogan repris à l'unisson : « *No trails, No Sales*¹²⁴ ». Sur ce sujet, l'industrie du cycle réagit rapidement et procure des moyens humains

¹²⁰ Entretien avec Mickael Kelley, pionnier USA, fondateur de l'IMBA, Berkeley, le 9 mars 2006.

¹²¹ *Ibidem*.

¹²² Salon international du cycle qui se déroule chaque année à Las Vegas.

¹²³ Annexe n° 50. Sigle de l'IMBA.

¹²⁴ Slogan diffusé aussi par Specialized qui finance aussi l'association.

et financiers à l'IMBA, craignant de voir le marché périlcliter si les zones d'évolution se réduisent pour les vélos produits. Une lettre diffusée au sein de ce salon du cycle mentionne : « *the future of mountain biking will depend on responsible riding, volunteer trailwork by mountain bikers, and political clout.* » Ashley Korenblat, présidente des cycles en titane Merlin depuis 1989, Linda Du Priest de Specialized et Tim Blumenthal de *Une Magazine* rejoignent le bureau exécutif de l'IMBA lui donnant ainsi une assise économique et médiatique plus importante. Alors que le conflit notamment avec le Sierra Club¹²⁵ reste encore vivace, la création d'une telle structure, soutenue par des pratiquants motivés pour conserver un « terrain de jeu » et des fabricants inquiets de cette menace sur leurs ventes dans un marché alors en pleine expansion répond à un besoin urgent de défense de l'activité et intervient à point nommé. Une newsletter appelée *Land Access Alert* est publiée régulièrement par Don Douglas, renforçant ainsi la communication en externe sur la défense et la création d'espaces de pratique en relation avec les autorités locales et nationales concernées par les problèmes environnementaux.

En 1989, la situation sur ce sujet demeure malgré tout complexe et les conflits ou les sanctions restent parfois très sévères. La pratique du contrôle de vitesse au moyen de radars utilisés pour la première fois sur les pentes du Mont Tamalpais¹²⁶, terre de naissance du phénomène, témoigne de l'ampleur du conflit. A l'endroit même où il a été inventé, le mountain bike ne peut plus être pratiqué ! Des rangers munis de radars verbalisent les pratiquants qui dépassent la vitesse de 25 miles/heure. Le quotidien national *The Wall Street Journal* titre en première page : « *A New Menace Lurks in the Wilds : Supersonic Cyclists* ». La perception par le public, les médias et les pouvoirs publics du mountain bike reste à ce moment encore multiforme aux contours ambigus à savoir une activité de découverte mais aussi activité de vitesse qui peut être dangereuse. Durant cette période, l'organisation des rassemblements et des compétitions mais surtout la défense d'un territoire de pratique le plus vaste possible et donc l'accès à la pratique (à l'origine aussi de la création de la NORBA), restent donc une question centrale pour l'évolution future du mountain bike, parfois perçu négativement par certains autres usagers de l'*outdoor* tels les marcheurs ou les cavaliers.

Le mountain bike paie chèrement les excès et les imprudences initiales d'une minorité de pratiquants, appelés « le club des 1% ,2% ou 10% » dans les entretiens menés sur ce

¹²⁵ Feldman, Bruce, « Hikers Vs Bikers: The Sierra Club revises its mountain bike policy », *Mountain Bike For the adventure Magazine*, octobre 1988, pp. 25-28.

¹²⁶ « Mount Tam Bicycle patrols to be rangers "eyes and ears" », *Marin Independent Journal*, 20 janvier 1989.
« NMWD official proposes limiting bicyclists on Mt Tam », *Marin Independent Journal*, 9 avril 1989.

sujet¹²⁷. Rapidement, les autorités par des décisions d'interdiction limitent les zones d'accès. La création de la NORBA, première structure institutionnelle représentative du mountain bike, favorise de manière un peu tardive une certaine représentativité de ce sport face aux autorités¹²⁸. Sur le front de l'organisation des compétitions et de la défense de la pratique¹²⁹, cette institution tente de limiter ce problème et de sensibiliser les autorités sur les aspects positifs des usages du mountain bike. Malgré certaines avancées, il faut néanmoins attendre la création de l'IMBA en 1988 qui concentre ses moyens (aidée en cela par les pratiquants bénévoles et une partie de l'industrie du cycle) sur cette thématique. Avec une politique d'information, d'éducation, de préservation et de construction de chemins ou d'équipements spécifiques¹³⁰, cette institution contribue progressivement à redonner davantage d'espaces d'évolutions¹³¹ aux pratiquants des années 1990.

3.3. Vers une reconnaissance générale des médias

3.3.1. L'âge d'or de Fat Tire Flyer : 1983-1985

Dans cette phase de développement, les médias écrits rendent de plus en plus compte du développement du mountain bike sur le territoire. Presse locale et nationale mettent en exergue les nouveaux engins, le parcours des pionniers, les épreuves et aussi les conflits d'usages. Au niveau de la presse spécialisée, seul le mensuel *Fat Tire Flyer* créé en août 1980 par Charles Kelly relate de manière régulière et exhaustive l'évolution de ce sport. Néanmoins, avant 1983, la présentation et la diffusion du magazine restent modestes. Au

¹²⁷ Lorsque ce sujet est abordé dans les entretiens, il ressort toujours l'idée qu'une minorité d'inconscient (nommé souvent « *le club des 1%, 2% ou 10%* ») contribue à donner dans une certaine mesure une mauvaise image de ce sport et cause du tort aux 98% autres pratiquants. Ce type d'argument est aussi par exemple avancé par les défenseurs du football qui se plaignent des débordements d'une minorité de supporters trop extrêmes qui procurent une mauvaise image de leur sport.

¹²⁸ Entretien avec Steeve Graventies, *op. cit.*, 2005. Lorsque l'on aborde ce thème des conflits et du respect entre usagers, Steeve Graventies résume ainsi cette période et l'évolution dans la perception du mountain bike par le public du milieu des années 1970 à la fin des années 1980. : « *Quand j'ai commencé à rouler, tous les chemins étaient légaux et l'on pouvait aller partout. Dans l'ordre, d'abord cela a été un choc, les gens ne comprenaient pas ce qui se passait. [...] il n'y avait pas de compréhension entre les différents usagers. Ensuite, c'est un problème de mentalité et on ne veut pas partager [...] les promeneurs et les cavaliers indiquent qu'ils étaient là les premiers et ne veulent pas partager « leurs chemins ». Ensuite, rapidement dans notre dos, sans nous consulter, on a fait des lois contre la pratique du mountain bike sur certaines zones. Les lois étant plus faciles à créer qu'à changer maintenant même si cela va mieux sur le plan des relations, c'est trop tard.* »

¹²⁹ Chavez, DJ et Winter, PL, "Recreational mountain biking: a management perspective", *Journal of park and recreation administration*, Champaign, automne 1993, pp. 29-36.

¹³⁰ Chavez, DJ, « Mountain biking: direct, indirect, and bridge building management styles », *Journal of park and recreation administration*, Champaign, hiver 1996, pp.21-35.

¹³¹ Augustin, Jean-Pierre, *Sport, géographie et aménagement*, Paris, Nathan Université, 1995.

départ sous la forme de simples feuilles de papiers reliées puis magazine en noir et blanc, la présentation s'améliore à partir de 1983¹³². Mais c'est surtout son impact progressif sur l'ensemble du territoire américain et son originalité en tant que premier et unique magazine qui caractérise le mieux le périodique durant cette époque. Il peut en fait être considéré comme étant à la fois le témoin et l'un des vecteurs du développement du mountain bike. En effet, jusque 1985, *Fat Tire Flyer* demeure le seul magazine spécialisé de mountain bike avant l'avènement d'une seconde publication, *Mountain bike for the adventure* qui paraît pour la première fois en juillet 1985¹³³.

De 1983 à 1985, *Fat Tire Flyer* s'avère incontournable, présent à toutes les réunions, manifestations sportives et salons du cycle¹³⁴. Le magazine centralise la majorité des annonces d'événements et rend compte de l'évolution de ce sport au travers d'informations ou articles variés, rendant compte par exemple de la création de la *National Off Road Bicycle Association*¹³⁵, de la réglementation, des premiers championnats officiels, des évolutions du matériel¹³⁶, du lien avec les compagnies régionales, nationales puis internationales. Il favorise la circulation et la diffusion des informations au sein d'une communauté encore jeune.

Dépassant le stade local ou régional¹³⁷, les enjeux économiques, avec le début de la phase d'industrialisation, expliquent l'importance et la place de la publicité qui augmente peu à peu dans ce magazine. L'origine géographique des diffuseurs publicitaires de plus en plus éloignés¹³⁸ (notamment avec des marques de tout le pays ainsi que des marques japonaises), témoigne de la diffusion en cours du mountain bike. Charles Kelly se rappelle des liens privilégiés voire d'amitié qu'il entretenait avec ces différentes marques : « *Specialized : on a été les premiers à leur faire la pub au sujet des pneus et pour le « Stumpjumper ».* [...] *Ritchey était mon ami et une des premières raisons de la création du magazine était bien-sûr*

¹³² Puis jusque 1984, le format « magazine » s'impose mais toujours en noir et blanc avant que la couleur n'apparaisse sur la couverture en 1985 puis enfin sur l'ensemble du magazine en 1986.

¹³³ En France, le premier magazine spécialisé est *VTT magazine* en décembre 1987 puis *Vélo Vert Magazine* en décembre 1989.

¹³⁴ Le salon de Long Beach (Californie) reste durant les années 1970 le rassemblement commercial le plus important du début des années 1980 avant d'être remplacé par l'Interbike de Las Vegas en 1982 (Nevada). En Europe, les plus grands rassemblements de ce type ont lieu à Milan, Cologne et Fréjus (Roc d'Azur).

¹³⁵ Cette période, féconde en premières réglementations reste aussi marquée par le début des conflits d'usage entre les randonneurs défendus par le puissant Sierra Club et les adeptes du mountain bike qui accélèrent la création de l'International Mountain Bike Association (IMBA) en 1988. La revue *Fat Tire Flyer* prend la défense de ces derniers et développe dans ses colonnes un discours éducatif proposant un pilotage et des comportements respectueux des autres et de l'environnement.

¹³⁶ Le mountain bike connaît durant les huit années de parution de *Fat Tire Flyer* une évolution technologique considérable. Le magazine se fait alors le relais de ces diverses inventions et publie même quatre numéros spéciaux à ce sujet

¹³⁷ En 1982 et 1983, plus de 80% des principaux fabricants (dont Specialized et Ritchey) sont localisés en Californie.

¹³⁸ Les publicités de marques nationales et internationales ne sont significativement présentes qu'à partir de 1984

de faire de la pub pour nos propres mountain bike avec Gary (Fisher) pour le business. Mais je ne payais pas car ce n'était dans mon magazine ! Après Tom (Ritchey) a voulu la page de derrière et il l'a eue. [...] Quant à Suntour et Shimano : Il faut se rappeler qu'à l'époque on était les premiers en contact avec eux. Je les connaissais tous. Ces gars ont compris avant les compagnies américaines que cela allait devenir un grand marché. Moi, cela me semblait si évident¹³⁹. » On perçoit ici au travers des propos du rédacteur en chef un mélange de relations d'amitiés et de commerce au sujet de la diffusion des publicités. Pour des multinationales comme Shimano ou Suntour¹⁴⁰ qui misent une partie de leur avenir et de leur expansion économique sur l'avènement du mountain bike, *Fat Tire Flyer* reste dans un premier temps le seul et unique vecteur de communication vers un lectorat de passionnés à l'échelle des Etats-Unis, ceci dans le contexte d'un marché encore confidentiel en 1983. Ces marques japonaises venues explorer très tôt les inventions dans le fief des pionniers, misent et anticipent sur l'avenir et les potentiels de vente de ce nouvel engin. Elles développent de nouveaux produits spécifiques avant les marques américaines et européennes beaucoup plus sceptiques sur l'avenir commercial du mountain bike. Sur le plan international, avec comme premier annonceur *Fat Tire Flyer*, ces firmes communiquent sur le mountain bike et gagnent ainsi leur pari en devenant rapidement les leaders du marché mondial des composants adaptés aux contraintes du mountain bike.

Au niveau de l'évolution de la pratique sportive, les articles sur les compétitions deviennent majoritaires de 1983 à 1985 (durant la période précédente les articles sur les rassemblements dominant). Cette abondance de sujets relatant de compétitions confirme une réelle phase de sportivisation, de codification et d'institutionnalisation du mountain bike. Cette période marque en fait l'âge d'or de la revue, seule sur le marché juste avant que celui-ci n'explose au milieu des années 1980. Véritable relais entre les institutions, l'industrie et les pratiquants, *Fat Tire Flyer* ouvre la voie pour la presse spécialisée, donne le ton et installe en partie les valeurs de ce sport dans l'inconscient collectif. Bon nombre d'anciens lecteurs ou contributeurs de la revue prennent place par la suite dans le secteur médiatique, industriel et sportif en pleine expansion.

¹³⁹ Entretien avec Charles Kelly, *op. cit.*, 2006.

¹⁴⁰ Berto, Frank, « Sunset for Suntour », *Proceedings of the 9th International Cycle History Conference*, San Francisco, Van Der Plas Publication, 1999.

Aux yeux des différents témoins de l'époque (pionniers¹⁴¹, manufacturiers, pilotes, simples pratiquants ou membres d'institutions), l'influence, l'impact, voire l'aura de la revue surtout durant cette période (avant 1983 elle est peu connue, après 1985 elle manque de moyens), restent incontestés dans l'histoire du mountain bike. Ross Shafer confirme l'originalité et l'influence de ce magazine : « *Ils ont laissé passer le message du plaisir que provoque le mountain bike. C'était un peu un magazine contre-culturel avec le message suivant : si le vélo de route est pour les gens établis, le mountain bike est pour les hippies. [...] Une de ces plus grandes influences, c'est que cela a donné l'envie à la presse traditionnelle et puissante de faire un vrai magazine et pas seulement quelques personnes*¹⁴². » Gary Fisher le rejoint sur ce thème : « *On avait tout d'abord une voix pour notre communauté. Il a eu une bonne influence pour diffuser les idées de la communauté. [...] Ce n'était pas trop à propos de tests mais plutôt : " Essaie et tu auras du plaisir !". C'était pour partager l'excitation et le plaisir des voyages, des premières courses*¹⁴³. »

3.3.2. Une presse devenue plurielle, symbole de la diversification du mountain bike

A partir de 1985, la presse spécialisée sur le sujet se développe et se diversifie rapidement, marquant ainsi un nouveau stade dans l'évolution du mountain bike. Le contenu de la revue évolue alors vers davantage de récits. Les articles de types institutionnels et technologiques se font plus nombreux et le recentrage des publicités vers les marques californiennes annonce la fin de l'influence nationale voire mondiale de cette revue artisanale qui ne peut plus rivaliser avec les moyens des grandes publications¹⁴⁴.

La place importante, bientôt prépondérante, consacrée aux récits de pratiques diverses et aventureuses (sur neige, volcans, Népal, tandem VTT, polo, trial, raid ou tourisme) témoigne d'une diversification des pratiques initialement limitées au cross-country et à la descente. *Fat Tire Flyer*, en situation de concurrence avec d'autres magazines tente alors de se démarquer de la seule logique compétitive et spectaculaire d'autres publications et met en

¹⁴¹ Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006. La pionnière s'exprime ainsi au sujet de cette revue : « *Fat Tire Flyer était très important et créatif. Il y avait des bandes dessinées très chouettes. [...] Les lecteurs étaient parfois rédacteurs. Il reflète bien l'esprit de ce temps et a aidé à la diffusion.* »

¹⁴² Entretien avec Ross Shafer, le 28 février 2006, Petaluma.

¹⁴³ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

¹⁴⁴ Loret, Alain, *op. cit.*, 2004, p. 211. Dans ses analyses, Alain Loret établit cinq phases dans l'évolution de la communication pour les nouveaux sports. Sur moins de dix années, on passe ici de la phase deux (« fanzine » en 80-82) à la phase trois (« sport alternatif avec un ou deux magazines alternatifs » en 83-85) puis à la phase quatre (« culture spécifique et presse spécialisée en 86-88).

avant de nouvelles manières d'évoluer et d'utiliser un mountain bike. Contrairement à ces nouvelles revues liées à de puissants groupes de presse, ce corpus reste la propriété et la création de Charles Kelly, pionnier de la première heure et indépendant de tout organe de publication. Le magazine fonctionne de manière autonome sans autres aides que les abonnements et les rentrées publicitaires. En 1987, préférant rester indépendant par rapport à l'industrie de la presse, le pionnier fondateur décide de cesser la publication de *Fat Tire Flyer* plutôt que de ne plus maîtriser le contenu de « son » magazine expliquant ainsi les raisons de l'arrêt de ce magazine : « *On était les premiers mais à partir du milieu des années 1980, il y avait une plus grande compétition pour publier. C'était un réel marché et c'était dur après de se battre quand tu es petit comme nous. J'ai préféré arrêter plutôt que le magazine continue sans moi. C'était mon moyen d'expression*¹⁴⁵. »

Fat Tire Flyer peut se définir à la fois comme une revue à laquelle ont participé de multiples journalistes, lecteurs ou annonceurs mais surtout comme « l'œuvre » presque personnelle de Charles Kelly, pionnier passionné qui y a investi toute sa personnalité et son énergie, rendant le corpus en partie atypique. Il s'en explique ainsi : « *Je sais que j'ai parlé des produits mais il y avait aussi de l'art, des histoires, des bandes dessinés et diverses choses intéressantes. Nous avons de bons artistes et de belles histoires pas seulement des produits. [...] Je n'avais jamais pensé avoir un magazine et cela s'est fait et j'ai appris. J'ai appris aussi que cela te prend ta vie car les numéros s'enchaînent et tu es tout le temps en train d'y penser tous les jours pendant sept ans. Tu n'as pas de respiration. C'est une des raisons de l'arrêt. [...] C'était un bon moyen d'expression, comme un art. Je n'ai jamais écrit de livre mais j'ai écrit des centaines de pages de Fat Tire Flyer. Ce magazine reflète aussi comme je suis, j'ai fait ce que j'ai voulu. C'est peut-être la meilleure chose que j'ai faite dans ma vie*¹⁴⁶. » Quelques mois à peine avant que le mountain bike ne devienne la première activité cycliste aux Etats-Unis, le pionnier Kelly, organisateur de la Repack en 1976 et créateur de *Fat Tire Flyer* en 1980 décide de ne pas poursuivre l'aventure de ce magazine qui a finalement ouvert la voie à une nouvelle presse spécialisée.

Une voie ouverte pour la presse spécialisée

A partir de 1985, la presse spécialisée ne se limite donc plus au seul *Fat Tire Flyer*. D'autres magazines tels *Mountain Bike for the Adventure*, *Mountain Bike Action*¹⁴⁷, puis *Dirt*

¹⁴⁵ Entretien avec Charles Kelly, *op. cit.*, 2006.

¹⁴⁶ *Ibidem*.

¹⁴⁷ Le premier numéro de *Mountain Bike Action* paraît en Juillet 1986.

Rag en 1989 développent des contenus spécifiques et répondent aux demandes d'informations de pratiquants de plus en plus nombreux. Chacun de ces périodiques développe une ligne éditoriale plus spécifique, signe d'une première segmentation du marché. Ainsi *Mountain Bike for the adventure*¹⁴⁸ comme son nom l'indique, traite de la pratique de découverte, d'évasion, de défense du territoire et aussi des compétitions. Dans un esprit différent, *Mountain Bike Action* oriente davantage ses articles sur la descente et les aspects mécaniques.

Les premières courses de descente organisées à Mammoth Mountain en 1986 donnent l'occasion aux journalistes de mettre en valeur au travers des photos diffusées dans ces nouveaux magazines, la vitesse, les prises de risques voire les chutes des compétiteurs. L'image véhiculée par *Mountain Bike Action* oriente le lecteur sur une vision du mountain bike davantage tournée vers les sports mécaniques. Cette tendance maintenue par l'influent rédacteur en chef Zapata Espinoza de 1987 à 1993, participe à la reconnaissance de cette spécialité en proposant une image plus agressive du mountain bike. Dans un autre style, *Dirt Rag* véhicule une image plus artistique et contre culturelle du mountain bike rappelant par certains côtés les apports créatifs de *Fat Tire Flyer*¹⁴⁹. Avec un ton décalé, le magazine créé avec peu de moyens par Maurice Tierney, titre de manière évocatrice lors de son premier numéro d'avril 1989 : « *It's a big world ! Ride on it*¹⁵⁰ ! »

3.4. Des engins, des courses et des champions mythiques

3.4.1. Une technologie à la hauteur de l'engouement des pratiquants

Presque toutes les grandes marques de cycles, puissantes et déjà structurées font leur entrée, dès 1983 sur un marché du mountain bike apparemment porteur. Des entreprises américaines ou japonaises telles Centurion, Cannondale¹⁵¹, Diamondbike, Fuji, Cyclepro, Fat Chance, Miyata, Puch, Ross¹⁵², Sekai, SR, Tak-ara, KHS, Raleigh, Schwinn, Trek se lancent donc dans un secteur qui produit alors 50 000 mountain bikes pour 9 000 000 de vélos vendus. Alors que les prix pratiqués restent assez élevés, Schwinn produit quand même à

¹⁴⁸ Feldman, Bruce, « Hikers vs. Bikers : The Sierra Club revises its Mountain Bike Policy », *Mountain Bike for the Adventure*, octobre 1988.

¹⁴⁹ Entretien avec Charles Kelly, *op. cit.*, 2006. Le fondateur de *Fat Tire Flyer* se sent proche de la ligne éditoriale de ce magazine et apprécie sa lecture : « *Dirt Rag* qui est mon magazine favori et qui a démarré petit a ensuite réussi ce que j'aurais aimé réussir à l'époque. »

¹⁵⁰ Annexe n°59. Couverture et titre de l'éditorial du premier numéro de *Dirt Rag*, avril 1989, p. 1.

¹⁵¹ La firme américaine produit le premier mountain bike aluminium en série : le « ST 500 ».

¹⁵² Ross marque de Pennsylvanie et Fat Chance marque du Massachusetts confirment aussi une extension vers l'Est de la production.

engin bon marché à 250 \$, *le Sidewinder*, facilitant l'accès à cette nouvelle pratique. Certaines entreprises artisanales telles Rocky Mountain ou Wilderness Trail Bikes (WTB) en place sur le marché depuis peu, survivent à cette entrée sur le marché des grandes marques¹⁵³ et deviennent même bientôt des labels de référence. D'autres telles plus artisanales telles VVA ou Saturn ne résistent pas à la logique de concurrence qui se met peu à peu en place.

Les premières à se déplacer à Marin County et à croire en l'avenir économique du mountain bike restent définitivement les firmes japonaises. Très intéressé par ce nouveau concept, Keizo Shimano¹⁵⁴ observe les engins de Marin avec attention et Junzo Kawai pour Suntour se rend à Crested Butte lors d'un séminaire organisé par sa firme dès 1982. Rapidement les deux firmes asiatiques se lancent dans la recherche puis la production d'éléments périphériques et de composants spécifiques tels le dérailleur, les freins, les jantes¹⁵⁵ ou les pneus¹⁵⁶. La concurrence est acharnée pour développer les produits les plus adaptés au sein de laboratoires de recherche et développement. Elle se traduit notamment par la sortie des premiers composants spécifiques comme le groupe de transmission *Deore XT* de Shimano ou le Suntour *Dirt Component Ensemble*¹⁵⁷. Sur le plan marketing, les marques japonaises rivalisent et communiquent sur l'apport technique de leurs inventions pour évoluer en milieu alpin, comme Shimano dont un des slogans annonce : « *Through the mountains or over them*¹⁵⁸ » ou encore « *Biopace wins the uphill battle*¹⁵⁹ ». Les nouveaux composants favorisent un accès au milieu et les nouveaux dérailleurs permettent de « passer les montagnes ».

Un marché sur le matériel autour du mountain bike lui-même se crée en 1984 avec par exemple l'invention des embouts prolongateurs de cadre appelés *bar ends* et développés par Kent Erikson, fondateur de *Moots*, le système de serrage rapide des roues, les potences spéciales¹⁶⁰, les garde-boue spécifiques pour le tout terrain, les roues plus légères développées par Keith Bontrager. Au niveau du freinage, Charlie Cunningham invente le système Cam

¹⁵³ Ingram, Jack, « The mountain bike market: where is it going? », *Bicycle Dealer Showcase*, vol. 12, n° 5, mai 1983, pp. 10-16.

¹⁵⁴ Berto, Frank, « Sunset for Suntour », *Proceedings of the 9th International Cycle History Conference*, San Francisco, Van Der Plas Publication, 1999.

¹⁵⁵ « Exports of Mountain Bikes Picking up: A boom on the U.S West Coast », *Japan Cycle Press*, février 1983.

¹⁵⁶ Kelly, Charles, « Mountain bike tires: there are now ballon tires for every possible use », *American bicyclist and motorcyclist*, n° 104, septembre 1983, pp.78-79.

¹⁵⁷ Berto, Franck, *The Dancing Chain. History and Development of the Derailleur Bicycle*, San Francisco, Van der Plas, 2005. Chapitre 11: "The dawn of Mountain Biking-1975-1984" et chapitre 12: "The Rise of Shimano", pp. 227-299. Cet ouvrage est consacré à l'histoire du dérailleur du XIX^{ème} siècle jusqu'à l'année 2005.

¹⁵⁸ *Fat Tire Flyer*, n° 13, vol. 3, n°2, 1983. « A travers ou au dessus des montagnes ». On y voit un homme qui finit l'ascension d'une côte sur un mountain bike ; une femme souriante l'attend sur la route avec un vélo de route. Pub pour le dérailleur XT de Shimano.

¹⁵⁹ *Fat Tire Flyer*, n° 14, vol. 3, n° 3, 1983, p.2.

¹⁶⁰ Suntour produit la « XC-V Handelbar Stem », une potence spécifique pour la pratique mountain bike.

Brakes plus puissant (au niveau des mâchoires) qui sera développé ensuite par Suntour. Les premiers tandems tout terrain voient le jour, diversifiant un peu plus l'éventail des possibles dans un contexte d'expansion et d'une ouverture rapide du marché. En effet, en 1984, 7,5% des 3 000 000 des vélos importés aux USA sont des mountain bikes, soit 250 000 unités¹⁶¹.

A partir de 1985, le mountain bike un marché en pleine expansion

Après les premiers essais de Mert Lawwill¹⁶² et de Dan Hanebrink¹⁶³ (à l'échelle de prototypes) les projets de suspensions apparaissent et annoncent l'avènement du marché émergent du mountain bike de descente¹⁶⁴ alors que le secteur du vélo de randonnée et de cross-country se trouve déjà en pleine expansion. Douglas Bradbury fonde la firme *Manitou* pionnière en matière de suspension. Sur le plan des composants, le « *Yen Shock* » favorise d'un point de vue économique l'introduction sur le marché américain du matériel asiatique. Avec 500 000 engins vendus en 1985 (soit 5% du marché du cycle), le mountain bike devient peu à peu un objet sportif de consommation. A ce sujet, l'arrivée sur le marché d'équipementiers et de multinationales tels que *Nike* qui produit cette année-là une chaussure spécifique pour le mountain bike, annonce une commercialisation de produits uniquement dédiés à la pratique et témoigne de la confiance du marché du sport et du loisir envers cette nouvelle activité. L'ouverture des ventes vers le « grand public » est en marche ; le mountain bike et ses produits dérivés deviennent peu à peu des objets de consommation usuels.

Les chiffres de la fin des années 1980 témoignent de cet engouement et de cette effervescence du public puisqu'il est maintenant question de millions d'engins. Il se vend en 1987 sur le territoire américain 3 000 000 de mountain bike soit près de 25% du marché du cycle. L'année suivante alors que le système d'indexation (utilisé pour la première fois par le grand public en 1986) favorise une pratique pour tous, plus d'un vélo sur deux vendu sur le territoire américain est un mountain bike soit un chiffre de 5 000 000 de mountain bike ! Le marché s'affole et se diversifie avec des gammes de prix de 200 \$ jusqu'à plusieurs milliers de dollars pour le premier mountain bike en carbone produit par Specialized (Epic Carbone)

¹⁶¹ *Fat Tire Flyer*, n° 18, vol. 4, n° 3, p. 19. Selon ce magazine, en 1982, 1% des 1,6 millions de vélos importés aux USA sont des mountain bike soit 16 000 unités.

¹⁶² Entretien avec Mert Lawwill, pionnier USA, Tiburon, le 1^{er} mars 2006.

¹⁶³ L'Américain conçoit et construit le « Shocker » premier modèle tout suspendu. 1987 verra l'apparition du premier modèle produit de manière industrielle par Kestrell présenté au salon de Long Beach.

¹⁶⁴ *Fat Tire Flyer*, n° 17, vol. 4, n° 2, p. 20. Dans ce numéro, on peut voir le projet de Brian Skinner en 1984 qui prévoit de développer un vélo the « Descender » avec des roues de 20'' et un système de suspension arrière de 5,1/5 inches. Le prix du cadre seul s'élève à 500 \$.

ou les premiers modèles en titane développés par Helfrich Merlin. A la veille des premiers championnats du monde de 1990, Shimano, toujours en tête au niveau de la recherche, développe le concept des pédales automatiques alors que certains compétiteurs sont déjà équipés de fourches développées en série par Rock Shox.

En l'espace de sept années, le mountain bike vient de passer du stade artisanal (quelques milliers d'exemplaires produits par des petites firmes) à celui de bien de consommation assez accessible financièrement, vendu à des millions d'exemplaires. Composants de plus en plus fiables, matériels périphériques toujours plus nombreux, diversification des engins et naissance d'un marché de produits dérivés, notamment vestimentaires, démontrent le poids nouveau de cet engin de loisir qui rejoint le ski, le kayak ou la tente parmi les objets principaux de pleine nature de la fin des années 1980. Avec 7 000 000 d'engins vendus pour 65 % du marché en 1990, le succès du mountain bike modifie l'accès à l'outdoor et le paysage du parc des vélos américains.

3.4.2 : De la Rockhopper aux premiers championnats du monde officiels de Mammoth Mountain : une succession de « premières »

Sur le plan événementiel, le mountain bike reste jusque cette période, structuré par des organisateurs privés qui développent de manière indépendante, avec leurs propres règles, des événements dans leur zone géographique tels Charles Kelly à Marin County, Victor Vicente en Californie du Sud, Tom Hilliard en Californie du Nord, ou les frères Cook dans le Colorado. Ces *promoters* communiquent jusqu'alors au sujet de leur course grâce à leurs réseaux informels, au travers de la presse locale et par le canal privilégié de *Fat Tire Flyer* à partir de 1980. Dans ce contexte, comment va évoluer la pratique avec la multiplication des engins disponibles sur le marché et suite à la création récente de la NORBA en janvier 1983 ? Quels formats et spécialités seront privilégiés lors des compétitions ? Quelle place va prendre le mountain bike au sein des pratiques cyclistes et au sein des pratiques outdoor déjà fortement développées aux Etats-Unis ?

Du mois de juin au mois de novembre 1983 pas moins de 20 rassemblements ou événements sont recensés (Trois dans le New Hampshire, deux dans le Colorado, un en Arizona et onze en Californie)¹⁶⁵. Ce nombre croissant de compétitions et surtout l'apparition

¹⁶⁵ *Fat Tire Flyer*, n° 14, *op. cit.*, 1983, p. 18.

d'événements dans l'Est du territoire marque un changement important, on passe progressivement d'une logique de manifestations locales à une structuration sur l'ensemble du territoire. La première édition avec 27 participants en 1983 du *Chequamegon Fat tire Festival* dans le Wisconsin reste à ce titre symbolique du début d'extension vers l'Est du pays. Des partants venus des quatre états environnants s'affrontent sur une course de 40 miles et l'organisateur Gary Crandall indique « La question au départ dans l'esprit des concurrents était non pas qui va gagner mais quel genre de vélo¹⁶⁶. »

L'apparition des premières équipes ou mountain bike team

Mais la majeure partie des événements se déroulent encore sur la côte ouest comme la Rockhopper devenue au fil des années une véritable classique¹⁶⁷. En 1983, cette course accueille trois cent soixante-quatre participants¹⁶⁸ et le record de la course détenu par Fisher est battu de 5'27'' par David Chilcott. La venue de ce professionnel sur route qui a couru en Italie l'année précédente et aussi de personnalités sportives tel le quintuple champion Olympique de patinage de vitesse Eric Heiden, sixième de l'épreuve marque un réel tournant dans l'approche et le niveau des courses. Les compétitions de mountain bike deviennent des événements à la mode où novices comme champions déjà consacrés dans d'autres disciplines tentent l'expérience des compétitions de cross-country.

Cette évolution se confirme avec l'apparition des premières équipes représentant de marques de cycles, comme Ross, Mantis, Raleigh, Ritchey, Ibis, Fisher Mountainbikes, Salsa ou Specialized. La firme de Mike Syniard crée même la sensation avec des vélos de couleur rose pesant seulement 27 livres et un camion d'assistance impressionnant. Mais surtout en engageant des coureurs à l'année, elle devient la première équipe professionnelle de mountain bike. Des épreuves originales et anciennes comme la *Punk Bike Enduro*¹⁶⁹ conservent dans ce contexte de changement l'ambiance des premières rencontres des années 1970. Cette épreuve se compose de différentes spéciales courtes à la fois en montée, en descente, sous forme de trial et de concours de sauts. Un classement par points¹⁷⁰ sur l'ensemble des épreuves détermine le vainqueur à savoir le pilote le plus complet. Pour la première année depuis sa

¹⁶⁶ *Fat Tire Flyer*, n° 20, *op.cit.*, 1984, pp. 12-13.

¹⁶⁷ La Wiskeytown accueille plus de 200 participants. John Howard, le célèbre spécialiste des courses de 24 heures y participe et termine 13^e.

¹⁶⁸ Jackie Phelan première féminine termine 33^e au classement général.

¹⁶⁹ *Fat Tire Flyer*, n° 17, *op.cit.*, 1984, p. 15. Cette course reste la plus ancienne jamais organisée en tant qu'événement annuel. La Repack n'est pas courue annuellement mais ponctuellement plusieurs fois par an.

¹⁷⁰ *Ibidem*, p. 16. Les six premiers de chaque petite course reçoivent respectivement 10, 7, 5, 3, 2, 1 points.

création en 1976, on ne trouve plus de BMX ou de vélos à pneus fins au départ de cette épreuve, signe supplémentaire de la domination sur le marché des mountain bike¹⁷¹.

Le premier championnat national en 1983, les premières règles du trial

Cette année 1983 où le cross-country devient un sport pris réellement au sérieux par une nouvelle élite, se termine presque logiquement par l'attribution en décembre du premier titre de champion des USA de mountain bike décerné par la jeune NORBA. Dans des conditions météo très humides, soixante-sept participants participent à cette course épique ; vingt-cinq la terminent. Prévue initialement sur cinq tours de dix miles, l'organisateur modifie¹⁷² ce programme durant la course compte tenu des conditions exécrables et dangereuses (les concurrents n'avaient plus de freinage à cause de l'abrasivité et de la viscosité de la boue), violant¹⁷³ selon certains, une « règle historique du cyclisme ». Les lois de la nature et la raison de l'organisateur prouvent la nécessité de s'adapter¹⁷⁴ au milieu pour ce type d'activité contrairement au cyclisme sur route où la part d'incertitude reste moins importante. Steeve Tilford¹⁷⁵ et Jacquie Phelan¹⁷⁶ remportent l'épreuve et deviennent les premiers champions nationaux¹⁷⁷ de mountain bike. Onze coureurs californiens terminent dans les quinze premiers, prouvant ainsi encore l'avance des coureurs de cet état où restent encore concentrées la majorité des épreuves.

Suite à l'enthousiasme généré par l'épreuve de trial de Santa Rosa lors de la Rockhopper, les premières règles sommaires sont énoncées en neuf points dès 1984¹⁷⁸. Tom Hilliard, promoteur de la course indique que pour pratiquer le trial¹⁷⁹ quelques modifications sur le vélo sont possibles et qu'un vélo spécial n'est pas nécessaire. Peu à peu des épreuves de trial apparaissent sur des événements tels le troisième *Mountain bikes in Mountain State* près de Buckhannon en West Virginie qui regroupe trois épreuves, un cross country de 13 miles,

¹⁷¹ *Ibidem*, p. 15. L'article se poursuit sous le titre : « *Total big fat power* ».

¹⁷² Entretien avec Jacquie Phelan. Selon la pionnière, Odell fait voter les coureurs à main levée avant la course. Ceux-ci souhaitent à la majorité maintenir la distance prévue dans le programme.

¹⁷³ *Fat Tire Flyer*, n° 17, *op.cit.*, 1984, p. 8. « He only made a logical decision which violated the world history of bicycle racing. [...] Hillard also said that when Tilford came through after his second lap, he was in bad shape and asked that the race be shortened. Shortly afterward this was done. [...] 1983 will be remembered as the first National MB Championships, the one that didn't quite happen, completely ».

¹⁷⁴ Glenn Odell invoque aussi des raisons de protection de l'environnement.

¹⁷⁵ Résultats des premiers championnats de l'histoire du mountain bike (NORBA 1983) : 1^{er} : Steeve Tilford (Raleigh) 3h27', 2^e : Steeve Cook (Cunningham), 3^e : John Loomis, 4^e : Robert Steward (Potts), 5^e : Joe Murray (Ritchey), 6^e : Scot Nicol (Ibis), 7^e : Dale Stetina (Ritchey), 8^e : Dave Mc Laughlin (Ritchey), 9^e : Mark Michel (Salsa), 10^e : Roy Knickman (Raleigh) 4h00'. Course finalement disputée sur 3 tours.

¹⁷⁶ Classement féminin : 1^{ère} : Jacquie Phelan 3h07', 2^e : Casey Patterson, 3^e : Carmen Carrouche 4h06'. Course disputée sur 2 tours (3 partantes).

¹⁷⁷ Au Canada, le premier titre est décerné en 1984 à Alex Stieda.

¹⁷⁸ *Fat Tire Flyer*, n° 16, vol. 4, n° 1, 1984, p. 22.

¹⁷⁹ Une démonstration de trial avait déjà eu lieu en 1983.

un trial comprenant sept sections et une descente¹⁸⁰. Sous l'impulsion de Brian Skinner, Scott Nicol puis Kevin Norton et Dave Wonderly les premiers champions de cette discipline, le trial se développe régulièrement mais de manière plus confidentielle et selon le journaliste de *Fat Tire Flyer*, « le trial se trouve en 1986 au même stade de développement que le BMX en 1974 et le mountain bike en 1979. [...] Maintenant une épreuve de trial est aussi commune que du café dans un menu¹⁸¹! » Sur le plan matériel, des engins spécifiques apparaissent progressivement et Scott Nicol le fondateur de la marque *Ibis* figure parmi les premiers à apporter des modifications¹⁸². Les trialistes se distinguent rapidement des amateurs de longues chevauchées ; ils sont souvent issus de la mouvance de la moto ou du BMX comme Kevin Norton qui remporte le championnat de Californie en 1985 devant Nicol : « *J'aime ce type d'activité, cela ne m'excite pas d'aller sur des chemins de vaches. [...] C'est seulement le début. [...] Je me suis déjà entraîné beaucoup. [...] Le monde du vélo est plus amusant que celui de la moto. [...] Les gens sont mieux*¹⁸³. » Le premier championnat de trial des Etats-Unis a lieu en 1986 sous l'égide de la NORBA, il est remporté par le même Kevin Norton.

Concernant le cross-country, le calendrier des compétitions s'étoffe encore davantage en 1984 avec des courses réparties sur une bonne partie du pays. Du 20 mai au 21 octobre 1984, 51 événements sont recensés¹⁸⁴ par exemple dans plus de douze états différents¹⁸⁵. La diffusion progressive vers l'est du territoire se confirme, de même que l'augmentation du nombre d'événements. Dans ce contexte, les *Suntours Series*¹⁸⁶ sponsorisées par la marque asiatique et co-organisées par la NORBA témoignent aussi d'un pas supplémentaire dans la diffusion et la structuration des pratiques compétitives sur le territoire. Ce premier challenge à l'échelle nationale permet aux équipes les plus fortunées de s'affronter sur différentes zones géographiques et aux locaux de participer à une course de niveau national. D'autres courses apparaissent dans des états non concernés précédemment telles le *Tour du Bluff* dans le Connecticut ou les *Canaan Mountain Series* en Virginie. L'organisation du second

¹⁸⁰ *Fat Tire Flyer*, n° 21, vol. 4, n° 6, 1984, p. 18.

¹⁸¹ *Fat Tire Flyer*, n° 26, vol. 6, n° 1, 1986, p. 12.

¹⁸² *Ibidem*, p. 8. Une roue arrière de 24'', angle avant de 72 degrés au lieu de 70 degrés, une vitesse (24 fois 18 ou 19), manivelles plus courtes de 170mm.

¹⁸³ *Ibidem*, p. 12. « People are better. »

¹⁸⁴ *Fat Tire Flyer*, n° 18, vol. 4, n° 3, 1984, p. 22. Ces événements sont recensés dans le calendrier de la saison proposé par *Fat Tire Flyer* et ne peuvent être considérés qu'à titre indicatif au sujet du nombre de course et de l'extension géographique.

¹⁸⁵ Californie 26, Colorado 9, Washington 8, Georgie 3, WestVirginia 3, New Hampshire 2, Oregon 2, Massachussets 1, Montana 1, Connecticut 1, Nevada 1.

¹⁸⁶ Calendrier 1984 des *Suntours series*: 3 juin Redding (CA) Wiskeytown Downhill, 14 juin Anchorage (Alaska)- Sunshine's Off-Road Series, 14 juin Crested Butte (Co) Rage in the sage, 16 juin Winthrop (Washington) Sun Mountain 25 Mile Race, 28 juin Helen (Georgia) Mountain Madness Tray Hill Race, 28 juin Anchorage (Alaska) Kincaid Challenge, 11 Août Incline Village (Nevada) Mountain Bicycle Race

championnat NORBA au Colorado (Lake Eldora près de Boulder) manifeste une volonté de décentrer certains événements de la Californie. A ce titre, l'état du Colorado où la pratique des sports outdoor (ski, randonnées, sports d'eau vive) se trouve déjà très organisée, devient une zone idéale pour le développement du mountain bike en zone montagneuse. Les gains des coureurs deviennent dans le même temps de plus en plus conséquents sur les courses nationales. Les premiers champions dominateurs tels Murray, Malone, Tilford, Chilcott ou Overend qui trustent les podiums s'adjugent parfois jusque 1000 \$ pour une victoire¹⁸⁷. L'importance financière et le budget d'organisation des courses augmentent aussi durant cette période avec comme exemple l'évolution de la *Wiskeytown Downhill* qui quadruple son budget¹⁸⁸.

Les premières descentes chronométrées dans des stations de ski : vers le sport spectacle

Au milieu des années 1980, alors que le cross-country se structure et concentre la majeure partie des compétitions, une petite révolution relance définitivement la croissance de ce sport déjà bien développé aux Etats-Unis. Si la Repack Race a réellement ouvert la voie des pratiques descendantes jusqu'au début des années 1980, la dernière édition le 19 mai 1984 remportée par Jim Deaton en 4'34'' devant quatre-vingt treize descendeurs et un tandem, marque la fin d'une époque. La lassitude de Charles Kelly face aux problèmes d'assurance et les interdictions de pratiquer, ont raison de sa volonté d'organiser un événement descendant sur les collines de Marin County.

L'avenir de la descente se situe maintenant sur des pentes plus longues, plus hautes et alpines et surtout plus accessibles encore par les compétiteurs et les spectateurs, celles des stations de ski comme Mammoth Mountain en Californie qui organise le 19 juillet 1985 les premières descentes chronométrées. Pour la première du genre dans une station, deux parcours sont prévus : un parcours vallonné à profil descendant de 15 miles (500 mètres de dénivelés positifs et 1 500 mètres de dénivelés négatifs) et un parcours purement descendant de 1 000 mètres négatifs sur 10 miles¹⁸⁹. Cette première descente organisée baptisée sous le nom évocateur de *Kamikaze Downhill*¹⁹⁰ rassemble (sous un format finalement plus court) quelques deux cents participants qui pour la première fois utilisent des télésièges pour se rendre au départ d'une course. Charles Kelly, toujours présent même loin de ses « bases », en tant que starter donne le départ des concurrents toutes les trente secondes comme « au temps

¹⁸⁷ Les gains sont aussi de 800 \$ pour une seconde place et 600 \$ pour une troisième place.

¹⁸⁸ *Fat Tire Flyer*, n° 20, *op.cit.*, 1984. Pour la première édition, le budget est de 1335 \$ (65 participants). Pour la 4^e édition, le budget se monte alors à 5200 \$ pour 241 participants.

¹⁸⁹ *Fat Tire Flyer*, n° 24, vol. 5, n° 3, 1985, p. 17. Dans ce numéro figure l'annonce de cet événement.

¹⁹⁰ *Fat Tire Flyer*, n° 25, vol. 6, n° 4, 1985, pp. 11-12.

de la Repack » mais la piste et le cadre montagneux de la station californienne, se distinguent franchement de l'ambiance amicale voire *underground* de la piste et de la légendaire descente de Marin. Les spectateurs sont associés à l'événement avec une zone de commentaire à l'arrivée. Le mountain bike devient un sport de spectacle où la vitesse et le danger sont valorisés aux yeux du public. Jim Deaton et Brad Peatros remportent en 8'42'' cette première édition.

Les premières courses de dual Slalom où deux coureurs s'affrontent sur un slalom parallèle confirment aussi ce début de mise en scène spectaculaire. John Tomac, Greg Herbold chez les hommes et Cindy Devine ou Sarah Ballantyne dominent ces épreuves où la recherche de vitesse reste centrale. Les premières compétitions où deux mountain bikers s'opposent sur un slalom parallèle ont lieu dès 1986 sur l'initiative de Bill Cockroft. En 1988, un titre officiel de champion du monde est décerné à Mammoth qui devient peu à peu la nouvelle « Mecque » des pratiques descendantes durant cette période. Cockroft devient ainsi le premier concepteur de parc sportif aménagé pour le mountain bike et oriente la politique estivale de la station vers cette spécialité. Au travers de manifestations compétitives mais aussi de parcours à travers la station sous forme de randonnées descendantes, le concept d'utilisation du mountain bike comme produit touristique en montagne voit définitivement le jour. A la différence du développement conséquent de Moab (Utah) qui mise sur la beauté des sites et la difficulté des parcours, l'utilisation des remontées mécaniques valorise ici les pratiques descendantes.

Au Coliseum de Los Angeles devant 40 000 spectateurs

Toujours dans cette mouvance d'un sport tourné vers le spectacle, les organisateurs d'un grand moto-cross rassemblent trente-neuf pilotes invités sur un parcours raccourci de cross-country à l'intérieur du Coliseum de Los Angeles lors du *Super cross Mountain Bike Exhibition Race* en 1986. A la mi-temps du moto cross, les mountain biker s'affrontent sur un parcours peu adapté au mountain bike (c'est en fait le parcours du moto-cross). Devant quarante mille spectateurs, John Tomac spécialiste de BMX remporte la victoire et le champion olympique de vitesse sur piste aux JO de Los Angeles Nelson Vail termine même septième d'une course où le spectacle prime. L'esprit du show et la valorisation des champions l'emportent sur les valeurs traditionnelles du mountain bike. Pour la première fois, ce sport est pratiqué au sein d'un stade confirmant cette tendance à la spectacularisation déjà en marche au travers de la descente. Les médias télévisuels présents sur ces événements participent à la valorisation d'images plus attrayantes voire agressives du mountain bike

compliquant en cela les relations avec les autres usagers de l'outdoor, victimes de cette représentation de l'activité.

Le mountain bike devient un produit touristique : l'exemple de Moab

Dans le même temps, le tourisme autour de ce nouveau mode de déplacement dans la nature se développe notamment en Utah à Moab à partir de 1984 avec la création du *Slickrock Trail* dans les dunes de rochers en collaboration avec le *resource management Division of Canyonlands National Park*. Cette petite ville devient rapidement la nouvelle capitale du mountain bike ; le nombre de chambres quadruple et la population est multipliée par deux pour atteindre 10 000 habitants¹⁹¹. Des parcours dédiés spécifiquement à la pratique du mountain sont créés aux alentours de la ville dans une zone naturelle aux portes d'Arches *National Park*. Tout un réseau de commerces spécifiques se développe autour du mountain bike ; loueurs¹⁹², équipementiers ou hébergements pour les bikers venus rouler sur ces parcours grandioses font leur apparition. Mammoth en Californie, Boulder et Vail au Colorado puis Whistler et Mont St Anne au Canada deviennent peu à peu des zones privilégiées où le tourisme autour du mountain bike se développe durant cette période.

3.4.3. Jackie Phelan et Joe Murray : les premiers champions de l'histoire du mountain bike

La naissance de la NORBA marque le début de l'ère moderne du mountain bike avec les premiers championnats officiels, les premières rencontres et challenges organisés au niveau national et donc la première génération de champions reconnus par une institution. Gary Fisher, Joe Breeze ou Wende Cragg ouvrent la liste des années 1970 avec leurs exploits lors de la Repack et des premières éditions de Reseda to the Sea. A l'instar d'autres champions reconnus par l'histoire dans leurs sports respectifs tels Johnny Weissmuller pour la natation, Duke Kahanamoku¹⁹³ pour le surf, Greg Lemond pour le cyclisme ou Joan Benoit pour le marathon olympique, ces pionniers demeurent à jamais les champions originels de l'histoire du mountain bike. La période suivante du début des années 1980, celle des débuts modernes et institutionnalisés du mountain bike de compétition consacre une nouvelle

¹⁹¹ *L'Equipe Magazine*, n° 908, 18 septembre 1999, p. 72.

¹⁹² Bill Groff développe les activités autour du mountain bike dans cette région ; il ouvre le magasin "Rim Cyclery" à Moab, zone plus tournée initialement vers les descentes en rafting et connu pour ses festivals de Jeep 4/4.

¹⁹³ Nendel, Jim, « New Hawaiian Monarchy: The Media Representations of Duke Kahanamoku », *Journal Of Sport History*, vol. 31, n° 1, pp. 33-52.

génération de champions qui inaugurent les premiers palmarès. Jacquie Phelan et Joe Murray donnent le ton et survolent les premières compétitions officielles.

Jacquie Phelan : la rencontre avec les pionniers de Marin County en Californie

Il faut attendre le début des années 1980 pour voir apparaître une pratique féminine moins confidentielle¹⁹⁴ dans les rassemblements et compétitions de mountain bike. Jacquie Phelan ouvre la voie de la compétition chez les féminines. Son parcours éclaire le contexte et l'évolution de la pratique féminine durant les années 1980.

Née en 1955 à Los Angeles, la jeune fille¹⁹⁵ se rend à l'école à vélo. Cette pratique reste peu répandue dans la « cité des anges » au cours des années 1960 où le tout-automobile règne déjà en maître. En plus d'un moyen de déplacement écologique, elle considère le vélo comme une thérapie au même titre que le contact avec la nature. C'est dans le San Francisco tumultueux et contestataire de la fin des années 1970 qui conserve les stigmates de l'influence hippie et psychédélique, qu'elle trouve refuge et se forge ses convictions et ses inspirations les plus profondes. Etudiante polyglotte¹⁹⁶, elle travaille comme fille au pair et dans une clinique pour animaux. Elle s'oppose à la société de consommation et surtout à la voiture qu'elle ne possède pas, préférant avoir un mode de vie modeste. Elle ne souhaite pas travailler pour payer un engin qu'elle considère comme destructeur : « *Je n'avais pas de fric mais sans la voiture, la vie est plus facile*¹⁹⁷. »

A la fin des années 1970, Phelan pratique le vélo comme moyen de transport dans les rues de San Francisco et se plaît déjà à faire des courses improvisées au hasard de ses rencontres dans la ville. Même si elle se découvre un goût prononcé pour la confrontation, c'est du courant vélo utilitaire dont elle se sent originaire : « *Le lien, le fleuve dont je viens sont les gens qui pratiquent le vélo comme moyen de transport. C'est un peu différent du "fleuve sportif"*¹⁹⁸, *il y a beaucoup plus de politique dans le fleuve "transportation"*¹⁹⁹. *Le principe est presque à 180 degrés de la philosophie du sport*²⁰⁰. » C'est avec un vélo Raleigh

¹⁹⁴ Les chiffres concernant le taux de pratique féminine pour les rassemblements ou les compétitions restent inférieurs à 10% de pratiquantes.

¹⁹⁵ Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006.

¹⁹⁶ Jacquie Phelan parle l'anglais, le français, l'italien, l'espagnol et le danois.

¹⁹⁷ Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006.

¹⁹⁸ Durant cette partie de l'entretien Phelan s'exprime en français. Par le très poétique « fleuve », elle veut signifier « courant ».

¹⁹⁹ Dès le début des années 1970, un courant en faveur de ce type de transport se crée à San Francisco. La San Francisco Bicycle Coalition (SFBC) est une des plus vieilles associations de ce type aux Etats-Unis. Fondée en 1970 par un groupe d'activistes, cette association milite rapidement pour la création de lignes et de parcours spécifiques pour les vélos, l'accès au transport en commun, à certains tunnels et au fameux Golden Gate Bridge.

²⁰⁰ Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006.

muni de cinq vitesses et de pneus fins peu adaptés à la pratique tout terrain qu'elle se présente à l'*Appetite Seminar* de Thanksgiving rassemblement traditionnel et festif des pionniers de Marin. Très vite, à l'instar de Wende Cragg ou Denise Caramagno autres pionnières du mountain bike féminin, elle est reconnue pour ses capacités d'endurance et sa pugnacité. Rapidement, elle se passionne pour ce nouveau mode de pratique tout en continuant une prometteuse carrière de cyclisme sur route. Rapidement, elle participe aux premières classiques du mountain bike en Californie et dans l'Ouest telles la *Rockhopper* ou la *Whiskeytown Downhill*²⁰¹. Elle remporte, souvent avec une avance considérable, toutes les courses auxquelles elle participe et commence une série impressionnante et historique de cinq années d'invincibilité.

La première championne de l'histoire du mountain bike, invaincue de 1981 à 1986

Première championne officielle des Etats-Unis de mountain bike en 1983, elle conserve son titre l'année suivante et tente de se qualifier pour les Jeux Olympiques de Los Angeles pour le contre la montre. Cette olympiade voit l'entrée en lice du cyclisme féminin et les nombreux titres remportés par les champions américains masculins et féminins contribuent à rendre plus populaires les différentes pratiques du cyclisme. En 1985, devant seulement une douzaine de participantes, elle s'adjuge son troisième titre de championne NORBA²⁰².

Durant ces cinq années, la majorité des courses se déroulent de manière mixte et c'est l'occasion pour Jacquie Phelan de découvrir le milieu cycliste qu'elle considère comme machiste. Finissant presque toujours dans le premier ou second décile des épreuves, elle se confronte aux hommes avec succès et parfois avec un peu de provocation, elle encourage même ses adversaires d'un jour. Avec malice, elle se remémore ses moments de course où elle luttait avec les hommes : « *Avant 1986, on était toujours ensemble au départ sauf une fois dans le Sud*²⁰³ *où les organisateurs ont voulu nous faire partir dix minutes après alors que nous n'étions que six concurrentes. Quand je dépassais les hommes qui essayaient parfois dangereusement de s'accrocher à mon rythme, je leur disais : "Ne t'inquiète pas, j'ai déjà dix minutes d'avance ! Tranquille, ne te fais pas mal !"* Souvent les hommes forçaient pour

²⁰¹ Le souvenir de sa première course reste indicatif de la place des femmes dans le mountain bike au début des années 1980 : « *Ma première course, c'était la Wiskeytown 1981. Au départ, j'avais le pneu crevé, j'étais la seule femme et l'organisateur a demandé si on pouvait m'attendre et tout le monde a dit oui. [...] Ce n'est pas pareil avec les courses sur route où, j'avais un casque dur avec un canard sur mon vélo et eux avec des casques en cuir qui ne servaient à rien. Moi, je voulais protéger mon baccalauréat !* »

²⁰² Annexe n° 49. Jacquie Phelan en 1985.

²⁰³ Le sud des Etats-Unis est en général reconnu moins progressiste que la côte ouest et la côte est.

s'accrocher et je laissais de l'espace pour que l'homme puisse paniquer sans m'inquiéter ! Ils allaient trop vite pour leur habileté²⁰⁴. »

Une femme parmi les hommes

Durant cette période, la pratique féminine reste très minoritaire avec entre 2% et 5% de féminines²⁰⁵ ; l'évolution est assez lente au fil des années²⁰⁶. Rapidement son jugement s'avère sévère au sujet de certains concurrents masculins²⁰⁷ qu'elle considère sexistes et constate même que certains arrêtent la course voire même la compétition en général lorsqu'elle les double durant l'épreuve. Elle constate le sexisme de certains concurrents : *« J'ai reconnu rapidement que c'était un milieu très sexiste ! Et je voulais qu'il y ait plus de femmes et qu'elles se découvrent comme moi, je me suis découverte. Dans le mountain bike, notre puissance minuscule est multipliée par le vélo et on découvre des ressources intérieures que l'on pensait inconnues. Et les multinationales ne veulent pas²⁰⁸ que la femme découvre ses pouvoirs intérieurs²⁰⁹. »*

Forte de ses convictions, elle se donne pour mission de faire partager sa passion à d'autres féminines et milite pour une pratique égalitaire²¹⁰ tout en reconnaissant que certaines femmes sont moins sensibles qu'elle à ce qu'elle considère comme une ségrégation²¹¹. La pionnière résume ainsi ses ambitions et ses désirs de l'époque : *« Je savais que je pourrais donner un peu de lumière sur les questions de "Gender" et le rôle des femmes dans le sport²¹². On peut écraser les murs même si j'étais seule. D'autres femmes ne luttaient pas comme moi pour l'égalité²¹³. »*

²⁰⁴ Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006.

²⁰⁵ Selon Jacquie Phelan, on dénombre trois participantes pour le premier championnat NORBA en 1983, 6 pour le second et douze pour le troisième en 1985.

²⁰⁶ En 1990 sur 10 000 licenciés NORBA, on dénombre 500 femmes. En catégorie Pro, 100 hommes se confrontent régulièrement contre 20 femmes.

²⁰⁷ Entretien avec Jacquie Phelan : *« Certains hommes comme Charles Kelly ont arrêté les compétitions quand je suis arrivée à leur niveau ou que je les battais et certains l'exprimait : « Si une femme peut me dépasser, je suis vieux et j'arrête. » Cela est dingue ! [...] Quant à Tom Ritchey qui est religieusement très stricte, il est traditionaliste au niveau des talibans ! Son idée des femmes est médiévale. Il pensait que les femmes ne pourraient jamais faire le Tour de France alors que moi j'étais forte à partir de 100 kilomètres ».*

²⁰⁸ Des raisons d'ordre gynécologiques ont souvent été mises en avant au XIX^e et XX^e siècle pour limiter voire interdire l'accès aux femmes à la « petite reine ».

²⁰⁹ Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006.

²¹⁰ Mangan, James et Park, Roberta., *From fair sex to feminism*, London, Frank Cass, 1987.

²¹¹ Zancarini, Michelle, *Histoire des femmes en France*, Rennes, PUR, 2005, Chapitre 8, pp. 153-168.

²¹² Vertinsky Patricia, *The Eternally Wounded Woman*, Manchester, Manchester University Press, 1989.

Guttman, Allen, *Women's Sports*, New York, Columbia University Press, 1991.

²¹³ Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006.

Rapidement, la championne du moment se positionne pour une égalité entre les sexes en ce qui concerne les primes de courses par exemple²¹⁴ et pour le développement de la pratique féminine. C'est dans ce contexte qu'elle fonde en 1984, en activité parallèle de sa vie de compétitrice une association nommée « WOMBATS ».

La fondation en 1984 de WOMBATS: Women's Mountain Bike and Tea Society

Jacquie Phelan envisage le sport comme une partie de thé. Selon la pionnière : « *Sans les autres, le sport n'est pas possible. Pour moi, il n'y a pas de contradiction entre le fait de faire du sport et d'être pacifiste parce que je ne détruis pas la terre*²¹⁵. » Selon la pionnière, l'importance de la bicyclette lors de l'époque victorienne pour la libération des femmes, l'encouragement à nommer ainsi son association en faisant référence à la partie de thé²¹⁶. Les buts déclarés de l'association sont multiples et annoncés ainsi : « Permettre aux femmes d'avoir un réseau qui leur permette de pratiquer et de trouver un partenaire pour rouler en mountain bike, encourager les filles et les femmes à essayer le cyclisme pour le plaisir qu'il procure, découvrir les parcours locaux, améliorer sa technique cycliste, informer des dernières nouvelles et de l'intérêt des "femmes qui aiment trop la boue" contribuer au développement de la bicyclette comme moyen de transport²¹⁷. » La liste des objets de l'association se termine par un souhait presque utopiste : « Bref, changer le monde²¹⁸ ! »

Elle part du constat que les femmes rencontrent plus d'obstacles pour pratiquer le mountain bike : de la quête d'équipements spécifiques²¹⁹ à celle de partenaires pour évoluer dans la nature. *Wombats* s'adresse aux femmes qui n'aiment pas la compétition ou qui ne peuvent évoluer avec leur mari, leur ami ou les hommes en général ou apprécient le mountain bike mais préfèrent s'améliorer avant de partir seules. Jacquie Phelan pense que plus il y aura de femmes qui roulent, moins le mountain bike sera associé à la notion de vitesse et de « *destruction* » qui le discréditent souvent auprès des autres usagers de la nature et de la montagne. Pour cela, elle propose des sessions d'apprentissage technique²²⁰ du tout terrain pour favoriser un accès plus facile et plus autonome à la pratique (gestes techniques de base,

²¹⁴ *Ibidem.* « *Ma motivation était d'être celle qui s'occupe des femmes dans le sport, pour que les femmes soient égales aussi pour les prize money.* »

²¹⁵ *Ibidem.*

²¹⁶ Anexe n°48. Affiche de Wombats.

²¹⁷ <http://www.wombats.org/>

²¹⁸ *Ibidem.*

²¹⁹ Depuis le début de XXI^e siècle, l'industrie du cycle développe maintenant davantage de produits (engins, vêtements, accessoires spécifiques) à destination des femmes.

²²⁰ Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006. « *Comment peux-tu t'améliorer si personne ne t'attend et te démontre la bonne technique sur une section difficile du chemin ?* »

réparation et diététique). La fondatrice propose des sessions de trois heures ou plus avec différents niveaux de pratique qui s'effectuent selon le déroulement suivant : une introduction, un entraînement technique, un repas partagé ou *potluck* suivi d'une ballade dans les bois où l'on développe aussi sa sensibilité à l'environnement et enfin une dernière session d'apprentissage du vélo en ville (*traffic riding skills*). Deux ou trois niveaux de pratique permettent parfois de distinguer les sessions que Jacquie Phelan anime elle-même en Californie. Les premières formations²²¹ et le premier rassemblement féminin de mountain bike ont lieu dès 1984 dans les collines de Marin County autour de Pine Mountain ou de Lake Lagunitas qu'elle affectionne particulièrement. Susan De Mattei future championne internationale de 1988 à 1996 participe à cette première édition. L'association se développe régulièrement pour compter plus de cinq cents membres en 1990 avec des animatrices et responsables dans plus de douze états. En 1989, Jacquie Phelan participe à l'organisation du second Marin County Mountain Bike Festival.

Maintenant le sport peut commencer !

Le tournant sur le plan compétitif mais surtout sur le plan symbolique survient, selon la championne, en 1986 lors de la course Whiskeytown en Californie plus précisément lorsque, pour la première fois depuis 1981, Jacquie Phelan est battue lors d'une course de mountain bike ! La jeune Cindy Whitehead devance *the unbeatable* Phelan de quatre minutes sur les 35 miles de cette classique du mountain bike californien²²². Pour la championne, cette défaite marque un passage identifié : avant elle se battait presque seule contre les hommes et cette nouvelle opposition féminine annonce une nouvelle ère. « *Maintenant le sport peut commencer*²²³ » résume-t-elle en commentant cette nouvelle phase de l'histoire du mountain bike féminin. Les journalistes semblent en fait plus intéressés par la première défaite de Phelan que par la victoire de son adversaire : « *Cela m'a blessée de voir les autres aussi plus intéressés par ma première défaite que par la course. Je pensais que les promoteurs utilisaient les femmes pour intéresser les sponsors mais en réalité ils ne se préoccupaient pas des femmes. Les gens étaient plus intéressés par ma défaite Tout ce qu'il y avait avant, les six ans, n'était rien à leurs yeux. Ce n'est pas juste que la compétition que je faisais avant contre*

²²¹ Jacquie Phelan propose encore en 2008 un rassemblement ou une session technique hebdomadaire à Marin County.

²²² La semaine suivante, l'histoire se répète et Cindy Whitehead écrit alors une seconde page de l'histoire du mountain bike en remportant la course « Sierra 7500 » devant Phelan. Après avoir cassé sa selle durant le premier mile de la course, la jeune championne poursuit les 49 miles suivant sans selle et l'emporte ! Whitehead signe ici un des plus beaux exploits de ce sport.

²²³ Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006.

*les hommes était moins importante que celle-là. Avant 1986, c'était comme si il n'y avait pas eu de compétition*²²⁴. » Sur le plan sportif, cette défaite à l'âge de 31 ans marque un changement dans sa carrière de championne. Le niveau et le nombre de concurrentes augmentent et le temps du règne sans partage semble révolu. Malgré tout, la passion de la compétition habite toujours la pionnière et sa carrière sportive continue. La même année après ses trois premières victoires consécutives, elle termine seconde à dix-huit secondes, des quatrièmes championnats NORBA organisés à Durango. L'année suivante, elle finit troisième du premier championnat du monde officieux organisé à Villard de Lans. Passionnée par les voyages et la volonté de diffuser ses idées et sa passion, Phelan sillonne le monde. En 1990, huitième du classement national, elle est contrainte de courir le premier championnat du monde officiel en catégorie vétéran où elle se classe là encore troisième.

Des actes et des prises de positions orientées : vers un féminisme radical ?

Si jusqu'au mitan des années 1980, Jacquie Phelan est davantage connue et reconnue pour sa domination et ses résultats sportifs, toute sa carrière et sa vie témoignent de son engagement au travers d'actes symboliques de prise de positions orientées voire provocatrices. La première concerne ses relations avec les sponsors. Ainsi, lassée de ne pas recevoir le maillot de son sponsor, Jacquie Phelan finit les dix derniers kilomètres d'une course « torse nu²²⁵ » en 1984 ! A l'époque il n'y avait pas de règles²²⁶ sur la tenue (contrairement au vélo de route) et, avec malice, la militante se remémore cet épisode : « *C'était pour la folie et pour provoquer Suntour. J'ai fini une course torse nu ! C'était parce que la semaine précédente, on avait fait un stage pour les femmes avec d'autres coureuses et parfois on roulait comme cela car c'était si agréable. Et j'ai dit : " Si Suntour ne nous envoie pas les maillots, je ferai la même chose !" J'ai fini les dix derniers kilomètres comme cela et les gens après se demandaient si j'étais un homme ou une femme car j'étais mince. [...] Au début, il n'y avait qu'une règle : avoir le même vélo et ne pas utiliser les choses des autres. C'était chouette*²²⁷ ! » Suite à cet événement la NORBA précisera dans ses règlements la tenue vestimentaire adéquate à la pratique du mountain bike...

²²⁴ *Ibidem.*

²²⁵ Glock, A, « Jacquie Oh ! », in *Women's Sports and Fitness*, vol. 16, n°4, 1996, pp. 56-60.

²²⁶ L'une des seules règles de la NORBA en 1983 était la notion d'autonomie du participant.

²²⁷ Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006.

Paradoxalement, alors qu'elle dénonce les tenues trop « sexy » des nouvelles championnes de mountain bike et les dérives liées à la notion de « femme objet²²⁸ », Jacquie Phelan pose en partie dénudée et artistiquement pour des équipementiers cyclistes tels *Rock shock* ou *Muddy Fox*. Rapidement, ses positions sont considérées comme trop féministes par les marques de l'industrie du cycle isolent peu à peu la cycliste militante. Son sponsor principal Wilderness Trail Bikes (WTB) réduit son aide, craignant des conséquences commerciales négatives. Lucidement, la championne évoque cette période : « *Je pense que mes opinions allaient contre celles de la compagnie en 1984. Je me suis sentie rejetée. J'étais une championne mais je n'étais pas traitée comme une championne²²⁹.* » Rapidement, son soutien principal reste son compagnon, le pionnier Charlie Cunningham²³⁰, ingénieur de formation et reconnu par les professionnels du mountain bike comme un des plus grands inventeurs dans ce domaine. A la fin des années 1980, il conçoit et fabrique le premier mountain bike en aluminium alors que tous les autres constructeurs fabriquent les premiers cadres en utilisant des alliages d'acier. Il invente surtout la géométrie slooping qui devient bientôt un standard international. Cofondateur de la compagnie Wilderness Trail Bike, Charlie Cunningham reste le soutien essentiel de la championne ; il lui fournit un vélo en avance sur son temps, plus léger et efficient. Devenu depuis atypique avec son cintre de route, ce vélo reste une référence incontestée et en avance sur son temps sur le plan technologique durant les années 1980.

Sur le podium des premiers championnats du monde en costume victorien...

Un de ses plus grands « fait d'armes », reste son comportement lors de la remise de la médaille de bronze à l'issue des premiers championnats du monde à Durango. Voulant revendiquer ses idées et s'opposer à l'aspect commercial qui gagne le sport montant de la fin des années 1980 aux Etats-Unis, Jacquie Phelan monte sur la troisième marche en costume victorien²³¹ malgré l'opposition des organisateurs et des instances officielles. « *J'étais huitième puis ils ont changé les règles avec la possibilité d'une invitation des coaches. [...]*

²²⁸ Pfister, Gertrud, « The Kournikova syndrome : Doing gender, Mass Media and Commodification », in *Sport, Howell and Howell Address*, NASSH, 2002. Cette tendance est analysée ensuite par l'historienne et nommée sous le terme malicieux de « Kournikova syndrome. »

²²⁹ Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006.

²³⁰ Buchanan, Rob, « Birth of the geared nation », in *Rolling Stones*, n° 634, Juillet (9-23), 1992, pp. 81-89.

« Mountain bikes: cruising of the craze », in *Smithsonian*, juin 1994, pp. 74-77.

²³¹ Park, Roberta, « Sport, Dress Reform and the Emancipation of Women in Victorian England: A Reappraisal », in *International Journal of the History of Sport*, vol. 6, n°1, 1989, pp. 10-30. Cette symbolique du costume victorien est relevée au sein de l'histoire du sport par Roberta Park, pionnière de l'histoire du sport et du genre aux USA.

J'ai finalement fini troisième en Master et pour le podium je me suis habillée en bottines et robe victorienne ! Et Zink l'organisateur m'a dit : " Tu ne monteras pas sur le podium et tu n'auras pas la médaille si tu montes comme cela sur le podium, il faut mettre un maillot : " Je lui disais : "Je m'en fous !". J'ai finalement mis le maillot au dessus et je suis montée sur le podium. [...] C'était ma façon de dire que je ne suis pas dans le business. Pour moi, le vélo a libéré les femmes au début du siècle en Grande-Bretagne mais personne ne le comprend. [...] Quand on accepte les règles d'un sport, (me parle de Roland Barthes) tu acceptes de devenir une machine. Et moi, je n'acceptais pas ce rôle de machine²³². »

A une échelle certes différente, Jacquie Phelan utilise la fenêtre médiatique du podium d'une compétition officielle pour exprimer ses idées tels les athlètes américains (Evans, Freeman et James) médaillées en sprint lors des Jeux Olympiques de Mexico en 1968. Mise en avant du féminisme et refus du mercantilisme restent au centre de sa vie personnelle et de ses combats sportifs ou extra-sportifs. Fidèle à ses convictions, Jacquie Phelan continue toujours de militer pour les déplacements avec la bicyclette et reste réticente aux pratiques descendantes trop agressives à son goût. Dans cette logique, elle considère comme absurde que des entreprises automobiles sponsorisent des équipes de mountain bike, et préfère une pratique de proximité à celle où l'on utilise la voiture pour se rendre sur le spot privilégié.

Une ambassadrice du mountain bike féminin sur le plan international

Au milieu des années 1980, à une époque où la diffusion du mountain bike reste minime en Europe, Jacquie Phelan participe à cette divulgation²³³ en essayant de prouver au travers de ses performances et prises de positions, la reconnaissance d'une pratique féminine pour ce nouveau sport. Elle remporte notamment une épreuve organisée en 1985 au pays de Galles appelée *Man Versus Horses*²³⁴, s'adjugeant symboliquement la victoire devant des chevaux et... la gent masculine. L'année suivante, elle participe à la *Funny Bike* en France en se classant parmi les premiers du classement général, ouvrant ainsi la voie à une pratique féminine dans ce nouveau sport considéré alors avec des caractéristiques et valeurs plutôt masculines liées à la prise de risque, à la difficulté physique et aux aspects mécaniques. La notion de violence surtout liée aux pratiques descendantes, reste selon la pionnière liée à des valeurs masculines qui transparaissent aussi dans le langage employé : « *Le sport n'est*

²³² Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006.

²³³ Elle sera présente aussi en France en 1987, en Italie en 1991, au Canada en 1992, à Bornéo en 1995 et à Hawaï en 1996. Chacune de ses apparitions sportives reste l'objet d'une mise en scène et recueille l'attention des médias.

²³⁴ Epreuve de cross-country originale où s'affrontent sur un même parcours des cavaliers, des coureurs et des chevaux.

*pas une guerre et les métaphores qu'utilisent les hommes sont des métaphores de guerre*²³⁵. »

Dans le même temps, elle devient en 1988 la première femme²³⁶ à entrer au Mountain Bike Hall Of Fame en compagnie de sept autres pionniers²³⁷ militant toujours pour une pratique féminine équitable et massive.

Au travers de ses performances, de ses prises de position et de ses écrits sur le statut de la femme dans le sport, Jacquie Phelan championne anti-conformiste²³⁸ et engagée, revendique une pratique égalitaire, féministe et pacifiste du mountain bike²³⁹. A l'interface des pratiques physiques de montagne et des nouvelles pratiques, son parcours personnel et sportif nous interroge sur l'évolution et le positionnement des femmes dans l'espace des pratiques sportives. Empreint d'un féminisme radical²⁴⁰, son témoignage original apporte une contribution supplémentaire sur la question du genre et du sport.

Avec un mélange de réalisme et de scepticisme, la première championne de l'histoire du mountain bike reste lucide sur l'évolution de ses idéaux tels le vélo comme moyen de transport en général et d'émancipation des femmes. Selon elle : « *Le monde a changé le vélo mais le vélo n'a pas changé le monde*²⁴¹. » A la fois instruments de liberté pour « l'Homme » et de libération pour « la femme », les espoirs écologistes, pacifistes et égalitaires mis dans le mountain bike restent aujourd'hui en deçà de ses attentes et convictions initiales. La génération suivante menée par Cindy Whitehead (Championne NORBA 1986 et 1990), Sarah Ballantyne (Championne NORBA 1988 et 1989), puis Susan De Mattei et Juliana Furtado²⁴² marque un pas supplémentaire dans l'histoire du mountain bike féminin avec des pelotons plus denses et plus professionnels.

²³⁵ Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006.

²³⁶ Jacquie Phelan vit en 2008 dans une modeste maison au pied du Mont Tamalpais à Fairfax en Californie en compagnie de son mari Charlie Cunningham. Elle pratique toujours le vélo pour se déplacer et le mountain bike pour parcourir les collines avoisinantes. Depuis peu, elle pratique le mountain bike mono vitesse ou singlespeed, nouvelle mouvance plus en adéquation avec ses convictions personnelles. Régulièrement, elle continue à organiser des rassemblements dans le cadre de son association WOMBATS. La pionnière partage sa vie entre l'écriture, ses nombreuses connaissances à Marin County et dans le monde, le banjo et sa passion depuis presque trente ans : le mountain bike.

²³⁷ Les premiers pionniers (neuf hommes et une femme) intronisés en 1988 au Mountain Bike Hall Of Fame situé à Crested Butte au Colorado sont : Joe Breeze, Steeve Cook, Charlie Cunningham, Gary Fisher, Charles Kelly, Murdoch, Joe Murray, Jacquie Phelan, Tom Ritchey et Mike Syniard.

²³⁸ Finkel, M, « Cycling singular sisterhood: Jacquie Phelan WOMBATS offers women mountain bikers tea and sympathy » , *Sports Illustrated*, 11 janvier 1993.

²³⁹ Savre, Frédéric, *Jacquie Phelan, pionnière du VTT au féminin*, colloque femmes et hommes en montagne au-delà des différences, Lyon-Grenoble, 29,30 et 31 mai 2008.

²⁴⁰ Descarries, Francine, *Théories féministes : essai de typologie*, Montréal, Presses Universitaires du Québec, 1990, pp. 85-91.

²⁴¹ Entretien Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006.

²⁴² Julia Furtado est championne NORBA en 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, vainqueur de la coupe du monde en 1993, 1994, 1995 et championne du monde en 1990 et 1992.

Joe Murray, premier champion de l'ère moderne

Si la domination sportive et l'invincibilité de Jacquie Phelan restent exceptionnelles en terme de longévité, la carrière de Joe Murray à l'interface de la génération de Fisher ou Cook (années 1970 début des années 1980) et d'Overend ou Tomac (fin des années 1980) par la suite, n'en reste pas moins instructive. Originaire de Marin County, le Californien remporte soixante-treize victoires et participe à deux cent trente-trois courses durant ces dix années de carrière²⁴³. En 1984, alors que le calendrier n'est pas encore très étoffé, il remporte huit victoires d'affilée ; il récidive l'année suivante en remportant cette fois douze victoires (record en cours). Champion national NORBA durant ces deux années dans le team « Fisher Mountainbikes », Murray est reconnu comme le premier champion de ce sport alors en pleine phase de reconnaissance institutionnelle et médiatique. Son comportement professionnel et sa pugnacité légendaire tranchent avec le caractère plus insouciant de ses prédécesseurs qui s'affrontaient sans casque et affublés de jeans.

En ce sens le premier champion des années NORBA marque une transition dans l'approche de la compétition, la faisant passer d'une « grande chevauchée entre copains » où le meilleur gagne, à une maîtrise des différents paramètres (parcours, stratégie, engin) rappelant le fonctionnement sportif d'un certain Eddy Merckx, surnommé le « cannibale » dans les pelotons sur route durant les années 1970. A l'instar de Phelan chez les féminines, Murray reste le premier mountain biker en activité à être sélectionné au Mountain Bike Hall Of Fame en 1988.

Overend et Tomac, ambassadeurs du mountain bike en Europe

La génération de champions²⁴⁴ de la seconde moitié des années 1980 correspond à la période de croissance sur le plan commercial et médiatique. Inclus dans des teams structurés par des marques puissantes (Schwinn, Specialized, Ross) et percevant des salaires et primes de courses plus conséquents, ces nouveaux champions participent surtout à la reconnaissance du mountain bike au niveau international.

Ned Overend, originaire du Colorado commence sa carrière sportive²⁴⁵ dans le triathlon puis s'impose rapidement comme un excellent spécialiste de cross-country grâce à

²⁴³ Annexe n° 45. Joe Murray en 1984.

²⁴⁴ Rappel des champions de la NORBA durant cette période : 1983 : Steve Tilford et Jacquie Phelan ; 1984 : Joe Murray et Jacquie Phelan ; 1985 : Joe Murray et Jacquie Phelan ; 1986 : Ned Overend et Cindy Withehead ; 1986 : Ned Overend et Lisa Munich ; 1987 : Ned Overend et Mary Lee Atkins.

²⁴⁵ Entretien avec Ned Overend, le 12 février 2006, San Rafael. « *Ma première course a eu lieu en 1984. Avant cette époque, je courais dans les montagnes et je faisais aussi du moto-cross et du cyclisme sur route. Ce type de*

ses qualités de grimpeur. Au début de sa carrière, il se confronte régulièrement avec Murray alors dominateur avant de s'imposer : « *Au début, Joe était plus technique et physiquement très entraîné mais j'étais meilleur grimpeur. On a eu de belles courses durant les premières années puis je me suis amélioré aussi techniquement*²⁴⁶. » Dès son intégration dans le team Specialized, Overend travaille en collaboration avec les ingénieurs afin d'améliorer les géométries et la technologie des vélos aux nécessités de la compétition. Champion NORBA en 1986, 1987, 1989, 1990, 1991 et 1992, Ned Overend rentre définitivement dans l'histoire du mountain bike en devenant le premier champion du monde de l'histoire en septembre 1990 à Durango.

Beaucoup plus jeune et issu de la filière BMX²⁴⁷, John Tomac symbolise la génération polyvalente²⁴⁸ qui pratique à la fois la descente et le cross-country avant l'ère de la spécialisation en 1993. Obtenant même des résultats intéressants en cyclisme sur route et en trial, Tomac, véritable prodige, devient en fait la première star du mountain bike au moment où son sport se diffuse au niveau international. Par son éclectisme et sa popularité, Tomac véhicule une image jeune, vive et dynamique du mountain bike sur la scène mondiale. A 21 ans, il devient champion NORBA et en 1991, il s'adjuge la coupe du monde et le championnat du monde véritable apogée de sa carrière. Cette année-là, celui que l'on surnomme « *JT* » ou « *Tomac Attack Farmer* » se permet de briller sur le plan international dans les deux disciplines, donnant ici une image consensuelle et complète de l'activité, à la fois tournée sur le pôle énergétique et celui de la prise de risque. Presque aussi populaire, Greg Herbold cristallise l'attention des médias en tant que meilleur descendeur de la fin des années 1980. Vainqueur de la Kamikaze Down Hill et des championnats NORBA de descente en 1988 et 1989, il devient le premier champion du monde officiel²⁴⁹ de descente en 1990 à Durango. Il représente la frange *fun* et insouciant du mountain bike, tel un pilote de ski, il valorise dans sa pratique la recherche de vitesse et l'engagement en descente comme en dual slalom. Rapidement reconnu comme spécialiste de la descente qui devient peu à peu une discipline à part entière, il participe à son développement et à sa reconnaissance sur le plan international. Sa tenue, ses engins et son attitude représentent la modernité et l'avenir d'une spécialité appréciée des médias et les spectateurs.

combinaison est vraiment bon pour le mountain bike. J'ai couru pour Schwinn de 1984 à 1987 puis j'ai commencé à rouler pour Specialized en 1988. J'étais bon grimpeur et je suis devenu professionnel ».

²⁴⁶ *Ibidem.*

²⁴⁷ Tomac remporte en 1984 le titre national de BMX en catégorie Cruiser à l'âge de 17 ans.

²⁴⁸ Durant quatre années de 1988 à 1991, John Tomac, pilote polyvalent, figure régulièrement sur les podiums des deux disciplines.

²⁴⁹ Herbold remporte le championnat du monde officieux de descente à Mammoth en 1988.

CHAPITRE 4. L'EXEMPLE FRANÇAIS : REPRODUCTION, TRADITION ET INNOVATION

En 1983, des engins, tels le *Stumpjumper* ou le modèle *Alpine Univega* produits à plus grande échelle depuis un an, participent donc à une divulgation plus ample du phénomène des pratiques de loisirs et de compétition du mountain bike aux USA. Des courses et des rassemblements populaires, relayés par *Fat Tire Flyer*, le seul magazine spécialisé qui se fait l'écho du développement de cette nouvelle activité outdoor cycliste, drainent déjà des centaines de passionnés Outre-Atlantique.

Sur le territoire européen, la pratique cyclomuletière caractérisée par l'ascension sous forme cyclotouriste, voire utilitaire, de cols et de pistes forestières tels le Parpaillon dans les Alpes du Sud reste le centre d'intérêt d'une poignée de passionnés. Ceux-ci, par l'ajout de pneus légèrement plus larges²⁵⁰ que ceux utilisés par les cyclotouristes traditionnels, s'éloignent sur une partie de leur itinéraire des routes bitumées chevauchant des engins de route classiques, renforcés pour cet usage. Dans ce cadre, les membres du *Rough Stuff Fellowship* fondé en 1955 par des cyclistes d'Angleterre²⁵¹, du pays de Galles et d'Ecosse évoluent volontairement hors des routes à des fins touristiques et non compétitives; ils instaurent une des seules formes organisées identifiables de pratique du vélo sur chemin. Des cas isolés de passionnés de la bicyclette hors bitume existent bien sûr, mais aucun matériel, aucune organisation véritable ne permet de mettre en avant une pratique structurée en Europe

²⁵⁰ La section de ces pneus (de 25 à 30 mm) reste par contre très largement inférieure aux pneus larges américains et ne permet pas une pratique descendante engagée sur des petits chemins ou singletrack.

²⁵¹ Haigh, John, *The Bicycling book*, Dial Press, 1982, pp. 82-84, « Mountain Touring ».

et en France. L'expérience sans lendemain du Vélo-club Parisien dans les années 1950, mentionnée précédemment, semble être la seule remarquable à ce sujet. Ces pratiques hors sentiers restent malgré tout très confidentielles, voire anecdotiques.

Le phénomène bicross émerge certes depuis quelques années, modifiant en cela le paysage du cyclisme avec des pratiquants bien différents du compétiteur classique. Les adeptes du BMX, souvent des adolescents, restent surtout centrés sur le pilotage, la confrontation lors de courses et de sauts. Mais l'engin de 20 pouces et le terrain d'évolution, souvent une piste en circuit fermé, ne peut se comparer aux caractéristiques du mountain bike. La piste est courte, souvent tracée en milieu urbain ; la dimension d'incertitude liée au milieu naturel reste étrangère à cette activité. En fait, les quelques engins présents hors du sol américain proviennent de l'achat de quelques voyageurs de retour des USA ou du Canada, curieux de tester ce matériel exotique en Europe.

Dans ce contexte, on peut s'interroger sur la manière dont ce sport se propage géographiquement en Europe et plus particulièrement en France où les pratiques physiques cyclistes et de pleine nature possèdent déjà une antériorité historique éprouvée. L'analyse du rôle joué par les différents acteurs et institutions, complétée par l'étude des premières pratiques, éclaire certainement la nature et l'envergure des modalités spatiales et temporelles de ce processus de diffusion sur le territoire français.

Un contexte a priori favorable

Le film *E.T*²⁵² sorti en 1982 avec une l'affiche évocatrice du personnage extra-terrestre traversant l'espace sur son vélo renforce à ce moment la symbolique de la bicyclette comme instrument de liberté dans l'imaginaire populaire. Le vélo, outil de libération pour les femmes de l'époque victorienne devient ici un symbole de liberté et d'évasion, valeurs déjà associées à l'engin dans les pratiques existantes à ce moment Outre-Atlantique. De plus entre 1971 et 1982, la croissance de la pratique fédérale dans les activités de montagne (+87%), cyclistes (+129%) et surtout cyclotouriste (+633%)²⁵³, confirment un terrain a priori propice au développement et à la diffusion du mountain bike. Le contexte de l'époque semble propice.

²⁵² Film « *E.T* » de Steven Spielberg sorti en 1982.

²⁵³ Attali, Michaël, « L'explosion des pratiques sportives : massification, diversification, différenciation (des années 1970 à nos jours) », in Tétard, Philippe, *op. cit.*, 2007, p. 69. Durant la même période, les fédérations non olympiques vivent une croissance trois fois plus forte que leurs homologues olympiques (215 % contre 72 %), symbolisant l'avancée de formes de pratiques nouvelles différentes du modèle coubertinien classique.

La loi de décentralisation du 16 janvier 1982 initiée par Gaston Deferre²⁵⁴ favorise aussi le temps libre²⁵⁵ ou temps libéré qui possède rapidement son propre ministère²⁵⁶, diminuant par le fait l'étendue des prérogatives du ministère de la Jeunesse et des Sports. La part du budget des ménages consacrée aux loisirs passe de 6,8% en 1975 à 7,8 % durant cette année 1983. Dans une société où « l'affirmation croissante de l'individu [...] par rapport aux formes collectives²⁵⁷ » et où « la liberté de chacun » est prônée comme « valeur absolue », ce type de pratique individuelle et proche de la nature, se positionne a priori en adéquation avec les valeurs du moment. La montée en puissance des salles de remise en forme durant cette période confirme cet intérêt pour l'entretien physique et la montée de formes d'organisations moins institutionnalisées²⁵⁸.

De plus, la société française reste culturellement imprégnée par l'emprise imaginaire et historique du Tour de France, « charivari contrôlé, [...] une fête duale au temps ambigu, ambivalent [...] carnaval moderne de l'époque industrielle et sportive du monde européen rassemblant chaque année des dizaines de millions de téléspectateurs. [...] La mémoire collective des milieux populaires est hantée par le brouhaha des médias répercutant les nouvelles de l'avant et de l'arrière de la course²⁵⁹. » Concernant cette épreuve, Roland Barthes poursuit dans cette logique en qualifiant le Tour de France de mythe total. « Le Tour est à la fois un mythe d'expression et un mythe de projection, réaliste et utopique tout en même temps. Le Tour exprime et libère les Français à travers une fable unique où les impostures traditionnelles [...] se mêlent à des formes d'intérêt positif à l'image utopique d'un monde qui cherche obstinément à se réconcilier par le spectacle d'une clarté totale des rapports entre les hommes et la nature²⁶⁰. » Le poids de cet événement et du cyclisme dans la culture sportive française reste une réalité, poids d'appui et de référence possible pour l'émergence d'une pratique à deux roues telle le VTT. Si le Tour de France traverse l'inconscient national comme moteur des passions, après le premier âge de la « vitesse

²⁵⁴ Marchand, Olivier et Thélot, Claude, *Le travail en France, 1800-2000*, Paris, Nathan 1997. La cinquième semaine de congés payés et la semaine de 39 heures font partie des grands points de cette loi. Le temps de travail moyen passe à 1650 heures par an en 1982 comparé à 2000 heures en 1950.

²⁵⁵ Dans le cadre de la politique de rigueur menée par le gouvernement, les services de la Jeunesse et des Sports sont rattachés au ministère du temps libre.

²⁵⁶ Ouvrage collectif, « Le ministère du temps libre, 1981-1983 : La « renaissance contrariée » du ministère de la Jeunesse et des Sports ? », *Cahiers d'Histoire. Revue du Comité d'histoire des ministères chargés de la Jeunesse et des Sports*, n° 2, Paris INSEP, 2004, pp. 49-132.

²⁵⁷ Berstein, Serge et Milza, Pierre, *Histoire de la France de 1974 à nos jours*, Bruxelles, Complexe, 1994, pp.223-224.

²⁵⁸ Bessy, Olivier, *De nouveaux espaces pour le corps. Approche sociologique des salles de « mise en forme » et de leur public. Le marché parisien*, Thèse de doctorat, Université de Paris V, 1990.

²⁵⁹ Gaboriau, Philippe, *op.cit.*, 1995, pp. 51-58

²⁶⁰ Barthes, Roland, *Mythologies*, Paris, Le Seuil, 1957, p. 119.

bourgeoise²⁶¹ », le cyclisme, « vecteur du loisir écologiste individualiste de cette fin de siècle²⁶² » se décline néanmoins, et durant les années 1980 presque définitivement avec l'ère des loisirs et de la mondialisation²⁶³, troisième période caractéristique du vélo en France selon Philippe Gaboriau.

Enfin, l'intérêt de plus en plus manifeste des médias et le développement des reportages sportifs à la télévision facilitent la divulgation des sports déjà implantés mais aussi celle des nouveaux sports. Comme le souligne Jacques Defrance, « à la fin des années soixante-dix et durant les années quatre-vingt, l'entrée des médias télévisés dans le champ sportif, la capacité d'initiative croissante des municipalités et l'ascension de « nouveaux organisateurs » privés s'appuyant sur de nouvelles disciplines (courses à la voile comme la Transat, escalade compétitive, planche à voile, vélo tout terrain, etc.) ont conduit à la rupture de cet agencement bien ordonné²⁶⁴. » Ce changement de perspective dans l'organisation du sport, lié à une sensibilité aux activités cyclistes et de plein air participe à un contexte favorable au sein d'une société française déjà centrée sur une utilisation active du temps libéré.

4.1. Des débuts laborieux (1983-1986)

4.1.1. La première démonstration de mountain bike

Au niveau de l'hexagone, Stéphane Hauvette, « homme de la première heure », toujours cité dans le cercle des pionniers français commence à divulguer la pratique de ce qui s'appelle encore le mountain bike, bientôt le vélo de montagne avant que la langue courante relayée par certains constructeurs ne consacre le terme Vélo Tout Terrain ou VTT. En l'absence d'écrits précis sur cette période, son témoignage éclaire le processus de diffusion lors de cette première année durant laquelle le VTT est pratiqué seulement par une poignée de personnes sur le sol français. Depuis 1979, Stéphane Hauvette possède une société d'organisation d'événements sportifs. Il organise des stages et des séjours sportifs avec un esprit de découverte et fait connaître à ses clients et amis de nouvelles activités sportives,

²⁶¹ Gaboriau, Philippe, « Les trois âges du vélo en France », in *Vingtème siècle*, n° 29, janvier-mars 1991, pp. 17-33. L'auteur divise l'histoire des pratiques cyclistes de 1818 à nos jours en trois grandes périodes. La seconde période correspond au « symbole du quotidien populaire durant les trois premiers quart du 20^{ème} siècle », p. 17.

²⁶² *Ibidem.* p. 17.

²⁶³ Terret, Thierry, *Le sport en France*, Paris, PUF, « Que sais-je », 2007, pp. 87-104. « Sport et mondialisation (1975-2007).

²⁶⁴ Defrance Jacques, *Sociologie du sport*, Paris, Edition la découverte, 1994, p. 91.

(parachutisme, spéléologie, deltaplane, planche à voile) en essayant de faciliter l'accès à ces sports engageants. Par passion, il pratique surtout la moto verte et apprécie beaucoup les sports de nature, pas dans un esprit de compétition mais dans un esprit de plaisir et « *d'éclate, l'esprit de la glisse de l'époque*²⁶⁵. »

Après la présentation de ses activités professionnelles, il explique dans quel contexte il décide de commencer ses actions en faveur du VTT. « *Et j'avais un fantasme dans la tête qui était de lancer un sport parce que j'avais vu se développer la planche à voile*²⁶⁶ *en France et dans le monde et j'avais trouvé cela invraisemblable qu'un mec invente un nouveau sport et que ce sport se développe partout dans le monde. [...] C'était un truc dans ma tête, j'adorerais faire ça. [...] Et un jour, en 1981, à Paris, je suis tombé sur une revue américaine "Outdoor" (en réalité Outside) et je vois un article sur ce qu'ils appelaient les ballooners, les clunkers avec de belles photos sur les pierres plates de Moab ou Durango. Et là ça fait "Clac" ! Dans ma tête, je me suis dit : " c'est ça parce que sur les chemins on peut faire de la marche, du cheval, de la moto mais il n'y a pas de vélo adapté à la randonnée tout terrain." Cela n'existait pas et c'était d'ailleurs absolument incroyable d'ailleurs ! Il y avait certes les bicross et les vélos classiques mais pas faits pour cela. [...] Je me suis dit : "c'est cela qui va marcher." Un clic immédiat. [...] Donc entre 1981 et janvier 1983, j'avais cette petite musique dans la tête mais je n'avais rien fait*²⁶⁷. »

Début 1983, Stéphane Hauvette contacte Charles Tantet, personnalité dans le monde du cyclisme en France, propriétaire de la revue *Le Cycle*²⁶⁸, qui est « *séduit à moitié*²⁶⁹ » par le concept²⁷⁰. Avec beaucoup de scepticisme, il finit par aider le jeune homme d'affaires en l'orientant vers un partenaire dans le monde du cycle, Alain Baumann qui a déjà un fournisseur asiatique, pourvoyeur des vélos siglés Peugeot pour le marché américain. Il lui promet quelques articles dans *Le Cycle* s'il réalise une épreuve avec ces engins. Baumann approuve rapidement l'idée d'organiser un événement et donne son accord pour la mise à disposition d'une vingtaine de vélos Peugeot. Rapidement, après avoir contacté quelques

²⁶⁵ Annexe n° 11. Entretien avec Stéphane Hauvette, Paris, le 28 juin 2006.

²⁶⁶ La planche à voile moderne ou windsurfing est mise au point en 1964 aux Etats-Unis. Concernant ce nouveau sport, on note une arrivée en France des premiers engins en 1974, l'apparition du premier magazine *Windsurfing* en 1977 et dans le même temps une explosion de la pratique de loisir, les premiers exploits de Arnaud de Rosnay puis du mythique Robby Naish. Enfin, les JO de Los Angeles en 1984 consacrent l'entrée de ce sport aux Jeux Olympiques dans le cadre des épreuves de voile.

²⁶⁷ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

²⁶⁸ *Le Cycle* rend rapidement compte de l'existence du VTT. Corvol, P, « Vélo tout terrain. A l'assaut des collines », *Le Cycle*, n°94, pp. 82-91.

²⁶⁹ Entretien cité Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

²⁷⁰ Hauvette rapporte les propos de Tantet : « *C'est marrant ton truc. Qu'est-ce que c'est que ces brouettes, cela pèse trop lourd, c'est moche !* »

stations, Stéphane Hauvette reçoit l'accord de La Plagne pour l'été suivant et établit rapidement une liste de journalistes invités. Le 6 et 7 Août 1983, Stéphane Hauvette coordonne le premier rassemblement VTT jamais organisé en France. Le samedi débute par une journée de découverte pour la presse (*Libération, Le Monde, L'Express, Le Nouvel Observateur*) avec une randonnée en montagne et un pique-nique près d'un ruisseau²⁷¹. Le lendemain, une formule descendante sous forme de compétition VTT slalom, entre Bellecôte et La Plagne, séduit les divers participants. « *Cela m'est apparu à l'époque comme étant le plus proche de ce que j'appelais à l'époque les sports de glisse. Ce n'était pas réellement une descente, c'était un slalom géant d'ailleurs. Tout le monde pouvait participer et forcément, il a fallu faire tourner les vélos. [...] 100 personnes ont participé : des journalistes, des gens des stations, des touristes. J'avais aussi fait venir Cyril Neveu (motard professionnel, vainqueur du Paris-Dakar), Sandrine Martin (Moto Tout Terrain). Là, on est dans la glisse et pas du tout dans l'univers du vélo. On est sport de glisse, montagne en été. [...] Quant à La Plagne, je leur avais fait ouvrir des télésièges et ils l'avaient déjà fait avec des bicross. Donc, ils maîtrisaient. Leur expérience précédente avec les bicross, leur avait permis de comprendre l'intérêt*²⁷². »

Hauvette conçoit dans un premier temps le VTT, à l'instar de la planche à voile surtout comme un sport de glisse comme l'indiquent la mise en place d'une descente et d'un slalom, à l'image du ski. La randonnée plus tranquille organisée en préambule de cette manifestation ouvre néanmoins des perspectives tournées vers une nature bucolique et une vision conviviale de ce nouveau sport.

Gary Fisher : le pionnier américain présent à La Plagne en 1983

La presse et le public sont séduits par le concept. Au total, une centaine de personnes (journalistes, touristes, personnels de la station) s'adonnent aux plaisirs de la descente durant la journée de dimanche où il faut même procéder à des rotations d'engins et multiplier les montées en télésiège. La station de La Plagne décide même *sur le champ* de racheter les vingt VTT Peugeot utilisés pour l'événement. La présence d'un des pionniers américains donne en outre du crédit à cette première expérience : « *Et il y avait Gary Fisher, Gary était là ! C'est grâce à Peugeot qu'il est venu : ils m'ont dit : "On a un gars aux Etats-Unis, qui a l'air d'être l'inventeur. Est-ce que vous voulez le faire venir ? J'ai dit bien sûr !" [...] Surtout on*

²⁷¹ Annexe n° 39. Couverture du dossier de presse distribué à la Plagne : « Mountain bike 1983 : le nouveau sport de glisse ».

²⁷² Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

parlait de mountain bike : c'est la filière Ritchey, Fisher. C'était les noms que j'avais lus dans l'article avec Clunker et Repack Race. Cela faisait bien d'avoir un américain²⁷³ ! Il a participé à la course. Il s'est bien amusé mais Cyril Neveu, plus connu des français a eu plus d'impact²⁷⁴. »

La venue d'un Américain tel Gary Fisher renforce l'image nouvelle voire *fun* et exotique de ce sport, le mettant au même niveau sémantique que les autres sports nouveaux du moment comme le windsurfing, le skate-board ou le surf. Cette présence physique crédibilise un peu plus l'événement, créé en fait de toute pièce par Hauvette telle une présentation presque artificielle ou une démonstration marketing. La description de l'essor réel du mountain bike Outre-Atlantique donne du poids aux propos et laissent présager des potentialités futures de développement. Le pionnier américain se rappelle de son voyage sur le sol français, tel un missionnaire, il veut divulguer dans le monde entier, sa passion pour un sport qu'il pratique depuis presque dix ans : « *Stéphane Hauvette m'a invité en 1983 à la Plagne à la première manifestation. Je crois que le premier a gagné avec un Solex ! J'ai fini troisième ! J'y suis allé parce que mon but était que le mountain bike soit reconnu à travers le monde entier*²⁷⁵. »

Selon Gary Fisher, la France et l'Allemagne sont touchées par le phénomène juste après l'Angleterre et l'Italie où Antonio Cinelli construit un des premiers cadres en Europe. L'américain joue la carte de la nouveauté et de la création en respectant les standards²⁷⁶ comme le font les grands tailleurs qui respectent les normes de la couture pour élaborer des créations extraordinaires : « *Pour nous en Europe, c'était un avantage : tu es exotique, de Californie. Le style non traditionnel. Et dans le même temps pour les premiers vélos, nous avons respecté et repris les standards de mesures internationaux comme le diamètre des tiges de selle de 27mm. Ce n'était pas les standards du BMX. Nous avons fait une combinaison entre le traditionnel et de nouvelles choses*²⁷⁷. » Cet aller-retour technique logique et malicieux entre les nouvelles inventions dans le respect de normes techniques anciennes de l'industrie du cycle, facilite la diffusion et les applications technologiques au niveau de l'industrie mondiale du cycle.

²⁷³ Le sentiment américanophile du début des années 1980 reste une réalité comme le relève Jacques Portes. Rioux, Jean Pierre et Sirinelli, Jean François, *op. cit.*, 2002, pp. 70-71.

²⁷⁴ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

²⁷⁵ Entretien avec Gary Fisher, San Anselmo, le 8 mars 2005.

²⁷⁶ Les standards utilisés par les pionniers américains correspondent pour certaines parties comme le pédalier à ceux utilisés pour le cycle classique et très peu aux normes du BMX. Le plus gros changement restera le diamètre des roues (26 pouces) inférieurs au traditionnel 700 mm européen.

²⁷⁷ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

La montagne comme toile de fond...

A la différence de Gary Fisher, plus inventeur, concepteur et compétiteur de la première heure aux Etats-Unis, Stéphane Hauvette joue donc en France un rôle de promoteur ponctuel d'une activité seulement en phase de diffusion à ce moment en Europe de l'ouest. Son vécu, plus centré sur le monde de l'événementiel et pas du tout sur le cyclisme ni la compétition s'avère aussi, bien différent de celui du pionnier américain issu du milieu cycliste, vecteur de propagation de l'invention des pionniers sur le sol américain puis en Europe. Par le biais d'un événement dont le but est clairement de faire découvrir ce sport aux médias invités et au public présent, il atteint son objectif avec des retours extrêmement positifs de toutes parts. La presse magazine invitée par Hauvette produit des articles élogieux sur la manifestation ; les participants présents sont séduits par l'engin et la station de la Plagne envisage déjà un développement touristique estival²⁷⁸ au travers de cette activité.

Le cadre et le ton sont donnés. La montagne s'impose presque naturellement pour cette première manifestation avec les symboliques de la pente et de la nature. Quant aux modalités de pratiques de loisirs telles la randonnée et d'autres plus compétitives et ludiques comme la descente sous forme de slalom, elles présagent déjà des avancées futures.

4.1.2 : La création de l'Association Française de Mountain Bike

Fort de retombées de presse positives et des impressions liées au succès de ce rassemblement de La Plagne, Stéphane Hauvette se rend au salon du cycle d'octobre 1983 à Paris où il expose le vélo de Gary Fisher sur le stand Peugeot. La marque française commence à développer un petit marché en direction des stations. Elle se situe sur le plan commercial en phase de veille active, tout en craignant une baisse rapide de l'engouement. L'équipe de production bicross y est chargée de développer le VTT mais de « *manière peu volontariste et dans une position d'attente*²⁷⁹. » Stéphane Hauvette a, quant à lui, écho du développement de l'activité ailleurs en Europe avec notamment, l'ascension du Kilimandjaro par les frères Dick et Nick Crane en mountain bike médiatisée par la suite en Angleterre. Durant ce salon, il découvre des passionnés qui ont déjà vu ce vélo aux Etats-Unis et fait la rencontre de

²⁷⁸ Bessy, Olivier, *Sport, loisir et développement durable des territoires*, Voiron, PUS, 2008. Le début des années 1980 marque un début de remise en question des stations alpines qui commencent à ne plus miser exclusivement que sur « l'or blanc » et mettent en œuvre des politiques aussi axées sur le développement du tourisme sportif estival.

²⁷⁹ Entretien avec Stéphane Hauvette, pionnier France, Paris, le 28 juin 2006.

fabricants²⁸⁰ comme Raymond Crozet de Mécacycles (Saint Etienne) qui se montrent intéressés par le produit. Un noyau commence à se former et Stéphane Hauvette décide de fonder l'Association Française de Mountain Bike, l'AFMB : « *Et là, on commence à se regrouper avec aussi Patrick Hennem. Je me dis, il y a quelques farfelus et c'est parti avec ce tout petit noyau de personnes qui se sont retrouvées au salon du cycle 1983. [...] Je décide quand même de créer l'Association Française de Mountain Bike sous le principe association 1901 pour regrouper les gens. Le terme Mountain Bike me paraissait évident. L'abréviation VTT est une invention de Peugeot. Je voyais cela comme une activité de descente, de slalom, de randonnée un peu extrême, vraiment comme un sport de glisse avec du plaisir avant tout sous forme de compétition, loisir balade, randonnée*²⁸¹. »

Regrouper les passionnés, organiser des événements compétitifs ou de loisir autour de cette nouvelle pratique du vélo et convaincre les industriels, tels sont les motifs essentiels de cette association. Le 10 novembre 1983, Stéphane Hauvette effectue la déclaration en préfecture des Hauts de Seine à Nanterre de l'association dénommée « l'Association Française pour le développement du Mountain Bike ou Vélo Tout Terrain (AFMB). » La publication au Journal Officiel²⁸² confirme cette déclaration. L'objet de l'association est d'« encourager et développer la pratique du vélo tout terrain²⁸³ »

. Dans sa lettre à la préfecture datée du 17 octobre 1983, Stéphane Hauvette écrit : « En ma qualité de président de l'Association Française pour le développement du *Mountain Bike* ou vélo tout terrain (AFMB), j'ai l'honneur de faire la déclaration de cette association en application de la loi du 1^{er} juillet 1901. L'objet de l'association²⁸⁴ est de développer la pratique du vélo tout terrain, d'aider à la création des clubs, d'organiser des compétitions, exhibitions, expéditions, randonnée en France et à l'étranger²⁸⁵. »

Le choix délibéré du terme *mountain bike* n'est pas fait ici au hasard. En choisissant délibérément cet anglicisme, Hauvette fait ici le pari de la séduction. A cette époque, l'attractivité et l'emprise sémantique des pratiques américaines s'avèrent une réalité en France : les termes *windsurfing* plutôt que planche à voile et surtout *skate-board* pour la

²⁸⁰ La marque Gitane se montre aussi rapidement intéressée.

²⁸¹ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006. « *Dans le même temps, je commençais à affiner un peu mon raisonnement et progressivement, je me rendais compte que l'on pouvait aussi se balader autour de chez soi. Je sentais qu'il y avait un vrai gros marché en train de se mettre en place et, en face, cela ne suivait pas.* »

²⁸² *Journal Officiel de la République Française n°274*, édition des lois et décrets, du Samedi 26 Novembre 1983,

²⁸³ *Ibidem*.

²⁸⁴ Annexe n° 40. Statuts de l'AFMB.

²⁸⁵ Correspondances entre Stéphane Hauvette et la préfecture, 17 octobre 1983.

planche à roulettes voire *hang-gliding*²⁸⁶ pour le delta-plane confirment cette tendance et ce choix.

Cet esprit d'entreprise ne tarde pas à se concrétiser. Le 5 décembre 1983, Stéphane Hauvette contacte les membres de l'industrie du cycle pour exposer ses projets et demander une aide financière au développement de l'association²⁸⁷ : « Ce vaste marché potentiel qui, comme vous pouvez l'imaginer, ne pourra se développer ni sans les industriels concernés, ni sans une structure d'organisation sportive et dynamique.[...] Vous comprendrez aisément que les moyens que nous devons mettre en place dans le cadre de cette action (secrétariat, relations de presse, matériel, etc....) et qui nous permettront de mettre en valeur et de vendre vos produits, ne pourront pas dans un premier temps, être financés par les seuls apports des adhérents²⁸⁸. » Hauvette présente explicitement ce nouveau sport, le public concerné, une analyse du marché potentiel, l'étude des prix, le fonctionnement de l'association, ses projets d'action en 1984, les besoins de l'association, la quote-part des industriels, des conseils techniques sur les produits attendus et la demande d'agrément et de statut de constructeur agréé AFMB.

Le jeune président situe distinctement le contexte général : « Face au développement du phénomène de la randonnée et du tout terrain, le monde du vélo ne s'était pas adapté. Il est paradoxal de constater que dans un pays comme la France, où la tradition cycliste est si fortement implantée, des secteurs aussi importants que la moto tout terrain, la voiture tout terrain et tout autre sport de randonnée (randonnée équestre, pédestre, voile, etc....) se soient développées sans que le vélo participe au phénomène²⁸⁹. » Le mountain bike est présenté comme un engin facile d'utilisation, non polluant, économique amusant, adapté à la demande

²⁸⁶ Jorand, Dominique, *op.cit.*, 2002, pp. 93-123.

²⁸⁷ L'organisation de l'association est la suivante : le vice- président, est Eric Saint Frison, 26 ans, attaché de direction ; le trésorier Etienne Boisrond, 32 ans est publicitaire et le secrétaire général se nomme Pierre Etienne Gautier, 35 ans et travaille aussi dans la publicité. Avec un président de 28 ans, gérant de société, on observe un profil du bureau de l'association jeune et au fait de la communication et des affaires. Tous habitent Neuilly, Paris ou Courbevoie. Les statuts de l'association contiennent 17 articles qui précisent l'organisation. L'article 6 précise : « Pour être membre de l'association, il faut être agréé par le bureau qui statue lors de chacune de ses réunions. Le bureau se réserve la possibilité de refuser tout nouvel adhérent sans avoir à expliquer les raisons de sa décision. » Les ressources de l'association peuvent provenir des droits d'entrée et cotisations versées par les membres, des prix des prestations fournies par l'association, des subventions de l'Etat, des départements et des communes et des intérêts et revenus des biens appartenant à l'association. L'article 11, quant à lui, précise que « le bureau exécutif du conseil d'administration se compose de 4 membres nommés par le conseil d'administration pour une durée de 3 ans et rééligibles. » Cette association créée dans le cadre de la loi de 1901 annonce donc des buts multiples et ne se limite pas à un groupe de passionnés qui veulent se réunir sous forme de club dans le seul but de pratiquer. Le président, Stéphane Hauvette, gérant de société dans l'événementiel sportif se positionne donc comme président pour au moins trois ans avec des projets de développement concernant aussi le monde de l'événementiel, au contact de partenaires privés. La vocation de cette association ne se limite donc pas seulement aux aspects sportifs.

²⁸⁸ *Archives privées de Stéphane Hauvette.*

²⁸⁹ *Ibidem.*

du public, polyvalent, confortable : « Le vélo tout terrain est résolument un sport moderne et amusant²⁹⁰ », en phase avec les valeurs des années 1980. Le public identifié est multiple : l'utilisateur des villes (« C'est actuellement le vélo qui se vend le plus à New York²⁹¹ ») le randonneur tranquille en famille, le randonneur acharné, (« Le tour du Mont-Blanc ne sera qu'une étape avant celui du Kilimandjaro²⁹² »), le compétiteur régional ou national (« s'élancera dans des compétitions palpitantes²⁹³ »). Rappelant le succès du jogging, Stéphane Hauvette prévoit un développement du *biking* avec un marché qui devrait rapidement atteindre 10 % de vente, en plus du marché actuel. Une fois de plus un terme anglophone est utilisé, renforçant un peu plus la force suggestive du modèle américain.

Concernant l'étude des prix, à travers l'analyse du marché américain et les différents contacts pris au Salon du Cycle de Paris, il est estimé que ce type de vélo sera commercialisé entre 1 800 francs et 6 000 francs environ. Trois catégories de vélos sont envisagées : un vélo tout terrain simplifié pour un usage en ville et en sous-bois, un modèle de qualité possédant des composants solides, « destiné à un usage de randonnée extrême », des vélos haut de gamme consacrés à la compétition « faits sur mesure ou d'une finition et d'une décoration exceptionnelle. » La justification des prix supérieurs en général à ceux des vélos de route traditionnels est ici justifiée : « Ces prix apparaîtront aux yeux du public, comme une nécessité pour pouvoir posséder un vélo de très grande qualité, indispensable au tout terrain. Le développement de nos actions de prestige renforcera l'aspect valorisant de l'achat d'un mountain bike (ascension du Kilimandjaro, tour des Alpes, etc.). La preuve est faite actuellement qu'un sport ne peut se développer qu'à partir d'une imagerie très valorisante et donc élitiste. Cet élitisme sera peut être, un léger frein au développement des ventes, il permettra toutefois de mettre en place des structures commerciales, bénéficiaires, et sera la garantie d'une évolution constante et durable. Le prix des mountain bikes ne devra pas, de plus, être comparé à celui d'un vélo de route, mais plutôt à celui d'une planche à voile. Dans ce cas, à plaisir et utilisation égaux, le prix est équivalent ou inférieur²⁹⁴. »

Une vision très marketing orientée vers les sports nouveaux se dégage des écrits du président de l'AFMB qui s'adresse ici à des entrepreneurs. Il valorise les profils de pratiquants ciblés, une image et une communication à valoriser pour mieux faire découvrir et vendre le produit, ainsi que la notion de plaisir de pratiquer et d'exploits à médiatiser. Son

²⁹⁰ *Ibidem.*

²⁹¹ *Ibidem.*

²⁹² *Ibidem.*

²⁹³ *Ibidem.*

²⁹⁴ *Ibidem.*

statut de président de l'AFMB lui permet de contacter l'industrie du cycle dans l'intention de développer par la suite des actions dans le monde de l'événementiel.

Des projets de développement sportifs, événementiels et commerciaux

Les actions envisagées pour l'année 1984 sont multiples : le développement de journées grand-public dans les principales villes de France, la création de randonnées dans toutes les régions de France avec l'appui de clubs locaux, (Paris-Deauville, massif des Maures, Lubéron, Transpyrénéenne), la mise en place de contacts avec l'administration pour obtenir des droits de passage dans les forêts domaniales et parcs nationaux, la création d'un dossier vélo tout terrain en montagne pour le développement de ce sport dans les stations d'altitude, la coorganisation de compétitions de prestige (le Tour des Alpes), l'organisation des compétitions locales qui formeront la structure d'un championnat de France dès 1985, la création d'un bulletin d'information destiné au public et aux adhérents, participation à des expéditions, la prospection dans toute la France en vue de développement de clubs locaux. A la suite de l'énumération des actions envisagées pour 1984 il est précisé que « ce programme chargé doit être mis en place le plus rapidement possible pour que la France apparaisse comme le précurseur et la Mecque de ce sport en Europe. » En analysant les diverses actions prévues pour l'année suivante, on peut conclure à un programme ambitieux, varié et complet : un souci de divulgation vers le public avec des manifestations promotionnelles, une volonté de développer la pratique compétitive et de loisir par le biais d'événements, notamment dans les stations de haute et moyenne montagne, l'idée de promouvoir ce sport par des actions médiatiques sur des expéditions et l'anticipation de contacts à affiner auprès des différentes administrations.

La vision du développement du VTT, envisagée par Stéphane Hauvette, apparaît ici comme polymorphe et pas uniquement centrée sur l'aspect sportif. C'est une approche globale et prospective²⁹⁵ avec un développement de grande envergure envisagé à plusieurs

²⁹⁵ Les besoins de l'association sont ensuite détaillés avec un budget prévisionnel de 408 000 francs (Salaires, frais de bureau, brochures et relation presse). L'équilibre financier serait atteint à 10 000 membres et donc il est irréaliste durant les premières années. Le solde doit donc être pris en charge par les industriels du cycle à hauteur de 200 000 francs et des annonceurs extérieurs 100 à 150 000 francs.

Concernant les industriels, chaque constructeur, fabricant de pièces ou d'équipements intéressé par le marché du mountain bike et voulant aider l'AFMB fera une demande d'homologation de ce produit : « Le fabricant aura la qualité de constructeur agréé AFMB ». Les versements demandés seront de 26 000 francs pour les constructeurs de plus de 300 000 cycles, de 15 000 francs pour les fabricants de plus de 100 000 cycles, de 10 000 francs pour les constructeurs de 50 à 100 000 cycles et de 5 000 francs pour les autres. Il est précisé ensuite que « l'apport à l'association apparaîtra alors comme des honoraires pour l'homologation du matériel. » Un cahier des charges du type de matériel attendu est ensuite proposé (géométrie, frein, solidité, réglages, accessoires, pneus, manivelles) ainsi qu'un formulaire de demande d'agrément à remplir par le constructeur : « Nous soussignés

niveaux de réflexions, associatif, sportif et commercial. Ce projet ambitieux nécessite des fonds et « ces actions exigent beaucoup de volonté. Celles-ci pourront être bénévoles, mais ne sauraient agir sans un noyau permanent, salarié et des moyens suffisants²⁹⁶. » La logique de marketing et de développement à grande envergure sur le plan des moyens de l'AFMB reste centrale durant cette période initiale. A l'aube de l'année 1984, l'AFMB entrevoit un développement effectivement ambitieux avec une demande d'appui financier de l'industrie du cycle. La recherche de fonds privés complétant les adhésions semble prioritaire pour le développement de l'association qui envisage un projet complet pour la saison 1984. Quelques partenaires comme les « Ateliers de la rive » à St Chamond qui développent les tubes Vitus sont rapidement intéressés par le projet au début de l'année 1984 et sont prêts à verser 5 000 francs²⁹⁷. Malgré cette campagne active de promotion, l'industrie du cycle apparaît attentiste, compromettant le projet initial de grande ampleur.

De plus, la propension à la baisse²⁹⁸ depuis 1982 en ce qui concerne le nombre de licences sportives délivrées²⁹⁹, ne favorise pas d'une manière générale le processus d'adhésion souhaité sur le plan associatif par Stéphane Hauvette. La tendance n'est pas à l'affiliation institutionnelle mais plutôt à une pratique hors institution. La diffusion du VTT, vendu comme un produit permettant une plus grande liberté se trouve fragilisée, tout au moins ralentie par cette conjoncture défavorable.

Au mois de mars 1984, Stéphane Hauvette essaie de relancer ce type de processus en créant le *Pool France Mountain Bike* : « Il ne nous est pas possible, le public ne le comprendrait pas, que notre association refuse une homologation à un matériel conforme mais d'origine italienne ou japonaise. L'AFMB ne peut en aucune façon protéger les industriels français contre les importations étrangères. Par contre l'AFMB peut par la constitution d'un *pool* d'industriel français, aider le développement d'un label 100% français³⁰⁰. » A nouveau, il précise les conditions de participation, le programme de l'AFMB, le budget prévisionnel. Sur le principe, la création de ce pool vise à promouvoir un label français commun. Ce pool

[...] demandons le statut de constructeur agréé AFMB. Notre société produit ... cycles par an en conséquence nous versons à l'AFMB la somme de ... pour la période du 1.12.1983 au 31.12.1984 ». *Archives privés de Stéphane Hauvette*.

²⁹⁶ Correspondances de Stéphane Hauvette.

²⁹⁷ Correspondance entre les « Ateliers de la rive » et l'AFMB, 10 Janvier 1984.

²⁹⁸ Attali, Michaël, « L'explosion des pratiques sportives : massification, diversification, différenciation (des années 1970 à nos jours) » *op.cit.*, in Tétart, Philippe, 2007, p. 86.

En 1982 : + 834 000 licences délivrées. En 1983 : + 543 000 licences délivrées. En 1984 : + 407 000 licences délivrées.

²⁹⁹ Boisson, Jean-Paul et Crosnier, Dominique, « Un demi-siècle de licences sportives », *Stat-Info*, n°4-6, Ministère de la jeunesse et des sports, novembre 2004, p. 4.

³⁰⁰ *Archives de l'AFMB*, 8 mars 1984 (11 pages).

doit apparaître, aux yeux du public, comme un des sponsors principaux de l'AFMB et à ce titre, participera au développement du vélo tout terrain en France. Le programme de l'AFMB est complété : faire connaître, susciter la création de club, de circuits, de compétitions, créer des règlements pour le bon développement du sport par le biais de l'agrément, aider au développement technique du matériel et conseiller les éventuels acheteurs, assister les clubs, créer un calendrier national. L'idée de posséder un parc promotionnel de cinquante à cent VTT est aussi envisagée pour le développer des randonnées et des compétitions pour 1984. Ce parc serait fourni par le pool et pourrait être réduit dès 1985 du fait d'une plus grande diffusion dans le public.

Des randonnées, des compétitions et de l'aventure

L'AFMB prévoit la même année d'organiser elle-même en collaboration avec les professionnels un certain nombre de manifestations d'importance : des séances d'entraînement régulières en région parisienne, une randonnée Paris-Deauville, un challenge d'été, « prémices des premiers championnats de France³⁰¹ » qui regroupe 15 compétitions entre le 1^{er} juin et le 30 septembre et qui se déroule dans les stations touristiques³⁰² (bord de mer, montagne, campagne) ou dans les grandes villes, le tour des Alpes qui est une compétition de prestige, l'ascension du Kilimandjaro prévue pour novembre 1984 qui est une véritable promotion internationale avec une intention d'achat des « Carnets de l'Aventure » sur la chaîne de télévision « Antenne 2 ». « Le pool France serait à l'occasion de tout ou partie de ces opérations, sponsor principal ou co-sponsor³⁰³. » Le budget annoncé fin 1983 est déjà multiplié par cinq et atteint 1 999 000 francs³⁰⁴. Dans la suite du document, il est précisé : « L'AFMB ne doit en aucun cas être confondue avec une agence de promotion ou un simple outil de promotion. Nous suggérons que ce travail soit confié à l'agence FLASE qui se charge déjà de nos relations de presse et de la recherche de sponsors extérieurs. La rémunération de cette agence est fixée à 10 % des sommes versées par le pool France Mountain Bike et 15 % de celles versées par les autres annonceurs. » Au travers de ces propos, Stéphane Hauvette distingue clairement les buts de l'AFMB des activités plus

³⁰¹ *Ibidem.*

³⁰² Les stations d'altitude contactées et intéressées par la création d'une animation permanente mountain bike ou par la mise en place d'un parc locatif de VTT pour la randonnée sont : La Plagne, les Arcs, La Clusaz, Courchevel, Tignes, Val Morel, St Gervais, Les Houches, Val Cenis, Megève, Les Menuires, Val d'Isère, Les Contamines Montjoie, Embrun, Val Louron.

³⁰³ *Archives de l'AFMB, op.cit.*, 8 mars 1984.

³⁰⁴ *Ibidem.* Le budget prévisionnel pour ces différentes actions reste ambitieux : « a) Activité générale : 599 000 francs ; b) Assistance aux organisateurs : 100 000 francs ; c) Challenge été : 300 000 francs ; d) Tour des Alpes : 400 000 francs ; e) Expédition Kilimandjaro et film : 600 000 francs.

commerciales de sa société d'organisation d'événements sportifs. Il reste malgré tout, dans les faits, à la tête de ces deux entités. Cette position de responsable d'association mais aussi d'une entreprise dont les activités restent en lien direct avec les thématiques de l'AFMB se révèle être une source d'amalgames potentiels.

Au début de l'année 1984, les ambitions du président de l'AFMB sont aussi d'utiliser le mountain bike pour faire fonctionner au mieux la société FLASE dont il est le gérant. Le faible intérêt et les craintes initiales des entreprises potentiellement concernées vont néanmoins diminuer ses ambitions. Assez rapidement, le jeune président se heurte à la frilosité de l'industrie du cycle français et constate amèrement son manque de soutien : « *Je balbutiais cela mais je n'avais pas de crédibilité pour le dire. [...]. Je leur ai dit mille fois que le VTT allait les relancer ! [...] J'essayais de leur dire, c'est un énorme marché pour vous, ne vous inquiétez pas ! Il va se vendre du VTT mais cela va revenir. Ils disaient que cela ne marcherait pas longtemps, et ils étaient dans des problèmes économiques graves, importants. [...] Ils n'étaient pas prêts, ils n'avaient pas les moyens et ils n'avaient pas la volonté. Et personne, à part Mécacycles qui n'avait pas de moyens, ne s'est investi. Gitane un petit peu, Peugeot qui a baissé les bras et par la suite MBK qui s'est investi parce qu'ils ont été rachetés par les Japonais mais toujours avec une vision un peu courte de ce qui allait se passer*³⁰⁵. » Pour illustrer l'esprit traditionnel et le manque de modernité voire de volonté de changement, selon lui, de l'industrie française durant cette période, Stéphane Hauvette poursuit : « *Un moment, le syndicat de l'industrie du cycle décide de faire une campagne de promotion sur le vélo. Je me suis proposé mais, suite à l'appel d'offre, ils ont pris un polytechnicien et cela a été un flop total car ils sont repartis sur leur vision traditionnelle du vélo. Il était de leur famille, dans leur état d'esprit*³⁰⁶. » Hauvette positionne le VTT comme un symbole de modernité en opposition avec le vélo traditionnel.

Dans une autre lettre au partenaire de l'industrie du cycle³⁰⁷, il rappelle les différents rôles institutionnels de l'AFMB : « sensibiliser la presse et le public à ce nouveau sport, prendre contact avec les collectivités locales et organismes d'état, porter assistance aux organisateurs de manifestations (constructeurs ou autres), mettre en place un calendrier des compétitions avec des clubs locaux, créer avec les constructeurs un véritable « label mountain bike ». Le budget nécessaire pour que l'AFMB continue à jouer ce rôle institutionnel est alors annoncé à 200 000 francs. Les retours sont peu nombreux : l'industrie du cycle semble encore

³⁰⁵ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

³⁰⁶ *Ibidem.*

³⁰⁷ *Archives privées de Stéphane Hauvette.* Correspondance du 17 mai 1984.

attentiste, pas décidée à devancer ce nouveau marché ou du moins à répondre aux demandes du président de l'AFMB.

Après avoir essayé rapidement un développement d'envergure avec un sens affirmé des affaires, le président de l'AFMB comprend et constate le manque de moyens dont il dispose et la timidité presque générale des constructeurs malgré ses différentes sollicitations : « *Pas d'argent, pas de moyen de communication, juste le bouche à oreille ! Un marché n'est pas mûr du jour au lendemain. Un marché, c'est la rencontre de la demande et de l'offre. S'il n'y a pas de demande, il n'y a pas de vélos dans les magasins. Et inversement. Nous on disait vous allez dans un magasin de cycle et vous demandez un vélo tout terrain et au besoin vous leur expliquez... Le cycle français, les " mourrons ensemble " était dans une phase moribonde et ils sont morts à ce moment là³⁰⁸. »*

Dans le domaine du sport, Christian Pociello détaille cette notion économique, évoquée par Hauvette d'offre et de demande. Pour le sociologue, l'offre est représentée par les « multiples producteurs-publics et privés (éducation, santé, loisirs, spectacles, médias), production industrielle et les acteurs³⁰⁹. » Il existe un « ajustement mutuel et permanent entre le champ socio-sportif et le système des produits³¹⁰. » Concernant le VTT, ce système d'ajustement mutuel ne se met en place qu'après cette période de fébrilité industrielle face à un phénomène sportif considéré dans un premier temps, comme mineur ou sans perspective. Dans ce contexte, au-delà du but avoué, sincère et initial, de faire découvrir un nouveau sport, Stéphane Hauvette joue aussi sur le plan professionnel, une partition personnelle : se positionner en tant que professionnel de l'événementiel sportif, comme le premier sur le marché encore vierge du VTT en France.

Un démarrage finalement très lent

Stéphane Hauvette se recentre rapidement sur l'organisation d'événements dont certains sont gérés par lui-même comme le Trophée des Alpes et le Roc d'Azur et essaie de structurer seul l'AFMB. Plus généralement, l'expansion rapide escomptée début 1984 grâce à la création d'une association avec les partenaires et les tentatives de contacts pour augmenter les moyens de développement, n'atteint pas la hauteur espérée ; le programme³¹¹ éclectique

³⁰⁸ Entretien cité avec Stéphane Hauvette.

³⁰⁹ Pociello, Christian, *Les cultures sportives*, Paris, PUF, 3^e édition 1999, p. 252.

³¹⁰ *Ibidem*.

³¹¹ *Archives privées de Stéphane Hauvette*. Liste des rassemblements et courses prévues par l'AFMB pour la saison 1984 : 14/ 15 avril Entraînement en forêt de Fontainebleau ; 28 avril au 1^{er} mai Randonnée Paris-Deauville ; 2/3/4 mai Stage de formation à Caen ; 31 mai au 3 juin Randonnée dans le Lubéron et 1^{ère} compétition du Mont Ventoux, ; 23/24 juin Compétition à St Tropez ; 8 juillet Journée Veloccio à St Etienne à l'occasion de

annoncé pour cette année reste plus modeste que prévu. Commentant de manière générale ces premières années concernant le développement de l'association, des événements et du matériel, Stéphane Hauvette résume : « *Et cela a été extrêmement lent, extrêmement lent, extrêmement lent*³¹². »

Au début de l'année 1986, il essaie une nouvelle fois de relancer la chambre nationale du cycle³¹³ pour donner des moyens à l'association. Pour cela, il développe des argumentaires nouveaux en mettant le VTT en concurrence avec d'autres activités telles la planche à voile : « La participation des professionnels du cycle à des opérations d'envergure comme le trophée des Alpes permettrait de développer les retombées médias et grand public. Le vélo tout terrain, en tant que sport et en tant que produit, se trouve en concurrence avec d'autres activités sportives telles que la planche à voile. Les professionnels du cycle doivent aujourd'hui se donner les moyens de lutter à armes égales avec celles-ci. L'AFMB est certainement un de ces moyens³¹⁴. » Mais son courrier, teinté déjà d'amertume voire de pessimisme sur une collaboration possible, ne permet pas à l'association de trouver les partenaires et moyens nécessaires. Dans une annexe à ce courrier, les premiers contacts avec les autres fédérations cyclistes sont abordés en insistant toujours sur l'intérêt d'une « reconnaissance officielle par les milieux professionnels ». Stéphane Hauvette explique en ces termes la situation à ses adhérents : « Nous avons pris des contacts avec les principales structures fédérales, et cela notamment à la demande du Ministère de la Jeunesse et des Sports (FFC, FFCT). Ces deux structures envisagent le développement d'une activité vélo tout terrain au sein de leurs clubs, et la FFC notamment souhaiterait nous intégrer dans ses structures. Sans préjuger de l'aboutissement de ces contacts et du souhait de la majorité de nos adhérents, il faut reconnaître que nous nous reconnaissons mal dans la scission tourisme/compétition existant actuellement. Dans l'immédiat, nous souhaitons bien d'avantage réunir

la plus importante manifestation cycliste française ; 15 juillet au 15 août Championnat de France de Mountain Bike ; 25 et 26 août Compétition à Biarritz ; 29 et 30 septembre randonnée dans le Morvan.

³¹² Entretien cité avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

³¹³ *Archives privées de Stéphane Hauvette*. Correspondance avec la Chambre Nationale du cycle, 10 avril 1986 : « Après trois années d'existence, l'AFMB est engagée dans une phase de développement rapide correspondant aux fruits des efforts passés, et à l'accroissement des ventes de vélos tout terrain en France. [...] Ce développement ne doit pas toutefois cacher les problèmes inhérents à toute structure associative. Association non subventionnée, l'AFMB manque terriblement de moyens pour assurer la promotion de ses activités. [...] Nous avons déjà fait appel par le passé à la collaboration des professionnels français du cycle. Nous espérons que le développement actuel du marché tout terrain et les informations que vous trouverez ci-après vous aideront à mieux nous connaître, et à envisager de nos aider financièrement et techniquement pour développer notre activité et le marché du vélo tout terrain. [...] Au-delà d'une éventuelle collaboration matérielle, nous sommes bien entendu intéressés par vos commentaires concernant notre activité. [...] De même, si vous décidez comme par le passé de ne pas nous aider, ou de subventionner une autre association, il nous serait utile d'en connaître les raisons. Dans l'attente d'un prochain contact, nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments les meilleurs. »

³¹⁴ *Ibidem*.

autour de nous toutes les initiatives locales engagées dans le développement de notre sport, et de maintenir avec les structures fédérales des contacts privilégiés (notamment par la création d'activités permettant d'accueillir des licenciés venant de tous bords). Une reconnaissance officielle de notre activité par les milieux professionnels faciliterait bien entendu notre action, en évitant une dispersion des initiatives³¹⁵. »

L'association se développe peu à peu avec trois cent cinquante adhérents et cinq clubs affiliés au cours de l'année 1986 et un objectif de mille adhérents et trente contacts régionaux. Mais Stéphane Hauvette, qui jusqu'ici gère presque seul l'association commence à se décourager et à rechercher d'autres solutions : « *Cela se développe extrêmement petitement. On peut le dire maintenant mais je crois que, je n'ai jamais eu plus de trois cent cinquante adhérents. Mais j'étais devenu le porte-parole du mouvement. On n'avait pas un centime, on avait plutôt tendance à creuser et c'était donc ma société qui finalement finançait le fonctionnement de l'AFMB. Ça va bien ! Déjà, les événements ne marchent pas bien, si en plus c'est ma société qui finance l'AFMB, je veux bien le faire un moment, mais il y a un moment où cela ne va plus³¹⁶ !* » Le problème des moyens semble récurrent. Les tâches administratives internes ainsi que les démarches pour organiser des courses en tant qu'association deviennent de plus en plus complexes et accentuent la tâche. En effet, les communes ou les préfectures reconnaissent plus facilement une fédération plutôt qu'une association lorsqu'il s'agit de faire passer une course³¹⁷.

Devant l'accumulation des obstacles au bon développement de l'association qu'il dirige de manière assez autonome, Stéphane Hauvette contacte, au printemps 1986, le ministère de la Jeunesse et des Sports avec l'intention de créer une fédération afin d'être plus reconnu et d'obtenir davantage de moyens. Le ministère ne lui laisse à ce moment aucun espoir et le renvoie vers les fédérations de tutelle : « *Et donc, s'est posé le problème de la relation éventuelle avec la FFC. Sachant que l'on avait demandé au Ministère un agrément pour devenir fédération et ils ont dit " Vous ne l'aurez jamais !" Sachant que l'Association Française de Bicross, beaucoup plus puissante que nous, avait demandé l'agrément et le ministère avait dit : "Jamais ! On ne veut pas de multiplication et de myriades de fédérations. Débrouillez-vous avec la fédération de tutelle."* Et nous, se rapprocher du cyclisme et la

³¹⁵ *Ibidem*. Annexe à cette correspondance.

³¹⁶ *Ibidem*.

³¹⁷ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006 : « *A chaque fois qu'on organisait une compétition, on sentait qu'il y avait un étau qui se resserrait avec les préfectures de plus en plus « casse-pied » pour donner les autorisations d'organiser les compétitions, les comités régionaux de cyclisme commençaient à faire en sorte de nous compliquer la tâche. On sentait qu'on passait encore mais que c'était de plus en plus difficile. (...) On n'avait pas beaucoup plus d'adhérents, on avait plus d'activités qui engendraient de plus en plus coûts d'organisation et que quelque part cela coïncitait de plus en plus.* »

*FFC, c'était un drame. Et donc vers 86, 87, il a fallu que je vende à mes adhérents le fait que l'on allait rejoindre la FFC. Je faisais tout le boulot, je n'avais pas de moyens et le ministère commençait à nous bloquer*³¹⁸. »

La volonté politique à ce moment³¹⁹ n'est effectivement pas à la création de nouvelles fédérations mais plutôt à l'intégration des nouveaux sports au sein des fédérations historiquement implantées³²⁰. L'autonomie acquise par les collectivités locales (lois du 2 mars 1982, 7 et 22 janvier 1983) impacte aussi le monde du sport. Dans un contexte de redéploiement des moyens et des responsabilités, l'Etat et le Ministère de la Jeunesse et des Sports, après la perte de l'EPS et des directions régionales et départementales de la JS ne semblent pas disposés dans ce contexte à créer de nouvelles fédérations mais surtout à maintenir les moyens et les prérogatives des institutions déjà existantes. Sur le plan législatif³²¹, l'Etat commence à prendre en compte les spécificités des sports de nature³²² mais le cadre fédéral voire olympique reste la référence de base du système sportif français. La récente loi du 16 juillet 1984 renforce ce phénomène et vise « à mettre le développement des activités physiques et sportives au service de l'individu, de son épanouissement, de sa liberté. » Pour autant, cette tendance vers une prise en compte des Activités Physiques et Sportives en général et des sports de nature en particulier, ne va pas à l'encontre du développement d'un nouveau sport tel le VTT. Mais à ce stade, celui-ci n'est cependant pas identifié comme entité à part entière par le législateur, en l'occurrence le Ministère de la Jeunesse et des Sports dont la politique envers les « sports nouveaux » reste sans concession en termes de rattachement administrative.

Un contexte politique favorable à un rapprochement vers la FFC

Au début des années 1970, certaines fédérations de sports de plein air à l'instar de la course d'orientation en 1970 et le vol libre en 1974 parviennent à devenir autonomes. Mais, il existe des précédents : en 1977, l'intégration du skate-board³²³ à la Fédération Française de

³¹⁸ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

³¹⁹ Lassus, Marianne, Martin, Jean-Luc et Villaret, Sylvain, « Les politiques publiques du sport (1945 à nos jours) », in Tetart, Philippe, *op. cit.*, 2007, pp. 119-154. Le chapitre (Entre ruptures politiques, sociales et rupture sportives, les années 1980-2005) traite plus particulièrement de cette question de l'intégration des sports nouveaux.

³²⁰ L'intégration de la planche à voile se fait au sein de la Fédération Française de Voile (FFV) et l'escalade est rattachée à Fédération Française des sports de Montagne et d'Escalade (FFME).

³²¹ Loi du 16 Juillet 1984 (Art 50-1) : « Les sports de nature s'exercent dans des espaces, sur des sites ou des itinéraires qui peuvent comprendre des voies, des terrains du domaine public ou privé. »

³²² La Loi Montagne de 1985 confirme cette prise en compte en réglementant l'accès de certaines zones et territoires comme les Parcs Naturels Régionaux ou Nationaux.

³²³ Le skate-board sera finalement intégré à la FF roller skate en 1994.

Surf³²⁴ créée en 1964, puis l'assimilation de la planche à voile par la Fédération Française de Voile, et enfin les difficultés persistantes de l'Association Française de Bicrossing à se fédérer de manière autonome. Ces trois exemples incitent à penser que ce rapprochement semble inéluctable. L'intégration de l'escalade au sein de la Fédération Française des Sports de Montagne (FFME), finalisée en 1987, confirme d'ailleurs cette tendance forte de cette période. Sur le plan institutionnel, l'amorce d'un changement se dessine avec un rapprochement annoncé vers une fédération de tutelle.

Sur le plan sémantique, toutes ces dénominations anglo-saxonnes (*surf-riding, bicrossing, hand-gliding, skate-boarding, wind-surfing, snow-boarding et mountain-biking*) de sports d'origine californiennes circulent durant les années 1970 et les années 1980 et démontrent au travers du langage, l'impact en cours du modèle américain durant cette période. L'importation de tous ces modèles sportifs américains se fait presque systématiquement en utilisant dans un premier temps des vocables anglophones. Ce n'est qu'une fois le modèle exposé et en action sur le nouveau territoire, que la terminologie évolue plus ou moins en fonction de l'importance du modèle initial et de l'influence linguistique en cours. Ainsi, progressivement les termes anglo-saxons font place à des dénominations aux consonances un peu plus francophones. On parle alors de surf, de bicross puis BMX, de delta-plane, de planche à roulettes, de planche à voile, de surf des neiges ou de VTT. On peut supposer que le changement de terminologie marque le début d'une acculturation et d'une intégration progressive du modèle (pas forcément totale) aux normes locales. Qu'en sera-t-il pour le mountain bike ?

Compte tenu de ces différents éléments (manque de moyens, lourdeurs administratives dans l'organisation et non possibilité de s'organiser en fédération autonome), Stéphane Hauvette décide de réunir une assemblée générale extraordinaire le 6 juillet 1986 dans le cadre de la journée « Vélocio Vert » à Saint Etienne. Cette assemblée est motivée par deux raisons essentielles : l'élection des membres du comité directeur suite à la démission pour raisons professionnelles des trois membres co-fondateurs de l'AFMB et la « politique à adopter vis-à-vis des fédérations existantes »³²⁵. L'approbation des comptes de 1983, 1984 et 1985 figure aussi à l'ordre du jour ainsi que « l'autorisation donnée au Comité Directeur de négocier un protocole d'accord de collaboration avec la FFC, et ce, à la demande du ministère

³²⁴ Dans un premier temps, cette institution prend l'intéressante dénomination anglo-saxonne de « Fédération Française de Surf-riding.

³²⁵ *Archives de Stéphane Hauvette*. Correspondance du 16 Juin 1986. Convocation à l'assemblée générale extraordinaire.

des Sports »³²⁶. Il est ensuite précisé que le nouveau comité directeur se réunira à la suite de l'assemblée générale extraordinaire et désignera des responsables des différentes commissions nationales (promotion, communication, clubs affiliés et points de contact AFMB, compétitions, loisirs, randonnées et autres activités, technique, formation des cadres, médecine sportive, juridique), et l'étude d'un « schéma de collaboration avec la FFC »³²⁷.

Concernant la seconde raison à l'origine de cette assemblée, le président dans cette lettre de convocation à l'assemblée extraordinaire prépare déjà le débat en exposant des faits récents : « En tant que Président de l'association, j'ai été sollicité plusieurs fois par la fédération Française de Cyclisme (Président Germain Simon) et par le Ministère de la Jeunesse et de Sports. La position du Ministère est claire : pas de nouvelles fédérations, ce qui revient à dire, pas de subventions. Devant les difficultés financières que peut rencontrer une association comme l'AFMB, et dans l'optique de rassembler toutes les bonnes volontés aujourd'hui éparpillées dans plusieurs organismes (FFC, FFCT, AFMB, AFB³²⁸), il me semble intéressant d'étudier un schéma de collaboration avec la FFC. Le Ministère de la Jeunesse et des Sports nous propose dans ce but, de nous aider à négocier une indépendance tant politique que financière seule capable de préserver l'esprit qui nous anime. Cette suggestion mérite que l'on s'y intéresse. L'assemblée générale de Saint Etienne votera donc pour autoriser le Comité Directeur à négocier une éventuelle collaboration avec la FFC. Le Comité Directeur devra, si l'Assemblée Générale lui en donne la possibilité, établir un protocole d'accord et entamer les négociations avant fin 1986³²⁹. »

En analysant ces écrits qui marquent après seulement trois années un tournant dans l'histoire institutionnelle du VTT en France, on remarque les tentatives de séduction et l'esprit d'anticipation du président de l'AFMB sur le devenir de l'activité sur le plan sportif et touristique. Dans une configuration associative, il oriente en partie les décisions futures des membres en montrant que l'AFMB restera malgré tout une entité qui aura plus de moyens et qu'elle continuera à œuvrer pour le développement du VTT au travers des nouvelles commissions créées. Un coup d'arrêt et un coup d'accélérateur en quelque sorte sont proposés au même moment. Dans une correspondance privée³³⁰, Patrick Hennem, membre actif de l'association, qui se propose à un poste au comité directeur, s'étonne un peu de la procédure

³²⁶ *Ibidem.*

³²⁷ *Ibidem.*

³²⁸ Association Française de Bicross.

³²⁹ Correspondance du 16 juin 1986, *op.cit.*, p. 2. Extrait : « L'AFMB n'étant pas (encore) sclérosée, on peut imaginer que l'on s'affranchisse de ces règles mais le principe de l'assemblée ordinaire devrait être respecté chaque année. Cette assemblée pourrait avoir lieu lors d'une randonnée et serait l'occasion de rassembler un peu plus de monde sur un parcours donné. »

³³⁰ Correspondance privée entre Patrick Hennem et Stéphane Hauvette, le 21 juin 1986.

employée (une assemblée extraordinaire ne pouvant être convoquée qu'entre deux assemblées ordinaires).

Le début des négociations avec la FFC

Stéphane Hauvette se remémore cette période de changement : « *Donc, les transactions avec la fédération ont démarré. C'est eux qui m'ont appelé, on s'est vu, on a discuté. [...] Finalement, je ne leur ai pas tellement donné le choix.* (Répété deux fois). *Mais avec un statut particulier au début, parce qu'on a gardé l'AFMB au sein de la fédération française de cyclisme*³³¹. » Ces données orales corroborent les archives et correspondances diverses. Les membres de l'AFMB ne sont pas majoritairement favorables³³² mais le bon sens et la mainmise de Stéphane Hauvette sur l'institution marque un début de rapprochement avec la FFC qui semble presque inéluctable malgré les réticences d'une partie de la base de l'association. De nombreux clubs se forment, mais seuls six clubs sont affiliés officiellement à l'AFMB durant l'année 1986³³³. L'Association Auvergnate de Mountain Bike, le club Sélédocien près de Dijon, VTT Ile de France qui regroupe les clubs et pratiquants de la couronne parisienne, ASPTT VTT à Toulon, Bigreen VTT à Cannes et Ventoux Sport. L'emprise nationale de l'association paraît pour l'instant restreinte confirmant ainsi les besoins de se rapprocher d'une structure qui présente plus d'envergure.

Historiquement, l'AFMB se donne trois rôles principaux : un rôle fonctionnel d'information au public, à la presse, aux adhérents, de création de clubs locaux et de liens avec l'administration ; un rôle d'organisation avec la création d'événements, de compétitions, de randonnées, de stage ; enfin un rôle d'assistance aux structures locales. Pour se faire connaître et obtenir davantage de moyens de fonctionnement, un rapprochement « gagnant-gagnant » avec l'industrie du cycle est envisagé. Celle-ci, en prise avec des difficultés structurelles s'avère peu sensible aux arguments avancés par Stéphane Hauvette. Dans un contexte de développement lent et progressif des activités de pleine nature, en prise à un problème de manque de moyens et à une faible reconnaissance de son association par les

³³¹ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

³³² Entretien avec Michel Forestier (Pionnier du VTT dans le massif du Jura), le 20 Octobre 2007. En réponse à mes interrogations sur la position des membres de l'AFMB lors de la phase d'intégration, Forestier indique : « *Stéphane voulait à tout prix y aller, je pense qu'il voulait retirer un bénéfice de tout cela. Tout le monde voulait que cela reste une petite fédé. [...] C'était Stéphane Hauvette qui s'en occupait, il y a presque que lui qui voulait y aller. S'il avait fallu voter, il n'y aurait pas eu la majorité. Lui il était national, moi départemental.* »

³³³ VELO TOUT TERRAIN, n°5, mars, avril 1987, p. 1. Cette revue est éditée par l'AFMB depuis la fin de l'année 1986. Elle rend compte des événements organisés par l'association et fait mention des quelques vélos existants sur le marché.

pouvoirs publics, le président de l'AFMB décide dès 1986, un rapprochement avec des fédérations existantes tout en gardant une certaine autonomie. La majorité des adhérents semblent réticents à ce projet craignant une perte d'autonomie et d'identité. Mais le statut de président pèse sur les choix et orientations futures et favorise les actions événementielles menées par Stéphane Hauvette.

4.1.3 : Des premiers rassemblements confidentiels, une industrie du cycle attentiste

L'institutionnalisation du VTT se précise peu à peu entre 1983 et 1986 avec les premières actions menées sous l'égide de l'AFMB. Sur le plan de la pratique, on peut s'interroger sur la nature et l'envergure des premières manifestations et le développement du matériel durant cette période. Quelles sont les premières pratiques compétitives ou de loisirs ? Quelles sont la nature et l'envergure de ces manifestations ? Quels sont les premiers acteurs de ce nouveau sport : des passionnés de cyclisme, de sport de glisse ou encore des adeptes déjà convertis au sport de pleine nature ? Les données sur cette période nous permettent de caractériser le stade de développement et de diffusion du VTT sur le territoire français.

Paris-Deauville : premier rassemblement

Le second rassemblement remarquable est aussi à mettre au crédit de Stéphane Hauvette et de l'AFMB durant le printemps 1984 : le « Paris-Deauville », randonnée de trois jours sur deux cent dix kilomètres. L'aspect découverte et convivial, privilégié par les organisateurs en dehors d'un espace purement alpin, caractérise ce premier rassemblement. Quelques licenciés de l'AFMB et quatre Suisses participent à cette longue balade itinérante. Stéphane Hauvette se rappelle avec plaisir cette première expérience : *« J'ai eu l'idée d'organiser le Paris-Deauville. Pourquoi le Paris-Deauville ? Beaucoup de gens m'ont dit que la montagne, c'est restrictif. Les gens viendront pas donc faut faire quelque chose de plus balade. [...] Pour moi, il fallait des images de montagnes autres que le cyclisme traditionnel avec le gars qui mouille le maillot. Je voulais montrer que l'on peut vendre des vélos sans avoir cette connotation compétition³³⁴. »* Après la « démonstration » de La Plagne³³⁵, cette

³³⁴ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006. *« Je voulais qu'on montre du fun et qu'on montre que cela n'est pas trop dur. Cela a été la première randonnée sur trois ou quatre jours que j'ai organisée. Le premier environ 210 kilomètres par les chemins en trois jours, c'était dur. Durant cette première édition, on a retrouvé le noyau dur de l'association, dont Patrick Hennet et aussi Patrick Ferraroli fabricant de VTT en Suisse à La Chaud de Fonds, très important pour le développement en Suisse. Il est venu avec Roger Parra, les épouses et*

première randonnée organisée dans le nord du pays participe à la lente diffusion du VTT sur le territoire. Pour la première fois, une vingtaine de pratiquants se réunissent et utilisent ce nouvel engin (disponible à seulement quelques exemplaires) à des fins de loisirs et de déplacement dans la nature. Un des aspects majeurs de ce sport et de sa massification future viennent de voir le jour : la randonnée VTT³³⁶.

Le projet de Championnat de France sur quinze épreuves dans quinze stations différentes avorte rapidement faute de possibilités matérielles et financières. Certaines stations telles La Plagne³³⁷ démarrent timidement avec un parc locatif mais sans rassemblement, ni organisation notoire. L'année 1984 reste en fait peu prolifique en événements de manière presque logique, du fait de l'absence de VTT sur le marché français. A part quelques pratiquants étrangers, adeptes de la première heure ou voyageurs ayant ramené un mountain bike de retour d'un voyage aux USA, personne ou presque ne possède de VTT fabriqué en série³³⁸ à cette époque sur le territoire français. Seuls quelques artisans comme Raymond Crozet³³⁹ décident de produire leurs premiers VTT en nombre limité. Mais l'engin reste encore exotique et inconnu des compétiteurs. La perspective d'un nouveau marché motive cependant quelques fabricants. Peugeot et MBK commencent à s'intéresser à ce secteur mais l'investissement reste timide. En fait, très rares sont les détaillants qui proposent ce produit. L'image du vélociste, Jo Peretti³⁴⁰, exhibant un VTT comme un rare trésor symbolise le contexte de faible diffusion du matériel à ce moment où les ventes se chiffrent à moins de 2000 VTT. Certes Cannondale crée son premier modèle, le SM 500, et le Stumpjumper de Specialized reste une vente importante aux USA ; mais les distributeurs tardent encore à

quatre magnifiques vélos. [...] On devait être une vingtaine. [...] Roger Parra décide à la suite de créer Suisse Mountain Bike sur notre exemple et Ferraroli était motivé pour développer ses produits. Le noyau se forme. »

³³⁵ L'épreuve de La Plagne organisée en 1983 (Randonnée en montagne et slalom) est davantage une épreuve de démonstration à l'intention de la presse. On notera que le slalom reste une épreuve inédite, déjà une interprétation française de l'activité, différente de la descente à grande vitesse de la Repack Race.

³³⁶ Cette formule randonnée se déclinera par la suite à l'infini en fonction du kilométrage, du dénivelé, de la durée, de la difficulté et de la localisation (alpine ou plaine) du parcours.

³³⁷ La station commande par la suite davantage de vélos à la firme Peugeot.

³³⁸ L'estimation des ventes se situe selon les sources entre 1000 et 1800 unités sur tout le territoire français.

³³⁹ Annexe n° 41. « Œuvre d'un constructeur Stéphanois : Le vélo qui grimpe aux montagnes », *Loire Matin*, 15 Janvier 1984. « M Crozet est parti du principe suivant lequel un vélo de montagne doit être à toute épreuve, car il sera soumis à des descentes vertigineuses. Il a donc conçu un cadre robuste [...]. Hier, au jardin des plantes de Saint- Etienne, Mr Crozet a réservé la primeur de son nouveau modèle au champion de vélo cross Larbi Midoune. Après avoir jeté un regard de suspicion sur cet engin à guidon plat et équipé de pédales privées de cale-pieds. Midoune a enfourché cette monture et s'est trouvé tout surpris de l'aisance de grimper [...]. Ainsi le champion a marqué un intérêt marqué pour ce nouveau cycle. Il promet de renouveler l'expérience [...]. Une première série de 10 vélos doit sortir pour la semaine prochaine. Début février, il mettra en route une nouvelle fabrication de 50 vélos [...]. M Crozet rêve des USA, il se projette de quelques années en avant et imagine comme cela se pratique Outre-Atlantique, des milliers de vacanciers utilisant, en été, les remontées mécaniques des stations d'hiver, le « Mountain Bike » à l'épaule, pour descendre les pistes à vélo. »

³⁴⁰ Annexe n° 44. « Avec Roc d'Azur : découvrez le vélo tout terrain », *Var Matin*, 27 septembre 1984.

diffuser les produits. Les fabricants européens ne sont pas encore convaincus de la pérennité future de l'engin sur le marché intérieur après un départ rapide puis un essoufflement. Il faut attendre l'automne 1984 pour voir apparaître un événement compétitif : « Le Roc d'Azur³⁴¹ ».

Stéphane Hauvette, décidément incontournable durant cette période, connaît le terrain pour l'avoir pratiqué à moto et imagine un parcours tout terrain dans l'arrière-pays vers la méditerranée. Il développe son idée : « *Et j'ai l'idée à ce moment là d'organiser une épreuve dans un esprit compétition où les journalistes ont envie de venir. J'ai cogité en me disant, il faut que ce soit cool, qu'il y ait une connotation vacances, des beaux chemins ; on a fait la montagne faudrait peut être le bord de mer. Mes parents avaient une maison dans le golf de St Tropez, j'avais fait beaucoup de cheval et de mobylette, dans ces coins là. Je me dis : "c'est là, c'est au mois d'octobre et les journalistes auront envie d'être là au mois d'octobre, ce sera sympa pour les participants. Et comment on va appeler cela ? Il y a des rochers, du bleu : ce sera le Roc d'Azur !" [...] Le concept au départ : c'était on part de la montagne et on arrive au bord de mer. J'étais petit communicant pour organiser le grand événement. Il fallait que tout aille avec : le nom, la presse. J'avais vraiment envie que cela devienne quelque chose de gros³⁴² !* » La symbolique engendrée par St Tropez renforce le côté *fun* souhaité par l'organisateur.

Premier Roc d'Azur 1984 : sept participants

Sous l'égide de l'AFMB, Hauvette sollicite la préfecture du Var³⁴³, l'Office National de Forêts³⁴⁴ pour des autorisations de passage, un magasin de cycle local pour l'assistance technique³⁴⁵, l'armée de terre³⁴⁶ pour baliser et assurer les liaisons radios, les services techniques de la ville de Ramatuelle³⁴⁷ pour la zone d'arrivée, le conseil général du Var concernant les autorisations de passage³⁴⁸, la société Mécacycles³⁴⁹ et Ateliers de la rive³⁵⁰ pour la présence du logo sur la plaquette d'inscription. Fort du succès de La Plagne, la société

³⁴¹ Cette course devient durant les années 1990 et 2000, le plus grand rassemblement mondial de VTT.

³⁴² Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006. « *J'appelle la mairie de St Tropez qui me dit : " Pas de problème vous pouvez organiser. Vous arriverez place des lices dans le centre." Je n'avais jamais organisé de vraies compétitions et puis surtout, je n'avais pas un "rond", pas de sponsors. Je me dis : " cela devrait marcher avec " le Cycle" et les articles." »*

³⁴³ Annexe n° 42. Autorisation de la préfecture du Var pour le premier Roc d'Azur.

³⁴⁴ Correspondance entre l'AFMB et l'Office Nationale des Forêts, 22 août 1984. Extrait : « *Cette épreuve fait partie du plan de développement d'un sport essentiellement non polluant, et dont les amateurs et les responsables sont très soucieux de la protection de l'environnement.* »

³⁴⁵ Correspondance AFMB/ Jo Peretti, 20 août 1984.

³⁴⁶ Correspondance AFMB/ Commandant Delopino, 23 août 1984.

³⁴⁷ Correspondance AFMB/ Mairie de Ramatuelle, 4 septembre 1984.

³⁴⁸ Correspondance AFMB/ Président du Conseil Général du Var, 6 septembre 1984.

³⁴⁹ Correspondance AFMB/ Mécacycles, 6 septembre 1984.

³⁵⁰ Correspondance AFMB/ Ateliers de la rive, 11 septembre 1984.

Shimano est aussi sollicitée pour couvrir une partie 20 000 francs de frais d'organisation³⁵¹. Dans ce courrier, il est précisé que la société FLASE, qui organise cette compétition, est une agence de promotion spécialisée dans le sport et les loisirs et qu'elle se chargera de la gestion du budget sponsoring du Roc d'Azur. L'AFMB apparaît donc comme l'interlocuteur institutionnel et la FLASE comme l'intermédiaire financier. Stéphane Hauvette revêt ici la « double casquette » de président d'association et d'organisateur d'événement. Le projet parvenu seulement vingt jours avant le début de l'épreuve reçoit l'avis favorable du département du Var³⁵².

La plaquette³⁵³ de cette première course de type cross-country organisée en France mérite une attention particulière. Le titre résume la bipolarité institutionnelle et privée de l'organisation : « L'AFMB et FLASE présentent le premier Roc d'Azur. » Sur cette première page, il est aussi précisé : « compétition de vélo tout-terrain ouverte aux mountain-bike, vélocross, bi-cross et proto de toutes sortes ». L'ouverture à différents types d'engins rappelle ici le contexte technique de la course *Reseda to the Sea* qui s'est déroulée quatre années plus tôt près de Los Angeles. Toujours dans un souci explicatif sur le développement de ce nouveau sport un « mini historique³⁵⁴ » sur une année, précède la description de la course. Cette introduction valorise le travail de l'association depuis un an de manière presque emphatique ; elle montre son caractère innovant et compétitif tout en mettant en avant les notions de découverte et de convivialité.

Un règlement encore minimaliste

Le règlement de cette première course s'avère aussi très instructif. Il existe une seule catégorie femmes et trois catégories hommes (14-16 ans, 16-35 ans, plus de 35 ans). Il est précisé qu'il y aura un classement spécial pour les personnes n'ayant jamais participé à un cyclo-cross au niveau régional ou national. Cet article symbolise déjà la volonté de prendre en

³⁵¹ Correspondance AFMB/ Shimano du 24 septembre 1984. « Le succès de l'opération que nous avons monté pour PEUGEOT en 83 (et SHIMANO) est au niveau de la presse une excellente référence. Nous espérons bien entendu avoir la télévision régionale (FR 3) au minimum pour couvrir cet événement. »

³⁵² Correspondance Département du Var / AFMB, 22 septembre 1984.

³⁵³ Annexe n° 43. Plaquette d'inscription du premier Roc d'Azur (1984).

³⁵⁴ *Ibidem*. « Introduction : Le Mountain Bike ou Vélo Tout Terrain a acquis depuis que nous l'avons introduit en France, en août 1983, ses premières lettres de noblesse. Après le Tour du Mont Blanc et la randonnée Paris-Deauville, plus de 30 stations en montagne et sur les côtes de France se sont équipées de ces nouveaux engins dès 1984. Des clubs et des circuits de randonnées se créent dans toute la France marquant l'engouement que suscite cette nouvelle pratique sportive. Le 1^{er} Roc d'Azur marquera une nouvelle étape dans le développement du Mountain Bike : l'avènement de la compétition. Cette compétition, nous la voulons ouverte à tous, sympathique et sélective. Nous voulons qu'elle soit l'occasion pour tous les concurrents de découvrir une région au travers de ses sentiers. Nous voulons enfin qu'elle soit le point de rencontre, pour tous les amoureux de ce sport, duquel sortiront sans nul doute de nouveaux champions et de nombreuses innovations techniques. »

compte un public nouveau non aguerri aux joutes compétitives de cyclo-cross. Concernant le matériel, les concurrents pourront utiliser le vélo de leur choix (« pédales raisonnablement accrocheuses ») et le directeur de course sera seul juge de ses décisions. De plus, « les concurrents devront utiliser un seul et même vélo du début à la fin de la course. L'assistance est formellement interdite sur toute la longueur du circuit. Seule l'assistance entre concurrents est autorisée. L'assistance sauvage entraînera la mise hors course du concurrent assisté. » Ces derniers articles relevés sont fondamentaux pour cette première course où la notion d'autonomie est mise en valeur rappelant ainsi les premières règles rédigées par les pionniers de Marin County. Cette notion d'autonomie comme en voile ou en alpinisme caractérise les sports de pleine nature. Concernant les activités cyclistes, ce concept paraît nouveau voire révolutionnaire alors que l'assistance se généralise depuis le début du siècle dans le cyclisme sur route. Toujours sur le même thème, l'article 7 précise : « Les concurrents devront passer la ligne d'arrivée en roulant et par leurs propres moyens. De même, si le portage est autorisé sur le parcours, il ne peut être effectué sous peine d'élimination que par le concurrent seul³⁵⁵. »

Ces quelques règles minimalistes restent les premières formalisées pour une course de VTT en France. Le casque figure déjà parmi les équipements obligatoires contrairement au règlement des compétitions sur route en 1984. La notion d'autonomie reste la plus importante donnée remarquable au sein d'une réglementation encore très sommaire comme en témoignent les catégories d'âge et le matériel autorisé. Le coût de cette première manifestation fournit aussi des indications intéressantes. Le prix de l'inscription s'élève à 80 francs et d'assurance journalière à 25 francs. Le coût de la licence AFMB est lui de 100 francs. Si l'on compare ces chiffres à l'engagement, appelé timbre, pour une course régionale sur route en 1984 (entre cinq et dix francs), on parvient à un différentiel significatif. Dès la première course, Hauvette distingue le coût d'une inscription à une course de VTT par rapport à celui d'une course de cyclisme traditionnel ; le prix pour participer au Roc d'Azur est en l'espèce dix fois supérieur au coût d'une course sur route. Le prix des vélos reste conséquent, de même que la participation à des compétitions. Phénomène de distinction et de différenciation, semblent en cours dans l'esprit du pionnier français.

Finalement, le résultat ne s'avère pas à la hauteur des espoirs de l'organisateur : « *Et puis rien du tout [...] cela n'a pas marché du tout ! onze inscrits, sept au départ ! (Il rit) Je m'étais dit, on sera quarante, cinquante³⁵⁶ !* » Sept pionniers répondent finalement à l'appel

³⁵⁵ Règlement du premier Roc d'Azur figurant sur la plaquette d'inscription.

³⁵⁶ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

et se présentent sur la ligne de départ pour les quarante-cinq kilomètres de courses : Raymond Crozet, le patron de Mécacycles, Alain Kuligovski, créateur de Bicross Magazine, Aniel, Pourpre, Patrick Hennet de l'AFMB, Tribhout, journaliste et le cyclo-cross man, Larbi Midoune³⁵⁷. Parmi les participants figurent bon nombre de personnes déjà concernées par la montée du phénomène (médias, constructeurs et membres de l'AFMB). Sur la photo qui immortalise le départ, on aperçoit effectivement des engins de natures différentes dont deux vélos de cyclo-cross. Mais c'est un VTT Mécacycles *Zermatt-Mécacycles*³⁵⁸ qui remporte l'épreuve. L'organisation reste précaire comme en témoigne Stéphane Hauvette : « *Au premier Roc d'Azur, le vainqueur est Larbi Midoune qui faisait du cyclo-cross. Et il arrivait avant moi sur la place des lices ! Quand il est arrivé, il n'y avait personne ! J'étais encore sur le parcours ! J'avais fait le balisage en moto. Le parcours a plu, certains se sont perdus ! La presse locale en a parlé un peu. Un intérêt limité du public au début, peu de concurrents ! Je me dis : " Tu t'y es mal pris !" et surtout j'appréhende la faiblesse du marché avec des gens qui sont aux quatre coins de la France. Je me dis que je n'ai pas les moyens. Mais en même temps à l'arrivée où il n'y a pas grand monde, la directrice de l'office de tourisme de Ramatuelle me dit qu'elle trouve cela très sympa. "Très rigolo, si vous voulez, on fait cela l'année prochaine à Ramatuelle !" Et promet de l'aide*³⁵⁹. » Le bilan de cette première course semble donc contrasté avec une bonne coopération des collectivités locales et de quelques partenaires privés, un début de réglementation et la perspective d'une seconde édition. Par contre, la faible participation des concurrents minore l'enthousiasme initial.

Sur le plan médiatique, la fin de l'année 1984 est marquée par des épopées aventureuses qui mettent en avant les qualités de robustesse du VTT, véritable outil de déplacement dans les grands espaces et vers les sommets mythiques. En novembre 1984, Guillaume Ratel, Marie Roesch Ollivier Callède rejoignent le camp de base de l'Everest (5400) et, le 19 décembre, ce dernier atteint même le Camp1 à 6400m. Dans le même esprit, les Anglais Dick et Nick Crane atteignent le sommet du Kilimandjaro, rappelant à un niveau d'engagement supérieur les premières épopées des pionniers américains à l'assaut du Pearl Pass Tour à la fin des années 1970.

³⁵⁷ Annexe n° 47. Photo du départ du premier Roc d'Azur.

³⁵⁸ La symbolique de la montagne concerne beaucoup de dénominations d'engins comme ici avec « Zermatt » évoqué la symbolique d'une classique du ski de randonnée : « Chamonix-Zermatt ».

³⁵⁹ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

En 1984, la pratique du VTT reste donc encore très confidentielle. Il n'existe que quelques événements connus par quelques initiés³⁶⁰ qui possèdent un engin peu diffusé sur le territoire. Par contre, il est intéressant d'observer que déjà, différentes formes de pratiques cohabitent : les pratiques de loisirs (Paris-Deauville et VTT en stations alpines), compétitives de type cross-country tels le premier Roc d'Azur et des pratiques plus extrêmes d'aventures sur des territoires plus prestigieux et a priori inaccessibles aux deux roues. Le marché et les constructeurs français attendent la demande plus qu'ils ne la devancent. Le matériel souvent lourd et peu fiable s'avère difficile à trouver chez les détaillants traditionnels qui ne connaissent pas bien encore bien ce produit. On estime à ce sujet le nombre d'engins vendus à 1000 unités³⁶¹. De plus, la popularité nouvelle du cycliste professionnel Laurent Fignon vainqueur avec panache du Tour de France maintient l'attention des médias et concentre l'attention des imaginaires populaires sur le cyclisme sur route.

Le vélo réinventé

Cette diffusion se poursuit durant l'année 1985, mais toujours « *très très lentement*³⁶² » comme le rappelle Stéphane Hauvette qui continue à organiser le Paris-Deauville et quelques rassemblements. Le nombre de VTT disponibles reste faible, même si la loi de l'offre et de la demande commence à s'appliquer sur un marché qui reste confidentiel avec des chiffres de vente autour de 4000 engins vendus. Le premier test grandeur nature de VTT est même réalisé dans le magazine *Moto Verte* avec six vélos testés par Didier Coste, futur créateur de Vélo Vert Magazine. Ce dernier croit au développement de ce nouveau sport suite à ses expériences dans la moto verte et ses nombreux voyages aux USA où il voit le phénomène monter à chacun de ses déplacements effectués pour son magazine de BMX, *Bicross Mag* : « *J'allais souvent aux USA et je voyais le phénomène monter. [...] J'observe un vélo à taille humaine pas comme le BMX, un produit technique avec un look et l'esprit de liberté. Le terrain de jeux implique un autre cahier des charges. [...] . En fait, le cyclisme qui était resté immobile pendant un siècle, a bougé grâce à l'arrivée du mountain bike*³⁶³. »

Ce test réalisé par *Moto Verte* a lieu en forêt de Fontainebleau avec un panel très réduit de modèles (Mercier, Peugeot, Raleigh, Godfried). Sur le plan matériel, la création de

³⁶⁰ Entretien avec Michel Forestier, *op. cit.*, 2007. Durant cette année Michel Forestier, pionnier du VTT dans le Jura commence par exemple à pratiquer de manière solitaire, sans souci de développement dans un premier temps, en retrouvant certaines valeurs communes avec celles du ski de ski de fond : « *J'ai trouvé que c'était le ski de fond de l'été* ».

³⁶¹ « Le VTT sort ses dents et bouffe le marché », *Libération*, 27 août 1990, p. 35.

³⁶² Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

³⁶³ Entretien avec Didier Coste, journaliste fondateur de *Vélo Vert*, Fréjus, le 14 octobre 2007.

l'indexation³⁶⁴ et la cassette à six vitesses par Shimano, de plus en plus investi dans la recherche et le développement³⁶⁵ sur du matériel spécifique au tout terrain, améliore l'efficacité de la transmission mais tous les VTT vendus ne sont pas encore équipés de cette invention. L'augmentation du nombre de vitesses à 18 procure un meilleur étagement des développements pour le pratiquant, facilitant ainsi l'efficacité lors des montées notamment.

Georges Edwards et Michel Forestier : pionniers de la première heure

Le phénomène de diffusion se produit donc très progressivement et d'autres pionniers français tels Georges Edwards commencent à organiser des rassemblements³⁶⁶ dans le sud du pays. La différence principale réside dans le profil clairement descendant des parcours : « *La Croix des Gardes près de Cannes, j'organise déjà une descente en 1985. On avait rassemblé tout ce qui roulait et n'avait pas de moteurs³⁶⁷ !* » Faute d'engins adaptés, on se met à pratiquer avec les vélos existants pas encore assez solides pour des profils descendants³⁶⁸. L'aspect ludique de l'engin se trouve ici valorisé par ce pratiquant de moto-cross plus enclin aux sensations de vitesse qu'à une logique purement énergétique : « *Je reste persuadé que ce qui fait le charme du VTT, c'est avant tout le jeu. Tous les êtres vivants n'ont pas envie de se défoncer³⁶⁹ !* » Il poursuit comme pour confirmer ses propos et donner sa définition du VTT : « *L'essence de l'activité : c'est l'alpin ! D'ailleurs tout ce qui relève de l'alpin, de la glisse est plus reconnu et plus valorisant. Cela rend le geste sportif plus intelligent que le seul effort. Malgré tout, le VTT on peut le pratiquer partout, pas comme d'autres sports de glisse où il faut de la pente³⁷⁰.* »

Dans le même temps, Michel Forestier essaie, dans le Jura, de faire connaître le sport qu'il pratique depuis un an mais dans une logique plus « nordique » : « *Personne ne voulait louer des vélos, donc je l'ai fait. Je l'ai monté dans le même principe que le ski de fond [...]. J'ai commencé avec cinq VTT en 1985 pour de la démonstration et des animations*

³⁶⁴ Techniquement, l'indexation permet le changement d'une vitesse à la fois et facilite donc l'usage du dérailleur.

³⁶⁵ Pour augmenter la fiabilité Shimano fait des tests sur le terrain mais aussi en laboratoire afin de voir l'impact de la poussière, de la boue et des chocs sur le fonctionnement et la fiabilité des produits avant de les commercialiser à grande échelle.

³⁶⁶ Georges Edwards organise par la suite dans l'arrière pays de Cannes « la Begreen », une des premières randonnées populaires à succès.

³⁶⁷ Entretien avec Georges Edwards, pionnier de la descente en France, Fréjus, le 6 octobre 2006.

³⁶⁸ *Ibidem*. Dans cet entretien, Georges Edwards relève aussi le manque de robustesse des premiers VTT plus conçus par des vélocistes que par des motards et donc fragiles dès qu'on les sollicite davantage : « *Il y avait beaucoup de casse au début. Les gars qui fabriquaient cela ne se rendaient pas compte des contraintes.* »

³⁶⁹ *Ibidem*.

³⁷⁰ *Ibidem*.

*personnellement*³⁷¹. » Contrairement à la logique de Georges Edwards où l'on essaie de faire découvrir les sensations de l'engin lors d'événement, l'idée de Michel Forestier, moniteur de ski de fond de formation, est davantage de faire découvrir l'activité sur le plan du loisir touristique. La logique est ici plus celle du déplacement que celle de la confrontation à la pente et aux obstacles, s'y ajoutent des contraintes de pratiques, liées à la météorologie notamment, moins importantes que pour d'autres sports de pleine nature émergents durant les années 1980³⁷². Il prend l'exemple des contraintes aérologiques du parapente ou des problèmes d'enneigement pour le ski de fond et indique que le VTT peut lui se pratiquer presque par tous les temps et en toute saison.

Comme l'année précédente, cette seconde saison se conclut par le Roc d'Azur, le 20 octobre 1985. Dans un communiqué de presse, l'organisateur prévoit une cinquantaine de participants parmi lesquels figurent Alain Dallenbach et Yves Cordier, « triathlètes de renommée européenne³⁷³ ». L'ambition de faire connaître la course, de s'imposer comme une compétition de référence et de contribuer au développement commercial du produit, transparaît aussi dans la suite du document³⁷⁴. Le triathlète Alain Dallenbach remporte l'épreuve. Malgré une préparation plus approfondie et un optimisme déclaré, la participation reste en deçà des prévisions de l'organisateur mais toutefois bien supérieure à la première édition. Sous forme de litanie pour résumer cette période Stéphane Hauvette répète en se rappelant de cette période initiale : « *Mais cela a démarré doucement, cela a été très long : sept au premier (1984), puis vingt-cinq en 1985 et je crois quarante-cinq en 1986*³⁷⁵. »

Le VTT, déjà à l'UCPA

Dans le domaine du loisir sportif et du secteur marchand, l'Union des Centre de Plein Air (UCPA) tournée vers les sports nouveaux, ouvre le premier programme touristique et sportif tourné vers le VTT cette même année près du Mont Lozère. Le secteur du tourisme sportif détecte rapidement les potentialités de développement de cette activité. Le matériel

³⁷¹ Entretien avec Michel Forestier *op. cit.*, 2007.

³⁷² *Ibidem*. « *Le VTT, tu peux sortir quand tu veux, ce n'est pas comme la planche à voile. Chacun a son aire de jeux selon son niveau. Sortir dans la nature, c'est cela qui me plaît !* »

³⁷³ *Archives de Stéphane Hauvette*.

³⁷⁴ *Ibidem*. Extrait du communiqué de presse, p. 2. « Cette épreuve sera devenue en deux ans la première classique d'un nouveau sport : le Vélo Tout Terrain ou Mountain Bike. Pour cette deuxième édition, la Commune de Ramatuelle fourni un important effort d'organisation et de logistique aux côtés de l'Association Française de Mountain Bike et de FLASE [...] En ce sens, Ramatuelle se prépare sérieusement aux loisirs de l'an 2000. Le Roc d'Azur est une course en ligne de 60 kilomètres environ qui utilise les pistes coupe feu du Massif des Maures. Cet exceptionnel parcours tout terrain qui nécessite des participants endurance, adresse et courage, sera une base d'essai redoutable pour les « Vélos Tout Terrain » qui arrivent actuellement en force sur le marché. »

³⁷⁵ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

développé notamment par Shimano pour le marché américain s'améliore mais le niveau des ventes (environ 4000) et le nombre de modèles disponibles reste significatif d'une diffusion limitée. Avec le cinquième succès historique de Bernard Hinault sur le Tour de France, la presse, le grand public et les passionnés de vélo restent encore exclusivement centrés sur le vélo de route.

Le contexte général semble néanmoins favorable à plus d'un titre : durant cette année, le taux de pratique sportive de 73,8 % dans la population n'a jamais été aussi important, de même que celui de la pratique des sports de pleine nature qui atteint presque le tiers des adeptes avec 30%³⁷⁶. Dans le même temps, la part des activités de type compétitive diminue de 11,3 %. Ces données confortent une double tendance déjà constatée : celle d'une propension de plus en plus affirmée vers les sports de pleine nature à faibles contraintes mais aussi un rejet partiel de la compétition³⁷⁷ telle qu'elle est envisagée dans le modèle classique fédéral. Dans ce cadre, les caractéristiques intrinsèques du VTT s'insèrent parfaitement dans cette évolution des pratiques étudiées au milieu des années 1980 alors que le « vélo », annoncé comme premier choix d'activité chez les hommes (20,36%)³⁷⁸ et quatrième chez les femmes (14,59%), semble un vivier de pratiquants quasi inépuisable pour cette forme plus tournée vers la nature.

Le premier championnat de France « label AFMB »

Sous l'impulsion de l'AFMB, qui continue son programme de promotion en exposant au salon de la randonnée et au salon neige et montagne³⁷⁹, un calendrier national permet en 1986 d'informer et de fédérer les quelques organisateurs. Le trophée des Alpes³⁸⁰, organisé par l'association, regroupe alors dix épreuves dans dix stations des Alpes françaises du 12 juillet au 17 août. L'idée reste pour ces événements, de développer la pratique en relation avec

³⁷⁶ Augustin, Jean-Pierre, « Géographie du sport en France (1945-2005) » in Tétart, Philippe, *op.cit.*, 2007, p. 188.

³⁷⁷ Ehrenberg, Alain, *Le culte de la performance*, Paris, Calmann-Lévy, 1991, pp. 14-18. « De la généralisation de la compétition dans le paysage imaginaire français ». Les réflexions et travaux d'Ehrenberg complètent et nuancent cette tendance. Selon l'auteur : « Le sport est sorti du sport, il est devenu un état d'esprit, un mode de formation du lien social, du rapport à soi et à autrui pour l'homme compétitif que nous sommes tous enjoint de devenir au sein d'une société de compétition généralisée. [...] La vogue de la performance permet de décrire comment se modifient les rapports sociaux quotidiens d'une société quand ses modèles politiques institués ne fournissent plus de solutions crédibles aux problèmes majeurs à laquelle elle se voit confrontée. » Dans le même ouvrage Alain Ehrenberg consacre également une analyse sur ce thème : « Le sport aventure, nouvelle manière de se penser », pp. 171-195.

³⁷⁸ Irlinger, Paul, Louveau, Catherine et Métoudi, Michèle, *Les pratiques sportives des Français*, Paris, INSEP, 1987, (Tome 1, Tableau 13).

³⁷⁹ Le souci du contact avec les industriels du cycle, les offices de tourisme et les responsables sportifs caractérisent les actions principales du président de l'AFMB qui confirment sa double motivation associative et aussi commerciale.

³⁸⁰ *Archives privées de l'AFMB* : « Programme d'activité 1986 ».

l'activité touristique³⁸¹. Les vainqueurs de chaque épreuve se voient attribuer des points et le concurrent qui marque le plus de points sur ses six meilleurs résultats est déclaré vainqueur. Un classement par équipe de stations est également mis en place. Une manche de ce trophée est aussi support d'une des cinq manches du « Championnat de France National AFMB ». La finalité du championnat de France est « de renforcer l'implantation du vélo tout terrain dans des régions choisies, d'attirer des sportifs de haut niveau venant du cyclisme sur route, du cyclocross ou du triathlon pour créer rapidement une équipe de haut niveau pouvant concurrencer les équipes américaines, de créer des événements exploitables par les médias et de satisfaire à la demande des pratiquants³⁸². » Les épreuves ont lieu de mai à octobre à Saint-Etienne, en région parisienne, au cours d'une des manches du trophée des Alpes, à Ramatuelle. Ces régions sont choisies en fonction de la pénétration réussie par le vélo tout terrain (nombre de licenciés et clubs existants).

Le Paris-Deauville est maintenu, devenant presque une « classique » et le projet de relier Saint-Etienne à Ramatuelle sur huit jours avec des parcours de liaison et des spéciales chronométrées fait partie du programme 1986. L'épreuve est annoncée comme « très sportive » ; le principe de l'itinérance sur plusieurs jours mais cette fois sous forme compétitive voit le jour. Le modèle de référence des courses par étapes telles le Tour de France ou Paris-Nice se voit transposé au VTT. La notion de durée apparaît aussi lors d'épreuves telles les « 24 heures d'Auvergne » ou « *la Funny Bike* » à la Bourboule. Ces manifestations en utilisant régulièrement ce type d'anglicisme, s'appuient sur une connotation américaine liée à la notion de plaisir et de sports *fun*s.

Le cyclisme traditionnel reste, dans les imaginaires collectifs, liés à la notion d'effort et de souffrance ; les premiers organisateurs d'événements VTT souhaitent imposer une image exotique de ce sport associée elle, à la notion de plaisir. La pratique en montagne ne se limite plus aux Alpes et aux grandes stations contactées initialement. Quelques stations plus modestes du Massif Central, du Jura ou du Vercors, timidement encore, se lancent dans le développement de cette activité susceptible de mobiliser des touristes hors période hivernale. Certaines zones et massifs de moyenne montagne récemment équipés de foyers de ski de fond

³⁸¹ *Ibidem*, p. 2. « Au cours de l'été 1985, plus de 30 stations proposaient au public une activité vélo tout terrain. Ces stations possèdent des parcs de vélo qu'elles peuvent mettre à la disposition de leurs visiteurs. Ce parc d'engins devrait nous permettre de compter sur une fourchette de 50 à 100 participants à chaque épreuve. La forte population de vacanciers présente dans les régions alpines devrait par ailleurs nous assurer une masse de spectateurs non négligeable. Il est à noter que les stations visitées comptent de 5 à 25 000 lits et qu'elles connaissent à cette époque un remplissage de près de 90%. Cette population sera très facilement sensibilisée. Dernier intérêt, les stations d'altitudes sont demandeuses de ce genre de manifestation et mettent à notre disposition une infrastructure idéale. »

³⁸² *Ibidem*.

souvent déserts à cause du manque de neige cherchent à rentabiliser ces lieux durant la période estivale.

La taille des parcs locatifs et aussi les chiffres de vente restent malgré tout encore figés sur des chiffres modestes bien qu'en croissance constante. Entre 10 000 et 15 000 VTT sont vendus durant cette année 1986 ce qui constitue encore une faible part dans l'industrie du cycle. Les petits fabricants tels Ferrarolli, Mécacycles puis, Raleigh (Le Maverick), Peugeot et MBK (Le Tracker) pour les industriels du cycle déjà implantés, paraissent les plus concernés par l'émergence de ce nouveau marché. Au niveau technologique, le groupe « Mavic » développe des jantes en céramique qui améliorent la qualité du freinage. Sur le plan de la mode vestimentaire et au niveau des peintures des cadres de VTT, la tendance s'oriente délibérément vers les couleurs fluorescentes rappelant les couleurs psychédéliques des années 1970. Une fois de plus la logique *fun* et le modèle symbolique des sports californiens restent durant cette période au centre des représentations mais aussi du design des engins. Les premiers VTT en circulation sur le territoire français se parent de roses, de verts ou de jaunes fluorescents mais aussi de violets, autant de couleurs évocatrices de cette mouvance. A la notion de plaisir (*Fun Bike Club*³⁸³ ou *Funny Bike*) s'ajoute aussi celle de vertiges sportifs (et non artificiels) provoqués par cette nouvelle pratique. Selon Alain Loret : « il est remarquable, en effet, que ces nouvelles couleurs du sport plus particulièrement utilisées dans le domaine des « sports de glisse » soient en réalité l'un des principaux symboles du mouvement psychédélique créé au début des années 1960 en Californie par Timothy Leary³⁸⁴. » Tous les sports nouveaux sont peu ou prou affectés par cette colorisation symbolique des vêtements et matériaux durant cette période.

L'apport de Max Commençal, vers une conception ludique du VTT

D'autres constructeurs, issus du monde du BMX comme Max Commençal³⁸⁵, commencent à se lancer dans la production artisanale de VTT malgré le scepticisme ambiant.

³⁸³ De nombreux clubs de VTT créés durant la seconde moitié des années 1980 prennent le nom Fun Bike Club ou des dénominations de ce genre.

³⁸⁴ Loret, Alain, « L'avènement d'un « sport alternatif », in Ceaux, Pascal (sous la dir.de), *Le sport à l'épreuve*, revue Lire et Savoir, Paris, Gallimard Jeunesse, n° 3, mars 1996, pp. 10-19. Les analyses de Loret sur ce thème analysent la symbolique de ces couleurs pour les « sports funs ». Selon l'auteur, « au cours des années quatre-vingt, les couleurs du sport se transformèrent brutalement. [...] Bien que déclinées à l'infini, selon l'inspiration des stylistes, les teintes « fluo », utilisées dans la décennie quatre-vingt, reposaient sur une base unique de cinq couleurs principales : le violet, le rose, le jaune, le rouge vif et le vert pomme. En regard des couleurs nationales de la période précédente, ces couleurs représentent bel et bien une symbolique contestataire. [...] Déclaré illégal en 1966, le LSD et ses effets induits (notamment les couleurs psychédéliques) devaient rapidement devenir un symbole de contestation sociale aux Etats-Unis. Il s'agissait alors de combattre *l'American Way of Life*. »

³⁸⁵ Entretien avec Max Commençal, fabricant de VTT, responsable du team Sunn, Fréjus, le 13 octobre 2007.

Mais l'approche est ici différente par rapport à l'utilisation de l'engin. Les verbes « rouler, monter ou avancer » s'éclipsent au profit de « sauter, glisser et descendre ». L'industriel, devenu ensuite un repère dans le monde du VTT revient sur ses débuts : « *Depuis 1980, je fais des BMX pour la marque Laffite puis je crée « Sunn BMX « en 1982. [...] Je sais que le premier VTT que l'on a fait, c'est un gros BMX. On a gonflé le ratio de 20 à 26 pouces. On a fait quelque chose déjà enclin à sauter, à glisser. Je voulais faire des BMX pour aller dans les chemins. [...] Déjà vers des pratiques descendantes. Je me souviens avoir emmené des gamins sur des pistes de ski voir ce que cela faisait. En France, tout le monde me dit cela ne marchera jamais. [...] C'est quelque chose qui fait partir toute l'industrie du cycle en courant. Mais tous ! Excessivement mous, conservateurs, à la traîne. [...] Moi je m'en fous. Je fais du business. Je fonctionne avec des imaginations et j'essaie d'amener un maximum de personnes dans mon délire. Dans ces années-là, au début, on n'est pas beaucoup. C'est du bricolage, plus que de l'artisanat. Le marché et le besoin, on le ressent³⁸⁶. »*

Ce témoignage modifie les données en ce qui concerne l'origine des constructeurs, pas tous issus du cyclisme traditionnel. Les conceptions, notamment sur les géométries de cadre et sur l'utilisation faite du vélo modifient la nature des produits proposés à savoir des vélos ludiques destinés à descendre, glisser et sauter en montagne ou dans la nature. Au niveau des valeurs partagées et à la différence des constructeurs issus du cyclisme traditionnel, Max Commençal ne se reconnaît pas non plus dans les valeurs des pratiquants issus de la route : « *La confrontation s'est toujours très mal passée. Il n'y a pas de rapport, on ne s'aime pas. La route, je n'aime pas. [...] Je suis plus sur les valeurs de plaisir, de pilotage, de nature, de joie. Moi perso, il n'y a pas de contact. En équipe de France descente, ils n'ont pas l'esprit cyclisme. [...] On est plus maillot ample que lycra serré³⁸⁷ ! »*

Cette arrivée sur le marché de constructeurs issus du BMX, qui conçoivent une pratique du VTT ludique, modifie un peu le contexte général après trois années assez lentes de développement. Le *Just for fun* américain des années 1970 se trouve ici renforcé et décliné à la française par cette frange de participants pour lesquels les valeurs de pilotage voire de glisse restent centrales. Malgré tout, le nombre d'épreuves et les chiffres de participation aux quelques épreuves organisées s'avèrent encore très modestes durant cette troisième année de présence du VTT en France, comme en témoigne encore la taille du peloton du Roc d'Azur remporté par Jean-Pierre Morel le 19 octobre 1986, devant 45 participants³⁸⁸.

³⁸⁶ *Ibidem.*

³⁸⁷ *Ibidem.*

³⁸⁸ Le site officiel du Roc d'Azur indique lui 120 qui semblerait plus correspondre au chiffre de l'année 1987.

L'année 1986 voit se développer des initiatives qui laissent présager une diffusion à plus grande échelle du VTT sur le territoire français : le calendrier et la participation aux courses s'étoffent progressivement, de nouveaux types d'épreuves de longue durée apparaissent. Le marché se diversifie un peu avec l'arrivée de constructeurs venus du milieu du BMX. Après trois années d'existence, le VTT reste malgré tout encore une pratique confidentielle, peu connue et pratiquée par un public issu de diverses origines. En l'absence de magazine spécialisé, la médiatisation reste souvent limitée à quelques articles dans la presse régionale au sujet de quelques rassemblements à effectifs réduits. Malgré les efforts d'organisation et de réglementations de la jeune AFMB menée par un groupe restreint, ce sport ne fait pas encore partie du paysage sportif français.

4.1.4 : Des origines sportives, des logiques et des modes de pratiques multiformes

Si le terme « pionnier » semble moins adapté que pour les premiers pratiquants de Marin County, les origines sportives voire personnelles des pratiquants français de la première heure illustrent et éclairent les fondements, voire les valeurs véhiculées par ce sport lors de son introduction en France. Quels sont les « profils type » de ces différents précurseurs ? Avec quelles logiques et quelles motivations abordent-ils cette nouvelle activité ? Quels modes de pratiques motrices et d'évolutions possibles avec ce nouvel engin découlent de ces représentations ? On peut dans ce cadre s'interroger aussi sur l'influence, l'impact, le rayonnement voire l'emprise exercée par chacun des groupes précurseurs sur l'évolution générale du VTT au fil du temps. Autant de questions qui nous ramènent au thème de l'essence même de l'activité, au moment où elle prend forme au début des années 1980.

Les premiers pratiquants : un « intéressant melting-pot »

En analysant les lectures et les entretiens, un consensus émerge, définissant ce groupe des premiers pratiquants comme « un intéressant *melting-pot*³⁸⁹. » Sur le sujet Georges Edwards³⁹⁰ confirme qu'il existe « *plusieurs niches : les cyclistes, les triathlètes, les gens de la montagne, du BMX, de la moto. Tout cela a créé des sensibilités différentes. Et maintenant chacun s'y retrouve.* » L'avis de Stéphane Hauvette, premier témoin des profils des participants des rassemblements initiaux, renforce l'hypothèse d'origines multiples : « *Selon*

³⁸⁹ Entretien avec Didier Coste, *op. cit.*, 2007. Le journaliste poursuit en disant « *mais je reste persuadé qu'il y a très peu de cyclistes.* »

³⁹⁰ Entretien cité avec Georges Edwards, *op. cit.*, 2006.

*moi, les origines étaient diverses au départ, chacun avec son propre goût, sa propre envie, ce qui veut bien dire que cette activité attirait des gens d'horizons très divers parce que cela faisait la synthèse d'un certain nombre de choses. [...] Des gens de la route, de la moto, du ski, du ski de fond, du BMX. En activité principale ou secondaire en compétition ou en randonnée. C'est bien parce que c'est une synthèse que cela marchait, cela a fini par exploser. [...] Mais, c'est peut-être aussi pour cela que cela a été aussi dur à lancer, paradoxalement, ce n'était pas ciblé pointu dans une direction pour que tout à coup cela parte*³⁹¹. » Avec une analyse de type commercial (notion de cible), Stéphane Hauvette tente d'expliquer les raisons de cette diffusion assez lente du fait de la confusion sur les publics ciblés. En fait, chaque profil de pratiquant s'approprie une facette de l'activité correspondant à ses aspirations, à ces goûts personnels.

L'analyse de Daniel Verbrackel, pratiquant sur route de formation renseigne en l'espèce sur la perception sur des nouveaux venus dans le monde déjà identifié des cyclistes « traditionnels » : « *Dans un premier temps des gens qui aimaient la nature et d'anciens cyclistes, des copains qui souhaitaient se retrouver en dehors de la route. Au début tranquillement et assez rapidement sous forme compétitive uniquement sous forme XC. Les pratiquants étaient perçus comme des marginaux au début*³⁹². » Cette notion de marginalité rejoint aussi un certain refus du système compétitif classique observable durant cette période avec un recul constaté de 11,3% des pratiques compétitives en 1985³⁹³.

Au cours de l'analyse menée sur les premières pratiques de 1983 à 1986, on voit finalement émerger différentes typologies³⁹⁴ des premiers pratiquants : les montagnards aventureux, les skieurs de fond, les pratiquants issus du bicross, les motards tendance moto verte, les triathlètes, les cyclistes traditionnels, les cyclotouristes, les cyclo-muletiers, les « urbains *funs* », les pratiquants multisports et les amoureux de la nature. Des recoupements, filiations et interpénétrations existent bien sûr entre ces différentes origines. Cette classification ne fait pas ici l'objet d'une quantification précise. Son intérêt réside plutôt dans l'analyse des différents courants et tendances de la population des premiers pratiquants du

³⁹¹ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

³⁹² Entretien avec Daniel Verbrackel, organisateur de Paris-Roubaix VTT, responsable du team MBK, Roubaix, le 31 août 2006. Verbrackel relève ici la marginalité des nouveaux adeptes du VTT par rapport aux cyclistes traditionnels.

³⁹³ Attali, Michaël, « L'explosion des pratiques sportives : massification, diversification, différenciation (des années 1970 à nos jours) » *op.cit.*, in Tétart, Philippe, 2007, p. 88.

³⁹⁴ Les analyses menées par Jean Corneloup pour l'escalade renseignent avec précision au sujet des différentes approches de l'activité. Ce type de recherche serait aussi riche d'enseignements pour l'analyse du développement ultérieur du VTT.

VTT. Les caractéristiques de ces courants initiaux voire « historiques », une fois identifiés, faciliteront la compréhension et l'analyse des évolutions ultérieures de ce sport.

Les « montagnards aventureux », tels Nick et Dick Crane, qui atteignent le sommet du Kilimandjaro fin 1984 utilisent le VTT comme un moyen de déplacement tout terrain parfois en milieu non prévu à cet effet. La logique centrale est celle du « plus loin » en progressant sur des sentiers ou GR ardues et du « plus haut » vers des cols ou sommets inaccessibles. Les notions d'engagements plus ou moins extrêmes et d'exploits sont souvent liées pour cette population restreinte, entraînée et assez médiatisée. Le VTT, à l'instar du piolet ou des skis de randonnée, est un outil de conquête souvent seul ou par petits groupes. Cette population, compte tenu du niveau de préparation et de logistique requis, reste durant cette période assez restreinte.

D'origine montagnarde aussi, les skieurs nordiques tels les précurseurs Michel Forestier dans le Jura ou Bernard Bon dans le Vercors, comprennent rapidement les qualités de ce nouvel engin qualifié de « ski de fond de l'été ». Reprenant en partie les mêmes pistes forestières de moyenne montagne empruntées l'hiver, ce sport devient pour eux le moyen de s'entretenir en pleine nature et de fournir des efforts similaires à ceux qu'ils connaissent dans leur sport de prédilection. L'aspect touristique et économique favorise aussi les hébergeurs comme Michel Forestier qui investissent rapidement dans un parc locatif pour faire découvrir le territoire aux touristes sportifs, randonneurs curieux ou amoureux de la nature. L'avantage du VTT (si on le compare à d'autres sports tels le ski ou les sports nautiques ou aériens) tient ici en une vitesse de progression permettant de découvrir un plus grand espace comparé à la marche sur une demi-journée, voire sur une journée de randonnée et en une moindre dépendance envers les éléments tels la neige ou le vent.

Le public issu du BMX, avec des pionniers tels Sylvain Billion ou Max Commençal retrouve dans la pratique du VTT en pleine nature des sensations de pilotage et de glisse. La logique de recherche de plaisir ou d'exploits dans un milieu plus ouvert et moins orientée sur les adolescents que pour la pratique de la course sur circuit, désignée sous le vocable anglophone de *race*³⁹⁵, guide ces pionniers qui investissent ce nouvel espace d'expression corporelle. Les jeunes adolescents ou adultes issus du vélo 20 pouces (BMX) constituent

³⁹⁵ Durant les années 1980, le BMX ou Bicross est surtout consacré à la *race* véritable course sur circuit agrémentée de virages relevés et de bosses. Cette discipline est devenue sport Olympique lors des Jeux Olympiques de 2008. Anne Caroline Chausson, issue de cette filière BMX devient de 1993 à 2006 la plus grande championne de l'histoire de VTT de descente. En 2007, elle termine sa carrière de haut niveau dans ce domaine et devient en août 2008, à Pékin, la première championne olympique de l'histoire du BMX.

rapidement le vivier des pilotes dits techniques et descendeurs avec une approche du sport, de l'entraînement, de la compétition en marge avec les valeurs traditionnelles.

Les pratiquants originaires du milieu de la moto, tels Cyril Neveu à La Plagne mais surtout Georges Edwards, qui rapidement s'impliquent dans l'évolution de ce sport, fournissent rapidement les rangs des pratiquants tournés vers les pratiques descendantes. L'engagement, la vitesse, la technicité sont recherchés sur des parcours semés d'embûches. Le VTT permet de retrouver ces sensations de pilotage de la moto mais cette fois sans moteur. La vitesse est ici provoquée par la pente plutôt que par l'énergie déployée par les jambes ou le moteur faisant dire à Georges Edwards : « *La problématique de cette dualité de la pratique reste ici une constante dans l'histoire du VTT avec les notions d'effort et de plaisir de la descente*³⁹⁶. »

Les triathlètes eux, retrouvent la possibilité en pratiquant le VTT comme Yves Cordier ou Alain Dallenbach lors du Roc d'Azur 1985, d'exercer ou de démontrer leurs facultés d'endurance lors des compétitions de cross-country. Dans cette même logique d'hybridation et de diversification de la pratique, très rapidement, des triathlons incluant le VTT à la place du vélo de route, voient le jour. La logique ici reste celle d'un effort semblable à l'épreuve cycliste du triathlon (on est davantage seul en triathlon et cross-country VTT qu'en cyclisme sur route), dans un milieu naturel incertain³⁹⁷.

Concernant le public cycliste, les filiations paraissent a priori plus évidentes mais le poids des traditions et les spécificités du cyclisme sur route (couleurs classiques, assistance au coureur, technique de pilotages limitées, habitude de rouler sur du bitume en milieu balisé, tactiques de courses), provoquent durant ces trois premières années, la curiosité voire la méfiance du milieu cycliste traditionnel³⁹⁸. Dans un premier temps, les adeptes du cyclo-cross comme Larbi Midoune, premier vainqueur du Roc d'Azur, semblent davantage tentés de se tester sur un engin et dans un milieu assez proche de leur pratique compétitive initiale. La nouveauté stimule cette frange de pratiquants, rapidement séduite par la robustesse et les possibilités d'évolution de ce type de vélo. La catégorie assez marginale des cyclo-muletiers va rapidement trouver l'occasion grâce à l'utilisation du VTT de pratiquer plus sûrement les ascensions de cols en France et à l'étranger. Ce nouveau vélo est très rapidement utilisé pour les raids ou les voyages au long cours. Grâce à la robustesse des cadres (fixations de sacoche)

³⁹⁶ Entretien avec Georges Edwards, *op. cit.*, 2006.

³⁹⁷ Cette notion d'incertitude du milieu développée dans les travaux de par Pierre Parlebas caractérise toujours les sports de pleine nature tels le VTT.

³⁹⁸ Entretien avec Daniel Verbrackel, *op. cit.*, 2006. Le dirigeant roubaisien rappelle dans cet entretien le terme de « marginaux » évoqué ci-dessus ainsi que les réticences des industriels du cycle à s'engager dans ce qu'ils pensent être une mode passagère.

et la largeur des pneus (accessibilité et fiabilité accrue), les possibilités d'évolution augmentent encore pour ces passionnés de raids extrêmes. La logique ici n'est pas compétitive, elle relève de l'itinérance et de la découverte de nouveaux espaces.

Enfin, les pratiquants multisports, voire les « urbains *fun*s », vont eux aussi rapidement trouver dans cet engin un nouveau moyen d'expression. Dans un système où le « zapping sportif³⁹⁹ » devient une réalité, certains pionniers dont Stéphane Hauvette, issus de la moto verte et de l'équitation conçoivent le VTT comme un sport nouveau parmi d'autres, tels le skate-board, la planche à voile ou le deltaplane quelques années auparavant. La notion de nouveauté conjuguée à un goût prononcé pour la nature, favorise cette envie de pratiquer, voire de se distinguer.

Cette multiplicité des origines et des motivations des pratiquants explique certainement la diversification rapide des pratiques qui rapidement se conjuguent au pluriel. Au travers de ses caractéristiques propres, l'engin accepte des utilisations diverses : aventureuses, itinérantes, ludiques, techniques ou engagées. Cette communauté de pratiquants aux origines sportives, aux logiques et aux motivations multiformes, se retrouve donc au cours d'événements où il est question de pratiquer du « VTT » avec des applications motrices diverses et variées, la sémantique ne distinguant pas ou peu les différentes formes de pratique. Sous forme d'éclairage, cette diversité originelle des premiers pratiquants doit être considérée dans l'analyse des évolutions futures de ce sport.

Quatre années après son introduction en France et malgré un contexte politique et culturel favorable (augmentation du temps libre, retour vers les pratiques de pleine nature, attrait du public vers les sports « nouveaux », rejet partiel des formes compétitives traditionnelles, existence d'une culture cycliste centenaire), le Vélo Tout Terrain se diffuse finalement lentement tant sur le plan géographique que médiatique dans le paysage sportif français.

Du rassemblement de La Plagne en 1983 au Roc d'Azur 1986, de rares événements confidentiels parsemés sur le territoire, permettent à quelques initiés de se rencontrer amicalement ou de se confronter sous la forme de randonnée ou de cross-country. En fonction de leurs aspirations voire de leurs origines sportives, les premiers pratiquants issus d'horizons

³⁹⁹ Attali, Michaël, « L'explosion des pratiques sportives : massification, diversification, différenciation (des années 1970 à nos jours) » *op.cit.*, in Tétart, Philippe, 2007, p. 98. L'auteur emploie cette notion de « zapping sportif » pour indiquer que le temps d'implication pour un sport donnée diminue. De plus, on constate un « turn over » de plus en plus significatif entre les sports.

divers s'approprient, découvrent et profitent des multiples usages possibles de l'engin. La nature, l'aventure, l'effort, la sensation ou la convivialité restent en fait des notions centrales durant cette première période de diffusion sur le sol français.

Sur le plan institutionnel, l'Association Française de Mountain Bike, sous l'influence et le *leadership* de Stéphane Hauvette son président, essaie avec peu de moyens de développer et d'organiser la pratique à l'échelle nationale en contactant les partenaires publics et privés. Les actions menées par la jeune organisation ne se limitent pas au seul cadre associatif et le statut du président à la fois responsable de l'AFMB et organisateur d'événements sportifs oriente clairement les choix et décisions prises durant ces premières années. L'industrie du cycle plutôt attentiste et le microcosme du cycliste traditionnel perplexe, découvrent ce nouveau type de vélo encore lourd et pas toujours fiable avec timidité, ralentissant ainsi les possibilités de diffusion. Faute de matériel disponible, faute d'événements d'envergure médiatisés, le développement reste limité à une frange restreinte de la population comme en témoignent les chiffres des ventes⁴⁰⁰.

Selon Jacques Defrance : « Le clivage entre l'ancien et le nouveau devient un principe organisateur de la division des pratiques et de la vision de ces pratiques⁴⁰¹. » « L'ancien », à savoir le cyclisme traditionnel et « le nouveau », le VTT, répondent ici à cette analyse⁴⁰². L'étude de l'évolution de ce clivage, des influences réciproques durant cette période de recherche sera certainement à ce titre instructive sur les rapports entre « ancien et nouveau ». En se référant à la grille d'analyse⁴⁰³ développée par Alain Loret, on se situe ici au début de la phase trois de développement en ce qui concerne les composantes « techniques (création d'un savoir faire), technologiques avec une amélioration du concept, sociétales (quelques leaders d'opinion), culturelles (quelques revues underground), géographiques (nationale), économiques (limitées), structurelles (association nationale), institutionnelles (confrontation avec l'institution) et industrielles (PME/PMI) ». Dans un contexte favorable à une expansion future, le VTT en France se trouve à l'aube de l'année 1987 en pleine phase de gestation et de développement avec des pratiques confidentielles et diversifiées, une association active, un engin de plus en plus fiable mais peu diffusé.

⁴⁰⁰ Entre 10 000 et 15 000 unités vendues par an.

⁴⁰¹ Defrance, Jacques, « Les sports traditionnels après la fin de la tradition sportive », in Terret, Thierry (dir), *Education physique, sport et loisir, 1970-2000*, Clermont-Ferrand, AFRAPS, 2000, pp. 311.324.

⁴⁰² Annexe n° 60. « L'ancien et le nouveau » selon Vélo Vert n°5, mai 1990.

⁴⁰³ Loret, Alain, op.cit., 2004, p. 211.

Le temps de la pérennisation semble proche car le VTT possède déjà les trois grandes exigences requises⁴⁰⁴ à savoir, une viabilité technologique, une adoption et une promotion par un groupe social et enfin une organisation spatio-temporelle.

4.2. L'exemple américain face aux spécificités françaises : vers un nouveau modèle ? (1987-1990)

Après cette période initiale de relative confidentialité où les conditions semblent en partie réunies pour un développement plus conséquent, quelle envergure va prendre ce mouvement naissant, pour l'instant épiphénomène, dans le monde du sport et du loisir. L'effet de mode, comme pour certains objets de consommation rapidement tombés en désuétude, va-t-il s'estomper, mettre un terme à cette lente progression ou à l'inverse « l'explosion américaine » du début des années 1980 va-t-elle se reproduire, telle une onde de choc sur le territoire français et européen ? Le VTT reste-t-il une pratique annexe tels le vélo polo et le trialsin utilisé par une poignée d'adeptes ou s'impose-t-il en France comme sport à part entière ? Assiste-t-on durant cette période à une reproduction « copiée-collée » du modèle américain déjà arrivé à maturation en 1987, à un rejet rapide des modes et formes de pratiques étasuniennes ou bien encore à l'émergence de modes de pratiques spécifiques, conséquences d'un processus en cours d'influence réciproque entre les deux cultures sportives et cyclistes ? La logique, par exemple, de la descente américaine tournée vers la vitesse est-elle transposée et pratiquée de manière similaire ou assiste-t-on à des processus de transformation de cette

⁴⁰⁴ Bernard Jeu distingue ces trois critères caractéristiques de la pérennisation d'un sport nouveau. in Hubscher, Ronald (dir.), *L'Histoire en mouvements. Le sport dans la société française (XIX^e-XX^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 1992, p. 334.

pratique ? Les incursions réciproques des pilotes de chaque côté de l'Atlantique favorisent-elles des changements significatifs ou bien reste-t-on sur un fonctionnement en parallèle sans interactions ni influences ? Au final, est-ce qu'un modèle va s'imposer ou bien le mountain bike au contact de ces deux cultures cyclistes trouve-t-il des fondements et significations plus fortes encore ?

Les indicateurs de développement et d'un changement supposé de cette évolution restent dans ce cadre nombreux. L'étude du niveau d'organisation des acteurs dans le cadre d'un processus d'institutionnalisation plus dense, l'identification des modalités de pratique tant sur le plan quantitatif que qualitatif et enfin l'évolution technologique de l'engin garant d'une plus grande facilité d'utilisation par un grand nombre, permettent d'éclairer l'évolution de ce nouveau sport à l'aube des années 1990.

4.2.1. De l'AFMB à la Commission Nationale de Vélo Tout Terrain : une intégration fédérale inéluctable

Suite à l'assemblée générale de l'AFMB du 6 juillet 1986, un rapprochement avec la Fédération Française de Cyclisme est donc envisagé. L'argumentaire développé par Stéphane Hauvette à savoir plus de moyens financiers, une reconnaissance ministérielle, des facilités pour la gestion administrative et l'organisation des compétitions, facilite et accélère cette transition institutionnelle en cours. Selon Daniel Baal, la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) autre partenaire possible, plus concentrée sur son développement propre, ne semble pas intéressée à ce moment par ce nouveau venu qui effraie un peu dans le paysage cycliste: *« A l'époque la FFCT n'était pas intéressée par le VTT. Entre-temps, ils ont beaucoup évolué. Nous avons plus rapidement ressenti que le VTT représentait une discipline d'avenir pour le cyclisme. Avec le président, Alaphilippe, nous étions sur une stratégie de développement de tous les sports cyclistes dont le BMX aussi⁴⁰⁵. »*

Une fédération centenaire, encline à accueillir les nouvelles pratiques

La FFC, institution plus que centenaire depuis la création de l'Union Vélocipédique de France (UVF) le 6 février 1881⁴⁰⁶ à l'initiative du « Cosmopolite Véloce Club » de Saint-

⁴⁰⁵ Entretien avec Daniel Baal, président de la FFC puis de la CIVTT, Paris, le 25 octobre 2007. M. Baal est trésorier de la FFC de 1989 à 1993 et président de cette même fédération de 1993 à 2001. Il est ensuite nommé en 2001 président de la Commission Internationale du VTT à l'UCI (CIVTT).

⁴⁰⁶ Poyer, Alex, *Les premiers temps des véloce-clubs, Apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1867 et 1914*, Paris, L'Harmattan, 2003.

Pierre de Calais, a déjà intégré au fil de son histoire d'autres disciplines différentes du cyclisme sur route traditionnel, véritable pierre angulaire ou référence de la pratique cycliste. Le premier vélodrome avec piste en ciment de 333,33 mètres voit le jour en 1892 et favorise la pratique sur piste popularisée plus tard par les soirées du « Vel d'hiv » durant les épreuves de « Six Jours » et les tentatives de record de l'heure des grands champions tels Coppi, Anquetil ou Merckx. Dix années plus tard, la première édition du Championnat de France de cyclo-cross⁴⁰⁷ le 16 mai 1902 marque déjà l'introduction d'une autre forme de pratique au sein de l'institution. La filiation avec le VTT semble ici plus évidente mais la présence de gros pneus et la robustesse du Vélo Tout Terrain facilitant l'accès aux terrains rocailleux et aux descentes montagneuses, minorent la comparaison. Reconnue d'utilité publique le 24 décembre 1889, l'UVF renforcée par la popularité croissante du Tour de France⁴⁰⁸, reconnaît aussi le polo-vélo en août 1925⁴⁰⁹. A l'instar du polo traditionnel et du water-polo, on utilise ici un sport existant et un mode de locomotion spécifique pour évoluer collectivement. Les manifestations de cyclotourisme, suite à l'accord entre l'UVF et le Touring Club de France⁴¹⁰ sont placées sous l'égide du TCF. Les prérogatives de la FFC s'orientent dès lors presque exclusivement vers le sport de compétition. L'année 1929 révèle aussi la reconnaissance par l'institution du cycle balle et du cyclisme artistique, pratiques plus confidentielles. Suite à la promulgation de la « Charte des Sports » le 20 décembre 1940, sous le gouvernement de Vichy, l'UVF change de dénomination et fait place à la Fédération Française de Cyclisme. Vingt-cinq années plus tard en 1965, l'Union Cycliste Internationale, dont dépend en partie la FFC, se scinde en deux secteurs : le secteur amateur représenté par la Fédération Internationale de Cyclisme Amateur (FIAC) et la partie professionnelle avec la Fédération Internationale de Cyclisme Professionnel (FICP)⁴¹¹. La fédération internationale de cyclisme doit alors adapter ses structures aux réalités du cyclisme professionnel tout en gérant une

⁴⁰⁷ Il est intéressant de noter que les premières courses de cyclo-cross du début du siècle ne se courent pas en boucle mais de ville à ville par les champs et forêts. Appelé aussi « cross cyclo-pédestre », cette discipline a une vocation et des origines militaires comme le précise un de ses précurseurs Géo Lefèvre au début du siècle : « Supposez un cycliste qui ait en temps de guerre par exemple, l'obligation de ne pas se contenter des grandes routes, de rouler ou de trotter à travers des terres labourées, de se faufiler dans les sous-bois, de franchir des fossés et vous saurez ce qu'est le principe du cross cyclo- pédestre. » Le premier championnat du monde a lieu en 1950 avec la victoire du breton Jean Robic.

⁴⁰⁸ Gaboriau, Philippe, *op.cit.*, 1995.

⁴⁰⁹ http://www.ffc.fr/a_PoloVelo/presentation/index.asp. Le polo à bicyclette a été inventé en Irlande en 1891. En France, la première démonstration a eu lieu au Moulin Rouge le 27 mai 1898. En 1908, le polo vélo fut le premier sport de démonstration aux Jeux Olympiques de Londres. Un championnat de France est disputé chaque année au sein de la FFC depuis 1932. Il se pratique à 2 équipes de 5 joueurs de vélo sur un terrain dont les dimensions sont proches d'un terrain de football durant 2 mi-temps de 30 minutes.

⁴¹⁰ Le Touring Club de France est créé en 1890.

⁴¹¹ La réunification de ces deux secteurs interviendra lors du congrès extraordinaire d'Orlando en Novembre 1992. L'UCI redevient officiellement la seule fédération internationale de cyclisme.

grande masse d'amateurs compétiteurs sur route, son principal vivier de licenciés. Sur le plan sportif, les années 1970 sont marquées par les exploits sur piste de Daniel Morelon, champion olympique aux Jeux de Mexico en 1968 puis quatre années plus tard à Munich. Bernard Hinault, champion du monde professionnel à Sallanches en 1980 règne ensuite sur le cyclisme français et mondial durant la décennie suivante. Dernier sport en phase d'intégration⁴¹² dans le giron fédéral, le bicross signe le 7 octobre 1985 une convention « FFC-Association Française de Bicrossing » prévoyant la création d'un « Comité National bicross /BMX ».

Forte de 102 000 licenciés et de 2 250 clubs lors de l'année de son centenaire, la FFC apparaît donc au regard de son histoire, comme une fédération ouverte aux diverses formes de pratiques du cyclisme. Néanmoins, la domination quantitative (plus de 90%) des licenciés sur route et l'emprise politique et décisionnelle des élus issus du cyclisme traditionnel, restent une réalité au moment où un rapprochement est envisagé entre l'AFMB, forte de quelques 300 membres et de la FFC, structure centenaire. La FFC, au mitan des années 1980, se caractérise ainsi : une fédération tournée vers le cyclisme de compétition sur route, et administrée par des dirigeants majoritairement peu ouverts sur les nouvelles pratiques cyclistes⁴¹³.

Daniel Baal confirme d'ailleurs ce manque d'ouverture : « *Il n'y a pas eu un enthousiasme fou, mais il n'y a pas eu d'opposition de la part des dirigeants. Certains disaient : " Ce n'est pas du cyclisme ! C'est quoi ces maillots bariolés ! Cela ne va pas durer." [...] Certaines régions ont plus adhéré que d'autres comme la Franche Comté, l'Alsace, le Dauphiné Savoie*⁴¹⁴. » Cette tendance craintive ou cette méfiance envers ce nouveau sport ressort aussi de l'analyse d'Yvon Vauchez : « *Certains élus, les anciens n'intègrent pas immédiatement le VTT. Ce qui revient souvent chez eux : " C'est un phénomène de mode, cela va s'éteindre." [...] Alix Vincent : c'est le fédéral, vice-président qui y croit vraiment et essaie de convaincre les différents présidents*⁴¹⁵. » Dans ce rapport de force et ce rapprochement annoncé, le passé et les motivations respectives des acteurs de chacune de ces deux institutions, sont à prendre en compte dans l'analyse de l'évolution du processus d'intégration qui s'amorce.

⁴¹² Cette intégration sera longue et tumultueuse.

⁴¹³ Entretien avec Daniel Baal, *op. cit.*, 2007. « *Il n'y a pas eu un enthousiasme fou, mais il n'y a pas eu d'opposition de la part des dirigeants. Certains disaient : " Ce n'est pas du cyclisme ! C'est quoi ces maillots bariolés ! Cela ne va pas durer. Certaines régions ont plus adhéré que d'autres comme la Franche Comté, l'Alsace, le Dauphiné Savoie. »*

Entretien avec Yvon Vauchez, Entraîneur national VTT depuis 1991, le 15 octobre 2007. L'entraîneur national confirme cette tendance « protectionniste » et cette frilosité des dirigeants issus du cyclisme traditionnel à l'égard du VTT.

⁴¹⁴ Entretien avec Daniel Ball *op. cit.*, 2007.

⁴¹⁵ Entretien avec Yvon Vauchez, *op. cit.*, 2007. Les différents présidents durant cette période sont M. Simon, M. Alaphilippe et M. Ball.

Les essais sans suite du Vélo-Trial et du Bicross

Le précédent de l'intégration tumultueuse du bicross (conflits récurrents entre les dirigeants de l'Association Française de Bicross dans certaines régions⁴¹⁶, prix des licences, droits d'engagement, courses sauvages) ne favorise pas a priori de la part des dirigeants fédéraux lorsque l'intégration du VTT est évoquée. Alors qu'aucun protocole d'accord n'est signé, on note néanmoins une prise en compte assez rapide de cette activité dans la partie « assurances licences coureurs amateurs » du mois de juin 1986. Le « Mountain-Bike⁴¹⁷ » apparaît, déjà, comme une pratique couverte par une assurance FFC de 85 francs⁴¹⁸.

Quant au Vélo-Trial nouvelle discipline au sein de la fédération, son organisation s'effectue sans heurts apparents dans une perspective de développement⁴¹⁹. La responsabilité de son organisation est confiée à M^{me} Baudry, présidente d'un club « Randonneurs Trialistes de France », en Dauphiné-Savoie, qui s'occupe depuis « de nombreuses années, avec dévouement et succès de cette discipline⁴²⁰ ». Lors du Comité directeur du 20 décembre 1986, la présidente de la Commission Nationale de Vélo-Trial FFC est invitée à faire un exposé pour présenter cette nouvelle discipline « souhaitable de développer au sein de notre fédération⁴²¹. » Alors que durant cette année 1986, le rapprochement entre l'AFMB et la FFC est encore officieux sous forme de communications orales entre Stéphane Hauvette et les instances fédérales, la FFC prend toutefois en compte le bicross, malgré des difficultés

⁴¹⁶ *Archives de la FFC*. Procès verbal du Comité Directeur, 6 décembre 1985, p. 5. BMX : « Après un tour de table il s'avère que l'intégration de l'AFB au niveau des régions s'effectue dans un esprit de collaboration à l'exception de quelques régions où les rapports sont encore tendus. Le président est amené à préciser qu'en dehors du protocole d'accord signé avec les dirigeants de l'AFB, il n'a pour sa part, fait aucune autre promesse. En outre, il est donné connaissance d'un courrier du 29 Novembre adressé par l'AFB à ses ligues, aux comités FFC et au Ministère de la Jeunesse et des Sports. Le Comité Directeur juge inadmissible les termes de ce courrier qui le reflète en aucun point l'esprit de la Convention et le principe de diffusion employé en la circonstance. »

⁴¹⁷ *Ibidem*. Noté de cette manière dans le document. Durant cette période, différents déclinaison orthographique du terme apparaissent : « MountainBike, Mountain-Bike, mountain-bike ou mountain bike ».

⁴¹⁸ *Ibidem*. Sur ce même document d'archive, l'assurance Vélo-Trial et Vélo-Cross (BMX) figure au même tarif, le plus bas de tous après les benjamins (35 francs). En comparaison, l'assurance pour un routier amateur 4^e catégorie s'élève à 155 francs ; pour le meilleur niveau, soit les premières catégories, le tarif se porte à 230 francs.

⁴¹⁹ *Archives de la FFC*, Procès verbal du Comité Directeur, 19 avril 1986, p. 6. « Le président Simon demande à chacun de faciliter dans son comité, le développement de cette discipline, en respectant toutefois certaines règles fédérales. Il est précisé que les dispositions réglementaires pour l'affiliation d'un club pratiquant le trialsin sont les mêmes que celles imposées aux clubs s'adonnant au cyclisme traditionnel. Toutefois, cette nouvelle discipline au sein de la FFC demande une attention particulière de la part des Comités Régionaux. »

⁴²⁰ *Ibidem*.

⁴²¹ *Ibidem*.

d'harmonisation avec l'AFB, et aussi le Vélo-Cross ou Trialsin de manière plus sereine, dans un souci de développement au niveau de ses comités régionaux.

Un rapprochement et une transition annoncée

Si l'année 1986 se caractérise donc comme une période de prise de contact, l'année suivante, à la lecture des différents procès verbaux annonce une période transitoire, un rapprochement puis une entente sur certains points avec une intégration programmée. Lors de la réunion du comité directeur de la FFC du 20 mars 1987, le président M. Simon rend compte des derniers entretiens avec les responsables de l'Association Française de Mountain Bike, en vue de leur intégration à la Fédération Française de Cyclisme prévue en 1988. « A titre transitoire pour l'année 1987, deux souhaits ont été émis par les dirigeants de cette association à savoir :

- Participation respective des licenciés FFC ou AFMB aux épreuves organisées par les clubs AFMB ou FFC.
- Officialisation par la FFC en tant que championnats de France, des championnats organisés par l'AFMB avec remise de l'écharpe tricolore, étant entendu que la participation à ces épreuves des licenciés FFC sera possible.

D'autre part, l'entrée de L'AFMB au sein de la FFC, si elle se réalise, ce qui est souhaitable, entraînera la création d'une Commission Nationale du Vélo Tout Terrain.

Le Comité Directeur se montre favorable sur l'ensemble des points traités ci-dessus⁴²². »

Au travers du compte rendu sur les premiers entretiens entre les deux parties, on observe une volonté de rassemblement avec les différents coureurs licenciés fédéraux, un souci d'officialiser les compétitions voire déjà de les faire entrer dans le cadre officiel avec la symbolique de l'écharpe tricolore pour des championnats de France à double label (FFC et AFMB). L'avenir institutionnel, avec la possibilité de Commission Nationale au sein de la FFC dès 1988, est déjà évoqué. En cette fin d'année 1987 où l'AFMB organise un véritable championnat de France sur plusieurs manches et publie une revue pour ses licenciés appelée « Vélo Tout Terrain », le rapprochement se poursuit entre les deux institutions. Interrogé à ce sujet lors d'un Bureau du Comité Directeur, M. Simon, président de la fédération précise que « cette intégration devrait être effective à compter de 1988 et qu'une réunion à cet effet a eu lieu dernièrement au siège de la FFC avec les responsables de cette association pour en débattre les conditions »⁴²³. Pour 1988, l'AFMB souhaite une participation commune aux

⁴²² Archives de la FFC. Procès verbal du Comité Directeur, 20 mars 1987, p. 8.

⁴²³ Annexe n° 51. Archives de la FFC. Bureau du Comité Directeur, 23 octobre 1987, p. 10.

épreuves organisées par les clubs AFMB ou FFC et un championnat de France officialisé par la FFC et organisé par l'AFMB. Après une année de collaboration et de discussions sur les modalités du rapprochement, les deux parties semblent donc sur le point de trouver un terrain d'entente.

La création de la CNVTT (13 janvier 1988)

Cette volonté commune se traduit le 13 janvier 1988 par la signature d'une convention⁴²⁴ de trois pages en cinq exemplaires signée pour la FFC par le président Simon et pour l'AFMB par Stéphane Hauvette, président et fondateur. Cette convention est rapidement approuvée après examen par le Bureau du Comité Directeur du 22 janvier 1988⁴²⁵. Le premier principe de cette convention est la création d'une Commission Nationale de Vélo Tout Terrain. « Cette commission appelée CNVTT aura en charge la responsabilité totale de la pratique et du développement du vélo tout terrain sur tout le territoire français⁴²⁶. » Cette CNVTT est composée de six membres issus de l'AFMB et de trois membres de la FFC. Il est spécifié dans ce paragraphe que « le président de la CNVTT sera l'actuel président de l'AFMB⁴²⁷ ». Stéphane Hauvette poursuit dans ce nouveau cadre son travail et son investissement dans l'organisation institutionnelle du VTT. Il est également prévu de développer des délégations régionales appelées Commissions Régionales de Vélo Tout Terrain ou CRVTT qui prévoient leurs niveaux les mêmes objectifs que la CNVTT. Sur le plan réglementaire, il est prévu que la CNVTT établisse son règlement dans les meilleurs délais car les « règlements généraux de la FFC ne peuvent s'appliquer intégralement au Vélo Tout Terrain⁴²⁸. » La spécificité de l'activité semble prise en compte dans cette convention et des adaptations réglementaires concernant le VTT semble déjà être envisagées.

Sur le plan financier, les ressources de la CNVTT seront constituées sur la base d'un budget prévu dans le budget général de la FFC (calculé sur la base du nombre de clubs, sections et licenciés affiliés), de subventions pouvant venir du secrétariat de la Jeunesse et des Sports, de droits d'organisation de courses, des dotations des partenaires et des prestations fournies par l'extérieur. En mars 1989, l'AFMB doit solder le compte de fonctionnement de la CNVTT et reverser l'intégralité du crédit éventuel au compte de la CNVTT ouvert par la FFC. La transition se révèle donc aussi financière et la convention anticipe sur le devenir

⁴²⁴ Annexe n° 52. *Archives privées de Stéphane Hauvette*. Convention du 13 janvier 1988 entre la FFC et l'AFMB.

⁴²⁵ Annexe n° 53. *Archives de la FFC*. Bureau du Comité Directeur, 22 janvier 1988, p. 8.

⁴²⁶ *Ibidem*.

⁴²⁷ *Ibidem*.

⁴²⁸ *Ibidem*.

financier de la CNVTT qui dépendra bientôt de la FFC. Concernant l'appellation et les sigles prévus, les deux mentions « FFC » et « AFMB » doivent apparaître sur tous les documents de la CNVTT. Mais « il est convenu que dès les élections de mars 1989 et si les termes de cet accord ont été respectés, l'AFMB cédera tous ces droits sur cette appellation⁴²⁹. » Pour les licences, c'est la FFC qui délivrera les licences au titre du VTT⁴³⁰. De manière transitoire, il est décidé pour la saison 1988 que les clubs et les licenciés individuels affiliés à l'AFMB au titre de la saison 87/88 seront affiliés de droit à la FFC sans payer aucun supplément. Enfin le prix de la licence FFC/ VTT est fixé à cent soixante francs et celui de l'adhésion de clubs à cinq cents francs. Il est aussi décidé que les clubs FFC pourront créer des sections VTT. Enfin, cette convention se termine par un paragraphe consacré aux « souhaits de l'AFMB » : pouvoir disposer pour la CNVTT d'un local indépendant à usage de bureau et du secrétariat commun, « qu'un entraîneur national puisse être chargé du développement du VTT⁴³¹ », poursuivre la politique de réciprocité des licences avec la FFCT dans le cadre des randonnées et avec l'AFB pour les compétitions VTT.

Pour résumer, on peut dire que cette convention ménage les deux parties en conservant une place majoritaire aux membres de l'AFMB au sein de la CNVTT, tout en avançant la date butoir de mars 1989 pour une intégration définitive dans le giron fédéral. Des moyens structurels, humains et financiers plus conséquents, répondent aux attentes du président de l'AFMB. On pressent déjà une organisation de type classique pyramidale (le licencié, la section, le club, la CRVTT, la CNVTT, la fédération, le ministère), caractéristique du système fédéral français. La FFC communique ce changement aux licenciés au travers de sa revue hebdomadaire, *La France Cycliste*, également diffusée dans les kiosques. Dans cet article est précisé la création de la CNVTT « qui a la charge de poursuivre et d'amplifier encore l'action de l'AFMB au sein de la Fédération Française de cyclisme⁴³² » dans le cadre du protocole d'accord. Les actions futures sont également détaillées : le second championnat de France avec neuf épreuves, la gestion d'un calendrier général d'activités (compétitions et randonnées), la poursuite du programme d'information et de promotion avec la présence au salon des randonnées de Paris, la formation de moniteurs et d'animateurs de vélo tout terrain, et un effort annoncé pour favoriser le développement des randonnées et des circuits balisés et

⁴²⁹ *Ibidem*.

⁴³⁰ Cette prérogative première d'une fédération semble ici logique.

⁴³¹ Convention du 13 janvier 1988 entre la FFC et l'AFMB, *op.cit.*, 1988.

⁴³² « VELO TOUT TERRAIN : Fédération Française de Cyclisme et Association Française de Vélo Tout Terrain. Communiqué de presse. » *La France Cycliste*, 16 mars 1986, p. 16.

surtout la naissance du premier championnat d'Europe avec une épreuve organisée autour de Nice. L'article se termine ainsi : « Le VTT en 1988, sera encore plus fort et plus fun⁴³³. »

En tant qu'invité⁴³⁴, Stéphane Hauvette, devenu président de la commission, présente le VTT et la CNVTT au comité directeur du 18 mars 1988. Après un bref historique, il fait part des ambitions de cette jeune discipline qui « d'après lui doit compter 200 000 pratiquants et non-licenciés à la fin de l'année qu'il faudra gérer⁴³⁵ ». Il indique qu'il faudra dans un premier temps faciliter l'intégration de l'AFMB au sein de la FFC et mettre en place un règlement adapté à l'état d'esprit de cette discipline. Poursuivant dans ce sens, il demande à chaque comité de faire preuve de beaucoup de compréhension et de souplesse, tant au niveau de l'affiliation des clubs que de la délivrance des licences pour ceux qui avaient rempli précédemment ces formalités auprès de l'AFMB. Il insiste sur le fait que les licences sont désormais « FFC » et portent, pour ceux qui font du VTT leur discipline principale, la mention « VTT ». Stéphane Hauvette rappelle aussi que toute épreuve doit être placée sous le contrôle d'un club affilié à la FFC qui se doit d'accomplir les formalités administratives indispensables (dépôt de la date, assurance, etc....). Il complète sur ce point en précisant que les épreuves sous le contrôle de la CNVTT sont ouvertes à tous les licenciés, qu'ils appartiennent ou non à la FFC. Enfin pour montrer l'envergure attendue du mouvement, le président de la CNVTT informe les membres du bureau que le VTT représente 50% du marché américain du cycle⁴³⁶.

Durant ce « grand oral », Stéphane Hauvette tente donc de faire passer le message d'une discipline différente, en devenir, ouverte à tous les pratiquants (pas seulement FFC) et dont il faut faciliter la mise en place réglementaire durant cette année 1988. L'intégration en cours se précise encore un peu plus ; elle se caractérise plutôt par une « absorption » que par une « fusion ». Le responsable de l'AFMB essaie de maintenir une certaine autonomie mais se plie peu à peu à l'orthodoxie institutionnelle de la FFC.

La fin annoncée de l'AFMB

Suite à la signature de cette convention, le processus de clôture et de cessation d'activité de l'AFMB (à finaliser avec ses membres) reste un enjeu majeur pour cette période.

⁴³³ *Ibidem.*

⁴³⁴ Sur proposition du président, il est décidé le 18 mars 1988 lors de cette réunion de coopter Stéphane Hauvette pour lui permettre d'assister aux prochaines réunions du Comité Directeur.

⁴³⁵ *Archives de la FFC*, Procès verbal du Comité Directeur, 18 mars 1988, p. 2.

⁴³⁶ En réalité, à la lecture des données nord-américaines, ce chiffre est surévalué pour 1988 et ne sera effectivement valide qu'en 1990. Il n'en reste pas moins qu'en 1988, la part de vente de mountain bike aux USA devient déjà considérable mais inférieur à 50%.

Dans une lettre datée du 25 avril 1988, soit plus de trois mois après la signature de la convention, Stéphane Hauvette explique la nouvelle situation aux membres de l'AFMB. Il commence en indiquant que cet accord signé avec la Fédération Française de Cyclisme, a été conclu « afin de gérer plus efficacement l'extraordinaire développement que connaît aujourd'hui le vélo tout terrain⁴³⁷ ». Il insiste ensuite sur le fait que le bureau de la CNVTT comprend six membres du bureau directeur de l'AFMB et trois membres de la FFC avant de poursuivre en confirmant que « tout le travail effectué par l'AFMB depuis quatre ans va donc être poursuivi et prendra une nouvelle ampleur grâce aux structures mises à notre disposition par la FFC. [...] La volonté commune de l'AFMB et de la FFC consiste maintenant à donner à la CNVTT le maximum de moyens pour promouvoir et développer le vélo tout terrain tout en conservant intact l'esprit particulier qui anime ce sport : esprit de loisir, de plaisir et de convivialité [...]. Un ou plusieurs représentants VTT seront nommés au sein des Comités Régionaux FFC. Ils émaneront des clubs AFMB ou FFC selon la région et le dynamisme dont chacun aura su faire preuve. Tous les clubs AFMB ou section VTT créés au sein des clubs FFC dépendent de la CNVTT⁴³⁸ ». Sur le plan technique, les règlements appliqués à toute manifestation VTT sont ceux de l'AFMB et les adhérents AFMB se verront automatiquement délivrer une licence FFC option VTT.

Selon le président Hauvette, la mention « option VTT » s'avère particulièrement importante : « Elle permet en effet de dépendre directement de la CNVTT et d'échapper ainsi à toute la rigueur du règlement FFC⁴³⁹. » Cette « rigueur » est ensuite détaillée⁴⁴⁰ comme pour montrer la spécificité et la liberté possible malgré le nouveau cadre institutionnel. Dans ce document, il existe une réelle volonté de développer les avancées positives de ce rapprochement et donc de toucher des adhérents historiquement réticents depuis 1986 à une intégration à la FFC. Les avantages (facilités administratives, financières et sportives) de la nouvelle structure s'avèrent ici bien valorisés et Stéphane Hauvette avec optimisme et patience conclut ainsi : « N'hésitez pas à nous appeler si certains points vous semblent obscurs. Les choses vont petit à petit se mettre en place, il nous faut simplement un peu de

⁴³⁷ *Archives privées de Stéphane Hauvette*. Correspondance du 25 avril 1988 s'adressant aux membres de l'AFMB.

⁴³⁸ *Ibidem*.

⁴³⁹ *Ibidem*.

⁴⁴⁰ *Ibidem*. : « Publicité sur les maillots, sanction des doubles licences, obligation de courir pendant deux ans sous les couleurs d'un même club, le cuissard noir, les chaussettes blanches, etc. [...] L'option VTT sur une licence FFC n'empêche absolument pas au compétiteur de participer à toutes les courses organisées par la FFC : route cyclocross, et permet de participer aux manifestations organisées par l'AFB. »

temps et de bonne volonté⁴⁴¹. » Ce changement institutionnel est présenté comme étant quasiment acquis, les débats internes ayant eu lieu durant l'année précédente.

Bicross et VTT : deux processus d'intégration différents

Entre temps sur le plan institutionnel, le rapprochement, après des années de conflits et de négociations entre la FFC et l'AFB se précise également. Le 18 novembre 1988 est signée une nouvelle convention entre l'Association Française de Bicrossing et la FFC avec l'approbation du Ministère de la Jeunesse et des Sports. Ce document fixe les modalités d'intégration définitive de ce nouveau sport dans la fédération. La FFC se trouve donc à ce moment en phase d'ouverture envers les nouveaux sports cyclistes et la manne annoncée de licenciés potentiels.

Mais l'intégration du VTT s'avère pour le moment moins longue et chaotique que celle du bicross. Daniel Ball justifie ce fait : « *L'intégration du VTT s'est passée de manière beaucoup plus fluide que celle du BMX. [...] Je ne me suis jamais senti en terrain hostile sur une manifestation VTT. Les gens s'en fichaient un peu, ce qu'ils voulaient, c'est pouvoir pratiquer leur sport. [...] C'est une différence avec le BMX où les dirigeants sont les parents. En VTT, les dirigeants sont les pratiquants*⁴⁴². » Cette analyse participe à l'explication d'une intégration, somme toute en douceur, avec une volonté chez les vététistes de pratiquer et de développer leur sport.

Finalement la courte histoire de l'Association Française de Mountain Bike se termine sur le plan national le 17 décembre 1988, lors de son assemblée générale extraordinaire⁴⁴³ presque cinq années après sa création le 10 novembre 1983. Au cinéma le Village à Neuilly sur Seine, les 128 membres depuis plus d'un an, et à jour de leur cotisation, sont convoqués. Stéphane Hauvette ouvre la séance et rappelle que celle-ci a été initiée conformément aux statuts de l'association et qu'elle se déroulera selon l'ordre du jour remis aux participants. Avec 20 membres présents autorisés à voter et 27 pouvoirs réguliers nominatifs, le quorum est atteint et l'assemblée peut délibérer. Les trois thèmes de l'assemblée sont donc l'analyse de la collaboration AFMB/ FFC en 1988, le nouveau statut de la CNVTT et les premières modifications, enfin le devenir de l'AFMB.

⁴⁴¹ *Ibidem*.

⁴⁴² Entretien avec Daniel Baal, *op. cit.*, 2007.

⁴⁴³ *Archives privées de Stéphane Hauvette*. Compte rendu de l'assemblée extraordinaire de l'AFMB, 17 décembre 1988.

Extraits : « Stéphane Hauvette rappelle que cette assemblée a pour but essentiel de déterminer :

- si les termes du protocole d'accord signé en janvier 1988 entre la FFC et l'AFMB ont été respectés
- s'il convient donc d'entériner définitivement cet accord
- ce qu'il en résulte pour l'AFMB. »

Concernant la collaboration AFMB/FFC, la composition de la CNVTT (réunie le 27 mai et le 19 novembre) y est détaillée⁴⁴⁴. Les trois membres de la FFC n'ont pas une fonction précise. Ceci semble justifié par le commentaire du procès verbal : « Les représentants FFC ne se sont pas impliqués dans les travaux de la CNVTT en 1988. Les membres de l'AFMB ont donc eu toute liberté de décision⁴⁴⁵. » Cette faible implication peut s'expliquer par le fait que les membres FFC soient élus de droit dans ce bureau et donc pas nécessairement concernés par le développement du VTT. Il est fait état d'un courrier de Jean-Yves Plaisance, entraîneur national de cyclo-cross qui met sérieusement en doute le développement du VTT au sein de la FFC⁴⁴⁶. Parfois remis en cause, la CNVTT semble malgré tout se structurer et les membres de l'AFMB responsables de diverses commissions y jouent alors un rôle moteur. A ce moment, sept CRVTT sont déjà constitués en Alsace, Dauphiné Savoie, Bretagne, Lyonnais, Pyrénées, Côte d'Azur et Auvergne et quarante et un clubs VTT sont recensés (34 étiquetés « AFMB » et 7 labellisés « FFC ») alors que l'on dénombrerait six clubs « AFMB » en 1986. Il est précisé que : « ces commissions ont toutes intégré plus ou moins facilement des membres de l'AFMB⁴⁴⁷. » Le manque de cadres régionaux semble être un obstacle principal à la bonne représentativité de l'AFMB.

Pour le secteur de la formation, la FFC respecte entièrement le programme de l'AFMB et reconnaît cette formation comme la formation officielle de la FFC en matière de VTT. Dans ce contexte, plus de cent stagiaires sont formés et un Brevet d'Etat est à l'étude pour 1990. Sur ce thème, la FFC souhaite que la formation fédérale VTT utilise la même terminologie et les mêmes échelons que la formation classique, à savoir : « *initiateur, éducateur, moniteur* ». Au sujet des nouveaux adhérents et clubs à la FFC, certaines difficultés d'accueil au sein des comités régionaux semblent provenir du manque d'informations durant cette période de transition, plutôt que d'une mauvaise volonté.

Une prise en compte de la dimension loisir du VTT

Sur le plan de la pratique loisir, « aucune pression n'a été constatée qui tendrait à stopper le développement de la randonnée VTT au sein de la FFC⁴⁴⁸ ». Malgré tout les

⁴⁴⁴ Ibidem : « Stéphane Hauvette (AFMB président), Carole Geay (AFMB responsable communication), Jean Michel Jouve (AFMB trésorier), Georges Edwards (AFMB responsable commission sportive), Robert Delorme (AFMB responsable développement CRVTT), Michel Hareng (AFMB Responsable Randonnée), Mr Mathivet (FFC), Mr Peraudeau (FFC), Mr Rousson (FFC-Démissionnaire). »

⁴⁴⁵ Ibidem.

⁴⁴⁶ Ibidem. Il est précisé ensuite : « Une réponse a été apporté à la FFC par S Hauvette et la position de Mr Plaisance n'est semble t-il pas officielle. »

⁴⁴⁷ Ibidem.

⁴⁴⁸ Ibidem.

randonneurs souscrivent peu à la licence fédérale à 70 francs et la carte vélo loisir à 70 francs peut permettre une couverture hors compétition. Suite à la demande de poste de Conseiller Technique Régional dans le protocole FFC/AFMB, aucun accord n'a été conclu à ce sujet mais il est envisagé « afin de pouvoir s'assurer les services d'un véritable spécialiste, que la CNVTT sollicite auprès du Ministère un poste de faisant fonction de DTN⁴⁴⁹. » Enfin concernant le budget, Jean Michel Jouve, trésorier, précise que la subvention demandée à la FFC en 1988 a été intégralement versée. L'exercice 1988, notamment à cause du championnat de France s'annonce encore déficitaire.

A l'analyse de ces premières données concernant les rapports AFMB/ FFC durant cette période charnière, on peut conclure à une entente et une collaboration certaine : la majorité des termes du protocole semble ici respectée (composition de la CNVTT, CRVTT, formation, accueil des nouveaux adhérents, randonnée, encadrement et budget), les membres de l'AFMB restent plus impliqués et la FFC fournit les moyens envisagés au mois de janvier 1988.

Au cours de cette assemblée qui dure plus de trois heures, le nouveau statut de la CNVTT pour 1989 marque le second temps de débat. Stéphane Hauvette rappelle que la CNVTT n'a pas de statut juridique propre et que sa gestion n'est plus assurée par l'AFMB⁴⁵⁰. Dans l'hypothèse où elle deviendrait un club affilié au comité régional Ile de France, elle ne pourrait délivrer de licences qu'à des habitants de cette région. La question des mutations, de la nouvelle édition du dossier VTT destiné aux clubs et comités régionaux, de la grande variation des tarifs d'un comité à l'autre ainsi que du principe de grilles de prix pour les épreuves et du transfert du secrétariat de la CNVTT dès janvier 1989 au siège de la FFC font l'objet d'informations et de débats. Le trésorier précise que le budget 1989 présenté à la FFC est de 800 000 francs sur la base de 4 000 licenciés et de 80. Il indique ensuite que « le passif cumulé de l'AFMB depuis sa création, se situera à la fin 1988 à 200 000 francs environ et que ce passif sera repris par la FFC comme prévu au protocole d'accord AFMB/FFC pour être épuré progressivement⁴⁵¹. » A la suite de ce très large tour d'horizon, Stéphane Hauvette précise qu'il souhaite que l'accord avec la FFC soit définitivement entériné, et demande à ceux qui veulent exprimer un avis contraire de le faire. Il demande ensuite aux membres de

⁴⁴⁹ *Ibidem*.

⁴⁵⁰ *Ibidem* : « Il rappelle qu'il a été demandé à la FFC que la FFC dispose d'un budget autonome et que ce budget soit géré à partir d'un compte bancaire sur lequel le Président de la CNVTT aura signature. Il est souligné à la suite d'une question, qu'il ne pourra pas y avoir d'adhésion individuelle à la CNVTT et que les licences ne pourront être délivrées que par un club dépendant du comité régional FFC du lieu d'habitation de chaque pratiquant. »

⁴⁵¹ *Ibidem*.

l'assemblée de se prononcer à main levée : « A l'unanimité des membres présents et représentés l'accord FFC/ AFMB est entériné⁴⁵². »

Enfin le troisième motif de cette assemblée, à savoir l'avenir de l'AFMB est abordé. Stéphane Hauvette indique que deux solutions peuvent être envisagées : la dissolution de l'AFMB ou la transformation immédiate de celle-ci sous forme de club affilié au Comité Ile de France de cyclisme. Le résultat est identique : « La deuxième proposition est adoptée à l'unanimité⁴⁵³. » Cette assemblée extraordinaire marque un stade important dans l'histoire institutionnelle du VTT. Après avoir analysé les données concernant l'application du protocole et l'avenir de la CNVTT, les membres de l'association entérinent à l'unanimité cet accord et dissolvent l'association d'origine. Ce vote semble en fait le résultat d'un processus amorcé depuis de nombreux mois. Les arguments d'ordre financier (le passif absorbé et un budget à venir très conséquent), d'ordre administratif (plus de structures et de personnels) ainsi que l'esprit de conviction déployé par Stéphane Hauvette au cours de ce processus, favorisent le passage d'une association autonome, l'AFMB, en une commission intégrée dans un système fédéral plus lourd (la CNVTT de la FFC). La transformation de l'AFMB en club⁴⁵⁴ permet aux indécis, voire aux opposants à ce changement, de trouver une structure commune, présage de la conservation possible de l'esprit originel.

Une formation fédérale déjà structurée

Durant cette période de transition, la politique de formation initiée par l'AFMB se poursuit en se structurant sur des thématiques spécifiques au VTT tout en intégrant des modules et des axes de formation fédéraux déjà existants. Reprenant en partie les contenus des premiers stages de formation mis en place par l'AFMB, la CNVTT prévoit au moins cinq stages de formation de six jours, souvent placés avant une manche de championnat de France. Trois grandes thématiques sont développées durant ces stages encadrés par les frères Hosotte, ancien cyclistes professionnels reconvertis depuis peu au VTT : « le développement des acquis et connaissances personnelles, le développement d'une pratique pédagogique et enfin

⁴⁵² *Ibidem* : « Daniel Hue demande quelques précisions mais aucun avis contraire n'est prononcé. L'assemblée décide avant de procéder au vote, qu'un mémorandum ou texte de référence devra être réalisé. Ce mémorandum contiendra les souhaits de l'AFMB en ce qui concerne l'avenir proche ou lointain du VTT et de sa gestion par la CNVTT. »

⁴⁵³ *Ibidem*. Il est noté à la suite : « Il est précisé que l'AFMB pourra délivrer des cartes de membre, à un coût réduit à tous ceux qui adhèrent au texte de référence et à « l'esprit VTT ». »

⁴⁵⁴ A ce sujet l'assemblée accepte en fin de réunion la proposition d'une prochaine assemblée ordinaire de l'AFMB en février 1989 dans un lieu décentralisé aux alentours de Dijon. Cette initiative, laisse entrevoir une possible vocation nationale de ce nouveau club.

la connaissance générale du VTT et la création d'une dynamique VTT sur le site d'accueil⁴⁵⁵. »

La première thématique est déclinée en quatre unités de formation. La première unité concerne la formation technique⁴⁵⁶ (connaissance et approche de la technique, franchissement, maniabilité, méthodes d'entraînement). La seconde s'intéresse à la formation mécanique (composants, réparation, entretien, analyse des géométries et préparations spécifiques selon usage). L'unité trois développe les aspects « topographie et orientation » alors que la dernière partie étudie les notions de médecine sportive. Le « développement des pratiques pédagogiques », second volet de la formation s'intéresse à la « conduite de groupe » dans l'unité cinq (techniques d'accompagnement, mise en situation réelle) ; l'unité six développe « l'enseignement technique » au travers d'une méthode pédagogique individuelle et collective ; enfin la conception et la préparation d'une sortie de groupe déclinées dans l'unité sept concerne des applications pratiques des unités développées dans la première thématique. Enfin, la dernière partie de cette formation se décompose en quatre unités : l'unité de formation huit rassemble les connaissances générales (historique et développement du VTT, les formes de pratiques, l'engin, le vélo traditionnel et les autres sports), l'unité suivante développe le « cadre législatif et les relations extérieures (création d'association, de structure commerciale, relations avec les administrations et les co-utilisateurs, assurances et « règles de bonne conduite du biker »). L'unité dix s'intéresse à l'animation et à la promotion (création d'activité, promotion et création d'événements spéciaux, compétitions ou randonnées). La dernière partie de cette thématique forme à la gestion et à l'organisation (fiscalité des associations, montage financier, évaluation des besoins en personnel et en matériel ainsi que des coûts engendrés).

Au final, la déclinaison thématique de cette nouvelle formation en onze unités pluridisciplinaires permet de conclure à une approche et une vision du VTT non uniquement techniciste et sportive, même si ces aspects sont bien développés. La prise en compte des spécificités du VTT comme sport de pleine nature (orientation, topographie, sécurité) et d'une activité de loisir voire touristique (promotion, événements, montages financiers) laissent présager une ouverture et des compétences multiples de la part des stagiaires formés.

Vers l'intégration définitive ?

⁴⁵⁵ *Ibidem.*

⁴⁵⁶ Il est précisé que « cette unité de formation vient en complément (et ne saurait se substituer) à la formation du tronc commun (Brevet d'Etat) ou à un brevet de secourisme indispensable à l'obtention du brevet fédéral. »

En conclusion, l'année 1988 s'avère décisive pour l'histoire institutionnelle du VTT. Si la période précédente est faite de prises de contact, la convention signée en janvier 1988 entre l'AFMB et la FFC, marque cette fois une réelle transition dans la gestion de l'activité et une volonté commune d'organiser le VTT, officialisant ce rapprochement entre les deux structures. Dès le 3 janvier 1989, le président de la défunte association, annonce à celui de la FFC que l'accord entre la FFC et l'AFMB a été définitivement entériné par le vote des membres de l'AFMB qui renonce à toute « prérogative nationale et redevient un simple club⁴⁵⁷. » Il poursuit en écrivant : « J'espère qu'avec moi vous vous réjouirez de ces décisions⁴⁵⁸. » La question du règlement des comptes ainsi que de l'installation du secrétariat de la CNVTT est ensuite évoquée. En ce début d'année 1989 alors que se termine le processus d'intégration, c'est finalement en partenaire, garant de la jeune histoire du VTT que Stéphane Hauvette se positionne face au président de la FFC.

Le printemps 1989 marque la fin de cette phase transitoire et deux dossiers épineux émergent rapidement : l'un au sujet des relations entre le nouveau président de la FFC et le président de la CNVTT quant aux pouvoirs et devoirs de ce dernier et l'autre concernant la remise en cause sur certains points de la convention par le Ministère de la Jeunesse et des Sports plus d'un an après la rédaction de celle-ci. Le premier dossier aborde l'organisation interne à mettre en place au niveau de la FFC. Dans une lettre du 29 mars 1989 adressée au président de la CNVTT, M. Alaphilippe, nouvellement élu à la place de M Simon se montre bienveillant mais rappelle clairement les limites des prérogatives de la CNVTT au sujet des finances (pas de tirage illimité) ainsi qu'en matière de recrutement de personnel (pas le droit de recruter sans l'aval de la fédération) : « Je vous confirme mon attachement personnel à ce que la discipline VTT puisse acquérir au sein de la FFC toute la place que les accords conclus avaient pour objet de lui faire connaître. [...] Je tiens à souligner qu'en l'état actuel de la situation, il me paraît indispensable de faire preuve de prudence⁴⁵⁹. »

Ce premier rappel à l'ordre fait rapidement réagir Stéphane Hauvette qui apprend à ses dépens les rouages du système. Ce dernier indique qu'il est conscient des limites de sa

⁴⁵⁷ Annexe n°54. *Archives privées de Stéphane Hauvette*. Correspondance entre Stéphane Hauvette et le Président de la FFC. « Il ne nous reste plus qu'à résoudre les quelques problèmes administratifs liés à la transmission des comptes pour que ce dossier soit bouclé. Je vous rappelle que la CNVTT souhaite s'installer au siège de la FFC dans les meilleurs délais. »

⁴⁵⁸ *Ibidem*.

⁴⁵⁹ *Archives privées de Stéphane Hauvette*. Lettre du président de la FFC au président de la CNVTT, 29 mars 1989. « Il serait en effet tout à fait excessif, et mal vécu par les finances fédérales, que chacun se croie titulaire d'un droit de tirage illimité. Permettez-moi, à ce propos de vous redire qu'à mon sens, la Commission Nationale de VTT n'a pas qualité pour engager un recrutement de personnel tant qu'elle n'a pas reçu à cette fin l'aval de la Fédération. [...] Je suis persuadé que nous sommes les uns et les autres déterminés à rechercher les meilleures solutions. »

fonction ; il émet des inquiétudes sur les engagements et le protocole d'accord : « Je souhaite, avec les responsables de l'AFMB, qu'une position soit adoptée rapidement par la FFC vis-à-vis de cet engagement et des créanciers de l'AFMB dont, vous le savez, ma société (FLASE) fut des plus patients. [...] A partir de quels délais la FFC va-t-elle rembourser les créanciers de l'AFMB ? [...] Je souhaite vous rappeler ici l'idée maîtresse du protocole d'accord FFC-AFMB qui était de créer la structure et les conditions idéales pour assurer le meilleur développement possible du VTT et par là, d'attirer un grand nombre de pratiquants⁴⁶⁰. » La question de la reprise du passif de l'AFMB semble ici de première importance. De plus, sa propre société « FLASE » est aussi créancière de l'AFMB, plaçant Stéphane Hauvette avec un triple rôle (Président de la CNVTT, ancien président de l'AFMB et gérant d'une société privée) pour lequel s'interpénètrent les enjeux. Pour conclure et résumer la nature du partenariat, il rappelle aussi les concessions prévues pour les deux parties : « Concession financière de la FFC, correspondant à l'investissement qu'elle aurait du réaliser pour la création d'une section VTT et sa reconnaissance par le grand public et perte d'indépendance pour l'AFMB⁴⁶¹. » Stéphane Hauvette termine sa lettre en notifiant son inquiétude réelle de voir le protocole d'accord remis en cause.

Ce premier différend entre les deux institutions précède de quelques jours les observations faites par les experts juridiques (direction des sports, bureau des affaires communes) du secrétariat d'Etat auprès du ministère d'Etat, chargé de la Jeunesse et des Sports au sujet de la convention envoyée pour avis. Le directeur des sports, Philippe Graillot, y émet deux observations et un conseil. Le sort de l'AFMB qui, « en toute logique n'a plus de raison de subsister une fois intégrée dans votre fédération⁴⁶² » est jugé trop équivoque. De plus la nature juridique de la CNVTT souffre d'une certaine ambiguïté qui peut laisser croire qu'elle est dotée de la personnalité juridique « ce qui serait contraire à l'article 19 des statuts de votre fédération⁴⁶³. » Une nouvelle rédaction du texte est proposée pour lever certaines

⁴⁶⁰ *Archives privées de Stéphane Hauvette*. Lettre de Stéphane Hauvette président de la CNVTT, président de l'AFMB au président de la FFC, 3 avril 1989. « Je vous confirme que la CNVTT ne se croit pas détentrice d'un tirage illimité sur la FFC [...] avec Monsieur le Trésorier de la FFC, il avait été envisagé que la CNVTT puisse fonctionner sur un compte bancaire particulier mais dont la signature ne serait donnée qu'aux signataires habituels de la FFC. Par ailleurs, je vous confirme que la CNVTT ne saurait engager un salarié sans vous consulter. [...] L'engagement en question concerne, bien entendu, la reprise du passif de l'AFMB par la FFC dans le cadre de la nouvelle exploitation de la CNVTT. »

⁴⁶¹ *Ibidem*.

⁴⁶² Annexe n°55. *Archives privées de Stéphane Hauvette*. Correspondance entre la direction des sports du ministère, la FFC, le président de la fédération : 7 avril 1989. « Les stipulations définitives et les stipulations transitoires ne semblent pas clairement distinguées. [...]. J'observe que semble envisagé le versement de subventions d'Etat de la Fédération Française de Cyclisme à l'Association Française de Mountain-Bike (page2, 2° alinéa) solution prohibée par l'article 15 du décret-loi du 2 mai 1938 relatif au budget. »

⁴⁶³ *Ibidem*.

ambiguïtés et prévenir d'éventuelles contestations. L'AFMB doit être dissoute après le délai nécessaire pour la mise en ordre de ses comptes (à charge aux deux parties de s'entendre sur les conditions financières de cette dissolution), la FFC s'engage à adopter un règlement instituant une commission nationale de VTT, enfin, la partie « dispositions transitoires » doit comprendre la désignation des premiers membres, le délai de dissolution de l'AFMB et les conditions d'échange des licences. La fédération Française de Cyclisme est priée de revoir sa copie ; la convention de janvier 1988, sur certains points, semble trop ambiguë voir « hors la loi ».

Le Ministère de la Jeunesse et des Sports modifie le protocole d'accord

Cette question est évoquée le 8 avril 1989, lors d'un Comité Directeur de la FFC⁴⁶⁴. Le président Alaphilippe évoque le protocole en donnant quelques informations et présente des cas litigieux (la constitution, la gestion, et un problème financier avec la création d'un compte spécial). M. Dugue, délégué du Secrétariat de la Jeunesse et des Sports rappelle que lorsqu'une subvention d'Etat est attribuée à une Fédération qui a reçu délégation de pouvoirs, la mise à disposition de celle-ci ne peut être envisagée envers un autre organisme qu'avec l'accord des parties intéressées notamment le Ministre du Budget sinon cela est contraire aux règles en vigueur. Compte tenu de ces données, le président de la FFC propose de réunir d'urgence les parties intéressées pour examiner la situation. Il souhaite établir une nouvelle convention avec des bases solides de façon à gérer cette discipline dans les meilleures conditions. C'est donc sur un plan juridico-financier que s'organise le budget alloué à la CNVTT qui dépend en fait financièrement de la Fédération délégataire. Au niveau administratif, on note que la CNVTT figure avec la CN Bicross-BMX et la CN Vélo-Trial dans l'organigramme du Bureau de la FFC dans le secteur VII des disciplines associées. Le VTT figure dans l'organisation fédérale parmi d'autres disciplines nouvelles, en marge des « bastions » traditionnels du cyclisme : la route, la piste et dans une moindre mesure le cyclo-cross.

Lors de la réunion du bureau du comité directeur⁴⁶⁵ suivant, le 21 avril 1989, Lucien Bailly, Directeur Technique National, demande l'avis du bureau afin d'arrêter le choix des techniciens, cadres de l'Etat pour le VTT (M. Ausenac à mi-temps), pour le BMX (M.

⁴⁶⁴ *Archives de la FFC*. Procès verbal du Comité Directeur, 8 avril 1989.

⁴⁶⁵ Annexe n° 56. *Archives de la FFC*. Procès verbal du Bureau du Comité Directeur, 21 avril 1989. « Au cours d'un entretien récent avec le Président et le Trésorier, Mr Hauvette a confirmé sa volonté de continuer à œuvrer au sein de la FFC pour le développement du VTT à condition de prendre en charge le passif de l'AFMB, conformément à la Convention signée le 13 Janvier 1988, qui s'élèverait à 243 000 Frs au 31.12.88 suivant les accords présentement arrêtés. »

Vermeulen à mi-temps) et pour le cyclisme en salle (M. Cabourg à titre bénévole). La demande de cadre technique évoquée précédemment semble prise en compte, signe d'une volonté de l'institution d'encadrer toutes les disciplines avec des entraîneurs ou cadres techniques. Concernant le passif financier de l'AFMB, il s'élève finalement à 243 000 francs et sera résorbé selon les prévisions budgétaires de Stéphane Hauvette sur deux années. Ce dernier a présenté un nouveau budget prévisionnel de la CNVTT qui, en tenant compte de la subvention de fonctionnement accordée, serait bénéficiaire. Il est précisé enfin que « la CNVTT assure désormais à elle seule le contrôle et le développement de Vélo Tout Terrain sous l'égide de la Fédération⁴⁶⁶ ». Le passif de l'AFMB implique une gestion rigoureuse du budget de la CNVTT. La fédération maintient son engagement de le prendre en charge.

Pour la saison 1989, les propositions de tarification concernant les licences, les droits d'organisation, les affiliations de club et les assurances, doivent permettre des rentrées d'argent grâce au VTT⁴⁶⁷. Lors de cette réunion, la réglementation particulière concernant le VTT est rappelée : le port des maillots de club en compétition n'est pas obligatoire, la publicité sur les maillots est libre, le timbre fédéral n'est pas exigible pour les épreuves de VTT et le port du casque rigide est obligatoire en compétition⁴⁶⁸.

Ces règles se distinguent assez singulièrement des pratiques en cours pour le cyclisme sur route durant cette période (réglementation sur la tenue, le maillot de club et aucune obligation de port du casque⁴⁶⁹). Les contraintes vestimentaires et administratives paraissent en effet moins importantes pour les vététistes que pour les cyclistes sur route. Enfin, chaque comité doit faire connaître son nombre de licenciés afin « d'apprécier l'évolution du

⁴⁶⁶ *Ibidem.*

⁴⁶⁷ *Ibidem.*

- Licence coureur : 170 Frs

- Licence Non compétiteur : 70 Frs

- Droits d'organisation : randonnées : 130 Frs pour 1 ou 2 journées, 300 Frs pour 3 à 6

- Compétitions sans prix en espèces : droit fixe de 600 Frs maximum pour 1 journée, 1000 Frs pour 2 jours, 1500 Frs de 3 à 6 jours.

- Compétitions avec prime en espèces : droit régional sur les prix en espèces plus 1000 Frs par jour de course à partir du troisième.

- Affiliation de club : 470 Frs

- Assurance 67 Frs par jour de course.

⁴⁶⁸ Annexe n° 58. *Archives de la FFC*, Procès verbal du Comité Directeur, 27 mai 1989, p. 4. Concernant cette différence, certains présidents de comités « font part des diverses réactions d'organisateur consécutives à la tarification du VTT alors que la saison a débuté sur des bases tarifaires différentes. Malgré ces difficultés, il est demandé à chacun de faire appliquer dans leur ensemble, les tarifs arrêtés sur le plan national. D'autre part, il est fait allusion aux formalités d'engagement dans les épreuves de VTT où le timbre fédéral n'est pas obligatoire sans compter les autres avantages consentis aux pratiquants VTT vis-à-vis à ceux qui, s'adonnant au cyclisme traditionnel, s'estiment pénalisés. »

⁴⁶⁹ L'obligation du casque chez les cyclistes professionnel sur route sera effective qu'en 2001.

VTT⁴⁷⁰ ». Un esprit d'accueil, voire d'ouverture, semble ici ressortir pour la prise en compte de cette nouvelle population. Il est même rappelé que les dispositions qui régissent le VTT sont prises pour simplifier et favoriser l'arrivée des nouveaux licenciés « pas encore aguerris aux principes de la FFC⁴⁷¹ ». Est-ce là un signe prémonitoire d'une indulgence passagère avant un formatage futur ou bien une réelle prise en compte des spécificités de ce nouveau public⁴⁷² ?

Rapidement, la fédération réagit sur le plan juridique aux remarques du ministère de tutelle et rédige un nouvel accord⁴⁷³ avec l'AFMB. Les grandes lignes de ce protocole sont développées en dix points, signés par les deux présidents et approuvés à l'unanimité par le Bureau du Comité Directeur réuni le 12 mai 1989. Il est précisé que : « La CNVTT gèrera au sein de la FFC, sous l'autorité de son Comité Directeur, les activités de Vélo Tout Terrain, sans qu'il n'y ait plus le moindre lien avec l'AFMB qui devient simplement une association affiliée ». Sur le plan sémantique l'article 2 précise le changement nécessaire d'appellation de l'AFMB. Afin de renoncer à un sigle à vocation nationale elle doit procéder avant le 31 décembre 1989, « à une modification de sa dénomination en supprimant tout terme pouvant laisser penser qu'elle a une représentativité nationale, comme "français(e)" ou "nationale". » La Fédération Française de Cyclisme au travers de ce nouveau texte, cadre définitivement le statut de la CNVTT, de l'appellation « AFMB » qui doit modifier son sigle et règle la question du remboursement de son passif⁴⁷⁴. Cet accord approuvé par les deux parties clarifie donc surtout le pôle financier et juridique de la convention et met définitivement fin aux prérogatives nationales et aux problèmes de trésorerie de l'AFMB, qui n'est officiellement plus impliquée dans la CNVTT depuis le mois de mars 1989.

⁴⁷⁰ Annexe n° 57. *Archives de la FFC*, Bureau du Comité Directeur, 12 mai 1989. La réponse est donc apportée et fait état de 950 licenciés fin avril 1989.

⁴⁷¹ *Ibidem*.

⁴⁷² Annexe n° 58. *Archives de la FFC*, Procès verbal du Comité Directeur, 27 mai 1989, p. 5.

« Il ne faut peut être pas vouloir à tout prix imposer au cyclisme de loisir et traditionnel, des règles identiques. »

⁴⁷³ *Archives de la FFC*, Annexe au Procès verbal du Bureau du Comité Directeur, 12 mai 1989. « Exposé préalable : Une convention visant à intégrer les activités du Vélo Tout Terrain a été signée le 13 janvier 1988 entre la FFC et L'AFMB. Dans ce but, a été créé la Commission Nationale de Vélo Tout Terrain, propriété conjointe de la FFC et de l'AFMB jusqu'en mars 1989, date à laquelle, l'AFMB doit céder tous ses droits sur cette appellation à la FFC, sous réserve du respect de l'accord initial. Parallèlement, il appartient à la FFC, respectivement CNVTT, de poursuivre l'exploitation de l'activité Vélo tout Terrain en tenant compte du passif de l'AFMB. »

⁴⁷⁴ *Ibidem*. Une enveloppe, qui ne pourra être inférieure à 80 % des sommes perçues par la FFC au titre de l'activité VTT sera affectée par décision de l'Assemblée générale de la FFC à la CNVTT pour le financement de ces activités. Il est ensuite surtout question dans les articles 4 à 10 des modalités du règlement du passif de l'AFMB. La régularisation du solde du passif (243 536 constatés par les deux parties) doit intervenir au plus tard le 31 mars 1991, sachant que 100 000 francs seront versés à la couverture d'une partie de ce passif dans les 15 jours suivant l'accord. Les banderoles CNVTT, partie de l'actif de l'AFMB sont aussi cédées à la FFC pour la somme de 9 000 francs. Enfin, l'article 10 se conclut ainsi : « A compter de ce jour, l'AFMB s'interdit de recevoir toute somme en rapport avec l'activité de la CNVTT. »

La délégation de pouvoir redéfinie par l'Etat

Lors du comité directeur du 27 mai 1989⁴⁷⁵, il est question de la notion de délégation de pouvoir et de ses conséquences sur l'organisation de la FFC. Cette délégation accordée par l'Etat, notamment pour l'organisation d'épreuves à l'issue desquelles sont délivrés des titres régionaux nationaux ou des sélections internationales, prend fin le 31 décembre 1988⁴⁷⁶. Celle-ci n'est plus donnée aux fédérations en leur qualité de fédération mais attribuée pour telle ou telle discipline. Suite aux analyses de la commission juridique du Comité National Olympique du Sport Français (CNOSF), un premier examen du projet d'arrêté relatif à la délégation de pouvoir, fait apparaître que l'appellation de certaines fédérations s'avère contestable et que « la nomenclature des disciplines placées sous la responsabilité des fédérations était parfois incomplète⁴⁷⁷ ». Les neuf activités placées sous le contrôle de la FFC et permettant donc d'organiser et de donner des titres sont ensuite énumérées : le cyclisme sur route, le cyclisme sur piste, le cyclo-cross, le bicross, le vélo tout terrain, le vélo trial, les figures libres ou free style, le polo vélo et le cyclisme en salle.

Le précédent du conflit entre la Fédération Française d'Haltérophilie et une fédération non reconnue de culturisme, oblige donc le législateur à recadrer et préciser les différentes disciplines gérées par les différentes fédérations délégataires. Poursuivant sur ce thème de la gestion ministérielle des nouvelles disciplines⁴⁷⁸, il est fait mention de l'évolution de la discipline triathlon gérée par le CONADET (Comité National pour le Développement du Triathlon) qui va se transformer prochainement en Fédération Française de Triathlon⁴⁷⁹ qui « associerait dans son comité directeur des membres de la FFC, de la FFA et de la FFN

⁴⁷⁵ *Archives de la FFC*, Procès verbal du Comité Directeur, *op.cit.*, 27 mai 1989, p. 4. « Au niveau de la protection des délégations de pouvoirs qui jusqu'à présent étaient quelque peu bafouées par des organismes dissidents, avec notamment l'attribution de titres nationaux que le Comité Directeur de la FFC dénonçait, M.Dugue précise qu'un jugement en référé a été rendu dernièrement en faveur de la Fédération Française d'Haltérophilie dans un contentieux qui l'opposait à une fédération de culturistes ne bénéficiant pas de l'habilitation ministérielle. »

⁴⁷⁶ Depuis cette date, un décret modifie la portée de la délégation de pouvoir.

⁴⁷⁷ *Ibidem.*

⁴⁷⁸ Le skate-board est reconnu par exemple par le ministère de la Jeunesse et des Sports en 1977 et se structure au sein de la fédération française de surf. En 1994, le skate « quitte » la FFS et rejoint la fédération française de roller-skate.

⁴⁷⁹ Trois années après le premier triathlon de Nice qui marque les débuts officiels de ce sport en France, le CONADET (Comité National pour le Développement du Triathlon) est reconnu par les pouvoirs publics en 1985. La FFTri ne sera fédération à part entière qu'en 1989, année des premiers championnats du monde qui se déroulent à Avignon. Finalement, sept années après les premières pratiques identifiées en France (Triathlon de Nice), le triathlon s'organise en fédération autonome. Ce délai reste comparable à celui du VTT, qui de manière différente ne s'est pas constitué en fédération mais a poursuivi son institutionnalisation et son développement sportif au sein de la FFC.

désignés par leurs soins⁴⁸⁰. » Suite à ces remarques le président Alaphilippe indique « qu'il prendra contact avec le président de la FFCT pour voir s'il n'y aurait pas la possibilité d'organiser des actions communes⁴⁸¹. »

Les directives ministérielles orientent le nouveau schéma fédéral et le législateur, durant ce début d'année 1989, effectue un nouveau cadrage juridique des nouvelles disciplines au sein des fédérations. L'intégration récente du VTT intervient durant cette phase où toute équivoque est levée pour la reconnaissance et les titres attribués dans chacune des disciplines nouvelles. Pour pouvoir être reconnue officiellement ou à minima avoir des subventions publiques, une nouvelle discipline doit figurer au sein des activités placées sous le contrôle d'une fédération (le cas du VTT) ou être reconnue comme fédération nouvelle et à part entière (le cas du triathlon en 1989).

Suite à ces importants cadrages juridiques, la CNVTT s'organise et sur le plan administratif, Stéphane Hauvette⁴⁸² s'inquiète le 1^{er} septembre du manque de personnel pour assurer les tâches de secrétariat de la commission. A ce sujet, le Bureau du Comité Directeur du 17 novembre, se prononce finalement pour le recrutement d'une personne à mi-temps rémunérée sur le budget de fonctionnement de la CNVTT⁴⁸³. Face à la multiplication d'équipes organisées ou « team »⁴⁸⁴, il est décidé que le dépôt de marque pour un « *Team VTT* » est fixé à 5 000 francs (2 500 francs pour le siège et autant pour le comité dont dépend le team). On remarque ce nouvel apport financier dans les mannes fédérales mais une fois de plus l'utilisation d'un vocabulaire anglo-saxon, tel *team* gage de changement ou de modernité pour certains termes issus du VTT. Au cours de cette réunion, M. Marillier demande à chacun de réfléchir sur les possibilités de création d'emplois qu'offre le développement des activités VTT (aménagement de parcours, location de cycles, encadrement). Ces emplois pourraient offrir un moyen intéressant de reconversion pour les anciens cyclistes professionnels. Le VTT ouvre ici des perspectives nouvelles dans le secteur du tourisme et du monde du loisir sportif. La fédération semble assez sensible à ces opportunités nouvelles de professionnalisation des activités cyclistes.

⁴⁸⁰ *Ibidem.*

⁴⁸¹ *Ibidem.*

⁴⁸² *Archives de la FFC*, Procès verbal du Bureau du Comité directeur, 1^{er} septembre 1989.

⁴⁸³ *Ibidem.* Au cours de cette même réunion, il est aussi décidé d'organiser des courses populaires de VTT dans le cadre de la fête du sport prévue les 12 et 13 mai 1990. « La Fédération Française de Cyclisme s'investit à fond dans l'opération Fête du Sport décidée par le Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports. La nature de l'opération est d'amener le plus grand nombre à la pratique du sport. Il s'agit donc pour la fédération de mener une action efficace et dynamique de promotion du « cyclisme de plaisance » en offrant à la masse la possibilité de pratiquer une certaine forme de compétition les 12 et 13 mai.» Pour le VTT, il est prévu l'organisation de courses populaires. La FFC s'appuie aussi sur le VTT pour toucher un plus grand nombre de licenciés.

⁴⁸⁴ *Archives de la FFC*, Procès verbal du Comité directeur, 16 septembre 1989.

Structuration, développement et spécificité du VTT au sein de la FFC

Au terme de cette année riche en changements administratifs et structurels, la CNVTT (Carole Geay, Stéphane Hauvette, Robert Delorme, Georges Edwards, Bernard Bon, Christian Legros) se réunit les 9 et 10 décembre 1989, au siège de la fédération afin de faire le point sur l'année passée et de préparer l'avenir. En terme plan du bilan, il est observé de grosses difficultés d'intégration et de mise en place des CRVTT. La CNVTT constate aussi des différences notables entre les régions et souhaite que celles-ci puissent fonctionner avec un budget autonome défini en début d'année : « Le principe proposé par la CNVTT en juillet doit être respecté : les budgets des CRVTT (et de la CNVTT) doivent être établis sur la base de 80 % des sommes perçues par les comités (ou par le siège) pour le VTT⁴⁸⁵. » En ce qui concerne la situation financière, cent quarante mille francs ont déjà été remboursés à l'AFMB. Le budget prévu pour 1990 serait de deux cent soixante mille francs, plus « produits spécifiques » soit 400 000 francs environ. Au niveau des licenciés, la CNVTT s'étonne du faible nombre de licenciés VTT recensés soit 1100 environ : « Cette déception peut s'expliquer par le manque d'organisation et de travail réalisé cette année par la CNVTT et les CRVTT et par le manque de contenu de la licence pour les non compétiteurs⁴⁸⁶. » Poursuivant l'analyse, la CNVTT constate qu'elle n'a jamais pu obtenir un quelconque listing de clubs ou de licenciés de la part des comités régionaux. Au niveau de la formation, 120 moniteurs ont été formés en 1989 avec une qualification d'Etat prévues pour 1990. Concernant le championnat de France 1989, il n'a pas donné toute satisfaction du point de vue promotionnel.

Sur le plan de l'avenir, afin de mieux communiquer, l'idée d'un annuaire regroupant la réglementation, les calendriers et les coordonnées des comités, est soumise au Bureau du Comité Directeur. Afin d'établir un calendrier le plus tôt possible, il est décidé que les droits pour organiser une compétition soient de cinquante francs si annoncé avant le 15 janvier et de

⁴⁸⁵ *Archives de la FFC*, Procès verbal du Bureau du Comité Directeur, 17 novembre 1989.

- Comités ayant réglé des droits d'organisation à la FFC : Alsace, Aquitaine, Bourgogne, Bretagne, Dauphiné-Savoie, Franche-Comté, Limousin, Lorraine, Orléanais.

- Comités dans lesquels aucune épreuve de VTT n'a été organisée : Pays de Loire, Ile-de-France, Languedoc-Roussillon, Poitou-Charentes, Provence, Corse.

- Comités n'ayant pas appliqué la tarification fédérale : Champagne, Flandre-Artois, Lyonnais, Pyrénées.

- Comités n'ayant pas retourné la fiche de droits d'organisation VTT : Auvergne, Côte d'Azur, Normandie, Picardie.

⁴⁸⁶ *Ibidem*.

cent francs ensuite. Pour les épreuves de masse les droits sont revus à la hausse⁴⁸⁷. Les teams bénéficient de procédures nouvelles et systématiques (établissement d'un classement spécifique, présentation avant l'épreuve, envoi prioritaire des fiches inscriptions et résultats) et ces avantages sont garantis pour les épreuves du championnat de France et d'Europe. Sur les 14 dossiers reçus sur la base du cahier des charges six sont retenus⁴⁸⁸ par la commission pour les manches du Championnat de France. Ces épreuves ont le label qui « offre aux organisateurs la garantie de recevoir les meilleurs coureurs et d'obtenir de meilleures retombées que pour toute autre épreuve⁴⁸⁹. »

De plus, la commission propose de faire sous-traiter par des professionnels, quatre des aspects du championnat : la recherche du sponsoring, la promotion, les relations de presse et la supervision, pour lesquelles « plusieurs agences seront sollicitées⁴⁹⁰ ». Sur le plan réglementaire, la CNVTT propose la création de deux trophées nationaux VTT pour mettre en valeur deux types d'épreuves différentes : la descente sur trois épreuves et le rallye sur une épreuve. Le balisage des compétitions va faire l'objet d'une « codification nouvelle ». Une refonte des catégories d'âge est en cours⁴⁹¹ avec plus de différenciation chez les hommes et une seule catégorie « femmes ». En reprenant encore des vocables anglais, il est décidé la création pour les championnats d'une catégorie « expert »⁴⁹² qui regroupe les 60 premiers du championnat 1989⁴⁹³ et d'une catégorie *biker* pour les autres coureurs. Le « pratiquant moyen » peut se retrouver sur la même ligne de départ que les meilleurs coureurs nationaux et les épreuves de championnats restent accessibles aux coureurs non licenciés. Cette ouverture confirme des différences de conception quant à la gestion des niveaux de pratique avec en opposition un cyclisme sur route très catégorisé (quatre catégories d'amateur et une catégorie professionnelle) et hiérarchisé où on observe très peu de confrontation possible entre le champion et le pratiquant occasionnel.

Sur le plan international, le Groupe Technique Mountain Bike de la Commission Internationale de VTT, nouvellement créé par la Fédération Internationale Amateur de

⁴⁸⁷ *Archives privées de Stéphane Hauvette*. Compte de rendu Réunion de la CNVTT. « Droits de siège 200F, droit Comité 50 F, Assurance 1500F et reversement dégressif du timbre de 10 à 8 F par coureur. [...] Assurance pour randonnée 71F. »

⁴⁸⁸ *Ibidem*. Manches retenues pour le championnat de France : 20 mai : Le Vigan, 17 juin : Munster, 8 juillet : Autrans, 22 juillet : La Bourboule, 26 Août Samoëns, Flaine Grand Massif, 23 septembre : Valberg.

⁴⁸⁹ *Ibidem*.

⁴⁹⁰ *Ibidem*.

⁴⁹¹ *Ibidem*. Les catégories : 14 à 16 ans Junior, 17 à 18 ans Espoir, 19 à 34 ans Senior 1, 35 à 44, Senior 2, 45 et plus Vétéran, Femme. On note que ces catégories diffèrent de celles de la réglementation internationale (junior 15-18 et 3 catégories de féminines)

⁴⁹² Cette terminologie est utilisée par la NORBA depuis 1983 (Expert-Novice).

⁴⁹³ Les 50 premiers du championnat de 1988 figurent aussi dans cette catégorie.

Cyclisme propose la mise en place d'un premier calendrier international. La perspective du premier championnat du monde officiel ainsi que la création d'un championnat d'Europe sur quatre manches (dont Suisse, Italie et France) est même déjà évoquée.

Dix mille licenciés et un million de pratiquants en 1990

Enfin, les objectifs de la CNVTT sont développés autour de quatre thèmes : compétition, randonnée, formation et amélioration du contenu de la licence « dans l'optique d'attirer rapidement 10 000 licenciés VTT. » Pour la compétition, le développement de tout type d'épreuves, du loisir au plus haut niveau, dans le respect de la philosophie du VTT (type de parcours, assistance, etc.) manifeste un désir de maintenir une pratique multiforme : « Dans ce cadre les courses à circuit court à parcourir plusieurs fois ne sont pas reconnues comme épreuves de Vélo Tout Terrain⁴⁹⁴. » La mise en place de la réglementation, du calendrier et le développement des mesures de sécurité doivent aider au développement de la compétition. Sur le plan de la pratique de type loisir, l'objectif s'oriente sur le développement des randonnées et des parcours balisés mais aussi la défense de la libre circulation des VTT sur les chemins. Enfin sur le plan de la formation, le but est d'organiser des formations d'accompagnateurs VTT susceptibles « d'encadrer des groupes en toute sécurité dans le respect de la nature et des autres⁴⁹⁵. »

La motion finale précise que la France « comptera en 1990 un million de pratiquants de VTT⁴⁹⁶ ». Des souhaits sont exprimés afin que la FFC puisse gérer efficacement le formidable engouement que le VTT va connaître dans les années à venir. Les structures existantes (CRVTT et CNVTT) doivent avoir une « très large autonomie tant du point de vue sportif que financier », la CNVTT doit pouvoir compter sur un secrétariat suffisant « pour appliquer de manière professionnelle les décisions qu'elle prendra avec l'accord du Bureau du Comité Directeur » et la fédération devra modifier certaines habitudes et règlements pour prendre en compte « les nouveaux besoins des pratiquants loisirs ».

La démission de Stéphane Hauvette : la fin d'une ère

La dernière information importante qui ressort de cette réunion du 9 et 10 décembre 1989 réside en l'annonce de la démission de Stéphane Hauvette de la présidence de la

⁴⁹⁴ Archives privées de Stéphane Hauvette, compte de rendu Réunion de la CNVTT, 9 et 10 décembre 1989.

⁴⁹⁵ *Ibidem*.

⁴⁹⁶ *Ibidem*.

CNVTT⁴⁹⁷. Six années après la création de l'AFMB et deux années après la mise en place de cette commission au sein de la FFC, ce retrait marque en fait un tournant dans l'histoire institutionnelle du VTT en France avec le départ d'un membre fondateur et actif dans le développement de ces structures. Avec philosophie, ce dernier résume ainsi cette période : « *Et puis, on a senti au fur et à mesure que plus on prenait d'importance, plus il a fallu se plier aux volontés de la fédération. Et cela a été repris objectivement par la fédération. C'est-à-dire que c'est venu très progressivement. Le VTT est devenu une des composantes du cyclisme national et international, dirigé par les dirigeants du cyclisme traditionnel*⁴⁹⁸. » Douze jours plus tard, au cours du Bureau Comité Directeur⁴⁹⁹, le président de la FFC donne lecture de la lettre de démission de Stéphane Hauvette, le bureau prend acte et décide de réunir la commission de VTT le 5 janvier 1990.

Au travers de l'analyse du compte rendu de cette longue réunion de la CNVTT, plusieurs tendances fortes émergent. La première concerne la volonté de structuration et de codification de plus en plus importante au sein de la fédération et envers les partenaires extérieurs (relations avec les comités, réglementation, formation, gestion administrative et des compétitions, volonté de développer la randonnée). Dans un second temps, on observe une logique de développement du VTT grandissante qui se manifeste au travers d'un budget plus conséquent, d'un nombre de pratiquants et de structures, de *teams* qui augmentent et surtout de manifestations qui se multiplient y compris sur le plan international avec comme perspective des championnats du monde et d'Europe. Enfin, la spécificité de certaines valeurs originelles du VTT (nature, autonomie des coureurs, parcours en une boucle et mélange de tous les niveaux de pratiques sur un même lieu ou une même épreuve) reste présente dans un bon nombre de thèmes abordés. L'expression « l'esprit du VTT » figure même dans la dernière phrase du document comme pour réaffirmer cette différence. La démission d'un membre historique et influent conclut une année riche en changements, marquée finalement par l'entrée définitive du VTT au sein de l'institution.

⁴⁹⁷ *Ibidem*. Voici l'annonce officielle : « Stéphane Hauvette précise à l'issue de cette réunion que pour des raisons familiales il ne pourra plus assurer la charge de plus en plus lourde qui incombe au président de la CNVTT et qu'il présentera sa démission prochainement au président à Monsieur Alaphilippe qui aura la charge de nommer un successeur. Ce successeur désignera les nouveaux membres de la CNVTT. »

⁴⁹⁸ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006. « *Cela étant, je devrais le refaire, je le referais. C'est ce qu'il fallait faire. De toute façon, il n'y avait pas d'autres issues. Quel intérêt, de refaire une administration parce qu'une fédération n'est jamais qu'une administration ! Délivrer des licences des trucs comme cela. C'est déjà une administration, faisons le avec eux. Il y a des risques mais il faut qu'on change la machine de l'intérieur plutôt que d'en recréer une. Globalement, cela a adhéré, il n'y a pas eu de scission on va dire. Tout le monde a suivi, on s'est retrouvé avec un peu de moyens, un budget, des bureaux. Pour moi, c'était tout à fait dans la logique des choses.* »

⁴⁹⁹ Archives de la FFC. Procès verbal du Bureau du Comité Directeur, 22 décembre 1989.

Une intégration par étapes

Durant les années 1987, 1988 et 1989, le processus d'institutionnalisation du VTT et d'intégration fédérale s'effectue ici par étapes successives. Suite au constat du manque de moyens financiers et administratifs constatés en 1986 au niveau de l'AFMB et à l'intérêt marqué de la FFC envers le VTT et d'autres pratiques, un rapprochement concret des deux institutions est envisagé dès le début de l'année 1987. Durant cette année, l'AFMB continue de gérer l'activité de manière autonome tout en commençant des actions communes avec la FFC et malgré les réticences de certains membres de l'association. Après une année de prises de contacts, de discussions sur les modalités du rapprochement et de collaborations effectives, la convention du 13 janvier 1988 signée entre l'AFMB et la FFC, marque une transition importante et officialise les desseins des deux structures. Stéphane Hauvette est nommé président de la CNVTT, nouvel organe institutionnel de référence, qui a en charge la responsabilité totale de la pratique et du développement du vélo tout terrain sur le territoire français. Dans le même temps, il faut clôturer les activités et gérer les finances de l'AFMB fortement déficitaire. L'association sera finalement dissoute et transformée en club au mois de décembre 1988, son passif financier étant ensuite repris par la FFC. Le début de l'année suivante est marqué par un recadrage ministériel d'ordre juridique au sujet de la convention et de la notion de délégation. Malgré certains dysfonctionnements, l'année 1989 se caractérise par une structuration et un développement du VTT qui tente de faire valoir ses spécificités au sein de la FFC. La démission de Stéphane Hauvette de la CNVTT en décembre 1989 marque le terme de ce processus d'intégration et symbolise la fin d'une ère. On assiste finalement à une absorption plus qu'à une fusion de l'AFMB au sein de la FFC ; le poids politique, administratif et historique de la FFC la légitime maintenant comme institution de référence pour la pratique de ce sport en France.

A l'aube des premiers championnats du monde, le VTT est donc définitivement intégré dans les structures fédérales au moment où l'explosion des pratiquants touche aussi bien le monde du loisir sportif que la compétition. Ainsi, « l'éthique sportive moderne construite sur une sociabilité du désir libéré où l'individu est reconnu et l'individualisme recherché comme principe de vie⁵⁰⁰ » cohabite maintenant avec « l'éthique

⁵⁰⁰ Pigeassou, Charles, « Les éthiques dans le sport : voyage au cœur de l'altérité » in *Revue Corps et Culture* n°2, 1997. <http://corpsetculture.revues.org/document316.html>. L'auteur poursuit : « Cette libération du désir [...] s'exprimera à travers la culture divulguée par les sports californiens et, plus généralement, la culture qui

fondatrice » représentée par les clubs, la fédération et le CNOSF. On peut se demander si paradoxalement en s'institutionnalisant, comme le suggère Charles Pigeassou, la force de cette culture va s'affaiblir, « récupérée par la sportivisation et banalisée par la massification⁵⁰¹ » ou au contraire si la « culture VTT » et les pratiques qui s'y rattachent vont seulement s'appuyer sur cette orthodoxie pour se développer tout en gardant son identité et ses valeurs fondatrices tournées sur la rencontre, le plaisir, la confrontation et la nature ?

L'analyse des modes de pratiques mises en œuvre en œuvre durant et après cette période fournira certainement sur ce questionnement des réponses concrètes.

4.2.2. Du temps des tribus à l'arrivée des cyclistes traditionnels : le choc des cultures

Durant cette période, le cyclisme et le cyclotourisme figurent parmi les pratiques les plus prisées par les français. En 1987-1988, 53% des hommes actifs et 42% des femmes actives s'adonnent une activité sportive⁵⁰² ; on compte parmi eux 17% d'hommes et 11% de femmes adeptes du cyclisme et au cyclotourisme, loin devant les cinq autres sports étudiés⁵⁰³. La répartition des pratiquants pour les sports cyclistes selon la catégorie socioprofessionnelle s'avère plus homogène que pour les autres sports et que pour l'ensemble des « sports en général ». On ne relève en effet qu'un différentiel maximum que de 17 % entre la catégorie qui pratique le plus les activités cyclistes⁵⁰⁴ et celle qui pratique le moins alors que ce différentiel se chiffre à 53% pour l'exercice d'un sport en général⁵⁰⁵. Pour cette période, les activités cyclistes restent choisies régulièrement par un grand nombre, environ (14% de la population active) et semblent moins marquées socialement que d'autres pratiques sportives. Souvent citées comme « sport populaire » quand il s'agit du « cycliste spectateur », les activités cyclistes semblent par contre rassembler un panel social large quand il est question du « cycliste acteur ».

Complétant ces données, malgré une augmentation de 20,2% du nombre total de licenciés entre 1982 (10,8 millions) et 1992 (13,5 millions), on note un fléchissement de cette

revendique une appartenance au mouvement fun, notions aux délimitations fragiles. Ici, le risque et l'aventure constituent les cibles privilégiées du désir agissant initiant des comportements, des codes et des valeurs. »

⁵⁰¹ *Ibidem*.

⁵⁰² « Les pratiques de loisir, Enquête 1987-1988- Résultats, consommation-modes de vie », INSEE, n°1, 1989.

⁵⁰³ *Ibidem*. On peut comparer ces données concernant le cyclisme et le cyclotourisme à d'autres sports. Football : 7% et 0,3% ; Sport de combat : 2% et 0,5 % ; Ski : 14% et 10 % ; Tennis 17% et 11%.

⁵⁰⁴ *Ibidem*. On peut comparer ce chiffre à d'autres CSP. Employé commerce : 23% et agriculteur exploitant : 6%.

⁵⁰⁵ *Ibidem*. Ce chiffre est de 74% pour les professions libérales et patrons et de 19% pour les agriculteurs exploitants.

croissance à partir de 1987 au niveau du nombre des nouvelles licences délivrées⁵⁰⁶. A l'amorce des années 1990, le dynamisme des pratiques libres telles le VTT ou l'escalade qui se déroulent très souvent hors structure fédérale, semble affecter cette augmentation régulière du nombre de licenciés.

Enfin, si de 1983 à 1986, l'accès à la pratique du VTT semble réduit faute d'engins facilement accessibles sur le marché, les conditions matérielles deviennent, dès 1987, plus favorables, accélérant un potentiel de divulgation plus massif. Selon Jacques Defrance, « l'élargissement de l'accès à une pratique [...] est interprété en terme de "démocratisation" et mobilise des schémas d'explication issus de la culture politique. Le processus de diffusion comporte plusieurs dimensions : la formation d'un goût pour l'activité parmi les groupes longtemps exclus, des luttes pour obtenir la possibilité de participer, la modification des conditions matérielles d'accès à la pratique [...] et enfin l'entrée de nouvelles fractions sociales, saluée comme une victoire ou perçue comme une invasion⁵⁰⁷ ». Comment sera perçue l'arrivée de nouveaux pratiquants ? Sera-t-elle perçue comme l'occasion et la perspective d'un développement plus grand ou au contraire comme une invasion mettant en péril la pratique originelle ?

C'est dans ce contexte général d'une pratique cycliste déjà assez massive, d'un potentiel de divulgation en cours et dans un contexte institutionnel d'intégration plus que d'adaptation des structures⁵⁰⁸, qu'il convient de poursuivre l'analyse et l'identification des différentes modalités de pratique du mountain bike tant sur le plan quantitatif que qualitatif. La mise en perspectives des diverses formes de pratiques de ce sport émergent sur le territoire français, les origines et le nombre d'acteurs concernés deviennent alors un indicateur pertinent du niveau du développement et de l'impact du VTT dans le monde du sport et des loisirs durant cette période.

⁵⁰⁶ Attali, Michaël, « L'explosion des pratiques sportives : massification, diversification, différenciation (des années 1970 à nos jours) » *op.cit.*, in Tétart, Philippe, 2007, p. 84. Exemple : 1983 : + 543 000 licenciés ; 1985 : + 251 000 ; 1987 : - 20 000 ; 1989 : + 19 000.

⁵⁰⁷ Defrance, Jacques, *op.cit.*, 1993.p. 42. Le sociologue fait ici référence à l'étude menée sur la pratique de l'escalade de Donnelly, Peter, « Social Climbing : A Case study of the changing class of rock climbing », in *Sociology of Sport Journal*, vol. 8, 1981, pp. 70-78.

⁵⁰⁸ Loret, Alain, *op.cit.*, 2004, p. 21. « Les fédérations développeront des stratégies d'intégration en jouant essentiellement de leur savoir-faire en matière d'organisation classique d'épreuves à vocation compétitive. [...] ce sont de complexes stratégies d'adaptation des structures qu'il fallait mettre en œuvre. C'est une remise en cause des services proposés qu'il était nécessaire d'envisager. Une redéfinition tenant compte de nouveaux loisirs émanant d'un nouveau public plus enclin à partager émotions et sensations qu'à rivaliser dans le cadre réglementaire d'un banal championnat. En réalité, c'est une forme inédite de « management de l'innovation sportive » qu'il fallait concevoir et non une simple administration du changement. »

Enfin, quelles valeurs partagent les nouveaux acteurs d'origines diverses, nouveaux champions ou simples participants ?

Le premier championnat de France en 1987

Le calendrier officiel de l'année 1987 est marquée par la naissance du premier Championnat de France officiel organisé par l'AFMB et officialisé par la FFC (écharpe tricolore et possibilité aux coureurs licenciés FFC d'y participer). Neuf épreuves sont programmées⁵⁰⁹ certains week-ends, du mois de mai au mois d'octobre avec des courses déjà anciennes et d'autres inédites inscrites à ce calendrier⁵¹⁰. L'ouverture de la saison s'effectue le 16 et 17 mai en Ile de France en forêt de Montmorency⁵¹¹ et se poursuit au Parc du Pilat les 23 et 24 mai avec le club de Tarentaise. Le club Ventoux Sports organise lui l'épreuve de Gigondas dans les dentelles de Montmirail les 7 et 8 juin. Durant le mois de juillet, de nombreuses manches ont lieu en zone de montagne : 4 et 5 juillet à Métabief (« la 4^e épreuve donnera lieu à de belles descentes. Pistes noires assurées⁵¹² ! »), 25 et 26 à Montgenève, « un parcours international à étourdir⁵¹³ », enfin le Vercors accueille la dernière manche estivale entre Villard-de-Lans et Lans en Vercors. La rentrée se déroule en Normandie les 12 et 13 septembre, un mois avant la quatrième édition du Roc d'Azur, « la reine des courses de petite reine tout terrain⁵¹⁴. » Ces différentes manches sont donc disséminées sur l'ensemble du territoire excepté le sud-ouest avec aussi des randonnées comme le quatrième Vélocio Vert organisé en Juin près de Saint Etienne, le quatrième Paris-Deauville pendant le week-end de la Pentecôte et le second franco-suisse à travers le Jura et le Haut Doubs. Le trophée des Alpes, un rallye raid (trois cents kilomètres de liaison et de spéciales entre 800 et 2900 mètres d'altitude) organisé autour de Valmorel, Val d'Isère, Méribel, Courchevel, La Plagne, les Arcs et Tignes du 18 au 23 août reste l'épreuve principale du calendrier⁵¹⁵.

⁵⁰⁹ Le championnat officieux de 1986 comportait cinq épreuves.

⁵¹⁰ *VELO TOUT TERRAIN*, n° 5, Mars Avril 1987.

⁵¹¹ Ce championnat est organisé par « VTT Ile de France » sur un circuit multi-boucle de cinq tours de 9,5 kilomètres.

⁵¹² *VELO TOUT TERRAIN*, n° 5, *op.cit.*, 1987.

⁵¹³ *Ibidem.*

⁵¹⁴ *Ibidem.*

⁵¹⁵ Le trophée des Alpes est organisé conjointement par FLASE, VSD aventure et l'AFMB. Cette première édition est remportée après plusieurs jours de compétition en montagne par Jacques Devi, omniprésent durant cette saison, devant Denis Noël et Jean-Paul Hosotte. Pour mémoire, les autres pionniers classés de ce premier raid mythique des années 1980 sont quatrième : Patrick Hosotte (90), cinquième Marc Legeai (06), sixième

Le panel d'épreuves⁵¹⁶ augmente significativement tant sur le plan des compétitions que sur le plan des rassemblements à l'instar de la *Begreen* organisée par Georges Edwards sur la Côte d'Azur. Il faut malgré tout attendre la fin de l'année pour que ces événements soient relayés par une presse magazine⁵¹⁷ spécialisée gage d'une circulation nationale et massive des informations. La publication du premier guide officiel du VTT qui recense les manifestations et les données pratiques, favorise la transmission d'informations. D'une communication orale ou publicitaire entre initiés, on passe à une communication plus organisée et accessible à un plus grand public.

Le temps des tribus

Jacques Devi (catégorie Senior) et Michel Forestier (catégorie Vétéran), premiers champions de France de VTT de cette saison 1987, se remémorent avec précision le contexte et l'ambiance de ces premières courses. « *En 1987, je suis allé faire des coupes de France. On trouvait cela sympa, il y avait une bonne ambiance. Montmorency, Gigondas, Villard de Lans, Roc d'azur, St Etienne, Normandie. Je participe à toutes les courses. [...] On était ensemble, c'était une bande de copains. [...] Les frères Hosotte, Bernard Bon puis Jacques Devi arrivé à St Etienne. On était 80, 100 cela grossissait petit à petit*⁵¹⁸. » Le pionnier jurassien souligne aussi l'ambiance sympathique et amicale de ces premiers championnats. L'arrivée de nouveaux concurrents au fur et à mesure de la saison présage d'un phénomène qui prend de l'ampleur.

Avec plus de détails, Jacques Devi⁵¹⁹ évoque ces premières manches avec passion : « *L'ambiance était indescriptible. C'était des tribus ! [...]. Des camions, des tentes [...]. On se partageait les pâtes. On se connaissait tous [...]. Il y avait des gars d'un peu partout ! Des gars du Jura, de Nice, du Nord, des Pyrénées et aussi des Suisses. C'était très convivial ! Il y avait le campement de la course, pas en rond quand même ! C'était cette idée*

Bernard Bon (25), septième Frédéric Lemaître (09), huitième Jean Muller (Suisse), neuvième Georges Edwards (06).

⁵¹⁶ La Funny Bike organisée à La Bourboule tente aussi de rassembler des pratiquants étrangers.

⁵¹⁷ Le premier *VTT Magazine* dans un premier temps, bimensuel paraît en novembre 1987.

⁵¹⁸ Entretien avec Michel Forestier, *op. cit.*, 2007.

⁵¹⁹ Le premier champion de France de ce nouveau sport est l'archétype du pratiquant « sportif passionné de vélo en pleine nature » non issu du cyclisme classique. Il commence le vélo à la Ste Croix dans le Vaucluse à sept ans et petit à petit avec sa famille « *chasse les cols à la balade avec son père* ». Il commence l'école de cyclisme du village et apprécie la maniabilité. Puis il essaie de petits cols sur les chemins avec les vélos de route, puis avec des solex sans moteur. Son père utilise déjà des développements très petits (26 fois 26) qui permettent des ascensions extrêmes.

là. *Cela me plaisait*⁵²⁰. » A la suite de ses premières expériences⁵²¹, il participe à la manche du Pilat du premier Championnat de France qu'il remporte et s'adjuge le titre en fin de saison. Le champion se plaît à rappeler les incursions de quelques cyclistes routiers dans les courses de ce championnat : « *En 1987, il y avait les frères Hosotte*⁵²²! *Ils venaient de la route, avaient fait le Tour de France. C'était la référence ces gars ! [...] Il y avait des cyclo-cross men aussi. Ils venaient avec leurs vélos de cyclo-cross et se prenaient des « ratatouilles » monstrueuses ! [...] Ils venaient se frotter à nous. Ces gars-là, frustrés, ont ensuite acheté des VTT*⁵²³ »

La confrontation reste pour l'instant plutôt à l'avantage des « vététistes d'origine », issus d'origines sportives diverses mais non compétiteurs sur route, tels Jacques Devi et Michel Forestier équipés et aguerris à la pratique et aux pièges du tout terrain. Stéphane Hauvette, organisateur de ces premiers championnats décrit Jacques Devi comme « *une très grosse personnalité, une espèce de gaulois ! Il était physiquement très impressionnant. C'était un mec exceptionnel qui tapait tout le monde. [...] Je crois, que lui, c'était naturel*⁵²⁴ ! » Christian Taillefer, futur descendeur de renommée mondiale et dont « *le rêve d'enfant est de devenir professionnel en BMX*⁵²⁵ » participe à la manche de cross-country de Gigondas près de chez lui où il termine second de sa catégorie. Sophie Englin quant à elle reste souvent en tête des classements de quelques féminines qui prennent le départ en même temps que les concurrents masculins.

Jacques Devi, premier champion de France

Ces premiers Championnats de France recueillent donc au fil de la saison, de la part des participants et des médias une attention grandissante confirmée par le futur vainqueur : « *On a pas mal vu les médias télé traîner durant cette année-là parce que c'était nouveau, cela les attirait*⁵²⁶. » La nouveauté de ce nouveau sport avec des tenues voyantes, une approche nouvelle, fraîche voire sympathique et différente du cyclisme traditionnel suscite l'intérêt. Les pratiquants, quant à eux, restent issus des différents courants identifiés

⁵²⁰ Entretien avec Jacques Devi, premier champion de France, Apt, le 24 septembre 2006. Définition du VTT : « *Le plaisir de rouler au début du printemps quand les odeurs ressortent. Le plaisir pur de la nature et de découvrir un petit sentier et qu'on peut le gravir à vélo.* »

⁵²¹ Jacques Devi finalement un VTT neuf, un MBK Tracker en 1986. Il est tout de suite séduit par ces balades dans les garrigues. Il effectue sa première course organisée par Philippe Tomasini (15 coureurs) à Layrac début 1987. Malgré un bris de chaîne, il finit second derrière le vainqueur du Roc d'Azur 86.

⁵²² Les frères Hosotte figurent souvent par la suite en tête des palmarès.

⁵²³ Entretien avec Jacques Devi, *op. cit.*, 2006.

⁵²⁴ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

⁵²⁵ Entretien avec Christian Taillefer, pionnier de la descente en France, Fréjus, le 6 octobre 2006.

⁵²⁶ Entretien avec Jacques Devi, *op. cit.*, 2006.

précédemment à savoir des fondeurs ou des montagnards tels Michel Forestier, des pratiquants issus du BMX comme Christian Taillefer, des amoureux du vélo nature à l'instar de Jacques Devi et des représentants du cyclisme traditionnel représentés par les frères Hosotte notamment. L'ambiance reste amicale pendant et en dehors de la course avec un esprit de « tribu⁵²⁷ » rassemblée toutes les deux ou trois semaines en différents points de l'hexagone. Ce championnat, en rassemblant les compétiteurs passionnés attire l'attention des médias télévisuels et joue un rôle certain de déclencheur. Selon Jacques Devi, « *ce premier championnat de France a fait partir le VTT. Cela a été un bien dans l'ensemble*⁵²⁸. »

Confirmant cette évolution, la quatrième édition du Roc d'Azur, dernière manche du championnat, conclut la saison avec une participation triplée par rapport à l'année précédente avec 120 compétiteurs. Dans le règlement de l'épreuve azurienne⁵²⁹, on relève des changements comme l'apparition de la catégorie « expert » parmi les cinq catégories masculines, l'insistance sur le point du règlement qui interdit toute assistance pendant la course sous peine de disqualification. L'assistance entre compétiteurs reste autorisée et une seule zone d'assistance existe sur le parcours. Jacques Devi remporte le classement général de ce premier Championnat de France et Eric Chanton la quatrième édition de la course, devenue le rendez-vous incontournable de la fin de saison. Durant cette année les randonnées organisées sur le territoire accueillent de plus en plus d'adeptes ou de curieux. Ce phénomène est aussi relevé par le nouveau champion de France qui comptabilise une petite partie des nouveaux venus comme les « testeurs des nouvelles pratiques » ou « zappeurs » qui veulent se distinguer en pratiquant le VTT (comme ils l'avaient fait quelques années auparavant pour la planche à voile par exemple), avant de passer à une autre pratique en vogue. L'effet de la nouveauté et la possibilité de se distinguer avec un matériel original et parfois onéreux est ainsi décrit : « *Comme pour beaucoup de sports nouveaux, on a vu arriver aussi des marginaux un peu friqués qui peuvent payer 100 francs pour une course et 3 000 ou 4 000 francs pour un vélo. [...] Pas du snobisme mais un petit peu quand même*⁵³⁰ ! »

Les Américains dominent le premier championnat du monde officieux dans le Vercors

En parallèle de ce championnat de France, l'autre événement remarquable de cette année se déroule aussi sur le territoire français. Durant le mois d'Août 1987, le premier *Open*

⁵²⁷ Augustin, Jean-Pierre, « Assiste-t-on vraiment à un rejet de la culture sportive traditionnelle ? » in *Education Physique, sport et loisir. 1970-2000*, revue AFRAPS, pp. 317-323.

⁵²⁸ Entretien avec Jacques Devi, *op. cit.*, 2006.

⁵²⁹ *Archives de Stéphane Hauvette*. Règlement de course du Roc d'Azur 1987.

⁵³⁰ Entretien avec Jacques Devi, *op. cit.*, 2006.

International de Mountain Bike est organisé à Villard de Lans. Ce championnat du monde est qualifié d'officieux car il ne paraît sous l'égide d'aucune fédération ou association internationale. La même année, la NORBA organise en Californie à Mammoth Mountain un autre *World Championship* officiel à l'échelle américaine mais tout aussi officieux sur le plan mondial. La station du Vercors compte favoriser ce nouveau sport en parallèle du ski de fond et se lance alors dans le balisage spécifique à destination du VTT. Serge Barnel⁵³¹ possède déjà un parc locatif de plus de cent VTT de marques françaises (Libéria, Peugeot ou MBK) ; la station et le massif du Vercors misent sur ce nouveau sport pour développer le tourisme estival⁵³². La présence à Grenoble du premier magasin spécialisé dans la vente de VTT en France, « Mountain Bike diffusion » qui importe alors des VTT de la marque *Marin* et *Trek* favorise cette dynamique dans cette région.

Avec un peu plus de 300 participants et dix nations présentes, la confrontation entre les champions américains, déjà habitués à ce type de joutes depuis plus de cinq ans, les français et quelques européens présents quasiment néophytes, s'avère instructive sur le plan sportif, matériel et humain. Les deux seuls Américains présents, Ned Overend et John Tomac dominent la course devant Jacques Devi qui se remémore cette confrontation : « *C'était assez folklorique, quelques nationalités, des italiens, des belges, des suisses et deux Américains Overend et Tomac. Ils avaient un matériel top et nous, on était avec nos roues serrées avec des écrous de 15 ! Je finis troisième derrière les Américains*⁵³³. » La différence sur le plan du matériel, relevée par le champion de France reste une réalité à ce moment. Les pilotes américains possèdent déjà le statut de professionnel à l'instar de Ned Overend, pilote chez Schwinn de 1984 à 1987. En catégorie junior, Christian Taillefer, davantage préparé⁵³⁴ termine second derrière le Belge Philippe Meiraeghe. Michel Forestier, le Jurassien devient le premier officieux champion du monde vétérans⁵³⁵. Jacque Phelan termine troisième d'une épreuve remportée par sa compatriote Lisa Muhich. Elle se rappelle surtout des spécificités françaises avec la possibilité d'activités touristiques en parallèle : « *En 1987, j'ai vu autant de monde pour le championnat du monde officieux à Villard de Lans où j'ai fini troisième, je me*

⁵³¹ Serge Barnel est le premier à effectuer des accompagnements descente avec rotation camionnette dans le massif du Vercors. Des « gastro Bike » sont organisés par Olivier Goirand qui encadre trois sorties VTT par semaine avec l'organisation d'un repas gastronomique à mi-parcours.

⁵³² Suite à la loi sur le tourisme de 1987, toutes les régions doivent posséder leur Comité Régional du Tourisme ou CRT.

⁵³³ Entretien avec Jacques Devi, *op. cit.*, 2006.

⁵³⁴ Entretien avec Christian Taillefer, *op. cit.*, 2006. « *Pour me préparer, j'avais fait le Ventoux trois fois en trois jours !* »

⁵³⁵ Michel Forestier conserve ce titre lors du championnat du monde officieux suivant organisé en 1988 à Aminona (Suisse).

suis rendue aussi à *Funny bike* en Auvergne. Le VTT était vif et intéressant avec du tourisme en même temps et il y avait pas mal de médias et de monde déjà avec moins d'étrangers qu'à Durango néanmoins⁵³⁶. »

Enfin, comme le résume Jacques Devi cette première confrontation internationale « *crédibilise l'image du sport*⁵³⁷ », par la présence de champions professionnels venus des Etats-Unis avec du matériel performant, face à des pratiquants français et européens qui découvrent ces héros de l'époque. Les coureurs de « l'oncle Sam » attirent les médias, véhiculent une image innovante, moderne, dynamique et « fun » du cyclisme, crédibilisant les premiers précurseurs français et accélérant une dynamique et un engouement déjà amorcés à une petite échelle. Le premier salon dédié à 100% au VTT au parc floral de Vincennes en septembre renforce encore cette popularité naissante et les prémises d'une ouverture vers le grand public.

Un sport crédibilisé aux yeux du public et des médias

Au terme de cette année 1987, les conditions paraissent *a priori* remplies pour une diffusion encore plus large du VTT sur le territoire français. Au niveau des pratiques compétitives (exclusivement centrées sur le cross-country souvent pratiqué sur une grande boucle), le Championnat de France⁵³⁸, encore « bon enfant », rencontre un succès grandissant tant au niveau des compétiteurs que des spectateurs. Le premier champion de France, Jacques Devi, représente l'archétype du vététiste du milieu des années 1980 de par son intégrité, son amour de la nature et sa passion pour le pilotage dans les endroits escarpés. La diffusion d'un guide pratique, complétée par une démarche active des stations de montagne qui commencent à louer des engins à plus grande échelle, permet une communication plus large sur les randonnées qui rencontrent de plus en plus de succès auprès de touristes désireux de découvrir ce nouveau vélo. En juillet 1987, comme pour témoigner à la population sportive la naissance de cette nouvelle pratique, le mensuel *Jogging International* sort un hors série « spécial VTT » tiré à 20 000 exemplaires⁵³⁹, le magazine *VSD* fait aussi mention de cette nouvelle

⁵³⁶ Entretien avec Jacquie Phelan, *op. cit.*, 2006. « En 1984, j'avais gagné comme prix d'une course un aller-retour en France pour voir le Tour de France et je n'avais pas le temps d'y aller et j'ai fait ce voyage avec ce lot trois ans après. J'ai eu quatre places et j'y suis allée avec des amis. »

⁵³⁷ Entretien avec Jacques Devi, *op. cit.*, 2006.

⁵³⁸ *Archives de Stéphane Hauvette*. Extrait de la plaquette championnat de France 1988 : « Le premier Championnat de France de Vélo Tout Terrain aura brillamment démontré que le VTT au-delà du phénomène de mode est devenu un sport à part entière. Sport de randonnée et de loisir, le vélo tout terrain n'a pas non plus abandonné son « âme » en accédant à la compétition de haut niveau, mais il a introduit puis confirmé le développement de la compétition loisir. »

⁵³⁹ Le succès de cette vente sous forme de magazine incitera la création de *VTT magazine* à l'automne.

vogue. Ce type d'article dans une revue à grande diffusion auprès d'une population de joggers actifs, accélère un peu plus un phénomène de diffusion naissant.

Le premier championnat du monde officieux organisé dans le Vercors avec la présence de prestigieux champions américains, renforce donc ce phénomène en suscitant l'intérêt des médias qui participent à cette diffusion. Ce sport nouveau et exotique engendre pour la presse un traitement différent du cyclisme lié à une approche davantage contemplative de la montagne et de la nature. Des raids alpins, tel le « trophée des Alpes » proposent même une image de l'espace montagnard comme le « lieu de l'excès⁵⁴⁰ », réveillant ainsi les imaginaires collectifs. La parution en novembre 1987 du premier magazine, *VTT Magazine*, uniquement dédié au VTT, confirme la tendance. Alors que la fédération s'apprête à le structurer encore davantage au sein de la CNVTT, le VTT se fait connaître à un nombre toujours croissant d'adeptes, dépassant le stade précédent du cercle des initiés. Les quelques 60 000 engins vendus sur le territoire, attestent au terme de cette année de l'évolution d'un phénomène naissant.

Le championnat 1988 : longue distance, combiné, rallye et critérium

Placé pour la première fois sous la houlette de la CNVTT et de la FFC, le nouveau championnat de France 1988⁵⁴¹ conserve une architecture conséquente avec neuf manches. La grande nouveauté réside dans la diversité des épreuves proposées. Pour cette année, l'épreuve reste « open » donc ouverte à tous : « Champions et sportifs anonymes pourront s'y côtoyer pour de sérieuses empoignades mais aussi pour partager de grands moments de plaisir et d'amitié⁵⁴². » Le nouveau règlement part du constat que le niveau des participants en 1987 n'a cessé de s'améliorer grâce à l'arrivée de « redoutables coureurs⁵⁴³ » issus de la route ou du cyclo-cross. Les courses en ligne, majoritaires en 1987 les ont favorisés, « leur entraînement ayant souvent compensé leur inexpérience⁵⁴⁴. » Cette évolution vers le haut niveau et vers une professionnalisation des épreuves est considérée comme inéluctable. Mais selon le rapport d'activité de la CNVTT, elle ne doit pas en revanche faire perdre de vue ni la

⁵⁴⁰ Rauch, André, *op. cit.*, 1988, p. 173.

A propos de l'alpinisme en particulier, l'auteur poursuit par ces mots : « La vertu de la montagne, c'est d'être le lieu de l'excès. On trouve dans le récit des courses une emphase théâtrale : il s'y élabore des fatigues sans nuances et des rétablissements sans degrés. Tendus vers la recherche de passions et d'émotions, les récits de l'alpiniste conjuguent plaisir et ascèse. »

⁵⁴¹ La même année, la Suisse organise elle aussi un championnat national sur cinq épreuves réparties du 5 mai au 11 septembre.

⁵⁴² Plaquette explicative du Championnat de France 1988.

⁵⁴³ *Ibidem.*

⁵⁴⁴ *Ibidem.*

nature, ni l'esprit du VTT. « Sa nature, c'est "l'évasion tout terrain", le goût de la nature, des grands espaces, des difficultés variées à surmonter seuls ou entre amis. Son esprit, c'est le plaisir, l'entraide, la convivialité, la modestie face à ces mêmes difficultés⁵⁴⁵. » La présence de « coureurs d'usines » et l'attribution de primes en espèces aux experts ne doit pas non plus se traduire selon ce rapport par l'apparition du dopage, de « magouilles » ou de gestes antisportifs. Une des dernières phrases résume à elle seule la peur de voir les déviances du sport toucher un sport jeune encore vierge de toute turpitude : « Rien de tout cela n'existe encore, c'est donc maintenant qu'il faut y veiller⁵⁴⁶. »

En fait, le début de succès des épreuves impacte et influence déjà l'évolution de ce sport. Le phénomène de sportivisation en cours amène son lot habituel de déviances⁵⁴⁷ ; les dirigeants du VTT tentent de maintenir les valeurs originelles et de sauvegarder l'essence de ce sport, anticipant sur une réglementation appropriée. Il est donc décidé, en tenant compte de l'expérience de 1987 de varier les épreuves du championnat sans toutefois « pour rester cohérent » y incorporer des épreuves de trial et d'orientation.

Une volonté annoncée de maintenir les valeurs originelles

Suite à ces constats et analyses, quatre types d'épreuves sont retenues pour cette édition 1988 : le rallye, le combiné, la course en ligne ou longue distance et le critérium⁵⁴⁸. Concernant le règlement, le championnat se déroule donc sur neuf épreuves⁵⁴⁹. Il est ensuite

⁵⁴⁵ *Archives privées de Stéphane Hauvette*. Commission Nationale de Vélo Tout Terrain. Dossier d'information VTT 1988. Cahier des charges Championnat de France de VTT 1988.

⁵⁴⁶ *Ibidem*.

⁵⁴⁷ Caillat, Michel et Brohm Jean-Marie, *Les Dessous de l'Olympisme*, Paris, La Découverte, 1984.

⁵⁴⁸ Le rallye est composé de parcours de liaison (temps imparti) et de spéciales chronométrées qui peuvent prendre la forme de course de côte, descente, slalom, maniabilité. Les départs sont individuels ou par petits groupes. Les épreuves concernées sont le Parc du Pilat les 28 et 29 mai avec quatre spéciales techniques et Montgenèvre les 23 et 24 juillet qui avait déjà expérimentée la formule en 1987. Le combiné (un rallye sans liaison) voit le jour et se court sur plusieurs manches très différentes ou identiques. Les Rousses accueillent une manche le 18 septembre avec quatre spéciales à travers le Jura français et le Jura suisse. Le « combiné Forestier », du nom du vice champion de France senior 2, le jurassien Michel Forestier consiste en une succession d'épreuves chronométrées sans liaison sur un parcours de 60 kilomètres environ. La course en ligne ou longue distance se court elle sur des circuits de 45 à 60 kilomètres comme la Transvésubienne support au premier championnat d'Europe le 12 juin, la Transoccitane pour « faire découvrir une région où le VTT connaît un extraordinaire développement » et le Roc d'Azur, prévu le 16 octobre qui clôturera la saison. Il est indiqué qu'elle doit évoluer avec notamment la « relative disparition de la boucle unique (anti médiatique) pour des circuits à boucles multiples et la création de « zones de bosses » spectaculaires. » La quatrième modalité de pratique choisie en compétition le « critérium » se court en ligne sur un petit circuit de 7 à 15 kilomètres à parcourir plusieurs fois (manche de Montmorency le premier mai, Autrans le 10 juillet et Chambon sur Lac en Auvergne au cours de la « Volcanbike » le 11 août).

⁵⁴⁹ Le classement final du championnat est déterminé en fonction des cinq meilleurs résultats obtenus par le compétiteur qui pour être classé doit participer à au moins trois épreuves et être licencié ou titulaire d'une assurance journalière. Les compétiteurs étrangers sont classés normalement et remportent les prix mais ne sont pas classés au championnat de France. Un classement spécifique « étrangers » est fait sur les quatre meilleurs résultats.

précisé de se tenir régulièrement informé du règlement : « Les règlements traditionnels du cyclisme n'étant pas adaptés au vélo tout terrain, l'AFMB a depuis la création des épreuves de VTT, élaboré une base de règlements pour cette discipline. Ces règlements et notre sport étant en évolution constante, les compétiteurs devront obligatoirement participer aux différents briefings pré course à l'occasion desquels des modifications pourraient être valablement apportées aux règlements spécifiques des épreuves par leur organisateur⁵⁵⁰. » En prenant en compte les dysfonctionnements de la saison précédente, les points de règlements de course nouveaux ou modifiés s'avèrent instructifs de l'évolution prise par la discipline : le casque (obligatoire) doit être attaché⁵⁵¹, sur la plaque de cadre et le dossard aucune adjonction de sponsor n'est autorisée sous peine de mise hors course, le coureur est obligé de passer la ligne d'arrivée avec le vélo complet⁵⁵² et aussi de franchir cette la ligne dans le sens de la course, il est interdit d'emprunter un circuit à l'envers en roulant⁵⁵³, tout geste antisportif pouvant entraîner la chute d'un concurrent est sanctionné par la mise hors course, enfin, un seul vélo est autorisé par coureur et par course⁵⁵⁴. Il est aussi rappelé le principe premier de l'interdiction d'assistance extérieure sur l'intégralité du parcours : « L'assistance entre coureurs et la « cannibalisation » des vélos sont autorisées⁵⁵⁵. » Il est enfin précisé que les organisateurs se réservent le droit de procéder à des « contrôles de matériel et de dopage sur les coureurs de leur choix⁵⁵⁶. »

Les coûts des courses ou droits d'inscription de cent vingt francs pour une journée ou cent cinquante francs pour les courses de deux jours comme les combinés ou rallyes sont assez élevés, classant le VTT comme un sport assez cher d'accès. On note la possibilité de louer un vélo à la journée au prix de 100 francs pour faire découvrir ces courses aux amateurs qui ne possèdent pas d'engin. La CNVTT commence à donner des critères de sélection pour les épreuves comptant pour le championnat de France : le savoir faire des organisateurs, l'attrait de la région et l'existence d'un foyer de développement de vélo tout terrain, l'implication de la région et des collectivités locales, l'existence de structures d'accueil ainsi

⁵⁵⁰ *Archives privées de Stéphane Hauvette*. Cahier des charges du championnat de France 1987.

⁵⁵¹ Lors de précédentes éditions, il était seulement mentionné casque obligatoire et certains participants retiraient la jugulaire rendant leur couvre-chef inopérant.

⁵⁵² Lors de précédentes courses, certains concurrents franchissaient la ligne avec une partie du vélo pour aller plus vite ou ne pas être gênés par la partie endommagée.

⁵⁵³ Durant certaines épreuves antérieures, certains coureurs perdus prenaient le circuit à l'envers, occasionnant par ce comportement des protestations et des problèmes de sécurité.

⁵⁵⁴ Certains concurrents changeaient de vélos ou se faisaient prêter un engin durant l'épreuve.

⁵⁵⁵ Les coureurs ne peuvent toutefois pas échanger leur cadre et leurs moyeux qui seront marqués, sous peine de mise hors course des deux coureurs.

⁵⁵⁶ La liste des produits prohibés est celle établie par la FFC pour la saison en cours. Tout coureur convaincu de dopage se verra retirer sa licence et sera interdit de compétition VTT pendant cinq années.

que la facilité d'accès. La commission annonce aussi des directives concernant la sécurité : deux médecins et quatre secouristes dans deux postes de secours, deux ambulances en attente sur place, un véhicule 4/4, du matériel de réanimation et un poste de secours médical.

En analysant le programme et le règlement de ce second championnat, on constate des évolutions par rapport aux années précédentes et une volonté de structuration et de contrôle de la pratique qui reflètent les intentions des dirigeants de la CNVTT. Concernant les épreuves, la volonté de diversifier le type de course implique l'idée de vouloir couronner un pratiquant complet : « Le champion de France devra sans conteste être aussi fin pilote qu'endurant et tonique⁵⁵⁷. » Le calendrier, mieux réparti dans le temps et l'espace avec une majorité d'épreuves dans le quart sud-est permet aussi de toucher un maximum de concurrents potentiels. La volonté de séduire les médias et le public transparait aussi au travers de l'instauration de plusieurs tours dans les « critériums », avec comme logique plus de passages donc plus de spectacle et moins d'attente⁵⁵⁸. L'autre souci est de maintenir une certaine technicité des parcours avec des difficultés à surmonter afin de préserver les chances des techniciens, face à l'arrivée pressentie des routiers aux qualités physiques a priori supérieures⁵⁵⁹. Le modèle du champion de VTT explicitement décrit, se décline autour d'une endurance à toute épreuve mais aussi d'une technicité et d'une finesse de pilotage affirmée. Le coût assez élevé des épreuves implique également un investissement financier important du pratiquant, favorisant un accès aux classes sociales plutôt aisées (coût du VTT, déplacement, licence, inscription voire hébergement). Enfin le changement de règlement en cours de saison dénote d'une phase de construction et d'organisation d'un sport encore jeune.

4.2.3 Vers les caractéristiques d'un sport moderne

Tous les nouveaux règlements adoptés progressent dans le sens de l'affirmation de critères caractéristiques d'un sport moderne selon Norbert Elias et Eric Dunning⁵⁶⁰, à savoir, une organisation formelle avec des institutions différenciées au niveau local (club), régional (CRVTT), national (CNVTT) mais pas encore au niveau international. Les règles et règlements deviennent écrits et légitimés par une rationalité et des moyens bureaucratiques (le

⁵⁵⁷ Cahier des charges 1988, *op.cit.*

⁵⁵⁸ Sur une course en ligne ou une grande boucle l'attente avant de revoir les concurrents se situe entre deux et quatre heures.

⁵⁵⁹ Vigarello, Georges « De la machine humaine au corps animé », *op.cit.*, pp. 31-36. « La vision des moteurs « propulsant » des mécaniques musculaires se révèlent insensiblement secondaire, alors que s'accroît l'importance d'une mobilisation des liaisons nerveuses et d'une convergence très volontaire des sensibilités. », p. 34.

⁵⁶⁰ Eric, Dunning et Norbert, Elias, *Sport et Civilisation, La violence maîtrisée*, Paris, Fayard, 1994.

bureau de la CNVTT et les organisateurs) et minimisent les différences sociales (chacun n'a droit qu'à un seul VTT pour la course même si différentes gammes existent). Le terrain de jeu ou le parcours est clairement identifié et balisé⁵⁶¹ pour tout le monde, réduisant ainsi l'avantage de la connaissance du terrain. Il existe une spécificité des rôles (catégories, organisateurs, spectateurs voire médias) avec un début de contrôle par des juges de parcours. Le port du casque protège de la violence des chocs et l'interdiction de « gestes antisportifs pouvant entraîner la chute » est maintenant officiel illustrant un faible niveau de violence physique tolérée ainsi qu'un contrôle émotionnel élevé. Enfin, même si les parcours sont à caractéristique énergétique, pour leur construction il est préconisé une certaine technicité qui favorise l'habileté plutôt que la force.

Ces caractéristiques d'un sport moderne se dessinent peu à peu depuis la naissance de la NORBA en 1983. Elles diffèrent des organisations informelles à structure locale, sans règles écrites (le premier en bas), caractérisées aussi par une faible différenciation des rôles (lors de la Repack Race, les organisateurs étaient parfois concurrents), un contrôle informel par les joueurs eux-mêmes et une identité individuelle subordonnée à l'identité du groupe (Larkspur Canyon Gang ou Cupertino Boys). Ces organisations plus éloignées d'un sport moderne, reflètent davantage les caractéristiques des années 1970 et le « temps des pionniers. »

L'arrivée des cyclistes traditionnels : le choc des cultures

Si durant l'année précédente, les coureurs issus du milieu fédéral cycliste viennent découvrir et se tester, l'année 1988 confirme et renforce cette tendance avec une arrivée plus massive de cyclistes amateurs issus des courses sur route ou de cyclo-cross FFC. L'analyse empreinte certes de partialité⁵⁶² de Jacques Devi revenu défendre son titre, dépeint ces changements avec précision : « *D'une manche à l'autre, tu voyais arriver des têtes nouvelles. Il y avait de belles dotations et les routiers sont arrivés pour l'argent et pas trop pour la pratique. Ils achetaient un vélo et venaient. [...] La tribu du départ c'était une cinquantaine. Et après quand on se retrouve à deux cents ou trois cents, quelque part, ce petit noyau se noie*

⁵⁶¹ Cahier des charges, *op. cit.*, 1988 : « Le balisage du circuit devra être vu par un cycliste lancé à pleine vitesse « le nez dans le guidon » ce qui implique un marquage clair au niveau du sol ou jusqu'à 1m50 de hauteur maximum. Le balisage doit être entièrement mis en place la veille de l'épreuve afin que les concurrents connaissent le parcours. Le circuit devra obligatoirement être ouvert par une moto (minimum) et ce une heure avant le départ. »

⁵⁶² L'analyse de Devi sur le changement de niveau, d'ambiance et de pratiques induites par l'arrivée des cyclistes sur route est aussi confirmée par d'autres témoignages.

*dans la masse*⁵⁶³. » On ressent de la part du champion l'impression d'un envahissement du territoire de la tribu par une population sportive aux valeurs et normes sportives différentes. Logiques de peloton, de tactique, d'entraînement, de stratégies basées presque exclusivement sur les qualités énergétiques, divergent de la recherche d'évasion, de chemins techniques et de l'esprit de compétition existant chez les pionniers français

François Scavini, nouvellement nommé à la fédération à cette période pour développer le « Vélo Loisir⁵⁶⁴ », confirme cette impression : « *Les vététistes ont accepté moyennement l'arrivée des gens de la route. Ils considèrent que c'est eux qui ont amené le dopage dans le VTT. C'est venu plus tôt car ces gens-là ont importé ces pratiques. D'autres comme Jeannie Longo ont contribué par la suite à faire parler du VTT*⁵⁶⁵. » Cette rencontre, cette collision ou interpénétration de deux mondes aux valeurs, aux origines et voire aux pratiques opposées⁵⁶⁶, semble malgré tout inéluctable. Cette opposition entre le plaisir de rouler déclaré des vététistes et le sérieux (plan d'entraînement, tenue) des « routards », traverse l'histoire de ce sport en particulier du cross-country. Mais paradoxalement, ce n'est ce pas trop cette différence de mentalité qui dérange ou décourage en premier lieu le champion de France mais plutôt l'inégalité des chances, selon lui, alors que les compétitions deviennent de plus en plus disputées. Avec un mélange de désarroi et de sentiment d'injustice, il revient sur les raisons de son arrêt de la compétition : « *Sur certaines courses, tu avais des routards suspendus par la fédé pour dopage et qui venaient faire les courses VTT car ce n'était pas encore vraiment la fédé ! Ils avaient la pancarte ! [...] Et le pire, on voyait de plus en plus de gars avec des pancartes monstrueuses dans le dos. De temps en temps, ils arrivaient à faire un résultat. Moi, j'avais averti Stéphane et après ils ont fait des contrôles pour les trois premiers mais jamais rendus publics ! [...]. Du jour au lendemain, je claque la porte. [...] Comment as-tu envie de courir avec des gars comme cela ? Les gens ont dit que je prenais cela comme excuse*⁵⁶⁷. »

⁵⁶³ Entretien avec Jacques Devi, *op. cit.*, 2006.

⁵⁶⁴ Terminologie utilisée par la FFC.

⁵⁶⁵ Entretien avec François Scavini, président de la CNVTT, Annecy, 10 octobre 2006. « *Je trouve que on a mis très longtemps avec le BMX, longtemps électron libre. La FFC a su sentir que c'est un vrai phénomène, une vraie discipline. La transition s'est faite relativement bien. Il y a toujours bien sûr les ressentiments envers les gens de la route.* »

⁵⁶⁶ Entretien avec Jacques Devi, *op. cit.*, 2006. « *Il y a le routard...et le vététiste. On était en marge des compétitions traditionnelles avec la casquette et les plans d'entraînement. Ce qui nous intéressait était le plaisir de rouler* ».

⁵⁶⁷ Entretien avec Jacques Devi, *op. cit.*, 2006. « *Par exemple en 1988, j'étais en tête avec X et son entraîneur lui dit : « Contrôle ! » et comme par hasard, il finit 4^e ! Pour les cyclistes tout ce qui n'est pas EPO, ce n'est pas du dopage ! [...] Il y a eu deux cas. C'était des contrôles homéopathiques. Il en est rien sorti. [...] On n'avait pas besoin de cela ! Donc, je finis 3^e derrière Thévenard et Denis Noël au championnat de France. Je contacte Hauvette qui me dit que 1989 cela sera la même organisation sur les contrôles et je me dis : « Là j'arrête » ! [...]*

Cette arrivée de compétiteurs issus du cyclisme classique fait en partie « exploser » la tribu d'origine qui se retrouve mélangée voire absorbée par une vague de concurrents aux pratiques et motivations différentes. Même si le jugement de Jacques Devi semble décrire une réalité nouvelle pour les meilleurs concurrents (appât du gain, pratique du dopage voire tricherie), il n'en demeure pas moins que les pelotons grossissent jour après jour avec encore une ambiance sympathique et sportive pour la majorité des participants, nouveaux adeptes de ces courses cyclistes en pleine nature. Une fois la poussière et la ferveur du départ retombées, l'aventure personnelle et collective reprend le dessus pour la majorité des membres de la « horde » qui ne jouent pas la victoire, lancés sur des courses de trente à soixante kilomètres. Cette même année, Patrice Thévenard remporte le Roc d'Azur⁵⁶⁸ devant plus de trois cents concurrents et devient le champion de France 1988 devant Denis Noël et Jacques Devi. En féminine, Sophie Englin, skieuse nordique de formation, s'adjuge le titre devant une dizaine de concurrentes qui participent régulièrement aux différentes manches du championnat⁵⁶⁹.

Les motivations des nouveaux venus sur le circuit national s'avèrent donc multiples : l'appât du gain, la recherche de succès a priori plus facile à obtenir que sur la route, la relance dans un autre domaine cycliste de la carrière mais aussi la volonté de s'exprimer dans la nature, de découvrir une autre façon d'aborder la compétition sur un vélo avec d'autres concurrents que ceux issus du milieu cycliste originel. L'influence de cette arrivée assez massive modifie assez radicalement l'approche et l'ambiance des compétitions dont le niveau et l'intensité sportive augmentent rapidement. Malgré cette influence sur la pratique causée par l'arrivée et l'état d'esprit différent des cyclistes sur route et cyclo-crossmen, le peloton d'un départ de cross-country peut encore se décrire en 1988 comme un « intéressant *melting-pot*⁵⁷⁰ » qui fait la richesse et renforce l'effervescence des débuts du VTT à l'aube des années 1990.

Une « identité VTT » malgré tout préservée

Cette population de pratiquants aux origines diverses se retrouve aussi durant les grandes randonnées qui se développent de plus en plus tels Paris-Deauville (quatrième édition les 21, 22 et 23 mai), la route du sel (2 au 10 juillet), la franco-suisse (3 et 4 septembre) ou la

La FFC allait prendre le dessus. Des gars n'ont pas été sanctionnés pour garder une image propre [...]. Quelque part, j'étais le seul avec deux ou trois à m'opposer. »

⁵⁶⁸ Pour cette édition, une semaine d'animation VTT est prévue avec pour la première fois un salon d'exposants.

⁵⁶⁹ Bernard Bon de son côté s'adjuge le titre en senior 2 pour la seconde année consécutive, Mickael Espariat remporte la couronne dans la catégorie junior et Christian Taillefer domine la catégorie espoir.

⁵⁷⁰ Entretien avec Didier Coste, *op. cit.*, 2007.

3^e Big Green près de Cannes⁵⁷¹. Le VTT de manière promotionnelle et pour répondre à la demande, est même inclus à la traditionnelle semaine fédérale cyclotouriste organisée par la FFCT qui rassemble chaque été des milliers de cyclotouristes assidus. Durant ces rassemblements non compétitifs, l'esprit de convivialité reste préservé voire valorisé par des manifestations qui se déroulent sur plusieurs jours, favorisant davantage les contacts et le partage que sur une épreuve organisée à la journée.

Le second Trophée des Alpes, planifié sur plusieurs jours du 14 au 20 août renforce l'image alpine voire aventureuse du VTT, laissant aux spécialistes des sentiers techniques tels Jacques Devi le moyen d'exprimer des qualités spécifiques à ce sport (technicité, rusticité, engagement et effort longue durée). Stéphane Hauvette, organisateur incontournable encore durant cette période décrit l'épreuve et son concept : « *On partait d'Albertville, on allait à Val d'Isère. C'était un mini Tour de France. Gagné par Jacques Devi en 1987 et 1988. C'était notre Tour de France à nous, la plus belle compétition que je n'ai jamais organisée. On était dans l'époque fluo ! Il y avait Devi, Thévenard, les frères Hosotte. Je voulais continuer à développer ces manifestations-là mais je dis : "je passe le bébé". Georges Edwards⁵⁷² prend ma place, logique. C'était le plus actif et c'était le numéro deux⁵⁷³.* » La course comprend des nuits en bivouac, une spéciale de nuit, une liaison au lever du soleil, deux slaloms, une épreuve d'orientation avec quotidiennement autour de soixante kilomètres à parcourir. Le coût de l'inscription reste assez élevé (1 300 francs pour six jours) et les dotations sous forme de 80 000 francs de prix, indiquent déjà une épreuve avec des enjeux assez importants. On reste ici sur une pratique compétitive multiforme, élitiste (financièrement et physiquement) et itinérante avec la montagne comme terrain essentiel d'évolution.

L'organisation le 2 juillet 1988 de la première Transvésubienne, support du premier championnat d'Europe organisé par le successeur de Stéphane Hauvette, symbolise une volonté de proposer des parcours techniques sur des sentiers centenaires favorisant un pilote complet à la fois physique et technique. Sur plus de six heures et plus de 70 kilomètres, de l'arrière-pays niçois à presque 2 000 mètres d'altitude jusqu'à la Côte d'Azur, l'essence de l'activité est mise en exergue avec des paysages alpins, le plaisir du pilotage et une itinérance sur une distance considérable. Son créateur et organisateur, Georges Edwards décrit ainsi ce cross-country extrême : « *J'ai beaucoup de respect pour cette course. C'est la force*

⁵⁷¹ On mentionnera aussi pour cette année 1988 « les 24 heures du Rouret » en Ardèche (26 et 27 mars), le second « Fox Sand » à Avignon (24 avril), le tour du Var (12 au 15 mai) et le tour du Sancy en Auvergne le 2 octobre.

⁵⁷² Georges Edwards succède au mois de janvier 1990 à Stéphane Hauvette à la tête de la CNVTT et organise aussi de nombreux événements. (BeGreen, Transvésubienne, Descente de Cap d'Ail puis les Mégavalanches).

⁵⁷³ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

*athlétique avec la capacité de jouer. Il n'y a pas beaucoup d'endroits au monde où tu peux faire cela. Là, c'est un réseau, un spot unique*⁵⁷⁴. »

Une fois de plus, pour les formules randonnées, compétitives, à la journée ou sur plusieurs jours, on observe que des traits communs fédèrent ces différentes formes de pratiques. Beauté des paysages, convivialité, technicité des parcours restent au centre de ces événements et fondent peu à peu une culture vététiste spécifique qui se construit aussi en opposition avec les valeurs du cyclisme traditionnel.

L'apparition des premières pratiques descendantes organisées

Dans un registre nouveau pour l'époque, Georges Edwards se montre de plus en plus actif et organise durant cette année les premières descentes chronométrées. Peu médiatisée encore, la descente du Macaron près de Nice, engagée et « alpine » réunit les adeptes d'une pratique du VTT bien différente. Cette expérience est aussitôt suivie dans le même secteur par des organisations à Pra-Loup, la Pierre St Martin et Apt. « *Il y avait beaucoup de casse au début. Les gars qui fabriquaient cela ne se rendaient pas compte des contraintes*⁵⁷⁵. » Cette période marque les temps pionniers de la descente en France voire en Europe où le cross-country s'impose rapidement comme la pratique dominante et de référence. Restant sur une logique qui valorise le pilotage et l'engagement, Georges Edwards essaie, dans un contexte où le matériel ne s'y prête pas encore, de proposer des parcours différents où la logique et l'essence de l'activité relève ici de l'alpin et de la glisse, plus reconnus et plus valorisants. Cette nouvelle tendance émerge donc durant cette période sans être structurée par le milieu fédéral, occupé à développer le cross-country et à absorber une nouvelle génération de licenciés. La France reste à ce moment, selon Edwards, une des premières nations à organiser et développer les pratiques descendantes : « *La France était déjà bien à la pointe du combat avec la mouvance des bikers français qui était bien en phase avec la philosophie d'aujourd'hui*⁵⁷⁶. »

Au niveau international, sur le modèle de l'épreuve de Villard de Lans 1987, des championnats du monde officiels sont organisés en Suisse à Aminona durant l'été 1988. Ce pays frontalier reste avec la France, l'Italie et l'Allemagne à la pointe du développement tant sur le plan du matériel avec le constructeur Ferraroli que sur celui de la dynamique générale avec un nombre croissant d'épreuves organisées. Le cross-country reste l'épreuve principale

⁵⁷⁴ Entretien avec Georges Edwards, *op. cit.*, 2006.

⁵⁷⁵ *Ibidem.*

⁵⁷⁶ *Ibidem.*

de cette compétition internationale⁵⁷⁷. Lors du rassemblement similaire organisé la même année à Mammoth Mountain aux Etats-Unis figurent par contre le cross-country, la descente et un classement combiné. Sur le plan du développement général, du matériel et des performances pilotes, les Etats-Unis restent encore de loin la référence sur le plan international. Les premières manches du *Grundig Challenge Mountain Bike World Cup* comme celle de Spa en Belgique rassemblent déjà des champions venus de différents horizons et marquent les prémises d'une organisation davantage internationale⁵⁷⁸.

Avec plus de quatre-vingt clubs en activité et un championnat de France de plus en plus structuré, l'année 1988 s'avère surtout marquée par un développement général de la pratique, confirmé par un doublement des ventes de VTT qui s'élèvent alors à cent cinquante mille unités. Le grand public n'est pas encore véritablement touché et on ne peut parler de phénomène de masse, même si le chiffre de 200 000 pratiquants estimés au 31 décembre 1988⁵⁷⁹ reste conséquent. Le nombre de manifestations populaires ainsi que celui des compétiteurs ou novices attestent d'un développement régulier. L'arrivée massive des cyclistes, issus du cyclisme traditionnel sur les manches du championnat de France marque la fin du temps des tribus et des affrontements « bon enfant » des années précédentes, faisant perdre toutes ambitions sportives ou illusions personnelles à certains pratiquants à l'instar du champion en titre Jacques Devi. Malgré tout, l'identité et l'originalité des valeurs du VTT ne semblent pas menacées comme en attestent les formules variées de rassemblements ou raid organisés dans un esprit de découverte et d'aventure sportive.

Le succès populaire du film « Le Grand bleu⁵⁸⁰ » témoigne en partie durant cette période du désir de plus en plus fort de se fondre dans le milieu et de faire corps avec la nature, « liquide ou solide ». Pour la première fois, des courses de descente sont même organisées sur le territoire, relançant l'idée d'un sport *fun*⁵⁸¹, de pilotage pas seulement centré sur la valorisation des seules qualités énergétiques. Les premières formations fédérales

⁵⁷⁷ Les Américains avec le jeune et prometteur John Tomac, le champion en titre Ned Overend et Mike Kloser dominant encore les débats sur un circuit en boucle de 18,5 kilomètres entre 1500 mètres et plus de 2000 mètres d'altitude. Leur compatriote Lisa Muhich remporte la course féminine. Christian Taillefer, qui développe à ce moment des vélos avec la petite firme Scrambler termine second de sa catégorie et Michel Forestier remporte pour la seconde année le titre en catégorie vétéran.

⁵⁷⁸ Mais le manque de médiatisation durant cette première année attire surtout les pilotes locaux ou nationaux comme le belge Raymond Desonay qui remporte la manche mondiale organisée à Spa sa ville natale.

⁵⁷⁹ *Vélo Tout Terrain*, janvier 1989, p. 2.

⁵⁸⁰ Le « Grand bleu », film de Luc Besson sort en 1988.

⁵⁸¹ Le succès durant cette période des « nuits de la glisse » (documentaires sportifs à grand succès diffusés dans les plus grandes villes de France) confirme et renforce cette appétence toujours plus grande du public sportif envers les sports de glisse.

organisées s'orientent vers une approche complète et pas uniquement techniciste de l'activité. Enfin, sur le plan international, le modèle américain reste la référence, même si les relations et confrontations sportives ne se limitent qu'à quelques incursions⁵⁸² européennes victorieuses des champions du « nouveau monde ».

La sécheresse de l'hiver 1988-1989 accélère la divulgation vers un plus large public

La saison hivernale 1988 se caractérise par un manque et même dans certaines zones par une absence totale de neige sur bon nombre de massifs, de moyenne montagne tel le Jura. Selon Michel Forestier, cet hiver 1988-1989 est décisif, tout au moins accélérateur d'un phénomène en phase d'incubation. Les skieurs de fond et les touristes venus pour pratiquer les activités hivernales se mettent à louer des vélos pour remplacer leurs activités de prédilection devenue impraticable : « *J'avais commencé à louer en 1987 une quinzaine de VTT et un peu plus en 1988, environ 50. L'hiver 88-89, il n'y avait pas de neige dans les stations et cela a fait exploser les locations. J'en avais 150 ! [...] Le public était curieux, le public ski de fond, la moto verte, les gens qui aimaient la nature comme les marcheurs. Cela tournait plus que l'été ! Et pas mal " y trouvent trop dur !". [...] J'ai ensuite fait une grosse vente pour rentabiliser*⁵⁸³. » Dans un lieu et un contexte différent, l'hiver sec et des conditions météorologiques favorables en 1975 à Marin County favorisent l'accès des collines aux pionniers. Une situation comparable accélère ici le processus de découverte de ce sport vers le public sportif des touristes de montagne, cette fois sur le territoire français. Une bonne partie des non-initiés qui découvrent le VTT durant cet hiver sans neige, achète par la suite un engin et grossit ainsi les rangs des nouveaux adeptes. La saison 1989, suite à cet hiver durant lequel de nouveaux convertis découvrent le VTT, s'annonce dans une dynamique favorable.

Le Championnat 1989 : vers un recentrage des pratiques proposées

Suite à l'édition 1988, la Commission Nationale de VTT, cette fois définitivement intégrée⁵⁸⁴ au sein de la FFC décide de recentrer le championnat sur cinq épreuves⁵⁸⁵ et deux

⁵⁸² Kerig, B, « Over the mountains, across the sea. Mike Kloser is one of the a handful of American mountain bike riders who is competing in Europe », *Winning*, octobre 1990. L'Américain Mike Kloser engagé en 1989 par « MS Racing » basé à Avignon effectue de nombreuses courses en France en Europe durant cette période.

⁵⁸³ Entretien avec Michel Forestier, *op. cit.*, 2007.

⁵⁸⁴ Extrait de la plaquette de championnats de France 1989. « La CNVTT après une année de transition est définitivement installée à la FFC. La CNVTT c'est une équipe toujours à la recherche pour développer, enrichir, promouvoir notre sport. Avec ses commissions régionales de VTT et avec ses moniteurs diplômés, la CNVTT est au service de tous les pratiquants pour qu'ils puissent pratiquer le VTT sous toutes ses formes. » Le classement se fait sur les quatre meilleurs classements, réduisant ainsi la part d'incertitude. (Rappel : en 1988 on tient compte des cinq meilleurs classements sur neuf épreuves.)

types de pratique (au lieu de neuf épreuves et quatre pratiques en 1988), le rallye et le critérium étant ainsi supprimés. Le retrait du rallye, formule plus ludique, est à ce titre révélateur et symbolique d'un formatage plus tourné vers la performance purement chronométrée. L'idée de la CNVTT semble de renforcer l'impact médiatique en concentrant l'intérêt sur cinq épreuves de « grande qualité ». Avec plus d'une centaine de clubs existants début 1989 et cent cinquante manifestations (compétitions ou randonnées) programmées sur la saison, le calendrier s'étoffe largement avec la possibilité de pratiquer maintenant partout sur le territoire. A la différence de l'année précédente, seuls les compétiteurs titulaires d'une licence annuelle pourront être classés au championnat. La fédération cadre déjà ici le règlement pour fidéliser de nouveaux licenciés.

Sur le plan des catégories, on voit apparaître la catégorie junior féminine (14 à 16 ans inclus). Les grilles de prix sont fixées à l'avance et presque multipliées par trois par rapport à l'année précédente pour atteindre au moins 23 750 francs de prime de course par épreuve de championnat répartie sur cinq catégories. Les trois premiers du classement scratch hommes et femmes remportent la même somme (1 500, 1 000 et 750 francs). Par contre, compte tenu de l'importance des pelotons, la grille du classement scratch hommes s'arrête au vingtième (150 francs) alors que celle des féminines se termine à la cinquième place (300 francs). Les frais d'inscription restent inchangés de même que le règlement pour ce début de saison. Enfin, dans l'optique de structurer encore plus la pratique sur le modèle pyramidal, la CNVTT souhaite, en reprenant l'organisation fédérale classique, organiser des championnats régionaux le 17 septembre en s'appuyant sur les Comités Régionaux de VTT (CRVTT) qui se mettent en place et dont la fonction est de développer l'activité sur le plan régional et de gérer le calendrier⁵⁸⁶. Chaque commission régionale devra comporter un responsable « randonnée », un responsable « formation » et un responsable de la promotion et du développement.

L'axe purement sportif et compétitif reste prioritaire mais la Fédération Française de Cyclisme essaie aussi de se tourner vers le plus grand nombre grâce à la randonnée et la filière « Vélo Loisir » dirigée par François Scavini qui définit ainsi la politique fédérale et son rôle : *« On savait que le VTT avait un côté loisir et donc mon rôle était de développer cette partie. Quand on a pris le VTT à la fédération, on a essayé de le prendre dans sa globalité et on s'est dit qu'il fallait développer aussi bien le loisir que la compétition, ce qui nous vaut toujours*

⁵⁸⁵ Les épreuves : 3 et 4 juin lac de Salagou (34) combiné, 9 juillet Autrans (38) longue distance, 3 septembre, Parc du Pilat (42) longue distance, 24 septembre Seranon (06) longue distance, 7 et 8 octobre Orbey (68) Combiné, première manche organisée dans le nord-est.

⁵⁸⁶ A ce sujet, les premiers comités à se créer et s'organiser au sein de la FFC sont : Alsace, Bretagne, Languedoc-Roussillon, Provence, Flandres Artois, Franche Comté, Pyrénées, Dauphiné Savoie, Côte d'azur, Région Parisienne.

des tracas avec la FFCT qui supporte mal que la FFC s'occupe du loisir. [...] On a donc essayé de lancer le « vélo loisir » et ensuite les sites FFC avec Jean Pierre Lebert. Mon rôle était là-dessus⁵⁸⁷. » Si la pratique compétitive reste le moteur pour la recherche technologique et attire de plus en plus la presse généraliste et spécialisée, il n'en reste pas moins que le phénomène de massification et la pratique du VTT sous forme de loisir sportif, en expansion durant les années suivantes commence à voir le jour dès la fin des années 1980.

Responsables de team, organisateurs, membres de la CNVTT ou compétiteurs, analysent les évolutions concernant ce nouveau championnat. Pour Alain Bondue⁵⁸⁸, dont l'équipe est en lutte pour le titre jusqu'à la dernière manche⁵⁸⁹ avec le team Peugeot et Specialized, « *la compétition en France en VTT passe d'une année sur l'autre de l'enfance à l'âge adulte*⁵⁹⁰. » L'ancien champion souhaite aussi des améliorations au niveau de l'organisation et de la promotion pour faire « *entrer en scène de nouveaux bikers*⁵⁹¹. » Il regrette aussi que les manches se déroulent dans le Sud ou les Alpes et indique qu'une meilleure répartition géographique serait souhaitable. Le témoignage de Lionel Boutin, pilote amateur et 42^e de ce championnat s'avère instructif. Il pratique auparavant l'enduro moto et la course à pied et rapidement se trouve séduit par le VTT : « *Je me suis très vite pris à mon propre jeu, pourtant c'est difficile de courir en tant qu'amateur. Il faut des moyens pour les déplacements et j'ai parfois passé la nuit dans ma voiture pour éviter des frais mais on se fait toujours très plaisir en découvrant une région et en retrouvant les copains*⁵⁹². » L'écart de niveau entre les amateurs et les membres de team devient de plus en plus important, confirmant que ce sport se professionnalise pour une élite restreinte. La participation aux différentes manches du championnat nécessite un investissement conséquent de la part des amateurs passionnés qui apprécient de se retrouver et de découvrir de nouveaux circuits. Marie Tomazon, classée dans les meilleures féminines de ce championnat derrière Sophie Englin et Nathalie Ségura, confirme les évolutions depuis deux années sur le circuit national. Skieuse nordique reconvertie, elle trouve la formule du combiné sur deux journées plus sympathique : « *On se retrouve, on peut voir passer les autres sur les épreuves trialisantes, le*

⁵⁸⁷ Entretien avec François Scavini, *op. cit.*, 2006.

⁵⁸⁸ Alain Bondue, originaire d'Hem dans le Nord, est double champion du monde et vice champion olympique de poursuite aux Jeux Olympiques de Moscou en 1980. Il est à ce moment chargé des relations publiques chez MBK.

⁵⁸⁹ Lors de la dernière manche les pilotes Sophie Englin et Patrice Thévenard du team Peugeot deviennent champions de France devant Nathalie Ségura et Bruno Lebras.

⁵⁹⁰ *VTT magazine*, n° 12, Janvier 1990, pp. 85-88.

⁵⁹¹ *Ibidem*.

⁵⁹² *Ibidem*. Lionel Boutin : « *500 mètres après la ligne de départ, on est déjà complètement largué par les têtes d'affiche car leur niveau est très nettement supérieur. On pourrait même se demander s'ils ne se dopent pas tellement leurs performances sont remarquables.* »

*contact est meilleur*⁵⁹³. » Selon la jeune championne, la grande évolution concerne le fait que les féminines courent maintenant séparées des hommes. En effet, en cours de saison, depuis la manche de Valberg, les hommes et les femmes ne prennent plus le départ ensemble.

On assiste ici à une première évolution importante dans la codification des catégories, caractéristique de la sportivisation du VTT. Du fait d'écarts plus importants entre les concurrentes, la stratégie de course et la motivation s'en trouve modifiée : « *Le fait de savoir en permanence où se trouve l'autre concurrente crée une pression supplémentaire. On peut craquer plus facilement. Tandis qu'avec les garçons, j'étais plus motivée pour suivre un rythme soutenu. J'avais plus de goût à pédaler*⁵⁹⁴. » Ce témoignage n'est pas sans rappeler celui de Jackie Phelan sur l'excitation qui l'animait lorsqu'elle faisait la course au milieu des hommes au début des années 1980 : « *Au départ, nous étions très peu nombreuses une, deux ou quelques unes, je dirai entre 2 et 5% et on prenait le départ mélangées avec les hommes souvent. Souvent, je gagnais avec une heure d'avance sur les autres femmes et je faisais la course avec les hommes et parfois j'arrivais dans les dix premiers*⁵⁹⁵. » Cette différenciation entre les départs des courses hommes et femmes intervient de chaque côté de l'Atlantique avec la même chronologie : après une phase mixte voire fusionnelle (départs en commun sans distinction d'âge ni de sexe) correspondant au « temps des tribus », cette distinction des genres apparaît une fois les réglementations et les pelotons structurés par les institutions en charge de l'activité.

De nouvelles « classiques » du VTT : des concepts anciens appliqués à un sport nouveau

A la fin de cette décennie, Le Roc d'Azur créé en 1984, fait déjà figure de classique du VTT. Son développement en tant qu'épreuve de masse, reste un indicateur du développement de phénomène. L'édition 1989 confirme une tendance très forte aussi bien au niveau des compétiteurs, des randonneurs dans la course promotionnelle désireux de découvrir un nouveau territoire, que des curieux et spectateurs attirés par la taille de l'événement. Cette année-là, les nouveautés matérielles sont présentées par plus de vingt exposants qui font découvrir leurs produits lors du « salon du Roc ». Une épreuve trial, la présentation des équipes ainsi qu'une soirée VTT avec des projections de films complète le programme d'un événement qui rassemble plus de huit cent cinquante participants, faisant exploser le chiffre

⁵⁹³ *Ibidem.*

⁵⁹⁴ *Ibidem.*

⁵⁹⁵ Entretien avec Jackie Phelan, *op. cit.*, 2006.

de l'édition précédente. Olaf Candau, vététiste issu de la filière ski nordique-sports de montagne et Nathalie Ségura, ambassadrice de charme⁵⁹⁶, remportent tous deux l'épreuve azurée.

A une échelle certes différente mais dans le même esprit de rassemblement de masse d'autres épreuves de ce type voient le jour durant cette période. Suite à la dynamique de l'hiver précédent, Michel Forestier décide d'organiser, avec opportunisme, une épreuve dans le Jura entre deux points de location. Le pionnier jurassien avait déjà organisé des animations en 1987. Des reconnaissances de parcours ont lieu en 1988 et l'année suivante 48 randonneurs prennent le départ de Prémanon. Michel Forestier évoque son idée initiale : « *Mon but était de développer le Jura et j'ai repris le principe de la Transjurassienne. Faire un peu pareil*⁵⁹⁷. » Par souci pratique, l'épreuve part et se termine aux deux points de location de l'organisateur. L'année suivante, la « Forestière » toujours sous forme de randonnée sans autorisation⁵⁹⁸ réunit 230 vététistes⁵⁹⁹. Son succès populaire se confirme. L'idée initiale d'organiser un rassemblement de masse sur le modèle de la Transjurassienne ou de la Foulée Blanche pour le ski nordique se révèle juste et adaptée aux attentes du public. La période du jogging⁶⁰⁰ et des courses hors stade⁶⁰¹ connaît durant cette période un attrait certain pour les rassemblements de masse qui se déclinent à l'infini avec de nombreux engins tels le roller quelques années plus tard. De spectateur du Tour de France par exemple⁶⁰², on devient acteur en prenant le départ quelques semaines plus tard, cette fois sur la même ligne que les champions. Le VTT, durant cette période, favorise cette proximité fugace mais symbolique du novice avec le champion, au travers de courses où se côtoient sur la ligne de départ presque tous les niveaux de pratique.

⁵⁹⁶ Au travers de ces tenues modernes et féminines, Nathalie Ségura, parmi les meilleures pratiquantes à ce moment, participe au travers des photos multiples figurant dans les magazines à la diffusion d'une image plus douce voire esthétique du VTT. Son charme naturel et ses tenues dites « sexy » modifient la vision caricaturale et les représentations masculines et d'engagement, de danger, d'effort et de vitesse souvent mises en avant durant cette période.

⁵⁹⁷ Entretien avec Michel Forestier, *op. cit.*, 2007.

⁵⁹⁸ Cette précision émane du site officiel de l'épreuve : <http://www.forestiere.free.fr/sgt/historique.php>

⁵⁹⁹ Les éditions suivantes, suite à la création de l'association « La Forestière » se feront de manière chronométrée avec 957 partants en 1991 puis 1694 l'année suivante. Pour des raisons écologiques, le nombre d'inscrit sera limité à 3 000 en 1995.

⁶⁰⁰ Defrance, Jacques « La course libre ou le monde athlétique renversé. Sociologie des représentations collectives de deux variantes de la course à pied » in *Histoire sociale des pratiques sportives*. Travaux de recherche en EPS, n° 8, INSEP, décembre 1985.

⁶⁰¹ Yonnet, Paul, *Jeux, modes et masses, 1945-1985*, Paris, Gallimard, 1989, pp. 93-123, « Joggers et marathoniens. Demain, les survivants ». Ces analyses renvoient à ce rapport au nombre et aux notions « d'acteur et de spectateur » en relation avec le développement des courses « hors stade ».

⁶⁰² Cette année 1989 marque un grand succès populaire d'un Tour de France de légende dominé par Laurent Fignon et remporté de huit secondes lors de l'ultime étape par l'Américain Greg Lemond.

4.2.4 Les débuts de la massification

Sur un autre terrain et partant d'une idée un peu similaire : créer une course à partir d'un tracé déjà reconnu et validé par l'histoire du sport et du cyclisme à savoir celui de la légendaire et mythique course cycliste « Paris-Roubaix ». Avec comme idée initiale « *un challenge entre copains*⁶⁰³ », « Paris-Roubaix-VTT » voit le jour la même année. En reprenant les passages clefs d'une course épique (la plus « tout terrain » des courses sur route), mythique et presque centenaire de l'histoire du cyclisme⁶⁰⁴, son organisateur Daniel Verbrackel « *rajoute de la forêt, des pavés et quelques bosses du secteur, très peu de bitume sauf pour les liaisons*⁶⁰⁵. » Sur un parcours de 200 kilomètres sur deux jours avec des spéciales et des liaisons, la première édition de 1989 accueille 70 participants, tous français. L'avis de la presse spécialisée reste dans un premier temps très critique à cause de l'absence de relief : « *On a pris tout ce que l'on pouvait trouver comme montées, mais ici ! Pour eux Vélo Tout Terrain égale Vélo de Montagne*⁶⁰⁶ ! » Patrice Thévenard, premier et unique vainqueur français de l'épreuve confirme sa supériorité dans la hiérarchie française, quelques mois après son succès au Roc d'Azur. L'édition suivante accueille trois cents partants dont 80% d'étrangers (Belges, Hollandais et Italiens majoritairement) avec une « *presse spécialisée étrangère très intéressée*⁶⁰⁷. » La liste des vainqueurs est prestigieuse et consacre des vétérinaires confirmés⁶⁰⁸. Verbrackel conclut sur ce sujet : « *puis la presse française a fini par adhérer et se rendre compte que c'était un événement cycliste important et reconnaît l'épreuve différente des autres. [...] C'est vrai que quand on tourne à 35-37 de moyenne, ce n'est pas comme sur les coupes du monde où c'est 18-19*⁶⁰⁹. » Le débat se situe donc en 1989-1990 sur la question de la validité d'une épreuve en tant que pratique réellement tout terrain dans le cas où il n'existe pas un minimum de passages assez techniques ou un relief marqué. La terminologie américaine « mountain bike » ou « vélo de montagne », utilisée au Québec, en Suisse et par la Fédération Internationale de Cyclisme Amateur (FIAC) à ce moment, invite effectivement à discréditer les pratiques hors de la montagne. Mais la notion de « Off road », en dehors de la route ou de toute surface bitumée, permet de trouver un terrain d'entente sur la légitimité des lieux de pratiques non exclusifs aux zones de montagne.

⁶⁰³ Entretien avec Daniel Verbrackel, *op. cit.*, 2006.

⁶⁰⁴ Sergent, Pascal, *Un siècle de Paris-Roubaix*, Bruxelles, De Eclonaar, 1996.

⁶⁰⁵ Entretien avec Daniel Verbrackel, *op. cit.*, 2006.

⁶⁰⁶ *Ibidem.*

⁶⁰⁷ *Ibidem.*

⁶⁰⁸ Le « futur premier champion Olympique 1996 » Bart Brentjens figure au palmarès de l'épreuve nordiste.

⁶⁰⁹ Entretien avec Daniel Verbrackel

Enfin la définition du VTT avancée en introduction de cette recherche à savoir « une pratique physique du vélo à pneus larges, hors de la route, sur terrains variés et sous forme utilitaire, de loisir ou de compétition » semble en l'espèce opérationnelle. Limiter la définition du VTT à une pratique exclusivement alpine ou technique, relève d'une vision trop réductrice, exclusive et incomplète de ce sport, même si la pente et le cadre montagnard en magnifient son usage.

La naissance puis la consécration rapide de ces deux événements de masse, qui connaissent rapidement un succès populaire et médiatique, restent instructives à plus d'un titre. L'inventivité des organisateurs s'appuie virtuellement dans l'imaginaire collectif sur des courses illustres et, concrètement, sur des terrains propices à reprendre la trace des champions. La versatilité de l'engin se prête à ce genre de défi : le VTT peut facilement évoluer sur les pistes de ski de fond du Jura qu'emprunte la « Transjurassienne » et aisément sortir victorieux de la Tranchée d'Arenberg⁶¹⁰ ou du Carrefour de l'Arbre⁶¹¹, donnant ainsi un sens supplémentaire à l'acte de pédaler en pleine nature. Avec des chiffres de participation de plusieurs centaines de participants (rapidement de plusieurs milliers pour la Forestière), ce type d'épreuve témoigne de la massification de la pratique et joue un rôle déterminant dans la diffusion et la démocratisation du VTT. En crédibilisant l'engin, en diffusant une image collective d'un sport individuel, en rapprochant le participant lambda du grand champion et en favorisant aussi l'accès du plus grand nombre à des courses prestigieuses, ces épreuves de masse mythifient la participation et l'engagement de chacun à l'instar des grands messes du marathon⁶¹².

La descente : une pratique encore confidentielle

Sous l'impulsion de Georges Edwards, responsable de la commission sportive de la CNVTT partisan d'une pratique technique, descendante et engagée, quelques épreuves de descente s'organisent en 1989. Compte tenu du nombre réduit d'épreuves et de participants⁶¹³, la polyvalence reste de mise. Christian Taillefer se remémore ses toutes premières compétitions : « *On cumulait le XC et la descente car des descentes, il y en avait*

⁶¹⁰ Delerm, Philippe, *La tranchée d'Arenberg et autres voluptés sportives*, Paris, Panama, 2007, pp. 47-48. Chapitre intitulé « La Tranchée d'Arenberg ».

⁶¹¹ Ces lieux restent deux endroits historiques et mythiques de la course « Paris-Roubaix ».

⁶¹² Yonnet, Paul, *op.cit.*, 1989, pp. 99-101, « Joggers et marathoniens ».

⁶¹³ Entre 30 et 150 selon les épreuves.

quatre ou cinq par an, ce n'était pas l'Amérique non plus⁶¹⁴ ! » Comparativement aux dizaines d'événements cross-country et randonnées organisés alors sur le territoire, cette pratique reste confidentielle en France alors qu'elle connaît déjà un large développement aux Etats- Unis avec la *Kamikaze Down Hill* par exemple.

Les quelques stations de ski qui permettent un accès en télésiège favorisent l'organisation de ces événements où le matériel, un VTT classique, parfois amélioré, souffre des conditions de course. Dans ce domaine aussi Christian Taillefer est un précurseur : « *En 1988 avec ma formation en mécanique, je travaille chez Scrambler Line où je développe des produits. J'ai le temps et le matériel et je me fabrique des protos dans le garage, seulement des protos avec par exemple des boîtiers pédaliers de 100 mm à l'avant et des moyeux 165 mm à l'arrière, 3 cm de plus que les standards habituels pour faciliter le passage de pneu. Je travaille aussi avec Stronglight⁶¹⁵.* » En fait, les fabricants ne développent pas du tout ce secteur et seuls quelques pratiquants équipés et formés à la mécanique essaient de renforcer les points faibles des engins. Au début, les parcours s'avèrent assez longs, augmentant encore les possibilités de problèmes matériels comme le rappelle Taillefer : « *Je commence à basculer sur la descente. Pra loup, La Clusaz, Termignon. Des descentes très longues et déjà assez cassantes. Parfois 1000 m de dénivelé et on mettait 14 minutes 40',⁶¹⁶ !* » Déjà, par son approche méthodique et appliquée, il fait progresser une discipline qui éclot à peine : « *En fait, il y avait presque toujours trois manches et j'allais plus vite à la manche de reconnaissance ! Celles où je voulais mettre la sauce, je faisais des fautes ! Comme quoi, il vaut mieux rouler propre ! [...] Ma course, je me la faisais la veille au soir dans le lit en prévisualisation et je chronométrais ... et le lendemain, j'étais à quatre ou cinq secondes du temps de mon lit⁶¹⁷ !* »

A l'écoute des propos du champion, on perçoit l'avènement d'une modalité de pratique plus proche du ski (trajectoire, prévisualisation et importance du matériel) que de celle du cyclisme. Sport de vitesse, d'engagement, de trajectoire, d'analyse, le VTT prend avec l'essor des pratiques descendantes une dimension nouvelle, encore plus contemporaine. Loin des repères techniques de la course sur route par exemple, la descente est une forme de pratique réellement différente et on observe des similitudes d'approches avec des sports déjà institués tels la moto ou le ski. Cette déclinaison nouvelle du vélo, déjà expérimentée quinze

⁶¹⁴ Entretien avec Christian Taillefer, *op. cit.*, 2006.

⁶¹⁵ *Ibidem*. Christian Taillefer est en 1991 un des premiers pilotes à développer la fourche double Té et des suspensions de 130mm de débattement à l'arrière.

⁶¹⁶ *Ibidem*.

⁶¹⁷ *Ibidem*.

années plus tôt par les pionniers de Marin County, rencontre un succès grandissant et renforce un aspect informationnel et spectaculaire jamais encore abordé par les pratiques cyclistes.

Le VTT : sport d'acteur et de spectateur

Les remarques et conclusions sur cette saison 1989 de Georges Edwards, un des principaux organisateurs durant cette période, éclairent l'analyse sur les évolutions en cours : « *Le VTT est dans sa phase de structuration. Mais en 1989, nous avons réussi à cerner ce que recherchaient les coureurs. Des circuits originaux avec des revêtements variés et des passages techniques sans tomber dans l'extrême*⁶¹⁸. » L'organisateur, fervent passionné de descente précise les améliorations concernant la normalisation du fléchage, l'organisation de « *bonnes lignes de départ*⁶¹⁹ » et insiste sur l'importance de donner de l'âme à une course. Avec un peu de lyrisme, il précise que « *c'est un problème qu'il faut aborder de façon créative, comme une toile de peinture*⁶²⁰ ». Enfin, Edwards regrette le manque de grands sponsors qui permettraient un développement et une promotion encore plus professionnels car le « *VTT est avant tout un sport spectacle*⁶²¹ ». Une approche plus promotionnelle, plaçant en avant les aspects spectaculaires voit le jour ici ; elle représente en fait une frange plus tournée vers les pratiques descendantes favorisant les aspects spectaculaires.

Le VTT : sport d'acteur ou de spectateur ? On rejoint ici le questionnement de Paul Yonnet⁶²² sur le « système des sports », appliqué ici à un sport nouveau à la croisée de deux chemins. Loin de s'opposer ces deux visions se complètent en fait. Selon les différentes pratiques en jeu, le VTT « surfe » en fait sur ces deux notions. Sport d'acteur en ce qui concerne la randonnée ou le cross-country, il devient sport de spectateur pour des disciplines plus spectaculaires telles la descente ou le trial.

Enfin, en tant que responsable fédéral et président de la CNVTT, Stéphane Hauvette témoigne des évolutions apportées durant cette saison. Sur un plan quantitatif, le nombre d'inscription a doublé par rapport à la saison précédente. Au niveau des *teams*, « de nouvelles équipes, Specialized, Mestres, MS Racing et Scrambler sont venues se greffer au noyau dur et

⁶¹⁸ *VTT magazine*, n° 12, Janvier 1990, pp. 85-88.

⁶¹⁹ *Ibidem*.

⁶²⁰ *Ibidem*.

⁶²¹ *Ibidem*.

⁶²² Yonnet, Paul, *Système des sports*, Paris, Gallimard, 1998.

la technicité des coureurs s'est considérablement améliorée⁶²³ ». Le président déplore que le cahier des charges ne soit pas toujours respecté et observe que l'absence de sponsors nationaux a obligé à changer de politique. Au niveau de la réglementation, cette saison n'a pas donné lieu à des contestations majeures mais la « CNVTT est consciente que ces épreuves sont encore balbutiantes⁶²⁴. » Sur le plan financier, Stéphane Hauvette indique encore la nécessité d'avoir plus de moyens pour passer à la vitesse supérieure et comme un présage de sa démission presque concomitante à cette interview il termine ainsi : « toutes les instances impliquées de près ou de loin dans le VTT ne doivent pas perdre de vue que, pour que cette discipline continue sa croissance, tout reste à faire⁶²⁵ ». Cette démission se confirme effectivement dans ce même numéro de « VTT magazine⁶²⁶ » et annonce la fin d'une époque dans l'histoire du VTT français marquée depuis 1983 par l'empreinte de Stéphane Hauvette. Le motif initial invoqué de « raison familiale » au niveau du courrier transmis à la fédération est ici davantage explicité par l'intéressé : « La CNVTT manque de moyens pour fonctionner de façon très professionnelle et le bénévolat a ses limites. Elle ne peut assurer le suivi des informations, la promotion des épreuves ni le fonctionnement des commissions régionales d'où ma volonté de démission⁶²⁷. » Selon le président démissionnaire, les efforts de la fédération restent « trop minces » pour asseoir un développement plus rapide et plus sérieux.

Au terme de cette période, on perçoit l'influence et le rôle de Stéphane Hauvette, souvent essentiels au cours de sept années. Créateur du premier événement de La Plagne, fondateur de l'AFMB, organisateur du premier Roc d'Azur et de multiples événements, premier lien direct avec l'industrie du cycle et la presse généraliste et économique⁶²⁸ président de la CNVTT au sein de la FFC ; c'est en « passeur culturel » qu'il traverse et influe sur cette période de naissance et de diffusion du VTT sur le sol français durant les années 1980. Dans un contexte culturel, économique et sportif certes favorable, Hauvette impulse, organise et accélère cette diffusion avec une influence décroissante sur la période. Comme les pionniers américains en 1983, il devient à partir de 1990 un acteur parmi d'autres dans l'histoire d'un sport devenu autonome et en pleine expansion.

⁶²³ *VTT magazine* n° 12, *op. cit.*, Janvier 1990, pp. 85-87.

⁶²⁴ *Ibidem.*

⁶²⁵ *Ibidem.*

⁶²⁶ *Ibidem*, p. 88. « Dernière heure : Démission de Stéphane Hauvette. Hauvette : « Le VTT est entré ans le giron de la FFC pour profiter d'une structure existante et s'assurer un développement plus rapide et plus sérieux. »

⁶²⁷ *Ibidem.*

⁶²⁸ « Les vélos costauds de Stéphane Hauvette », *Revue Challenge*, mai 1989.

Le conflit de Fontainebleau de septembre 1989 : la pratique déjà menacée ?

La montée en puissance du nombre de pratiquants dans les espaces naturels en montagne pour la descente, à la campagne ou dans les forêts publiques pour la randonnée, sans réelle législation spécifique, commence à faire réagir les pouvoirs publics. Presque dix années après les premiers conflits de ce type à Marin County (zone de nature proche d'une grande zone de population), le scénario se reproduit cette fois en France à Fontainebleau, la plus grande forêt proche de Paris⁶²⁹. Début septembre, sans concertation préalable avec les principaux intéressés, le service départemental de l'Office National des Forêts (ONF) annonce à la presse locale qu'il est désormais interdit de pratiquer le VTT sur les sentiers de randonnée de Fontainebleau sous peine d'une amende de 450 francs. « La nouvelle est tombée sans crier gare et fait l'effet d'une douche froide⁶³⁰ » dans le monde des pratiquants. Cette mesure crée un précédent de taille car l'ONF envisage de généraliser cette politique à toutes les zones de la région parisienne. Une réunion a pourtant eu lieu au printemps précédent en présence de Stéphane Hauvette, président de la CNVTT, de représentants de la fédération de la randonnée pédestre, des Amis de la forêt de Fontainebleau et de M. Girard, chef du service départemental de l'ONF. Suite à cette réunion Hauvette indique : « Cette rencontre était amicale, nous étions d'accord sur le fait d'interdire les zones très sensibles à l'érosion mais pas les chemins piétonniers et nous étions convenus d'organiser une autre réunion pour aborder les problèmes du balisage⁶³¹. » Malgré cette entente apparente, le représentant de l'ONF précise que ces propositions engendrent des problèmes insolubles d'information, d'accès et de fléchage. Il affirme que le VTT peut créer deux types de dangers, vis-à-vis des autres usagers et pour le milieu végétal.

Le même argumentaire développé Outre-Atlantique durant la décennie précédente réapparaît ici. L'interdiction se justifie pour des problèmes de sécurité entre usagers mais aussi pour des raisons d'impact sur l'environnement. Le côté agressif ou fun, véhiculé par les quelques médias qui traitent à ce moment du VTT, dessert ici les pratiquants car le grand public garde une représentation de ce sport lié à la vitesse et l'acrobatie. Stéphane Hauvette indique qu'« il faut éviter de faire de la forêt de Fontainebleau un ghetto⁶³² » et l'article se conclut par le souhait d'une mobilisation des cent cinquante mille vététistes passionnés.

⁶²⁹ Une interdiction est déjà en cours durant cette période dans le Parc National de la Vanoise.

⁶³⁰ « Fontainebleau : des bâtons dans les roues », *VTT magazine*, n° 11, novembre-décembre, 1989, p. 31. Une photo illustre cet article. On peut y voir deux paisibles vététistes et un randonneur sur un même chemin figure sous ce titre avec comme légende : « Randonneurs et vététistes : de la place pour tous. »

⁶³¹ *Ibidem*.

⁶³² *Ibidem*, « M. Girard conclut en expliquant que la pratique acrobatique et sauvage du VTT n'est pas souhaitable et en autorisant cette pratique sur les seules pistes forestières. » L'article se poursuit sur des réactions

Vélo Vert magazine, dont le premier numéro paraît durant cette période caractérisée à la fois par une croissance rapide du nombre de pratiquants mais aussi par des vides juridiques sur les espaces d'évolution, met en œuvre à ce moment une approche plus pragmatique du problème. Son créateur et rédacteur en chef, Didier Coste, rappelle sa manière de traiter ce sujet de l'accès et des conflits ; il se place sur une approche plus éducative du lecteur : « *On a essayé de se rapprocher de l'ONF mais cela n'est pas facile. [...] On s'est dit plus on en parle, plus on va se faire de mal ! On n'a pas relancé la polémique et finalement peu parlé de l'arrêté qui interdit le VTT sur les chemins inférieurs à 2,50 m*⁶³³. » La couverture de ce premier numéro⁶³⁴ à l'aspect plutôt apaisante (une prairie alpestre, une jument et son poulain et deux VTT, sagement rangés au premier plan) donne la tonalité du magazine. La ligne éditoriale du second magazine spécialisé sur le marché se trouve plus centrée sur la promotion d'une pratique résolument tournée vers la nature ou l'itinérance, sans valorisation excessive des aspects « vitesse et acrobaties » ou autres pratiques agressives qui pourraient nuire au développement en cours de ce sport. Confirmant cette volonté, le journaliste poursuit : « *Nous avons un rôle par rapport à tout cela. Sur l'environnement, les relations avec les autres usagers. [...] Un savoir- être à mettre en avant comme lorsque nous avons publié la charte du biker*⁶³⁵ *que nous avons créée par nous-mêmes. Après, on a fait le rando book en papier recyclé. [...] Transmettre la base line : "Vert : plus qu'une couleur, un état d'esprit". Je ne voulais pas me cantonner à vendre du papier. On a une responsabilité éducative. [...] Faites attention avec votre intégrité physique, aux autres et à la nature*⁶³⁶. » Enfin, le fondateur de la revue conclut et expose sa conception du rôle de journaliste spécialisé dans le domaine du VTT ; il souhaite préserver la pratique mais aussi les pratiquants : « *S'amuser sans nuire. Notre boulot, c'est aussi celui-là*⁶³⁷ ! »

Plus de deux millions de kilomètres de chemins à préserver

Le premier éditorial de *Vélo Vert* consacré à l'interview du secrétaire d'Etat chargé de la Jeunesse et des Sports, Roger Bambuck confirme cette ligne directrice illustrée par un titre

d'incompréhension et de tristesse de la part de pratiquants qui se disent prêts à s'organiser pour faire stopper cette interdiction. « J'ai eu l'impression qu'on portait atteinte à ma liberté. Cette mesure n'est pas totalement justifiée » : commente Pascal Laurent, pratiquant régulier de la forêt de Fontainebleau. Ce dernier envisage des solutions comme la création d'une association, la signature d'une charte de bonne conduite, un système de badge qui symbolise un respect mutuel entre randonneurs et vététistes pour « limiter les dégâts et faire savoir que les vététistes ont aussi une forte sensibilité écologiste. »

⁶³³ Entretien avec Didier Coste, *op. cit.*, 2007.

⁶³⁴ *Vélo Vert*, n° 1, Décembre 1989.

⁶³⁵ *Vélo Vert*, n° 26, Juin 1992.

⁶³⁶ Entretien avec Didier Coste, *op. cit.*, 2007.

⁶³⁷ *Ibidem*.

évocateur « Il faut avant tout respecter la nature, et respecter les autres⁶³⁸. » Le ministre explique que sur les 2 249 317 kilomètres de chemins (34 912 kilomètres de voies goudronnées), il est possible de découvrir la France. L'ancien champion du 100 mètres poursuit ensuite sur le thème des rapports entre les différents usagers : « Il faut respecter les différents types de randonneurs, à pied ou à cheval. Il doit y avoir une excellente cohabitation entre tous les amoureux de la nature⁶³⁹. » Concernant cette question de l'accès à la pratique, les premières interdictions marquent une transition dans la notion d'espaces accessibles et de cohabitation entre les différents usagers de la nature.

Cette question semble récurrente à beaucoup de pratiques sportives de pleine nature⁶⁴⁰ et les réponses se situent effectivement dans le respect entre usagers et une réglementation adaptée et appliquée⁶⁴¹. Pierre Chazaud indique à ce sujet que « pour cela il est nécessaire de mieux prendre en compte le positionnement des équipements, de repenser l'aménagement des sites naturels et d'assurer une protection efficace des lieux de pratiques, qui deviennent de plus en plus saturés. Cela suppose notamment d'adapter le montage des produits aux projets de territoire à long terme⁶⁴². » Suite à ce premier frein spatial à la pratique de ce sport de pleine nature encore jeune, comment les institutions et les acteurs s'organisent-ils pour préserver leur pratique tout en respectant l'environnement, la nature et ses usagers ?

A l'aube de 1990, le VTT entre dans le monde du sport et du loisir sportif

Pour conclure, le premier championnat de France organisé en 1987 symbolise à l'image de Jacques Devi, le « Gaulois passionné », la fin du temps des tribus encore sympathiques et inorganisées. Il crédibilise davantage l'image du VTT aux yeux des constructeurs, du public et des médias attirés par les exploits des champions américains dominateurs lors du championnat du monde officieux organisé dans le Vercors en août 1987.

⁶³⁸ Editorial de *Vélo Vert*, n° 1, *op.cit.*, p. 3. « Quand aux habitudes, il faut davantage parler d'une évolution des comportements. Le cyclotourisme, qui se pratique pour l'instant sur des circuits goudronnés, peut tout aussi bien trouver un prolongement dans des itinéraires tout-terrain, avec des vélos adaptés. [...] Je vous encourage vivement à vous rapprocher du Ministère du Tourisme et à entrer en relation avec les collectivités locales pour qu'elles puissent vous aider à mieux organiser la découverte de leur territoire. Je vous conseille aussi de vous rapprocher de l'Education Nationale pour que les écoles puissent intégrer dans leur enseignement la découverte avec un véhicule approprié, en l'occurrence le vélo-vert. »

⁶³⁹ *Ibidem.*

⁶⁴⁰ Mounet, Jean Pierre, « Sports d'eau vive et pêche en rivière : un conflit asymétrique », in *revue STAPS*, n°40, pp. 4-20. On peut citer pour exemples les conflits d'usage entre les kayakistes et les pêcheurs, le problème des grimpeurs avec la perturbation de la nidification de certaines espèces sur les falaises, les conflits entre les véliplanchistes et les baigneurs avant l'instauration de zones spécifiques, les pratiquants de la moto verte et les chasseurs, le skieur de randonnée qui peut perturber le tétras-lyre, les randonneurs qui dérangent les troupeaux dans les alpages ou les alpinistes qui polluent le sommet du toit de l'Europe.

⁶⁴¹ Guerin, Jean-Paul et Hozotte, Patrice, « Comment gérer et organiser la pratique du vélo tout terrain dans les parcs », *op.cit.*, 1993.

⁶⁴² Chazaud, Pierre, *op.cit.*, 2004, p. 2.

L'édition suivante, avec l'arrivée massive des cyclistes traditionnels marque un tournant décisif avec une approche compétitive et organisée, caractéristique d'un sport moderne confirmée par le développement de rassemblements internationaux, des réglementations et des formations de plus en plus étoffées. Suite à un hiver 1988-1989 sec, une nouvelle frange de la population découvre à une plus large échelle les possibilités d'évolution de l'engin. Le championnat 1989 confirme cette tendance lourde avec un recentrage et une structuration encore plus marquée des événements, conséquence de l'institutionnalisation fédérale.

Durant cette période, l'apparition des pratiques descendantes et la naissance de compétitions de masse telles La Forestière ou Paris-Roubaix préservent, entretiennent et développent une « identité du VTT » toujours liée aux valeurs partagées par les différents acteurs à savoir les notions et symboliques de sensations, d'efforts, de convivialité et de nature. L'identification des modalités de pratique tant sur le plan quantitatif que qualitatif, indicateurs pertinents du développement du VTT durant cette période, permettent de conclure à la fin du stade de développement et aux prémices de la phase d'industrialisation.

Les composantes techniques évoluent d'une « validation de la combinaison et multiplication des figures et création d'un savoir faire à une rentabilisation de la combinaison et de la codification de ces figures et la création d'un savoir institutionnel⁶⁴³ » alors que dans le même temps les composantes culturelles se transforment d'un sport alternatif possédant un à deux magazines underground, à une culture spécifique avec une presse spécialisée. Dans le même temps, si on considère la croissance des ventes, on passe progressivement à une composante économique limitée du type « rien à perdre⁶⁴⁴ », à une composante économique importante du « tout à gagner⁶⁴⁵ ». Enfin, sur le plan de la « composante sociétale⁶⁴⁶ », on évolue peu à peu d'une influence initiale des « leaders d'opinion⁶⁴⁷ » ou passeurs culturels tels Stéphane Hauvette, aux nouveaux héros comme Christian Taillefer ou Patrice Thévenard dont les exploits sont relayés par la presse⁶⁴⁸.

A l'aube des années 1990, avec la perspective des premiers championnats du monde unifiés, le Vélo Tout Terrain, prend, dans ce contexte d'expansion générale, une place à part entière dans le monde du sport et du loisir sportif. La question de l'accès aux zones de pratiques invite les différents acteurs à positionner le VTT plus concrètement au sein des

⁶⁴³ Loret, Alain, *op.cit.*, 2004, p. 211.

⁶⁴⁴ *Ibidem.*

⁶⁴⁵ *Ibidem.*

⁶⁴⁶ *Ibidem.*

⁶⁴⁷ *Ibidem.*

⁶⁴⁸ De la même manière lorsque cette transition entre les deux stades a lieu durant le début des années 1980, on passe de l'époque avec des leaders d'opinion tels Charles Kelly ou Gary Fisher à celles des premiers héros comme Joe Murray qui gagne sept courses de suite et Jacquie Phelan, invaincue de 1983 à 1986.

autres sports de pleine nature afin de l'installer de manière pérenne dans la société des loisirs en général.

Concernant ce changement de décennie, Jean François Sirinelli évoque le style et les thèmes de la publicité caractéristiques des années 1980 qui offrent le « modèle d'une société de la vitesse, de la vie trépidante et de la réussite individuelle⁶⁴⁹. » Ces valeurs diffèrent de celles des années 1990 qui « valorisent des comportements plus solidaires, le retour à l'authenticité, les références écologiques⁶⁵⁰. » Fin 1989, la courte histoire du VTT s'éloigne peu à peu des tribus aux couleurs furs, dévalant sans crier gare les pentes alpestres ou les chemins de forêt. En se positionnant d'ores et déjà en faveur d'un respect des autres et de la nature, cette tendance dominante tend pour l'instant à conforter l'hypothèse de Jean François Sirinelli.

4.2.5. Une croissance exponentielle du marché

Dans ce contexte d'évolution quantitatif et qualitatif des pratiques, la mise en perspective de l'évolution du marché et des inventions déterminantes durant cette période, éclaire celle-ci d'un regard nouveau. Quels changements technologiques majeurs modifient les comportements sportifs et de consommateurs des compétiteurs mais aussi des pratiquants de loisir ? Comment ces évolutions technologiques influencent les changements des modalités de pratique, dans la logique de l'essence de l'activité, à savoir plus haut, plus loin, plus vite ? Cette quête essentielle implique certainement une technicité supérieure tournée vers plus de légèreté, de fiabilité voire de rendement pour les compétiteurs, alors que la divulgation vers des publics plus vastes nécessite en toute logique des ajustements économiques avec une variété et une distribution des gammes de produits plus conséquente, une ergonomie, une facilité d'utilisation et un confort attendus.

Avec 60 000 engins vendus, le marché du VTT progresse mais il n'est pas encore aisé de trouver un engin et le choix reste souvent limité. *Trekking Bike*⁶⁵¹ à Avignon et *Mountain Bike Diffusion* à Grenoble figurent au début de l'année 1987 parmi les principaux détaillants qui se consacrent à 100% au VTT. Sous l'impulsion de Philippe Tomasini, *Trekking Bike* est le premier importateur de matériel américain ; on y trouve des marques déjà bien structurées

⁶⁴⁹ Rioux, Jean-Pierre, Sirinelli, Jean- François, *op.cit.*, 2002, p. 428.

⁶⁵⁰ *Ibidem.*

⁶⁵¹ Ce magasin spécialisé ouvre ses portes en décembre 1986 à Avignon.

tels Fat Chance, Fisher, Muddy Fox, Salsa, Ritchey, WTB ou Ferraroli. L'absence de presse spécialisée⁶⁵² ne favorise pas la communication sur le matériel et les nouveautés venues de l'industrie française ou des artisans investis sur ce marché, encore moins sur le matériel en provenance du marché américain, presque mature à ce moment. Les grandes marques déjà implantées sur le marché du cycle traditionnel telles Peugeot, MBK, Gitane, Mercier, Raleigh France et Lapierre, commencent à étendre leurs gammes autour de trois modèles. Il existe aussi des modèles tout terrain et autres vélos pour la campagne avec des roues de 700 millimètres, différents du nouveau standard venu des USA. Dans ce contexte de production réduite, sans normes communes, et compte tenu de l'augmentation de la demande, les artisans tels Mécacycles basé à St Etienne ou Ferraroli en Suisse, créateur de matériel déjà très sophistiqué, parviennent à proposer des gammes complètes sur un marché qui reste encore une niche pour l'industrie du cycle. Ferraroli produit à petite échelle en 1987 un modèle nommé *California* pesant moins de onze kilogrammes, poids presque record à ce moment. Avec ce nom, la symbolique du modèle américain et de la Californie reste de mise pour bon nombre de constructeurs. Plus de la moitié des dénominations des modèles rappelle les origines américaines du mountain bike durant cette période.

Les noms attribués aux différents engins restent, de manière évocatrice, souvent associés à la symbolique de la montagne, de la nature, des grands espaces ou des Etats-Unis. Chez Bertin, le modèle « Kilimandjaro » disparaît au profit du « Deluxe » alors que Follis développe le modèle « Colorado ». On reste sur des références européennes chez Mécacycles avec les modèles « Larzac », « Vercors », « Zermatt » ou « Estérel ». MBK joue quant à lui la carte des patronymes nord-américains avec le « Nevada », le « Ranger », le « Tracker » ou le « Descender ». Raleigh fait de même avec le « Maverick » qui pèse autour de dix-sept kilogrammes. Gitane insiste sur une notion déjà liée à la symbolique du vélo en général en nommant un de ses modèles « Liberté ». Enfin Peugeot, à l'origine de l'événement de La Plagne reste plus classique voire pragmatique avec l'appellation « VTT » déclinée en cinq modèles dont un 20 pouces pour enfants, un 24 pouces pour adolescents et en haut de gamme le « VTT 4 », élu VTT de l'année par le magazine de l'AFMB. Ce modèle est construit avec un cadre Reynolds 501 muni d'une fourche Uni crown, équipé d'un pédalier Stronglight, d'une chaîne Sachs-Sedis. Il rencontre beaucoup de succès chez les pilotes avec une roue libre « Maillard », des jantes Rigida, des pneus Michelin, des moyeux « diablo », un freinage Dia Compé à l'avant et un « Roller-Came » XC Suntour à l'arrière et enfin des dérailleurs et

⁶⁵² Le premier numéro de *VTT Magazine* ne paraît qu'en novembre 1987.

manettes Shimano. Cette énumération des différentes pièces du vélo s'avère surtout intéressante pour prouver la diversité et le panachage des marques⁶⁵³ en présence à ce moment, avant que le marché ne s'uniformise davantage ultérieurement, avec l'hégémonie de Shimano sur les pièces détachées et le succès du groupe Deore.

L'indexation facilite l'utilisation pour le plus grand nombre

Les premiers modèles avec l'indexation apparaissent. Ce procédé permet de monter et descendre les vitesses avec facilité, les rapports sont alors guidés par des crans sur les manettes de dérailleurs avant et arrière souvent pourvus de cinq puis six vitesses. Cette innovation révolutionne le passage de vitesse qui peut se faire plus précisément et plus rapidement, modifiant l'efficacité en compétition et augmentant la simplicité d'utilisation lors des randonnées pour les non-initiés. Ce type d'évolution technologique orienté vers plus de simplicité à l'usage, accélère un peu plus une adoption massive de l'engin par les usagers novices qui apprécient l'efficacité et l'ergonomie de ce nouveau matériel. L'une des autres innovations de cette période réside dans l'invention des roulements étanches qui augmentent la durabilité des pièces, nécessitent moins d'entretien et simplifient donc la pratique.

Suite à la forte demande du marché américain déjà en forte expansion à ce moment, la firme « Bell » produit aussi le premier casque en série à coque rigide, spécifique à la pratique du VTT et du vélo. John Tomac, la star montante est rapidement sponsorisée par ce leader mondial qui se lance dans une production orientée vers le marché demandeur du mountain bike. Avant cette production, les pratiquants désireux de se protéger avaient recours aux casques en cuir presque ancestraux, utilisés pour le cyclisme classique, ou divers couvre-chefs issus d'autres sports, inadaptés ou dangereux. L'arrivée de ce nouveau matériel stigmatise l'obsolescence du matériel des cyclistes sur route (« l'ancien ») et « ringardise » presque les « casques en cuir » des coureurs sur route, symboles du passé (rapidement abandonnés durant cette période), alors que les nouveaux casques rigides utilisés par les vététistes proposent un design plus futuriste (« le moderne »). Ces innovations destinées au développement de la technologie VTT trouvent d'ailleurs rapidement leurs prolongements dans l'industrie du cycle classique dont les habitudes se trouvent remises en cause par l'arrivée de cet engin. Le développement des technologies en cours pour le VTT modifie ensuite rapidement les équipements du vélo sur route classique (adoption de la géométrie slooping, amélioration de

⁶⁵³ Les roues libres Maillard ou les moyeux Diabolo ne résisteront pas à la mondialisation du marché des pièces de VTT.

la transmission, adoption du casque à coque rigide, abandon des tenues traditionnelles telles le cuissard noir et les chaussettes blanches).

Selon Jacques Devi, la saison suivante est encore marquée par des changements importants : « *il y a une monstrueuse évolution par rapport au matériel, on est passé du cinq aux six vitesses, les vitesses indexées étaient arrivées en 1987 et aussi plus de différentes sortes de pneus et Shimano⁶⁵⁴ qui prend le dessus⁶⁵⁵.* » Selon la nature du terrain, les meilleurs pilotes ou les plus équipés peuvent maintenant changer le matériel de leur monture selon que le sol soit boueux ou poussiéreux, rocailleux ou roulant. Le système *U Brakes*, peu satisfaisant sur terrain gras améliore le freinage et c'est surtout le fabricant allemand « Magura » spécialisé en moto, qui apporte une avancée technologique de taille en produisant le premier frein hydraulique à destination du VTT. Ce modèle HS33 à patins hydrauliques avec arceaux rigidificateurs est rapidement adopté par les amateurs de descente et de trial facilitant ainsi l'évolution de ces pratiques. Enfin des gammes textiles plus spécifiques issues aussi de la moto, comme la gamme *JT Racing* aux motifs bariolés et fluorescents ou les vêtements Fox plus discrets, font leur apparition chez les revendeurs. Ces changements vestimentaires renforcent le phénomène de distinction en cours entre le cycliste traditionnel et le vététiste.

Pour conclure avec le premier champion de France sur les avancées de cette année, même si le poids et la fiabilité ne sont toujours pas au rendez-vous, « *on avait le produit fini, le produit qu'on avait cherché pendant des années ; il était là avec 18 vitesses et avec des composants adaptés⁶⁵⁶.* »

Phénomène amorcé déjà depuis quelques années aux USA, la proportion du marché du VTT passe en 1989 à 18 %. Même si on ne peut encore parler de phénomène de société avec des chiffres annoncés de 200 000 pratiquants pour 1988, les investisseurs et industriels ne parlent plus cette fois, d'effet de mode qui va retomber rapidement. Les investisseurs se concentrent cette fois davantage sur ce secteur porteur. Le choix, la qualité et bientôt la spécificité des produits augmentent de manière significative. Désormais leader mondial dans les équipements, Shimano décline ses gammes de groupes⁶⁵⁷ spécifiques VTT en devançant

⁶⁵⁴ Shimano continue son développement vers les dérailleurs et invente le plateau ovalisé « biopace » conçu pour réduire le point mort du pédalage.

⁶⁵⁵ Entretien avec Jacques Devi, *op. cit.*, 2006.

⁶⁵⁶ *Ibidem*.

⁶⁵⁷ On appelle groupe l'ensemble des pièces ajoutées qui assurent la transmission du vélo à savoir dérailleurs, manettes, cassette arrière, plateau avant voire les freins et la câblerie.

définitivement Suntour, son principal rival sur le secteur de la transmission⁶⁵⁸. Trois niveaux de groupes complètent maintenant le « Deore » initial : le haut de gamme « XT » onéreux, fiable et léger à usage compétition, le modèle intermédiaire « Mountain LX » et enfin l'entrée de gamme pour la randonnée loisir nommé « Exage ». Cette distinction de gamme existait auparavant pour le matériel de route et se généralise⁶⁵⁹ en 1989 pour le matériel VTT. L'invention par la firme japonaise de *l'hyperglide*, procédé d'usinage des dents du plateau qui améliore le passage de la chaîne, permet une plus grande facilité d'utilisation des changements de vitesse soumis à rude épreuve par la pratique tout terrain. Dans ce domaine de la transmission, l'apparition des poignées tournantes de type « Grip Shift » fait l'effet d'une petite révolution de par l'apparente convivialité de la manipulation. Pour changer une vitesse, il suffit de tourner une poignée ; cette innovation majeure et pratique ouvre ainsi « les portes de la liberté » aux non initiés, peu enclins à manipuler les différentes manettes fixées au poste de pilotage. Cette invention, une fois améliorée et développée favorise définitivement l'accès au grand public en supprimant la difficulté et le souci du changement de vitesse, nécessaire mais parfois problématique en VTT.

La première fourche : vers le confort et l'efficacité

Mais l'invention symbole du « tout terrain » réside surtout en la production de fourches et de suspensions à l'avant des engins. Le premier modèle produit en série de la Rock-shox1 ou RS1 combine air et huile. Même si des prototypes expérimentaux avaient été testés préalablement dès 1987 par Paul Turner et Keith Bontrager, la diffusion à plus grande échelle de ce matériel fait cette fois, l'effet d'une petite révolution au moment où les fourches droites et les bases relevées se généralisent sur beaucoup de modèles. Cette « révolution » se situe à plusieurs niveaux. Le premier consiste en une possibilité d'évolution plus importante chez les descendeurs potentiels (population minoritaire voire confidentielle à ce moment) même si le débattement de ce premier modèle reste réduit. Le second concerne le confort et la maniabilité accrue pour le compétiteur ou le randonneur et reste l'argument marketing de vente majeur de ce produit, encore très onéreux. Enfin, ce symbole de la fourche renforce l'image tout terrain, voire aventureuse de l'engin, distingué auparavant du vélo traditionnel surtout par les gros pneus, un cadre renforcé et un cintre plat.

⁶⁵⁸ Berto, Frank, « Sunset for Suntour », *Proceedings of the 9th International Cycle History Conference, op.cit.*, 1999.

⁶⁵⁹ Suntour développent aussi différentes gammes et se positionne sur le marché.

Les prolongateurs ou *bar ends* qui se positionnent sur les extrémités du cintre ainsi que les premiers compteurs « Sigma » font leur apparition sur les engins des compétiteurs ou des randonneurs. Les prolongateurs permettent un changement de position des mains favorisant un meilleur confort et une meilleure efficacité pour un pédalage en puissance. Le modèle « Terrago » produit à des milliers d'exemplaires dans de nombreux pays et diffusé par Giant, numéro un de l'industrie du cycle qui se lance sur ce marché maintenant porteur annonce une divulgation du VTT à plus grande échelle à l'aube des années 1990.

De 1987 à 1989, de nouvelles inventions technologiques améliorent progressivement l'efficacité et la fiabilité de la pratique. Les améliorations concernant le système de transmission, impulsées surtout par Shimano, la dynamique naissante dans l'industrie du cycle et chez les artisans, augmentent l'accessibilité et la facilité d'utilisation et favorisent la diffusion de produits de moins en moins coûteux. Le marché du VTT commence depuis 1989 à être un marché en devenir avec des gammes de plus en plus variées. L'apparition de produits technologiques validés et réellement novateurs telles la fourche, semble annonciateur d'un engouement encore plus important de la part des consommateurs potentiels qu'ils soient compétiteurs ou pratiquants occasionnels, anciens adeptes ou futurs convertis. Cependant, toutes ces innovations juste naissantes ne sont pas encore généralisées et modifient pour l'instant de manière mineure les modalités de pratiques en général. Concernant les inventions, la fin des années 1980 et surtout le début des années 1990 s'avèrent finalement décisifs comme le confirme Didier Coste : « *Si on observe bien les inventions majeures⁶⁶⁰ pour le VTT moderne, elles sont globalement concentrées sur seulement deux années, entre 1989 et 1991 ! Après on peaufine et on assiste surtout à une explosion au niveau des suspensions et au niveau des ventes ! [...] Et on perdra ensuite presque un kilo par an de 1993 à 1996 pour passer de 13 à 10 kilos⁶⁶¹ !* » Comme dans beaucoup d'activités sportives et de pleine nature, les compétiteurs qui poussent le matériel dans ses retranchements tels Christian Taillefer, essaient seuls ou en s'appuyant sur les services de recherche et le développement des grandes marques, à faire évoluer le matériel et les matériaux. Le grand public, quelques mois plus tard bénéficie de ces avancées à plus grande échelle et à meilleur prix.

⁶⁶⁰ Didier Coste commente les principales inventions de cette période. Pour 1989 : les Bar Ends, le Grip Schiff et suspension avant. Pour 1990 : les premiers vélos à suspension arrière de Proflex et Cannondale, l'apparition des protections Dainese, la potence Flexstem avec élastomère, les couronnes spécialités TA, les pédales automatiques Shimano SPD M737, le système « rapid fire » et premier Tubeless Wolber. Pour 1991 : La selle Flite, Décathlon après avoir lancé le modèle « sentier », continue avec le Mach 2, la suspension intégrée dans la direction de Cannondale.

⁶⁶¹ Entretien avec Didier Coste, *op. cit.*, 2007.

Entre 1983 et 1990 : deux phases de développement bien distinctes

Sur le plan temporel, on assiste donc entre 1983 et 1990 à deux phases bien distinctes de développement du VTT en France. Une première période se dessine jusque 1986 où, à tous les niveaux d'analyses de notre étude, les évolutions paraissent très lentes et la diffusion du VTT reste de faible envergure sur le territoire. Le second moment, à partir de 1987, se caractérise par une phase de structuration et de développement progressive de ce nouveau sport « adopté puis adapté » bientôt par le monde sportif et le grand public.

La création de l'Association Française de Mountain Bike marque sur le plan institutionnel le premier pas d'une reconnaissance officielle. Mais avec peu de moyens structurels, financiers et humains, cette structure ne parvient pas seule à faire connaître, développer et structurer la pratique. Sous l'impulsion de son président Stéphane Hauvette, un rapprochement est envisagé avec la Fédération Française de Cyclisme dès 1986. Après une année transitoire, la Commission Nationale de VTT au sein de la FFC poursuit le travail de réglementation amorcé par l'AFMB, dirige les compétitions et organise la formation en janvier 1988. Le modèle fédéral classique avec des adaptations spécifiques, fonctionne complètement en 1989 ouvrant aussi la pratique pour les non licenciés et la catégorie vélo loisir.

Sur le plan de l'évolution de la pratique, on relève la même temporalité avec une accélération des événements sur la fin de la période. Le premier événement de VTT organisé en France a lieu en août 1983 lors d'un rassemblement initié à La Plagne par Stéphane Hauvette. L'année suivante reste pauvre en événements ; elle est surtout marquée par la première course organisée en France, le Roc d'Azur avec sept participants. Les pratiques, essentiellement orientées vers la randonnée ou le cross-country, restent ensuite confidentielles et réservées aux quelques initiés qui possèdent un engin. Il faut finalement attendre 1987 et le premier championnat de France pour voir le nombre d'événements augmenter un peu, avec toujours un sentiment de tribu et de grande proximité entre les nouveaux adeptes issus de diverses origines sportives. L'année suivante marque un double tournant, avec l'arrivée massive des coureurs issus du cyclisme traditionnel et le début des pratiques descendantes initiées par Georges Edwards. Sur le plan compétitif, le VTT se structure définitivement en 1989 avec un championnat disputé et davantage médiatisé. Dans un contexte culturel favorable, caractérisé par un rejet partiel des formes de pratiques sportives traditionnelles et un intérêt général croissant vers les pratiques sportives de pleine nature, de nouvelles épreuves populaires telles « la Forestière » voient le jour. Elles véhiculent les valeurs

essentielles de ce nouveau sport à savoir la convivialité, la sensation et l'effort en pleine nature et amorcent un phénomène en cours de massification de la pratique du VTT. La participation massive et le succès populaire du Roc d'azur 1989 confirme cette tendance et présage d'un engouement presque annoncé pour la décennie suivante.

Sur le plan matériel, il est tout simplement très difficile de se procurer un engin au début des années 1980 ; l'industrie française du cycle en produit un nombre limité pour ce qu'elle considère comme un phénomène de mode. Peugeot, MBK et quelques artisans commencent à fabriquer des engins lourds et peu fiables. La demande reste longtemps supérieure à l'offre et ce, avec la même rythmicité chronologique que pour l'évolution des pratiques. Ce n'est qu'à partir de 1987 et surtout 1988 que les engins sont adaptés à la difficulté des parcours et aux besoins des pratiquants. Relayée par une presse spécialisée de plus en plus développée, cette évolution devient rapidement exponentielle avec un foisonnement d'inventions de 1989 et 1990 et des chiffres de production et de ventes qui triplent chaque année. De quelques unités en 1984, on passe à une production de plusieurs centaines de milliers d'engins. Les enjeux économiques deviennent alors de plus en plus importants.

Le rôle joué par les différents acteurs, diffère ici du processus analysé chez les pionniers américains avec une segmentation déjà plus marquée dans les fonctions de chacun. Sur le plan institutionnel, les présidents de la FFC, M. Simon puis M. Alaphilippe⁶⁶² favorisent le processus d'intégration dans le système fédéral. Les constructeurs tels Crozet, Ferraroli puis Commençal, figurent parmi les premiers à croire en la naissance d'un nouveau marché sur le territoire. Sur le plan sportif, les premiers champions emblématiques tels Jacques Devi et Sophie Englin, le talentueux descendeur Christian Taillefer et les cyclistes sur route Hosotte, Thévenard et autres Lebras, participent à la médiatisation et à la crédibilisation sportive du VTT sur le territoire. Georges Edwards représente lui, la frange « alpine » ou descendante de l'activité qu'il tente de développer au travers de ses premières organisations.

Mais finalement, l'acteur incontournable de cette période reste Stéphane Hauvette. A la fois à l'origine de la première manifestation et de la création de l'AFMB, au contact du milieu industriel et organisateur des premiers événements tels le Roc d'Azur, Paris-Deauville ou le Trophée des Alpes, le jeune homme d'affaire, à l'initiative du rapprochement fédéral puis bientôt représentant de la FFC au niveau international, traverse ces sept années avec une influence incontestable. Plus « homme d'appareil » qu'« homme de terrain », on peut sur

⁶⁶² Yvon Vauchez met aussi en avant les actions positives initiées par Alix Vincent.

cette période le considérer comme un « passeur culturel » essentiel dans l'histoire du VTT français des années 1980.

Au terme de cette décennie, l'exemple français de la diffusion du VTT se caractérise finalement par trois caractéristiques : reproduction, tradition et innovation.

La reproduction du modèle américain transparait dans un premier temps au travers de l'importation de l'engin lui-même comme « produit fini », de l'utilisation des inventions technologiques existantes, de la réplique des modalités et formes de pratiques et d'une mise en forme spectaculaire des épreuves. L'idéalisation et la médiatisation des champions américains, véritables modèles à reproduire, sur le plan matériel, linguistique, vestimentaire ou purement sportif, confirment un peu plus cette référence et cette influence initiale.

Rapidement, les caractéristiques du système sportif français, le poids centenaire de l'histoire et des traditions du vélo de route dans ce pays, orientent et modifient significativement les modalités de pratiques et les choix institutionnels des acteurs. Sur ce plan, l'absorption de l'AFMB au sein de la FFC renforce puis dépasse ce phénomène en identifiant le VTT comme une pratique cycliste à part entière. Les réalités et spécificités de la société française des années 1980, conjuguées à des particularismes territoriaux comme la présence de petits chemins ancestraux issus des traditions paysannes ou pastorales, donnent rapidement à ce sport une spécificité tournée vers la technique, une utilisation extensive des espaces naturels, une approche multiforme et progressivement une vision nouvelle liée à la diversité des différents courants sportifs représentés.

Enfin, la création de formules et d'épreuves inédites, de formes d'entraînement différentes, de rassemblements qui s'appuient sur des savoirs anciens, de projets de formations et d'aménagements inédits du milieu et la volonté de rapprochement vers la fédération internationale, dénotent d'une originalité française caractéristique d'une appropriation innovante du phénomène.

A la croisée des pratiques cyclistes, des activités de pleine nature et des sports de glisse, le VTT s'inspire, se revendique de ces différents courants et s'enracine ainsi peu à peu dans le paysage du sport et du loisir avec une force et une personnalité grandissante. Des mécanismes d'adaptation du concept et d'innovations concrètes de la part des acteurs impliqués dans ce processus de diffusion, commencent à voir le jour et dépassent le stade

initial de la simple reproduction du modèle américain ou de la sauvegarde protectionniste de la tradition cycliste.

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE

Finalelement sur cette période, quelles différences observe-t-on dans les processus d'institutionnalisation, de développement, de diffusion du VTT entre les deux continents ? Existe-t-il des interférences et des influences réciproques qui peuvent justifier ces évolutions respectives de la jeune histoire du mountain bike aux Etats-Unis et en France ? Enfin, les poids des déterminismes culturels et des contextes spécifiques n'éclairent-ils pas l'état de

développement et les caractéristiques de ce sport de chaque côté de l'Atlantique à l'aube des années 1990 ?

Des contextes et des cultures cyclistes différentes

L'Amérique des années 1980 se caractérise par une reprise économique, une ouverture⁶⁶³, une décrispation politique sur le plan international, une poursuite de la sensibilisation envers l'écologie et une montée progressive de l'individualisme. Ces données contextuelles impliquent l'existence d'un terrain favorable au développement potentiel et au succès de sports tels le mountain bike. L'émergence depuis les années 1970 des « sports californiens » indique et permet l'expression d'une sensibilité tournée davantage sur la notion de plaisir dans l'action que sur la notion d'effort ou d'affrontements collectifs, piliers historiques⁶⁶⁴ du système sportif américain⁶⁶⁵.

La culture cycliste américaine avant ces années 1980 reste tournée vers trois courants principaux : le déplacement sur de longues distances, la pratique utilitaire (courant *bicycle transportation*) et la notion de vitesse⁶⁶⁶. En fait, passionnés de *touring*, activistes ou écologistes convaincus et pratiquants de BMX, se partagent une scène vélocipédique somme toute réduite. Le vélo reste avant les années 1980, un instrument peu considéré ou marginal, un jeu d'enfant (Stingray) qui, l'adolescence venue, reste « au fond du garage ». L'avènement et le succès du mountain bike durant les *eighties* ouvre en fait de nouvelles perspectives pour un sport jusqu'alors peu considéré dans l'espace du système des sports étasuniens.

A l'opposé, la culture cycliste européenne et française semble être ancrée sur des bases profondes, solides et centenaires. Les courses mythiques et populaires relayées par la presse depuis le début du siècle telles le Tour de France⁶⁶⁷, Paris-Roubaix ou Bordeaux-Paris, rythment les saisons ; les noms de champions imprègnent l'inconscient collectif. La Belgique, la France, l'Italie, la Suisse ou l'Espagne sont des terres de cyclisme et de cyclotourisme⁶⁶⁸. Popularisée et démocratisée au cours du front populaire de 1936, la « petite reine » reste aussi bien l'instrument des champions que du cyclotouriste passionné qui sillonne les routes le dimanche matin. Les années 1980 marquées à la fois par une augmentation du temps libéré,

⁶⁶³ Zunz, Olivier, *le Siècle américain. Essai sur l'essor d'une grande puissance*, Paris, Fayard, 2000.

⁶⁶⁴ Les quatre sports, appelés « Big Four », les plus médiatisés sont le football, le basket, le base-ball et le hockey.

⁶⁶⁵ Guttmann, Allen, *op.cit.*, 1978.

⁶⁶⁶ Le cyclisme sur route de compétition reste très confidentiel avant cette période.

⁶⁶⁷ Vigarello, Georges, « Le Tour de France », in Nora, Pierre (sous la dir.de), *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 1993, 3^e partie, tome 2.

⁶⁶⁸ De manière plus confidentielle, la pratique cyclomuletière rencontre quelques adeptes amateurs de pistes et d'ascension de cols non goudronnés.

une recherche de la forme⁶⁶⁹, de la performance⁶⁷⁰ et une attirance de plus en plus marquée pour les activités de glisse⁶⁷¹, offrent en France un contexte favorable à l'acceptation ou l'importation de pratiques telles le mountain bike. Comme le souligne Sirinelli, « les créations (publicitaires) des années 1980 offrent le modèle d'une société de la vitesse, de la vie trépidante, et de la réussite individuelle⁶⁷². » Cette valeur de vitesse reste une des principales composantes de la pratique du VTT, facilitant ainsi encore un peu plus ce processus.

Durant ces sept années, au travers de deux contextes favorables spécifiques ayant pour point commun principal une volonté de se rapprocher de la nature, le VTT se développe donc de part et d'autre de l'Atlantique en s'appuyant sur des modes de pensées et de communication⁶⁷³ mais surtout sur des cultures sportives et cyclistes bien distinctes qui peuvent expliquer en partie les divergences d'évolution des pratiques elles-mêmes. Dans ce cadre, l'étude des influences réciproques et du rôle des acteurs reste le prélude à une analyse comparative du développement du mountain bike sur les deux territoires.

Respect et fascination envers les traditions cyclistes européennes

Parmi les pionniers américains, presque tous compétiteurs sur route de formation, l'influence de l'histoire et du cyclisme européen s'avère prépondérante. Joe Breeze, lors d'un voyage en Europe au début des années 1970, raconte son émerveillement face à la découverte de cette culture, de ce respect et de cette connaissance du cyclisme sur le « vieux continent » : « *L'Europe est la Mecque du vélo. Cela m'a donné une grande inspiration. J'ai fait un grand tour en Europe à vélo en 1971 (Grande Bretagne, France, Italie, Pays-bas). En Italie, j'ai rencontré la famille Cinelli qui m'a montré la fabrication des cadres. [...] En Hollande, j'ai vu le système de fonctionnement avec les lignes spéciales pour les vélos. [...] Je me suis dit : "on pourrait faire cela ici !" . C'est aussi la première fois où j'ai vu des tubes de cadre (Reynolds) dans un magasin et je me suis dit : "Je peux le faire tout seul"*⁶⁷⁴. » Pour Fisher, l'histoire du vélo se situe sans contestation en Europe à ce moment ; ses idoles et repères se

⁶⁶⁹ Travaillot, Yves, « Gymnastiques et recherches de la forme dans la première moitié des années 80 », in *revue STAPS*, n° 42, février 1997, pp. 19-30.

⁶⁷⁰ Ehrenberg, Alain, *op.cit.*, 1991, pp. 171-195. « Le sport aventure, nouvelle manière de se penser. »

⁶⁷¹ Loret, Alain, *Génération Glisse*, Autrement, Série Mutations, n° 155-156, 1995.

⁶⁷² Rioux, Jean Pierre, Sirinelli, Jean François, *op.cit.*, 2002, p. 428.

⁶⁷³ Baudry, Pascal, *Français et américain, l'autre rive*, Paris, Ed Village mondial/Pearson, 2004. Dans ses travaux, Pascal Baudry met en avant des modes de pensées bien différenciées entre français et américains sur le plan de la communication mais aussi des valeurs.

⁶⁷⁴ Entretien avec Joe Breeze, *op. cit.*, 2005.

nomment Bartali, Coppi ou Anquetil⁶⁷⁵. Les vélos de marque européenne sont recherchés par les compétiteurs et Mike Syniard fonde même son entreprise Specialized en 1974 avec un stock de pièces rapportées d'un voyage en Europe. L'histoire du cyclisme de compétition et de ses grands classiques, intéresse et influence ces pionniers. Le cyclisme professionnel pratiqué à ce moment uniquement sur le continent européen, reste le modèle de référence et d'inspiration pour les américains compétiteurs. La fascination pour le modèle européen reste même vivace au-delà des années 1970. Doug Bradbury un des inventeurs de la suspension s'exprime ainsi à ce sujet : « *Il faudrait transplanter l'Europe aux USA pour avoir plus d'espace. La culture, le respect mutuel y compris pour les deux roues sont vraiment fantastiques comparés aux USA*⁶⁷⁶. »

Le temps des influences réciproques

Mais en 1983, l'année même où Greg Lemond se fait connaître en Europe en devenant le premier non européen à devenir champion du monde professionnel sur route, Gary Fisher vient soutenir Stéphane Hauvette et présenter le mountain bike aux Français. Il poursuit son travail de promotion et de divulgation. « *Je suis allé en Europe en 1983, invité par Stéphane Hauvette. [...] J'y suis allé parce que mon but était que le mountain bike soit reconnu dans le monde entier. [...] Il avait fait de la publicité pour cet événement et à ce moment, il n'y avait aucun mountain bike en France. J'étais le seul américain présent. Pour moi, c'était comme un rêve de faire la promotion de ce sport alors que je savais que le vélo est si populaire en Europe*⁶⁷⁷. » Avec une image « exotique » sur les courses ou les salons du cycle⁶⁷⁸, quelques américains comme Phelan au pays de Galles, en Italie ou en France, montrent leurs engins et relèvent le niveau des premières compétitions européennes au milieu des années 1980. D'autres pionniers se rendent aussi à l'étranger afin de présenter leur invention. En 1984, invités par le magazine japonais « *Be-Pal* », Charles Kelly, Tom Ritchey, Dale et Anne Stetina se rendent à la première course jamais organisée en Asie pour conseiller et

⁶⁷⁵ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006 : « *Mon entraîneur d'origine anglaise me montrait des magazines européens de vélo, il me parlait de Bartali, Coppi, Anquetil. [...] Après j'ai fait l'erreur de ne pas aller courir en Europe pour devenir pro.* »

⁶⁷⁶ *Vélo Vert*, n° 59, août 1995, p. 41.

⁶⁷⁷ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006. « *Stéphane Hauvette m'a invité en 1983 à la Plagne à la première manifestation. On a pris un train avec beaucoup de journalistes de Paris à La Plagne. Je crois que le premier a gagné avec un Solex ! J'ai fait 3^e !* »

⁶⁷⁸ Entretien avec Ross Shafer, *op. cit.*, 2006. « *L'autre événement, c'est lorsque l'Europe s'est intéressée à la chose à la fin des années 1980 et on pouvait vendre aussi là-bas. [...] En 1988, j'ai vendu en Suisse et en Allemagne. Mais l'Europe représente tant pour nous ! [...] Et cela s'inversait par rapport à avant. Les gens voulaient voir nos vélos et au salon de Cologne par exemple, il y avait de l'intérêt pour nous et nos vélos [...] Quand, j'étais jeune, pour moi le cyclisme était représenté par l'Europe, le Tour de France, l'Italie et la Belgique.* »

promouvoir ce sport au Japon : « Notre mission comme nous l'avions compris était de les aider à introduire le concept au Japon⁶⁷⁹. »

Dès 1987, des compétitions internationales favorisent les premières confrontations réelles entre pilotes américains et européens avec les premiers championnats du monde officiels organisés à Mammoth (Cal), remportés par Ned Overend et Cindy Whitehead, et le même type d'épreuve organisé à Villard de Lans (France). En 1988 est créé le premier challenge international « Grundig » qui réunit les meilleurs pilotes avec une domination américaine assez nette. La même année, deux Championnats du monde « officiels » ont lieu à nouveau de chaque côté de l'Atlantique à Mammoth Mountain (Cal) et à Crans Montana⁶⁸⁰ (Suisse) avec la présence de dix-sept pays et trois cent cinquante coureurs. Les meilleurs pilotes américains tels Herbold ou Overend, aidés par leurs sponsors se déplacent vers l'Europe et « exportent » encore davantage une forme de pratique qui se développe déjà plus fortement en France, Suisse, Angleterre, Allemagne ou Italie. Ces victoires américaines apportent du crédit aux pilotes yankees, encore les meilleurs dans le sport qu'ils pratiquent déjà en compétition officielle depuis 1983. Les « Overend, Herbold, Kloser, Ballantyne ou Tomac » souvent dominateurs avant 1990 représentent l'élite américaine sur le vieux continent et restent les parfaits ambassadeurs du mountain bike. Ces déplacements victorieux influencent, crédibilisent aux yeux des médias et accélèrent le développement du VTT en France durant cette période.

Par contre, faute de moyens très peu d'Européens se rendent aux USA pour pratiquer le mountain bike. Le fantasque trialiste Hans Rey et les crosseurs Frischknecht et Tim Gould sont les rares sportifs à s'expatrier à la fin des années 1980 sur la côte ouest où ils découvrent une effervescence supérieure autour du mountain bike à ce moment. Le Suisse se remémore le grand saut en 1989 : « *J'étais champion du monde junior de cyclocross en 1988. [...] Et en 1990, je commence les NORBA séries, je suis le premier européen à courir aux USA toute la saison. Je ne connaissais pas grand-chose à l'époque et ma passion a commencé. [...] J'étais fasciné par tous ces gens passionnés par le mountain bike, il y avait plus de passions que dans le cyclo-cross. C'était frais, avec des jeunes. [...] J'ai gagné dès ma seconde course aux USA*⁶⁸¹. »

⁶⁷⁹ *Fat Tire Flyer*, n° 20, vol. 4, n° 5, 1984, p. 8.

⁶⁸⁰ Mike Kloser (USA) et Sarah Ballantyne (USA) s'adjugent la victoire de ce second championnat du monde officiels. Don Myrah (USA) et Sarah Ballantyne (USA) remportent eux la dernière édition officielle organisée en 1989 à Big Bear Lake en Californie.

⁶⁸¹ Entretien Thomas Frischknecht, pilote international le plus titré de 1990 à 2005, San Jose (Costa Rica), le 4 novembre 2006. Selon le champion, « *je finis l'école en Suisse. Pour moi, c'est une bonne occasion d'aller aux USA et d'apprendre la langue et de voyager [...] Sur l'impulsion du coureur américain Don Myrah, je me rends*

Des influences réciproques existent donc entre les deux continents. Le cyclisme traditionnel européen reste une source d'inspiration, de comparaison et de respect⁶⁸² pour les pionniers. Dans le même temps, au travers de leurs incursions commerciales ou sportives respectives en Europe durant les années 1980, les pilotes US accélèrent la diffusion du concept, de l'engin et finalement du modèle américain d'un mountain bike commercialement viable.

Le mountain bike : synthèse de deux cultures cyclistes ?

Finalement, à la fin des années 1980, ce sport en pleine expansion ne serait-il pas, dans une certaine mesure, la synthèse de ces deux cultures cyclistes ? Le mountain bike et le VTT ne seraient-ils pas, un compromis réussi et rénové du modèle américain initial, caractérisé par la recherche de sensation, de plaisir et de vitesse, présenté, confronté, associé puis rapidement conjugué à une tradition cycliste européenne faite de technique, de rassemblements populaires⁶⁸³ et de culte du champion courageux ? Le cross-country, discipline dominante à ce moment, rassemble en ce sens toutes ces valeurs présentes dans les deux cultures : sensation et technicité, vitesse et valorisation de l'effort, épreuve individuelle malgré un départ collectif⁶⁸⁴. Ces valeurs et ces notions complémentaires dans les deux cultures cyclistes aux Etats-Unis et en Europe interfèrent et contribuent finalement à la richesse motrice, à la diffusion et au succès international de ce sport.

Loin de s'opposer, « machine énergétique » et « machine informationnelle⁶⁸⁵ » se complètent alors avantageusement en cross-country, favorisant une richesse motrice prédictive de succès. De plus, les émotions⁶⁸⁶ provoquées par un départ collectif, les sensations de pilotage dans un milieu incertain, offrent des possibilités nouvelles dans l'espace des pratiques cyclistes. Dans le même sens, le cross-country, par ses caractéristiques utilise trois des quatre grands types de jeux mis en exergue par Roger

aux USA pour pratiquer le mountain bike avec le Team Ritchey car ils pensent que si tu es un bon coureur de cyclo cross ; tu as des chances en mountain bike [...] J'ai appris beaucoup de Tom et aussi l'esprit (Soul) du mountain bike. [...] A cette époque, c'était possible de faire le cyclo-cross sérieusement l'hiver puis de faire le mountain bike. J'ai fait cela à haut niveau pendant cinq, six ans »

⁶⁸² Même sur le plan de la mécanique, les pionniers reprennent certains standards européens et sur le premier Stumjumper de 1982 figurent de nombreux composants européens telles les manivelles TA ou le dérailleur... Fisher, *op. cit.*, 2006 « Et dans le même temps pour les premiers vélos, nous avons respecté et repris les standards des mesures internationaux. (27mm pour la tige de selle). Ce n'était pas les standards du BMX. C'était une combinaison entre le traditionnelle et de nouvelles choses. »

⁶⁸³ Delerm, Philippe, *op.cit.*, 2007, pp. 15-16, « Classiques du Nord ».

⁶⁸⁴ Dans ses différents textes, Antoine Blondin met en exergue la vie et la symbolique du peloton parmi les représentations et historiques du cyclisme.

⁶⁸⁵ Vigarello, Georges, « De la machine humaine au corps animé », *op. cit.*, pp. 31-36.

⁶⁸⁶ Jeu, Bernard, *Le sport, l'émotion, l'espace*, Paris, Vigot 1983.

Caillois⁶⁸⁷ : *l'ilinx* représente le vertige procuré par les pentes ou la vitesse, *l'agôn* la compétition entre les adversaires et *l'alea* l'incertitude ou les hasards du parcours en pleine nature. Enfin, la volonté d'une certaine rupture avec le système des sports traditionnels complétée par une forte tendance à un retour vers la nature⁶⁸⁸ ne fait qu'accélérer la progression fulgurante du mountain bike de part et d'autre de l'Atlantique.

Le succès grandissant du VTT peut donc s'expliquer à deux niveaux : dans un premier temps grâce à ses caractéristiques intrinsèques ou traits pertinents, il répond à des besoins universels de sensation et d'émotion et d'autre part on observe que ses fondements originels (valeurs cyclistes américaines) se conjuguent avantageusement pour cette période avec les valeurs historiques et européennes du cyclisme sur route.

1983-1990 : une période charnière

Si, durant le « temps des pionniers », le mountain bike émerge aux USA en tant que pratique sportive et de loisir sur un territoire et pour une population réduite, de 1983 à 1990, ce phénomène prend une ampleur réellement différente sur l'« ancien » comme sur le « nouveau » continent.

Aux Etats-Unis, le mountain bike poursuit son développement rapidement et se pare des signes distinctifs d'un sport reconnu, institutionnalisé, médiatisé et pratiqué par des millions de personnes. On passe en effet de 50 000 à 7 000 000 d'engins vendus par année durant cette période ; la NORBA fédère dès 1983 les pratiquants compétiteurs ; l'IMBA participe ensuite à la réduction des conflits territoriaux ; le tourisme et la presse liés au mountain bike se développent et la descente se positionne en parallèle du cross-country comme une pratique en plein essor.

En Europe et particulièrement en France, le VTT en tant qu'engin apparaît officiellement en 1983 tel un « produit fini », déjà utilisé par ailleurs, supprimant ainsi presque complètement les processus et les phases d'invention, de conception et de divulgation à moyenne échelle, en cours durant les années 1970 aux USA. On observe certes des phases de découverte, d'appropriation, de structuration, d'institutionnalisation et de diffusion vers le plus grand nombre mais celles-ci se distinguent dans les faits de la temporalité et du rythme de développement de ce sport Outre-Atlantique.

De 1983 à 1990, la divulgation, l'institutionnalisation, la mise sur le marché et l'évolution des pratiques ne s'effectuent pas de manière similaire aux Etats-Unis et en France.

⁶⁸⁷ Caillois, Roger, *Les Jeux et les hommes. Le masque et le vertige*, Paris, Gallimard 1957.

⁶⁸⁸ Vigarello, Georges, *op.cit.*, 1981, pp. 239-247. L'auteur décrit cette tendance du retour à la nature au niveau des pratiques physiques comme « un univers de pratiques nouvelles dans les plus récentes échappées sportives. »

Cette période s'avère à ce titre charnière : avant 1983 le mountain bike n'est pratiqué presque exclusivement qu'aux Etats-Unis alors qu'après 1990 il devient un sport mondialement reconnu. Quelles sont les permanences et ruptures dans ce processus de chaque côté de l'Atlantique ? Comment s'expliquent les différences de temporalités de ces phénomènes ? L'étude comparative de ces sept années d'histoire d'un même sport dans deux zones géographiques différentes, éclaire l'histoire du mountain bike durant cette période.

Diffusion : le triple phénomène

Concernant la diffusion géographique, on assiste durant cette période à trois phénomènes successifs. Premièrement, de 1983 à 1984, le mountain bike se diffuse sur l'ensemble du territoire américain. Les états de l'ouest tels la Californie, le Colorado ou l'Utah⁶⁸⁹, dans un premier temps précurseurs durant la période précédente, se voient rejoints dans l'expansion par presque tous les états du pays. Simultanément, sous l'impulsion d'acteurs locaux tels Stéphane Hauvette en France, les premières pratiques confidentielles voient le jour en Europe. L'Angleterre⁶⁹⁰ annonce l'arrivée du phénomène puis presque aussitôt l'Italie⁶⁹¹, la France, l'Allemagne et la Suisse « emboîtent le pas ». Durant cette période, la divulgation reste en France très lente et le taux de pratique quasiment insignifiant. Deuxièmement, de 1985 à 1987 la diffusion s'étend cette fois à l'ensemble de l'Europe, accélérée par l'arrivée des produits américains sur le marché. En France, la diffusion s'effectue de manière modeste sur l'ensemble du territoire avec des zones de pratiques plus marquées dans les régions de montagne et le quart sud-est de l'hexagone. Enfin, de 1987 à 1990, cette diffusion géographique touche toutes les zones, cette fois à grande échelle, grâce à la présence sur le marché d'engins pour le grand public, de moins en moins chers et de plus en plus fiables.

NORBA/ AFMB : un timing institutionnel presque identique

Malgré l'antériorité nord-américaine de la pratique, on observe un déroulement dans le processus institutionnel presque similaire en France et aux Etats-Unis sauf pour la première phase : il faut effectivement attendre aux USA près de dix années entre l'apparition des

⁶⁸⁹ Ces états restent malgré tout ceux où le taux de pratique reste le plus important.

⁶⁹⁰ Annexe n° 38. En Angleterre, la couverture du magazine *Bicycle* de février 1983 expose pour la première fois un mountain bike avec une jeune fille affublée d'un chapeau de Cowboy.

Fat Tire Flyer, n° 13, vol. 3, n° 2, 1983, p. 4. Le magazine confirme ce fait dans son éditorial : « The England has fallen for Fat Tires. The American Revolution is taking over there. »

Action Bike sera l'année suivante le premier magazine en Europe traitant de mountain bike.

⁶⁹¹ Cinelli pour l'Italie et Ferraroli en Suisse se mettent à produire des engins en petite série.

premières pratiques et la fondation de la première institution, la NORBA en 1983 alors qu'en France, moins de trois mois séparent le premier événement de La Plagne et la création de l'AFMB cette même année. C'est aussi dans les buts des deux institutions que des rapprochements transparaissent rapidement sur un certain nombre de points : promouvoir, protéger et organiser la pratique du mountain pour la NORBA et « développer la pratique du vélo tout terrain, d'aider à la création de clubs, d'organiser des compétitions, exhibitions, expéditions, randonnées en France et à l'étranger⁶⁹² » concernant l'AFMB. La pratique étant inexistante en France à ce moment, il semble justifié que le but de défense de celle-ci n'apparaisse pas dans ses statuts contrairement à ceux de la NORBA.

Mais la similitude essentielle dans le déroulement chronologique reste surtout la concomitance et l'analogie du rapprochement de la NORBA vers l'USCF en février 1989 et celle de l'AFMB vers la FFC matérialisée par la création de la CNVTT en 1988. Les deux associations sont finalement intégrées au sein de la fédération cycliste nationale « officielle » en conservant toutes deux une autonomie relative. Cette ressemblance historique dans le processus d'intégration institutionnel à plus grande échelle⁶⁹³ peut s'expliquer en partie par l'intérêt progressif des instances cyclistes internationales qui commencent à observer avec intérêt la montée en puissance du phénomène à l'échelle planétaire. L'intégration du mountain bike dans les fédérations nationales existantes reste dans ce cadre la solution la plus fonctionnelle pour envisager une gestion et un contrôle de ce sport à l'échelle mondiale.

Par contre, la différence majeure entre ces deux processus d'institutionnalisation réside dans le fonctionnement plus commercial des ligues de sports américaines. Le rachat de la NORBA par l'ABA puis par l'USCF témoigne de ces différences. Enfin, si la naissance de la NORBA émane davantage d'une décision collective des pionniers qui s'organisent durant les six premiers mois de juin 1983, la création de l'AFMB reste l'idée et le travail d'un seul individu : Stéphane Hauvette.

Le cross-country au centre des pratiques, deux visions de la descente

Sur le plan des pratiques compétitives, le cross-country reste dans un premier temps la première épreuve à figurer sur les calendriers officiels en 1983 aux Etats-Unis, et en 1987 en France (premier championnat de France officiel). Synthèse des deux cultures cyclistes : il devient rapidement l'épreuve reine de ce sport. La horde du départ, mélange des genres entre

⁶⁹² Statuts de l'AFMB, *op. cit.*, 1983.

⁶⁹³ Premier temps : création d'une institution (NORBA/ AFMB) ; second temps : intégration de cette institution au sein d'autres structures.

l'esprit pacifique des tribus de surfeurs aux USA et des pelotons cyclistes existants depuis un siècle en Europe, fournit ici un sens commun à cette nouvelle pratique. Progressivement, les logiques sportives et d'organisations modifient de part et d'autre le format des courses avec une logique de plus en plus marquée vers les courses en circuit. L'arrivée de professionnels issus du cyclisme sur route reste, par contre, bien antérieure aux USA (1983- Tilford et Heiden) par rapport à la France où les compétitions gardent un aspect « bon enfant » jusqu'en 1988 (Thévenard, Hosotte). Les primes de courses, rapidement plus conséquentes et l'investissement précoce de teams professionnels aux USA expliquent en partie ces différences qui s'estomperont au cours de la décennie suivante.

Ce décalage temporel se retrouve aussi dans l'apparition des premières pratiques de descente avec les premières *Kamikaze Down Hill* organisées en 1985, alors qu'il faut attendre 1989 pour que les premières épreuves de ce type voient le jour en France. De plus, la philosophie des épreuves de descente diffère singulièrement : la logique de vitesse domine aux USA alors que la difficulté technique reste centrale dans les pratiques de descente françaises. Topographie différente du terrain (des pistes de ski aux USA et des petits chemins ancestraux en France) et approche sportive opposée de cette discipline, justifient ces deux visions et conceptions presque antinomiques de la descente.

Deux marchés possédant des niveaux de maturité différents

Sur le plan économique, au-delà de la différence du marché potentiel (les USA sont durant cette période cinq à six fois plus peuplées), le décalage au sujet de la divulgation de l'engin reste conséquent avant de devenir plus minime à la fin de la décennie. Effectivement en 1983, on compte quelques 50 000 mountain bikes vendus aux USA contre quelques unités (importées) en France⁶⁹⁴. En 1989, l'écart commence à se réduire avec un rapport de 5 000 000/ 300 000. Si l'on rapporte ces chiffres à la population, le pourcentage de personnes ayant acheté un mountain bike durant une année civile se compose ainsi : 1983 USA 0,02% et France insignifiant ; 1985 USA 0,2% et France 0,02% ; 1987 USA 1,2% et France 0,14% enfin 1989 USA 2% et France 0,6%. Autrement dit, en 1985, un Américain sur 500 achète un mountain bike contre un Français sur 5000 ; en 1987 la proportion passe de un Américain sur 83 pour un Français sur 714. Enfin, en 1989 la proportion évolue encore avec un Américain sur 50 contre un Français sur 166.

⁶⁹⁴ En 1985, ces chiffres évoluent à 550 000 USA / 10 000 France. En 1987, on passe à un rapport de 3 000 000/ 70 000.

Le marché n'arrive donc pas à maturation au même moment de part et d'autre de l'Atlantique et on observe un décalage de plus de deux ans dans le taux d'équipement selon le pays. Cette différence est à prendre en compte lors de l'analyse de cette fin de période où on observe que, toutes proportions gardées, trois fois plus d'Américains que de Français font l'acquisition d'un mountain bike en 1989. La « vague » du mountain bike déferle sur les deux pays avec la même énergie mais avec une périodicité, des conséquences et une chronologie différente. Ces chiffres sont à prendre en compte au niveau de la massification de la pratique, déjà effective en 1987 aux USA. Elle ne sera effective qu'au début de la décennie suivante en France. Ce décalage concernant les volumes de ventes se retrouve aussi sur le plan technologique. Durant cette période, les marques américaines (Specialized, GT, Trek, Cannondale, Manitou, Rockshox, Nike, Bell) sont les leaders du marché et exportent leur savoir faire. L'industrie française dans un premier temps timorée et dubitative face à l'avenir du VTT tarde à proposer des produits de qualité à grande échelle. MBK, Peugeot, Lapierre puis un peu plus tard Décathlon se positionnent sérieusement sur un marché déjà en expansion.

1983-1990 : l'importation du modèle américain face aux spécificités françaises

Présenté dans un premier temps par Stéphane Hauvette comme « un sport fun venant des Etats-Unis », le VTT se développe d'abord laborieusement dans le paysage sportif français entre 1983 et 1986. Confusion des genres avec les autres sports nouveaux venus des Etats-Unis tels le skate-board ou la planche à voile et frilosité de l'industrie du cycle à développer de nouveaux produits, concourent à ce faible engouement initial et à cette évolution poussive qu'accentuent des représentations parfois négatives de ce nouveau sport. De 1987 à 1990, le VTT s'organise et se développe de manière plus significative en France, reconnu désormais par les instances sportives et touristiques, les amateurs de sports de nature et une population cycliste en demande de changement. Dans le même temps, la pratique du mountain bike explose littéralement Outre-Atlantique : les ventes se comptent en millions d'engin, la descente participe à une médiatisation de la pratique et le tourisme sportif autour du mountain bike se développe rapidement⁶⁹⁵.

Lors de leurs incursions en Europe à la fin de la décennie, les champions et les engins américains, souvent victorieux, restent le modèle de référence pour les premiers compétiteurs français. Encore en avance sur le plan sportif, les champions étasuniens renforcent par leur

⁶⁹⁵ Savre, Frédéric, *A history of mountain biking in USA. From Marin County's seventies clunkers to the first official world championship in Durango, 1990*. NASSH Proceedings, Lubbock (Texas), mai 2007.

présence et leur influence le côté « frais » et exotique du mountain bike qui vient à point pour relancer une industrie française du cycle à bout de souffle. L'influence du modèle américain à l'aube des premiers championnats du monde de Durango reste à ce titre encore indiscutable. La force du marché, la qualité des engins, le niveau et la professionnalisation des pilotes américains qui peuvent se déplacer en Europe, accélèrent finalement le développement en France du VTT, alors en pleine structuration. Malgré tout, celui-ci possède déjà des caractéristiques institutionnelles (poids de plus en plus important de la gestion fédérale), culturelles (influence de la culture cycliste traditionnelle) et topographiques (existence de chemins ancestraux qui modifient la pratique de loisir et de compétition). Ces spécificités françaises entraînent peu à peu des résistances par rapport au modèle initial (conception de la descente, approche de l'entraînement) sans remettre en cause pour l'instant le poids, l'influence et les fondements du modèle américain.

En ce sens, l'exemple de la divulgation du mountain bike et des influences réciproques en jeu, confirment certaines hypothèses de Jacques Portes au sujet de ses analyses sur la culture de masse. Selon l'auteur : « Durant la plus grande partie du XX^e siècle, la culture de masse en provenance des Etats-Unis a exercé une réelle influence dans les autres pays et particulièrement en France. [...] En revanche, sur le Vieux Continent, la réaction sociale ne s'exprime pas de la même façon, ni sur les mêmes sujets qu'Outre-Atlantique, ce qui peut expliquer les mouvements de rejets à l'égard de nombre de réalisations américaines⁶⁹⁶. »

D'une exportation du modèle au début de la décennie, on passe donc progressivement à une adaptation (non un rejet) à la française, dans une phase où les influences réciproques renforcent un peu plus la vigueur originelle et l'essence déjà éprouvée de ce nouveau sport. Le cross-country véritable synthèse voire rencontre heureuse de deux cultures sportives, matérialise ici une concrétisation et une formule sportive à succès qui favorisent bientôt une exportation du modèle, cette fois à l'échelle internationale.

⁶⁹⁶ Portes, Jean Pierre Rioux, Sirinelli, Jean François, *op.cit.*, p. 70.

UNIVERSITE CLAUDE BERNARD - LYON I

Thèse
présentée
pour l'obtention du diplôme de

**Docteur en Sciences et Techniques
des Activités Physiques et Sportives**

(Arrêté du 7 août 2006)

Présentée et soutenue publiquement le 23 juin 2009
par

Frédéric SAVRE

**LA DIFFUSION ET L'INSTITUTIONNALISATION DU
MOUNTAIN BIKE : DES ORIGINES CALIFORNIENNES
A LA LEGITIMATION OLYMPIQUE (1970-1996)**

VOLUME 2

Directeurs de thèse :

J. SAINT-MARTIN, Maître de Conférences en STAPS (HDR), Université Lyon 1

T. TERRET, Professeur des Universités, Université Lyon 1

Membres du jury :

J. DEFRANCE, Professeur des Universités, Université Paris X

B. DURING, Professeur des Universités, Université Paris V (Rapporteur)

L. ROBENE, Maître de Conférences en STAPS (HDR), Université Rennes II (Rapporteur)

J. SAINT-MARTIN, Maître de Conférences en STAPS (HDR), Université Lyon I

T. TERRET, Professeur des Universités, Université Lyon I

SOMMAIRE DU VOLUME 2

SOMMAIRE DU VOLUME 2

TROISIEME PARTIE

MASSIFICATION ET SPORTIVISATION : VERS LA LEGITIMATION OLYMPIQUE (1990-1996)

INTRODUCTION DE LA TROISIEME PARTIE

CHAPITRE 5. INSTITUTIONNALISATION ET DIFFUSION INTERNATIONALE DU MOUNTAIN BIKE

5.1. Une attitude attentiste puis volontariste de l'UCI

5.2. Durango (1990) : un événement central dans l'histoire du mountain bike

5.3. Vers une structuration du mountain bike à l'échelle planétaire

CHAPITRE 6. ORGANISATION ET DIVERSIFICATION DU VTT EN FRANCE : VERS UN NOUVEAU MODELE

6.1. L' « Ecole française de VTT »

6.2. Du VTT aux « VTTs » : vers une diversification sans fin de la pratique ?

6.3. Evénements et médias : les années fastes

6.4. Du modèle unique à une segmentation du marché : le boom technologique des années 1990

CHAPITRE 7. L'INTRODUCTION DU MOUNTAIN BIKE AUX JEUX OLYMPIQUES

7.1. Un programme olympique favorable

7.2. Les étapes de l'introduction

7.3. Le mountain bike, discipline Olympique à Atlanta

CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE

CONCLUSION GENERALE

SOURCES

Archives

Presse internationale

Presse américaine

Presse française

Sources diverses françaises

Filmographie

Internet

Entretiens

BIBLIOGRAPHIE

Histoire générale, données de cadrage et méthodologie

Histoire du sport et des loisirs en France

Histoire du sport et des loisirs aux Etats-Unis

Histoire de l'Olympisme

Histoire et sociologie des sports de pleine nature et des « sports californiens »

Histoire des pratiques cyclistes

TABLE DES MATIERES

TROISIEME PARTIE

MASSIFICATION ET SPORTIVISATION : VERS LA LEGITIMATION OLYMPIQUE (1990-1996)

INTRODUCTION DE LA TROISIEME PARTIE

Au début de l'année 1990, le mountain bike figure déjà comme un sport identifié et populaire aux Etats-Unis. Avec un Américain sur 50 qui achète cet engin durant l'année précédente, on se situe à la fin de la phase d'industrialisation et au début de la phase de saturation¹. Il existe à ce moment un décalage bien perceptible dans ce processus de divulgation entre les deux continents américains et européens : le mountain bike a atteint, seulement à ce moment, la fin de sa phase de développement en Europe et amorce depuis peu dans certains pays tels la France, sa phase d'industrialisation. Issue d'un processus d'innovation émergeant aux Etats-Unis et s'appuyant sur des traditions sportives diverses engendrées notamment par la culture cycliste européenne, la pratique du mountain bike commence à se diffuser de manière plus conséquente à travers le monde à la fin des années 1980. Selon les spécificités culturelles, différentes pratiques et déclinaisons du modèle d'origine s'affirment, se développent et se distinguent peu à peu à un moment où le modèle américain reste en avance et dominant à la fin de cette décennie. Alors que des influences réciproques sont identifiées, la diffusion internationale en cours amène à s'interroger à plusieurs niveaux.

La suprématie technologique, humaine et économique du mountain bike américain, en pleine effervescence durant les années 1980 va-t-elle se poursuivre ? Le vieux continent, une fois ce modèle exporté et diffusé, va-t-il le rejeter, l'adapter ou le surpasser pour devenir lui-même leader d'un mouvement initié par ailleurs ? En dépassant ce cadre d'opposition des modèles, le mountain bike devient-il une pratique identifiée, codifiée et unifiée de manière universelle comme le football et le tennis par exemple, ou bien les phénomènes de distinction et de différenciation en cours dans les pratiques de plein air, conduisent-ils à une dilution de sa spécificité et de sa nouveauté à l'origine de son adoption rapide et massive ?

L'étude de l'institutionnalisation et de la diffusion géographique et culturelle de ce sport à l'échelle internationale doit dans ce sens éclairer les processus en cours dans cette phase de démocratisation et de sportivisation de l'activité. Comment par exemple, la fédération internationale de cyclisme en tant qu'institution, prend-elle en compte et intègre-t-elle ce mouvement déjà codifié au niveau national aux USA puis en Europe ? Les structures, réglementations, organisations et événements caractéristiques émergents dans cette phase d'expansion du phénomène à l'échelle planétaire, éclaireront la réflexion et fourniront

¹ Loret, Alain, *op.cit.*, 2004, p. 211. Alain Loret identifie cinq phases dans l'évolution d'un sport nouveau (invention, conception, développement, industrialisation et saturation).

certainement des éléments de réponses sur ce processus en cours. Finalement, comment se positionne le mountain bike dans l'espace des sports en général et des sports cyclistes, de pleine nature et de loisir en particulier ? Quels modèles propose-t-il finalement en continuité ou en rupture avec les pratiques pionnières de ce sport. ?

L'étude de l'organisation et de la diversification des formes de pratiques du VTT en France, pays parmi les plus actifs en Europe durant cette période, permet certainement d'envisager un certain nombre de conclusions à ce sujet. Comment ce pays de culture cycliste, en partie perméable à la culture de masse américaine, intègre-t-il le VTT sur le plan institutionnel, au niveau du système sportif traditionnel mais aussi dans le domaine plus général de l'espace des loisirs sportifs en pleine expansion ? Compte tenu du début d'effervescence observé à la fin des années 1980, comment se justifie et se caractérise l'engouement des années 1990 pour ce sport et peut-on parler de massification du phénomène à l'instar du jogging ou de la planche à voile quelques années plus tôt ? Les processus d'hybridation, d'écologisation, de technologisation et surtout de diversification mis en évidence dans d'autres activités de pleine nature apparaissent-ils aussi, confirmant un stade de développement et une reconnaissance plus aboutis ? L'analyse et la mise en perspective des contextes locaux, nationaux ou internationaux, des influences réciproques, des enjeux technologiques et économiques mais aussi l'étude du rôle des acteurs dans ce système complexe d'évolution d'un sport récent, permettront d'avancer des réponses sur le statut, la divulgation et plus généralement la place du VTT dans l'espace des pratiques sportives et culturelles de 1990 à 1996.

Dans ce cadre et au delà d'une universalité déjà consacrée depuis plus d'un siècle des pratiques du vélo « sur tous les terrains » sous leur forme ludique ou utilitaire, la reconnaissance officielle d'un sport au niveau olympique marque une étape supplémentaire dans sa diffusion et sa reconnaissance internationale. L'analyse du contexte et des étapes de l'introduction du mountain bike dans le programme olympique fournira certainement des pistes sur les raisons de cette reconnaissance institutionnelle très rapide, voire presque unique, dans l'histoire du sport. Enfin, la pertinence du choix de la spécialité retenue, le cross-country, mais aussi l'impact de cet événement dans l'histoire en cours de ce sport, fourniront des éléments pour conclure sur la symbolique voire les limites de cette introduction olympique. Après avoir traversé le temps et l'espace, de Marin County en 1970 à Atlanta en 1996, on peut alors se demander si cette consécration olympique constitue une apogée dans la courte histoire du VTT ou seulement un jalon supplémentaire pour une activité qui ne se résume pas à ce format, ni à cette mise en forme prestigieuse.

CHAPITRE 5. INSTITUTIONNALISATION ET DIFFUSION INTERNATIONALE DU MOUNTAIN BIKE

Durant la fin des années 1980, la structuration institutionnelle et la diffusion commerciale s'étendent à beaucoup de pays occidentaux sans que la fédération internationale ne semble se préoccuper de l'organisation du mountain bike. Des événements ou rassemblements à caractère internationaux ont lieu en France, à Villars de Lans (1987) et en Suisse à Aminona (1988) ainsi qu'aux Etats-Unis à Mammoth Mountain, puis la Coupe Grundig s'organise progressivement en 1988 sans structuration spécifique autre que l'organisation de la structure locale, du sponsor principal ou de la fédération d'accueil. On peut donc légitimement s'interroger sur les raisons de cette attitude attentiste. Pourquoi l'Union Cycliste Internationale (UCI) ne prend-elle pas en compte de manière plus réactive la montée en puissance des pratiques cyclistes tout terrain ? Quels éléments déclencheurs peuvent inciter la fédération internationale de cyclisme à organiser le mountain bike de manière structurée et comment cette institution presque centenaire intègre-t-elle finalement une pratique nouvelle dans son organisation dédiée historiquement au cyclisme sur route ? Conçoit-elle le mountain bike selon la même logique sportive que le cyclisme sur route centenaire ou tente-t-elle d'adapter ce sport à ses traits pertinents, originels à l'origine de son succès ? Quelles structures envisage-t-elle alors que cet engouement gagne déjà le grand public ? Quels projets majeurs émergent finalement au début des années 1990 ?

La domination sportive et l'omniprésence culturelle du modèle américain restent-elles toujours d'actualité ou bien le processus d'influence réciproque déjà en cours continue-t-il de modifier les mises en forme compétitives ou de loisir du mountain bike ? Enfin, sur le plan technologique, quelles évolutions voient le jour pour rendre l'engin (déjà fiable et adapté à la fin des années 1980) plus efficient pour les compétiteurs et plus confortable et attrayant chez le consommateur ?

5.1. Une attitude attentiste puis volontariste de l'UCI

Alors que la NORBA existe depuis 1983 et que le VTT intègre définitivement la Fédération Française de Cyclisme en 1988 puis d'autres fédérations nationales telles la Suisse, l'Italie ou l'Allemagne, on peut effectivement se demander quand et comment l'instance internationale du cyclisme mondial prend en compte et intègre le mountain bike

dans son institution. Jusqu'en 1988, malgré un développement sur le sol américain conséquent et des premières organisations diverses en France et en Europe, l'institution internationale ne semble en effet pas touchée ou concernée par une montée du phénomène qui affecte déjà d'autres organisations.

5.1.1. Les fédérations nationales impulsent le changement

Ce type d'antériorité, avec l'existence d'événements organisés à l'échelle internationale avant la reprise en main par une structure officielle, se retrouve dans l'histoire du cyclisme. Les premiers championnats du monde sur piste de 1895 ainsi que les premiers Jeux Olympiques de l'ère moderne, ont lieu avant même la fondation de la fédération internationale (International Cycling Fédération), le 14 avril 1900, à l'initiative de cinq pays (Belgique, Italie, France, Etats-Unis et Suisse²). Le premier président, le Belge Emile de Beukelaer reste à la tête de l'institution jusqu'en 1922. Logiquement, les premiers championnats du monde concernent le cyclisme sur route en 1927, avant le cycle-ball (1930), le cyclo-cross (1950) puis le cyclisme artistique en 1956. Entre-temps, en 1965, l'institution se scinde en deux parties. Une composante, la FIAC (International Amateur Cycling Federation), basée à Rome, s'occupe du secteur amateur et l'autre partie la FICP (International Professional Cycling Federation) basée à Luxembourg gère le secteur professionnel en développement significatif durant cette période. Enfin, l'année 1984 voit l'organisation du premier championnat du monde de Trialsin, discipline technique où le but est de franchir des obstacles sur un parcours établi en posant le moins de fois possible le pied à terre. Ce sport se développe régulièrement mais ne connaît pas un engouement comparable aux autres activités cyclistes.

Basée en Europe, où les compétitions sur route de prestige sont à ce moment concentrées, la FIAC reste une fédération internationale avec un rayonnement assurément planétaire si on analyse à ce moment le nombre de fédérations nationales de cyclisme en place sur chaque continent³. Près de 140 fédérations à travers le monde représentent à ce moment cette institution puissante sur l'échiquier du sport mondial. L'Europe se positionne sans contestation comme l'épicentre des activités cyclistes compte tenu du nombre d'événements

² Il est intéressant de relever que ces cinq pays fondateurs de l'UCI figurent 90 années plus tard parmi les leaders au sujet de l'intégration du mountain bike au sein de l'institution qu'ils ont eux-mêmes fondés.

³ *Archives de la FIAC. Rapport d'activité 1985-1989*, p. 3. « La FIAC dans le monde ». Représentation sur une carte du monde des différents pays membres de la FIAC. Le continent américain compte 39 fédérations reconnues, le continent africain est représenté par 34 fédérations alors que l'Asie et l'Europe en possèdent 31, enfin l'Océanie dénombre 4 fédérations.

d'envergure. On y retrouve aussi le centre décisionnel de l'institution avec des sièges au Luxembourg, à Lausanne et à Rome. L'ancien continent concentre le plus grand nombre de compétiteurs dans toutes les disciplines reconnues avec une domination certaine dans les grands championnats et les Jeux Olympiques. La suprématie européenne reste en de rares circonstances contestée par les Japonais, les Australiens et les Américains dans des disciplines telles le cyclisme sur piste. La composition de la commission de BMX trialsin en 1988, qui comprend huit Européens et deux Nord-Américains⁴ illustre cette emprise européenne. La proportion est encore plus significative si l'on étend la recherche à l'ensemble des commissions (technique, cyclotourisme, cyclisme en salle, solidarité, cyclisme féminin et BMX trialsin) avec 38 membres des pays d'Europe, quatre élus nord-américains et un représentant du continent africain. Cette surreprésentation et mainmise européenne d'ordre historique au sein de l'institution permettent d'envisager avec plus de discernement les décisions futures au sujet de l'intégration future du mountain bike.

Le précédent du BMX

Mais c'est surtout le BMX, en tant que discipline nouvelle en forte croissance et déjà populaire auprès des jeunes *bikers* aux Etats-Unis depuis le milieu des années 1970, qui monopolise à ce moment l'attention de la fédération internationale au sujet des nouvelles pratiques. Dès 1981, une association internationale non initiée par la fédération internationale de cyclisme voit le jour, avec l'objectif de coordonner les calendriers des compétitions, d'unifier les règlements et d'organiser des rencontres et des championnats entre les meilleurs pratiquants à l'échelle internationale. A ce moment, on estime le nombre de pratiquants à 250 000 dont 70 % Outre-Atlantique. La Hollande, immédiatement sensible à ce mouvement, séduite par cette vague d'un vélo à usage ludique et compétitif chez les adolescents, est rapidement suivie par l'Espagne, l'Allemagne, la Grande Bretagne, la France, l'Autriche et l'Italie. Selon le journal officiel de la FICP, « ce fut une initiative entre organismes privés qui ne s'écartait pas de certains objectifs économiques et commerciaux particulièrement importants⁵. » En novembre 1984, une commission spéciale est créée au sein de la FIAC et aboutit à l'organisation des premiers championnats du monde officiels de la spécialité, dont la première édition se déroule en Italie en juillet 1986. L'année suivante, vingt courses

⁴ Président Hector Gallée (Bel), Vice-président Marc Lemay (Can) et Pedro Pi (Esp), Secrétaire John D'hondt (Bel), Membres Alain Baum (USA), Inger Ness (NOR), Jean Pitallier (France), Fritz Ramseier (RFA), T Rombouts (Hol) et Augusto Rosati (Ita).

⁵ Rosati, Augusto, « BMX », *Le monde cycliste magazine*, juin 1987, pp. 28-32. Augusto Rosati est à ce moment le président du groupe technique BMX de la CIBT. *Le monde cycliste magazine* est la revue de la fédération internationale de cyclisme.

apparaissent au calendrier international alors que les troisièmes championnats du monde se déroulent en Belgique (Mol) en 1988, avec une compétition considérée comme « une réussite, tant sur le plan de la participation que sur le plan technique⁶. » On s'aperçoit donc qu'à l'instar de la fédération française au début des années 1980, la fédération internationale reste concentrée sur la gestion de ce nouveau venu. Les techniciens du cyclisme considèrent que le BMX peut se révéler être une discipline propédeutique à certaines activités sur piste, comme la vitesse ou le keirin. L'aspect formateur de ce sport d'origine californienne, au travers de certaines qualités physiques communes, se trouve valorisé en vue de la détection de talents vers des disciplines cyclistes plus traditionnelles. La perspective d'une introduction olympique est même déjà évoquée dès cette époque⁷.

Le décalage chronologique concernant les documents en atteste, ce sont bel et bien les fédérations nationales qui s'organisent seules face à la montée du phénomène mountain bike. Selon Daniel Baal, la France, la Suisse et l'Italie sont les plus rapides à intégrer cette nouvelle activité au sein de la fédération avant que les fédérations allemandes, anglaises, belges et espagnoles ne fassent de même⁸. La fédération internationale ne fait finalement que suivre un mouvement déjà bien enclenché sur le plan des compétitions et de la réglementation. Cette position attentiste est confirmée par Yvon Vauchez, déjà impliqué dans les réglementations nationales : « *C'est un moment où l'UCI attend. L'UCI est plutôt en retard. Il y a une vraie énergie au niveau national*⁹. »

Toujours dans sa revue interne¹⁰, ce n'est finalement qu'en 1988, sous la présidence de l'espagnol Luis Puig¹¹ qu'apparaît concrètement la possibilité de s'intéresser à l'organisation du mountain bike : « La Commission Internationale BMX Trialsin¹² se charge de promouvoir les disciplines relativement récentes du sport cycliste : Le BMX ou bicross et le Trialsin ou Vélo-Trial. Elle aura peut-être l'opportunité de se lancer dans la nouvelle rage¹³

⁶ *Ibidem*.

⁷ Le BMX intègre finalement le giron olympique en 2008 soit douze années après le mountain bike dont la prégnance et l'intégration dans les instances sportives sont plus conséquentes et surtout plus rapides.

⁸ Entretien avec Daniel Baal. Ce timing chronologique est tiré des propos de Daniel Baal.

⁹ Entretien avec Yvon Vauchez, *op. cit.*, 2007.

¹⁰ *Le monde cycliste magazine*, septembre 1988, pp. 24-25. « Comptes rendus des commissions ». « Le tour d'horizon que nous venons d'étendre démontre indubitablement que la FIAC en général et la CIBT en particulier se portent fort d'apporter toute leur aide, toute leur connaissance et une assiduité ininterrompue, afin d'élargir toutes les formes de compétitions cyclistes et de les garantir en même temps une longévité parfaitement légitime. »

¹¹ Monsieur Puig reste à la tête de l'institution de 1981 à 1990 avant que le Néerlandais Hein Verbruggen ne lui succède jusqu'en 2005.

¹² Commission à ce moment présidée par Monsieur Hector Gallée.

¹³ La fédération internationale publie ce journal dans ces deux langues officielles, l'anglais et le français. La partie française fait état du mot « rage » et la partie anglaise d'un substantif plus plausible, « fad » signifiant mode.

des activités cyclistes : le Vélo de Montagne ou Mountain-Bike, mais nous en reparlerons¹⁴. » Il est donc question d'une nouvelle mode et l'institution, sur le plan terminologique, traduit mot pour mot le terme anglo-saxon, d'ailleurs utilisé à l'époque en Suisse et au Québec. Plus loin dans le document est évoquée l'intention d'élaborer un projet de réglementation dont le but serait de rassembler tous les adeptes de « cette discipline récente dans des compétitions se déroulant sous l'égide de l'UCI¹⁵. » Il est ensuite précisé « qu'un premier rapport, à l'état embryonnaire, nous démontre que le vélo de montagne se pratique d'une façon structurée en France, aux Etats-Unis, en Italie et en Australie. Cette dernière entretient même d'organiser en 1991 un championnat du monde et entretient d'excellentes relations avec la NORBA américaines. On s'oriente alors vers un rapport « gagnant-gagnant » entre les fédérations nationales souhaitant cette intégration et qui apportent leur technicité et leurs connaissances déjà éprouvées dans l'organisation de ce sport et la fédération internationale qui, en légitimant ce sport, lui garantit une diffusion, une reconnaissance et une pérennité plus importante.

A ce moment, de nombreuses réglementations en cours existent déjà avec des niveaux de formalisation divers. La NORBA a commencé ce travail de réglementation, adapté et complété par les fédérations européennes, notamment la FFC dont la réglementation est déjà bien formalisée dès 1988. La fédération internationale explique ensuite son intention d'ouvrir ses portes au mountain bike en évoquant l'adhésion et l'appui des fédérations nationales : « Nos aspirations consistent à faire entrer dans la grande famille des deux roues tous les mordus de cette nouvelle vague. Pour ce faire, nous portons nos espoirs vers toutes les fédérations nationales, car nous savons que bien d'entre elles souhaitent l'inclusion de ce sport au sein de la FIAC¹⁶. » C'est lors du Comité Directeur de la Haye¹⁷ du 23 novembre 1988 que le « Vélo de Montagne » apparaît en tant que tel au côté du Trialsin et du BMX au sein de la Commission Internationale de BMX et Trialsin (CIBT).

5.1.2. La création de la première Commission Internationale de Vélo de Montagne

Au sein de la FIAC, un premier groupe de travail se réunit pour la première fois le 24 février 1989 à Rome. Ce groupe est présidé par le Canadien Marc Lemay et comprend aussi Dale Hughes (USA), André Tignon (Belgique), Stéphane Hauvette (France), Pedri Pi (Espagne), Augusto Rosati (Italie) et Mark Bollen (secrétaire). Parmi les absents de marque

¹⁴ *Le monde cycliste magazine, op.cit.*, 1988.

¹⁵ *Ibidem.*

¹⁶ *Ibidem.*

¹⁷ *Archives privées de l'UCI, Comité Directeur de la Haye.23/11/1988.p. 36.*

déjà impliqués dans ce sport, on note la Suisse et la Grande-Bretagne dont les associations nationales ne sont pas encore reconnues par la FIAC. La commission souhaite que des accords « puissent être pris pour que tous les acteurs compétents en la matière puissent se regrouper ». Ces premiers contacts entre représentants français, américains, italiens, belges et espagnols permettent l'écriture d'un premier règlement international spécifique au mountain bike, et ils envisagent dès lors la tenue d'un championnat du monde officiel en 1990 ainsi que la mise en place d'un calendrier international.

Stéphane Hauvette évoque le contexte et les conditions de ces premières réunions : *«Un comité International de Vélo Tout Terrain se constitue au sein de l'UCI avec des membres de différents pays dont je faisais partie. Roger Parrat pour la Suisse, un Italien qui n'avait jamais touché un VTT de sa vie, un Québécois, Marc Lemay¹⁸ qui devient président comme ça, nommé par le président de l'UCI. On est toujours là mais ça "chapeaute du haut". Les seuls qui parlent VTT sont Parrat¹⁹, Marc Drouin et moi. Se crée donc ce comité et on se dit qu'il va falloir créer un calendrier international et on décide de créer un championnat du monde et puis de définir des réglementations internationales, de former des commissaires de courses. Il y avait un Américain dans cette commission. [...] Marc Lemay responsable de cette commission était déterminé à faire avancer vite les choses en ce qui concerne le VTT. [...] On déterminait les durées, les distances, c'était important parce qu'il ne fallait pas qu'on nous mette dans le moule du cyclo-cross. Il fallait qu'il y ait l'autonomie qui était une des premières règles²⁰. »*

¹⁸ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006. « Lui, en 1989, il commençait à parler Jeux Olympiques. On lui dit : « On n'en est pas là ». « Si, si, si ! Répondait-il ! »

¹⁹ Le Suisse Roger Parrat rejoint rapidement cette commission.

²⁰ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006. « Et on détermine les lieux des trois premiers championnats du monde : Durango, c'est normal de le faire aux Etats-Unis car c'est un sport américain. Il n'y a pas eu débat là-dessus. Pour la seconde année : débat parce que moi je voulais que cela ce soit en France. L'Italie crie : « Scandale ! » Pourquoi l'Italie a le championnat (91) du monde alors qu'elle n'a jamais rien fait. Tout cela parce que le représentant (Augusto Rosati) de l'Italie était mieux reconnu et écouté par l'UCI. [...] Puis finalement, je me dis, c'est peut être pas plus mal car les premiers championnats du monde en Europe ne seront peut-être pas importants parce que ce sport est à développer. Il vaut mieux attendre un petit peu. [...] On a mis cette règle du balancier Canada en 92 puis la France en 1993. [...] « Pas d'assistance. Il n'y a pas eu trop de débat là-dessus. Puis on l'a assez vite abandonné sur les championnats du monde. Moi, j'étais le tenant d'une seule boucle qui était un des grands débats de fond. C'est à dire si on fait des petites boucles, on va retomber dans le cyclo-cross, dans le bicross, dans tout ce que l'on ne veut pas. Le VTT, c'est un vélo de randonnée, de distance, de nature, de durée. On s'est dit pour les médias, une grande boucle ce n'est pas terrible. [...] Il y a eu débat pour 8, 10 ou 15 kilomètres. A partir du moment où, on a dit boucle, on a dit assistance parce qu'on passe devant un stand. [...] Donc on a suivi ce mouvement là car on était d'accord pour que le développement se passe assez vite. [...] C'est drôle la manière dont cela s'est mis en place parce que les ¾ de la réglementation vient de chez moi. Je l'avais tapée sur ma machine, je ne l'avais pas conceptualisée tout seul mais avec les gens de l'AFMB et Roger Parrat, le Suisse. »

L'influence des pays de l'arc alpin dans la CIVTT

Selon Stéphane Hauvette, un bon nombre de règles émanent aussi des premiers règlements de l'AFMB et tous les membres de cette commission ne sont pas forcément des adeptes de ce nouveau sport mais plutôt des membres de la fédération internationale déjà impliqués dans les nouveaux sports, appelés à gérer cette branche du cyclisme à l'instar de l'Italien Augusto Rosati. Ce dernier, pour officialiser la naissance de cette nouvelle commission rédige un article dans la revue interne de la fédération dans lequel il développe, à l'intention des membres élus et des différentes fédérations nationales, une présentation, un état des lieux de la pratique dans les pays les plus actifs, ainsi que les projets futurs envisagés par la fédération internationale. Le mountain bike y est présenté de manière presque lyrique comme « la dernière née des grandes expressions athlétiques du cyclisme touristique et de compétition²¹ ». En s'appuyant sur les données des constructeurs et sur les succès de l'engin dans les salons internationaux du cycle américains et européens (un rapport de 1/9 entre les bicyclettes traditionnelles et les mountain bike), il termine son introduction en disant que « cette spécialité a pris les proportions d'un véritable phénomène social²² ». Il fait ensuite un état des lieux rapide du développement de ce sport dans différentes fédérations nationales en s'appuyant sur les données de la commission réunie durant le mois de février précédent. Il est ainsi fait mention de la NORBA²³ riche de 7000 adeptes en 1988 avec des perspectives annoncées de 15 000 licenciés. L'auteur précise les cinq spécialités en cours à ce moment aux USA : le cross-country, la course sur route en montagne, la course contre la montre, la descente et enfin le slalom. Pour le Canada, le nombre de licenciés s'élève à 2000 dans quatre provinces avec 14 épreuves organisées et suivies par une commission technique spéciale. Concernant l'Europe, trois pays de montagne développent déjà cette pratique : la France, l'Italie et la Suisse. Pour la France, les chiffres de 1987 sont rappelés soit 145 000 pratiquants, neuf courses de championnat de France avec 150 concurrents en moyenne et 2 000 licenciés. Pour la Suisse, 3 000 pratiquants licenciés sont recensés alors que la création en Italie d'une section VTT au sein de la fédération est identifiée en Juillet 1987. Le CONI²⁴ (Comité Olympique Italien) organise même déjà des recherches médicales et scientifiques « afin d'étudier le MTB du point de vue physiologique et biomécanique²⁵. » Ces recherches

²¹ Rosati, Augusto, « Mountain bike ou l'expression par excellence de la ductilité de la bicyclette, *Le monde cycliste magazine*, avril 1989, pp. 44-51.

²² *Ibidem*, p. 47.

²³ La NORBA est rachetée par l'USCF en février 1989.

²⁴ *Libération*, le 5 août 1996. Le CONI italien est indépendant et autofinancé. Dino Dimeï, « En Europe, des comités plus ou moins indépendants.

²⁵ *Ibidem*.

débouchent sur des catégories d'âge et de sexe et d'épreuves (le cross-country, inférieur à trois heures et 40 kilomètres, le « complet » avec une manche de régularité sur 25 kilomètres et une manche à vitesse libre et enfin la « vitesse à confrontation directe » avec six athlètes qui s'affrontent sur un parcours de montée de cinq kilomètres maximum, le vainqueur étant qualifié pour le tour suivant). On note ici avec intérêt l'existence de cette dernière épreuve créée de toutes pièces qui ne perdurera pas, trop décontextualisée des logiques qui dominent ce sport. Pour l'année 1988, le nombre de licenciés pratiquants dépasse les 6 000 avec 72 manifestations prévues pour l'année 1989 en Italie.

Comme pour résumer cette engouement et expliquer l'investissement futur de la fédération, le représentant italien de la fédération internationale conclut ce chapitre ainsi : « Il se dégage clairement de cette récapitulation générale que le MTB, nouveau-né du cyclisme bicentenaire, jouit d'une santé de fer et d'une vitalité hors du commun. Le mountain bike représente et représentera dans les années à venir, l'aspect le plus éclatant du cyclisme, du cyclisme de compétition notamment La FIAC ne pouvait rester insensible devant l'explosion de ce phénomène et c'est dans cet esprit qu'elle a créé, au sein de la CIBT un groupe technique pour le MTB²⁶. » Après avoir annoncé la rédaction d'un projet de règlement et « l'hypothèse d'un premier championnat du monde » avec comme spécialité le cross-country ainsi que l'adoption de signalisation officielle, Augusto Rosati, membre du groupe technique MTB/FIAC conclut en mettant en avant un avenir prometteur pour la discipline : « Bien qu'il vienne de naître le mountain bike se présente avec toutes ses lettres de créance en règle pour être une discipline de toute première importance²⁷. » Au-delà de son aspect informatif, cet article symbolise le fait que pour qu'une fédération internationale telle que l'UCI s'intéresse à un sport non développé, il faut qu'il existe une niche de pratiquants conséquente et chiffrée ainsi que des organisations déjà structurées dans plusieurs pays.

Le potentiel et l'existence du nouveau sport une fois identifiés, voire prouvés, des moyens humains et matériels peuvent alors être mis en œuvre pour l'organiser à l'échelle planétaire. Cette volonté de le prendre en compte est également développée dans le rapport d'activité 1985-1989²⁸ de la fédération internationale dans lequel la FIAC se positionne en

²⁶ *Ibidem.*

²⁷ *Ibidem.*

²⁸ *Archives de l'UCI*, Rapport d'activité 1985-1989. « Le Mountain bike littéralement le vélo de montagne est le nouveau-né au sein de la CIBT. Cette nouvelle vague, appelez-la nouvelle vague si vous voulez, envahit à grands battements d'ailes, tel un vol de sauterelles tous les continents. [...] Ayant rassemblés à Rome, autour d'une table des experts intéressés, lors d'une réunion de commission de travail, un certain nombre d'initiatives importantes ont été prises : formation d'un groupe technique, élaboration d'un projet d'une réglementation internationale, mise en place d'un calendrier international, organisation d'un championnat du monde annuel, évaluation d'un cours pour commissaires internationaux. »

quelque sorte comme le garant officiel de ce nouveau sport qui jusqu'alors est géré par diverses instances associatives ou commerciales : « Malgré des compétitions pseudo officielles, dotées de prix en argent tout à fait appréciables, grâce au sponsoring bien entendu, aucune association officielle ou non, ne s'est jusqu'alors préoccupée de « VTT ». Il est dès lors logique que ce soit l'UCI- FIAC qui fasse le premier pas. Par l'intermédiaire d'une étude de la CIBT, a été démontrée la présence d'une immense possibilité d'ouverture sportive sur le marché mondial, surtout de la part des entreprises fabricants de cycles²⁹. » Le compte rendu se termine par le désir de voir ses souhaits aboutir et l'espoir d'obtenir du soutien des fédérations nationales.

La fédération internationale, suite à une analyse sur les potentialités envisagées de ce nouveau sport en termes de croissance potentielle, s'engage alors dans un projet de plus grande envergure avec l'appui nécessaire des fédérations nationales les plus dynamiques sur le sujet. En précisant qu'aucune association ne s'est préoccupée de mountain bike, elle néglige, passe sous silence ou minimise les diverses organisations ou compétitions « pseudo-officielles » déjà organisées avant 1989. Elle se place ainsi comme le garant du sérieux, loin des « marchands du temple » ou organisateurs de tout genre lui donnant ainsi une crédibilité accrue par son contrôle et son emprise historique sur les sports cyclistes.

Une première réglementation sommaire

Dès le mois d'avril 1989, une première réglementation est établie³⁰. Apparaissent dans un premier temps trois catégories d'âge (15-18 ans, 19-39 ans et 40 ans et plus) masculines et féminines. Cette répartition diffère de quelques catégorisations utilisées par certaines fédérations nationales et la catégorie vétérans sera ramenée à 35 ans, juste avant les championnats du monde de Durango de 1990. La piste de mountain bike est ensuite définie : elle doit être formée de routes forestières, de pistes en forêt ou dans les champs, de routes de terre battue ou en gravier avec moins de 15 % de surface bitumée rapportée à la distance totale de la piste. Cette dernière précision permet tout de suite de maintenir des parcours spécifiques et on note que l'on ne parle pas de sentier ou chemin mais plutôt de piste en évoquant une certaine largeur, laissant la possibilité de doubler sur le parcours.

Sept types d'épreuves sont décrites : la course en ligne, le circuit, le critérium, la montée, la descente, les « autres épreuves » et le combiné. Observons plus précisément les

²⁹ *Ibidem.*

³⁰ *Le monde cycliste magazine*, avril 1989, p. 52.

premières normes internationales qui définissent ces épreuves. La course en ligne ou cross-country est définie comme une épreuve individuelle ; il est précisé que « les coureurs ne franchissent jamais plus d'une fois une même section du parcours durant la compétition. » La seconde épreuve est le critérium, une épreuve en groupe sur un parcours formant une boucle franchie plusieurs fois. « Elle compte les principales caractéristiques de la compétition de mountain bike : montée, descente, chemin de sentier, obstacles. » Ces épreuves s'inspirent en partie de l'existant à cette époque sur le plan compétitif. Concernant les différentes épreuves proposées, la course en montée pure et surtout pour la formule critérium, on assiste ici à un essai de transposition de la part de la fédération internationale de formules déjà existantes dans le cyclisme sur route. Ces deux formes de pratiques qui « réduisent » le mountain bike à la seule dimension spectacle (critérium) ou énergétique (course de côte) semblent décontextualisées et ne pas répondre à la logique et aux aspirations des compétiteurs. Proposées ou imposées artificiellement par l'institution ces formes compétitives proposées par l'UCI résisteront-elles à l'épreuve du temps ?

Moins d'une année plus tard, c'est la formule multi-boucle qui est choisie pour les championnats du monde afin de satisfaire les demandes des médias, (télévision essentiellement) et des spectateurs. La logique économique l'emporte ici rapidement sur la logique historique de l'activité : se déplacer d'un point A à un point B avec un vélo sur un parcours en nature. Cette épreuve sera l'épreuve reine des premières compétitions.

Sur un autre registre, la montée appelée *hillclimb* est une épreuve chronométrée qui se déroule d'un lieu de départ à un lieu d'arrivée plus élevé. Elle peut être une épreuve en groupe « si les règles de la course en groupe sont respectées. » La descente part du principe inverse et il n'est pas précisé si l'épreuve est individuelle. Dans les faits, les épreuves de montée comme de descente sont souvent pratiquées sous forme individuelle. Les autres épreuves sont, le contre la montre, la régularité, le rallye, le slalom et la maniabilité. Enfin la sixième épreuve réside en un combiné d'épreuves qui se succèdent le même jour ou sur plusieurs jours avec un principe de cumul de points. Concernant les distances, seules les catégories 15 à 18 ans doivent parcourir une distance inférieure à 40 kilomètres et il n'existe pour l'instant pas d'autres obligations à ce sujet.

Enfin, il est fait mention sur l'unique page qui tient lieu de règlement de la normalisation des flèches de signalisation, avec différents conseils et normes sur la taille des panneaux, leur positionnement et leur codification. L'idée de cette signalisation est à la fois

de protéger le concurrent (signaler les croisements ou les dangers³¹) mais aussi de les guider au mieux afin de maintenir une égalité des chances, essentielle à la mise en place de l'équité sportive. On reste ici dans une logique de réduction de la violence et d'organisation du sport en accord avec les résultats développés par Elias et Dunning³². Le processus de codification du mountain bike s'inscrit dans une recherche d'euphémisation de la violence objective (départ un par un en descente, parcours identifié et matériel de protection obligatoire). Protéger le pratiquant en diminuant le risque de chute et de blessures, figure parmi les priorités ; le mountain bike reste ici appréhendé comme une activité cycliste à part entière et non comme un sport où la prise de risque serait valorisée. Souci de réduction de la violence objective et maintien de l'égalité des chances au travers des premiers règlements, confirment cette hypothèse.

Au-delà de l'énumération des différentes épreuves décidées au niveau international, il paraît surtout intéressant de relever les logiques sportives ici retenues ainsi que celles qui risquent de retenir l'attention des pratiquants, des spectateurs et des médias, sur un avenir à moyen ou long terme. Concernant les logiques de construction d'épreuves, elles sont multiples, témoignant de l'effervescence et de la jeunesse de ce sport : pratiques individuelles et collectives, montantes ou descendantes, énergétiques ou techniques se côtoient ici dans ce premier règlement. On n'observe pas de choix réel de l'institution sur une modalité préférentielle, même si l'aspect technique n'est pas mis en valeur, car il existe déjà des compétitions de trialsin organisées sur le plan international. On reste sur une pratique multiforme orientée sur des qualités énergétiques dans la majorité des épreuves sauf pour la descente et la maniabilité. Sans recul sur les pratiques compétitives, la fédération reproduit en grande partie l'existant au niveau des fédérations nationales. La notion d'autonomie, pierre angulaire des premiers règlements nord-américains de la NORBA, ne figure toutefois pas dans ce premier règlement. Elle sera rappelée par la suite. Le choix de plusieurs boucles sur le championnat du monde orientant vers un passage devant des stands (où l'assistance est autorisée) minore déjà cette notion centrale dans les premiers règlements étasuniens de 1983.

Cette période marque donc un tournant dans l'histoire institutionnelle et internationale du mountain bike avec la prise en compte de la montée de ce sport au niveau de la fédération

³¹ Extrait du règlement technique : « Dans toutes les situations dangereuses une ou plusieurs flèches doivent être posées à 30 mètres de l'obstacle. Sur un circuit, un danger se traduit par un obstacle, la qualité de la surface de roulement, l'angle de la piste ou de la courbe qui peut menacer la sécurité du coureur. »

³² Elias, Norbert et Dunning, Eric, *op. cit.*, 1986.

internationale de cyclisme. Ancrée sur le fonctionnement du cyclisme traditionnel et concentrée au sujet des pratiques cyclistes nouvelles sur le développement du BMX, l'institution presque centenaire ne perçoit pas dans un premier temps la montée du phénomène. Alertée par l'intégration du mountain bike déjà organisé de manière compétitive au sein de certaines fédérations nationales et informée du développement de cette activité au niveau du marché du cycle, la FIAC s'appuie sur les forces vives déjà concernées par le développement national de ce sport et crée la Commission Internationale de Vélo de Montagne³³. Rapidement un calendrier international, une réglementation et la décision de la création d'un championnat du monde pour l'année suivante dynamisent et crédibilisent une internationalisation de ce sport déjà amorcée depuis deux années. Officialisée, lors du Congrès de Chambéry³⁴, l'attribution du premier championnat du monde à Durango, sans débats ni contestation sur le choix du pays (USA-Colorado) accélère bientôt et définitivement ce processus en annonçant la première rencontre mondiale d'envergure de tous les compétiteurs sur la terre natale du mountain bike.

5.1.3. La perspective du premier championnat du monde ou l'accélération du processus

Cette décision d'organiser le championnat du monde dès 1990 sur le sol américain oriente les choix et la structuration de ce nouveau sport au sein de la fédération internationale. En moins d'une année, l'institution essaie de calquer les pratiques de gestion de tels événements sur ses fonctionnements et routines existants à l'échelle d'un sport qu'elle n'appréhende pas encore totalement. Réglementations, sélections, protocole, régulations et organisation pratique avec les fédérations nationales, sont donc à mettre en œuvre afin de finaliser et de crédibiliser le plus rapidement possible l'événement et son appellation de premier championnat du monde officiel. Cette annonce réjouit le monde du mountain bike Outre-Atlantique et particulièrement Roy Rommer, Gouverneur du Colorado qui, dans une lettre³⁵ portant caché en cire rouge et signature, s'adresse solennellement à la FIAC et au

³³ *Archives privées de l'UCI*, Comité Directeur de Moscou, le 14 juillet 1989, p. 3. La création officielle de la Commission Internationale de Vélo Tout Terrain (CIVTT) qui possède une autonomie et une existence officielles fait suite au Comité Directeur de Moscou du 14 juillet 1989. Le mountain bike possède alors une commission indépendante du trialsin et du BMX.

³⁴ *Archives privées de l'UCI*, Procès Verbal Congrès de Chambéry, le 13 août 1989, p. 53.

³⁵ « Mountainbike 90 », *Le monde cycliste magazine*, juillet 1990, p. 9. Cette lettre est retranscrite dans cet article.

« DURANGO entre dans l'histoire du cyclisme : c'est la première ville qui accueillera les championnats du monde de mountain bike. Attendu que le premier Championnat du monde de mountain bike a lieu en 1990,

président de la CIVTT, Marc Lemay. Au-delà de ses dimensions emphatiques, voire patriotiques, la retranscrire en intégralité permet de résumer les différents aspects qui font de ce championnat du monde un moment unique dans l'histoire du mountain bike.

Compte tenu de son importance prise dans la presse³⁶ et de l'envergure réelle désormais acquise dans le domaine sportif et économique³⁷, le développement du mountain bike aux Etats-Unis reste, encore à ce moment largement en avance sur les autres pays. Avec fierté et motivation, les Américains accueillent donc favorablement la venue de cet événement, quatorze années après la première Repack Race et sept années après la fondation de la NORBA.

Une formation des commissaires organisée rapidement

Dans ce contexte, seulement cinq mois avant l'événement, la commission technique Vélo de Montagne de la CIVTT/FIAC se réunit à Paris le 20, 21 et 22 avril, soit seulement cinq mois avant l'événement³⁸. Dans un cadre administratif assez strict et hiérarchisé, le rôle de cette commission est précisé par son président Marc Lemay qui indique que ce groupe fait des recommandations à la CIVTT qui les entérine et les recommande à la FIAC : « Il appartient donc au groupe d'élaborer des statuts, des prévisions budgétaires et une réglementation qui lui permettent de gérer le VTT et de présenter des recommandations destinées à l'approbation du Comité directeur³⁹. » On se rapproche donc ici de manière assez évidente d'un système contrôlé par la direction de la FIAC qui conserve le pouvoir décisionnel.

Attendu que les Etats-Unis sont la patrie du mountain bike, Attendu que le Colorado est le lieu de naissance du mountain bike et le siège officiel de la fédération des USA, Attendu que Durango et plus précisément la localité de Purgatory Sky Resort ont été choisis comme lieux appropriés au déroulement des épreuves des premiers championnats mondiaux, Attendu que les championnats sont l'occasion de voir réunis les meilleurs spécialistes du mountain de tous les pays, Attendu que l'événement permettra à un nombre considérable de gens de découvrir les merveilles du Colorado, Je soussigné Roy Rommer, Gouverneur du Colorado, proclame pour toutes ces raisons, le déroulement du championnat du Monde de Mountain bike dans l'Etat du Colorado en ce prochain mois de septembre. Denver, le 14 mars 1990. »

³⁶ Cf. supra Chapitre 3.

³⁷ Pour cette année 1990, sur 7 000 000 d'engins achetés, plus d'un vélo sur deux est un mountain bike

³⁸ *Archives privées de Stéphane Hauvette*, Procès Verbal rédigé par André Tignon de la réunion du groupe technique vélo de Montagne Paris (FFC), le 22 avril 1990. Cette réunion a lieu en présence de M. Alaphilippe, président de la FFC qui souhaite la bienvenue et de Mme Carla Giuliani, secrétaire général de la FIAC qui participe aux travaux. « Celle-ci insiste d'emblée pour préciser au groupe qu'il appartient de bien coordonner ses activités et de fournir des rapports argumentés qui permettent à la discipline de se faire connaître auprès des instances supérieures qui s'intéressent au mouvement VTT mais qui ont besoin d'information. La CIVTT doit orienter notre politique. » Hector Gallée, président de la CIVTT membre élu au comité directeur de la FIAC, représente donc cette commission technique au niveau de l'instance décisionnelle.

³⁹ *Ibidem*.

Durant ces trois journées, la commission a entre autre en charge, la formation et le passage des épreuves de commissaire international mountain bike à laquelle participe Daniel Verbrackel : « Cela s'est passé assez rapidement dans les locaux de la fédé à Paris. Il y avait des gars d'un peu tous les pays⁴⁰. » Patrice Drouin et Augusto Rosati donnent les cours sur la réglementation, sur les caractéristiques du VTT et leurs implications dans le déroulement d'une organisation. Marc Lemay commente et précise l'organigramme de l'UCI/FIAC. Après le déjeuner, les candidats⁴¹ passent une épreuve de deux heures avec de multiples questions. « Dans l'esprit des méthodes de la FIAC », les candidats ayant obtenus 80% de bonnes réponses seront commissaires « A » et aptes à officier comme « Président du Collège des commissaires » alors que les candidats qui obtiennent 60% de bonnes réponses seront eux commissaires « B », commissaires internationaux. Sur finalement 29 candidats, 16 deviennent « commissaire A », 11 « commissaire B » et 2 échouent. De plus, le « groupe technique recommande que ses propres membres, qui sont experts par définition, soient inscrits sur la liste des « Commissaires A », à savoir Marc Lemay, Patrice Drouin, Stéphane Hauvette, Roger Parrat, Dale Hughes, Augusto Rosati et André Tignon . » Les formateurs et dirigeants s'attribuent donc ces fonctions et sont dispensés de l'épreuve. Il est demandé que le règlement soit au plus vite envoyé aux fédérations nationales et que les éditions précédentes soient détruites pour éviter toute confusion.

Enfin, en fonction des résultats de l'examen, le groupe technique procède aux désignations des commissaires internationaux « A » qui vont officier aux premiers championnats du monde 1990. Le jury d'appel sera composé de Marc Lemay, Patrice Drouin, Augusto Rosati (tous sont membres de la commission de vélo de montagne). En sa qualité de major de cette première promotion, le français Yvon Vauchez est nommé président du Collège des commissaires ; il est entouré pour sa tâche de sept autres commissaires désignés suite à cet examen⁴², trois Européens, deux Canadiens et deux Américains donnant ainsi une représentativité du nouveau continent plus importante que sur les autres événements internationaux. Cette représentativité se justifie par l'avance et le développement plus conséquent des organisations et par l'implication institutionnelle antérieure des dirigeants nord-américains dans la NORBA notamment, très influente à ce moment. Très rapidement, les commissaires sont formés puis évalués avant d'être affectés sur des postes spécifiques des

⁴⁰ Entretien avec Daniel Verbrackel, *op. cit.*, 2006.

⁴¹ Les 29 candidats sont Canadiens (3), Américains (6), Norvégiens (2), Belges (4), Français (7), Suisse (3), Italiens (2), Tchèques (2).

⁴² Joël Coufourier (Fra) est commissaire titulaire ; Crandall Dean (USA) est juge au départ ; Lachance Chantal (Can) est secrétaire de course ; Vaccari Giovanni (Ita) est juge à l'arrivée ; Hauck Dwain (Can), Marek Peter (Tch) et Sheri Barr (USA) sont nommés remplaçants.

championnats du monde. Pour la première fois sur une compétition internationale, un jury est désigné avec des fonctions différentes. La segmentation et hiérarchisation des rôles, à l'intérieur même des fonctions de commissaires, marquent ici un pas supplémentaire vers une reconnaissance du mountain bike comme sport à part entière, reprenant l'orthodoxie en cours dans le milieu cycliste et dans les autres sports codifiés et institutionnalisés. C'est cette volonté de structuration qui fera dire quelque mois plus tard aux pionniers américains, tels Ross Shafer présents sur place : « *Durango ? C'était un grand événement avec des participants venus de partout mais pas avec le même esprit. Je me souviens que nous étions ensemble avec Charles Kelly qui se réjouissait à la fois de voir tant de monde et en même tant il disait que si le mountain bike devenait olympique cela serait la fin de "notre" sport. C'est certainement un paradoxe dans son propre esprit. C'est devenu très sérieux avec les grosses équipes. J'aime que cela grossisse mais j'aime aussi les petites assistances informelles dans le même temps*⁴³. »

Au moment où ce premier championnat du monde déjà empreint de sérieux, s'apprête à crédibiliser ce sport à l'extérieur de sa propre sphère, on s'éloigne paradoxalement et presque logiquement des valeurs et des formes inorganisées qui le caractérisaient dix années plus tôt. En se parant peu à peu des traits caractéristiques de l'orthodoxie sportive, le mountain bike perd en même temps ses parfums de liberté et d'insouciance, caractéristiques des pionniers issus du courant hippies. Certains comme Victor Vicente ou Ross Shafer ne renient pas complètement l'aspect compétitif mais regrettent un formatage et un gigantisme trop importants, laissant s'éloigner peu à peu les rêves et les images de chevauchées collectives dont le but premier n'était pas la victoire, mais le plaisir partagé de pratiquer pour le plaisir.

Un calendrier international structurant et fédérateur

Pour la première fois est publié un calendrier international diffusé auprès de toutes les fédérations. Sur le plan européen, 35 épreuves sont recensées pour 1990 avec dix épreuves dites protégées⁴⁴ dont les quatre manches de la première édition du championnat d'Europe. La France (avec treize épreuves), l'Italie (neuf courses) et la Suisse (huit épreuves) représentent les pays qui organisent le plus de manifestations classifiées comme

⁴³ Entretien avec Ross Shafer.

⁴⁴ Les dix épreuves protégées : Premier international Italian Cup à Franca Villa (Italie) le 29/30 avril, la Transvésubienne au Cannet le 24 juin, la 3^e international Cup à Cervinia, les 4 manches de championnat d'Europe (Château d'Oex en Suisse, Graz en Autriche, Arcago en Italie et la finale du Roc d'Azur à Ramatuelle en France), la 4^e International Cup à Garfagnana Lucca en Italie, le Grand Prix de la montagne à Verbier en Suisse, et le championnat du monde de Durango (USA) qui apparaît aussi sur le calendrier européen.

« internationales⁴⁵ ». Ces pays organisent des championnats nationaux déjà structurés depuis deux ou trois années et quelques épreuves deviennent des classiques⁴⁶. Ceci explique le fait que la majorité des courses internationales recensées concernent ces trois pays de l'arc alpin, confirmant l'hypothèse de l'influence d'un contexte géographique facilitateur du développement de ce sport lié à la symbolique de la montagne.

Outre-Atlantique, 29 épreuves (dont deux au Canada) du calendrier américain déjà très fourni sont également labellisées « internationales » par l'UCI. Les sept « NORBA National Points Series Race » structurent la saison durant laquelle s'affrontent des teams composés de pilotes professionnels et d'amateurs avertis qui n'hésitent pas à traverser le pays pour participer à ces épreuves de championnat. L'antériorité et le succès des courses américaines, avec un premier championnat NORBA datant de 1983, accèdent en fait depuis plus de six années un calendrier déjà bien stabilisé. Les classiques populaires ou extrêmes telles l'Iditabike Mountain Race à Anchorage (Alaska), l'Ironhorse Classic à Durango (Colorado), la Rockhopper South à Big Bear (Californie) ou la Fat Tire Bike Week à Crested Butte (Colorado) font maintenant partie intégrante du calendrier voire déjà de l'histoire du mountain bike sur ce territoire. Sur le plan géographique, malgré une dispersion de plus en plus équilibrée, les états berceaux de ce sport tels la Californie, le Colorado et l'Utah rassemblent néanmoins presque la moitié des événements (12 sur 27). Enfin, le championnat d'Australie prévu pour le 9 novembre 1990 à Canberra apparaît lui aussi sur ce calendrier international, accélérant une diffusion à une échelle, cette fois planétaire, des pratiques compétitives institutionnalisées.

L'intérêt de la rédaction et de la diffusion de ce premier calendrier international réside en la centralisation des informations qui permet des confrontations de plus en plus nombreuses entre pilotes. La prise en compte du phénomène par la fédération internationale accélère ainsi le processus de diffusion du mountain bike au début des années 1990. L'analyse met toutefois en évidence une bipolarité notable avec, d'un côté, les Nord-Américains qui continuent à développer une pratique décennale et, de l'autre, les Européens concentrés dans un premier temps autour des Alpes ; ces deux pôles les plus actifs organisent des événements qui prennent de l'ampleur.

La création d'un championnat d'Europe et le projet de coupe du monde

⁴⁵ Autriche deux courses, Ecosse et Belgique une course.

⁴⁶ Pour la France : les 24 heures du Rouret, Paris-Roubaix, la transvésubienne, le rallye du Pilat ou le Roc d'Azur. Pour l'Italie : l'Alpi Cup ou le Rallye Adventure au lac de Garde. Pour la Suisse : Le grand prix de la montagne à Verbier.

Dans cette dynamique de structuration du mountain bike au niveau international, il est aussi décidé à titre expérimental la création d'un championnat d'Europe sur quatre manches avec un classement sur les trois meilleurs résultats. La première manche est prévue les 28 et 29 juillet 1990 à Château d'Oex en Suisse, la seconde le 12 août à Graz en Autriche, la troisième les 29 et 30 septembre lors de l'Italian Cup à Venise et enfin la finale le 14 octobre lors du Roc d'Azur à Ramatuelle. Chaque organisateur prend en charge le délégué du groupe mandaté pour examiner la viabilité du championnat. Ainsi Stéphane Hauvette se rend en Suisse et en Italie, Augusto Rosati évalue l'épreuve française et Roger Parrat examine l'organisation en Autriche. Cet exemple de création de championnat d'Europe semble instructif à deux niveaux.

Dans un premier temps, la fédération internationale essaie donc, sur le modèle des NORBA Series de développer le mountain bike à l'échelle du continent européen. De plus, en gage de sérieux, un contrôle de ces épreuves est instauré, même si on relève que certains acteurs demeurent comme Stéphane Hauvette encore juges et parties⁴⁷, indicateur supplémentaire de la jeunesse d'un système en phase de gestation. A une autre échelle, le groupe technique indique son intention de « lancer une coupe du monde dans les meilleurs délais ». Les responsables estiment qu'il y a pour cela suffisamment d'intérêts en jeu. Etant donné que le lancement ne peut être improvisé, le comité restreint du groupe prévoit de présenter le fruit de ses premières investigations et de déterminer la faisabilité lors d'une réunion à Durango. Mais dès cette réunion, la fédération internationale essaie de prendre le pouvoir face à la « World Cup » sponsorisée par Grundig, qualifiée « d'organisation pirate⁴⁸ » par le président de la FFC, en indiquant aux fédérations qu'elles ne peuvent permettre à leurs coureurs de participer à des épreuves internationales non reprises dans le calendrier international. Cette décision témoigne d'une volonté de la FIAC de contrôler rapidement les événements de niveau mondial. Selon la fédération internationale, un championnat du monde ou une coupe du monde se doivent d'être gérés par l'institution de référence et celle-ci tente de parvenir à ses fins en faisant pression sur les coureurs. La volonté de contrôle se trouve confirmée par Daniel Baal qui commente le sujet de la sorte : « *L'UCI a rapidement intégré le VTT comme une discipline nouvelle mais qui devait être gérée par l'UCI*⁴⁹. » Au-delà de l'apparente évidence de l'affirmation, Daniel Baal souligne ici le pouvoir et la prise en main volontariste de l'UCI dans sa gestion personnelle du mountain bike. Le parallèle s'avère ici

⁴⁷ Il évalue deux épreuves et en organise une troisième.

⁴⁸ *Archives privées de Stéphane Hauvette, op. cit., 22 avril 1990.*

⁴⁹ Entretien avec Daniel Baal, *op. cit., 2007.*

intéressant lorsque l'on se remémore⁵⁰ que l'USCF avait fait de même au milieu des années 1980 (avant de parvenir ultérieurement à un accord) en menaçant de supprimer la licence des coureurs qui participaient à des courses labellisées NORBA.

Dans ce contexte, une étude de faisabilité est mise en place par le Comité Restreint du Groupe Technique Mountain Bike qui se réunit le 13 juin 1990 à Genève. Le constat est fait que le mountain bike relève d'un « phénomène mondial » avec un marché international et qu'il est assurément une pratique de loisir en pleine expansion. Mais le « mountain bike de compétition⁵¹ » n'arrive pas encore à mobiliser valablement la presse écrite et audiovisuelle et donc les sponsors. De plus, il est remarqué en préambule qu'« aucune structure internationale n'étant opérationnelle avant 1990 pour organiser des séries d'épreuves internationales, Grundig a décidé d'organiser les Grundig World Cup⁵² ». Cette remarque implique la fédération internationale, qui par sa non implication initiale face à la montée du phénomène, a laissé des partenaires privés gérer ces compétitions. Le document se poursuit ainsi : « L'intérêt d'une coupe du monde permettrait de renforcer la crédibilité du VTT auprès des médias, de mobiliser des pays simultanément et de répondre aux exigences de sponsors internationaux susceptibles de s'investir dans le Mountain Bike. »

Le budget estimé par coureur serait d'environ 18 000 \$ (frais de déplacement, salaire, logistique). Sur le plan de l'organisation, cette coupe du monde pourrait se dérouler sur huit à dix manches entre mai et octobre, au rythme deux à trois épreuves par mois regroupées par continents dans « les pays ayant une expérience réelle du Mountain Bike⁵³ » dans des sites de montagne. Le plateau garantirait les 25 meilleurs hommes et les 10 meilleures femmes et serait ouvert à 150 hommes et 100 femmes en deux catégories uniques de plus de 18 ans. Ce projet initié par la fédération internationale s'annonce ambitieux et compte reprendre la direction de grands rassemblements initiés les années précédentes par une firme privée (Grundig).

En 1991, après des négociations entre les deux parties, la « World Cup Grundig FIAC » successeur du « Grundig Challenge Mountain Bike World Cup » voit ainsi le jour laissant converger intérêts privés et ceux de la fédération internationale. La FIAC représente le garant technique et institutionnel et la firme allemande garde le contrôle financier⁵⁴ et

⁵⁰ Cf. supra Chapitre 3.

⁵¹ *Archives privées de Stéphane Hauvette*. Procès verbal de la première réunion du Comité Restreint du GTMB, non daté, 5 pages,

⁵² *Ibidem*.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ Il est prévu 110 000 \$ de prix plus donations pour les coureurs et les teams, 50 000 Marks pour la FIAC et 6000 \$ à chaque fédération organisatrice.

médiatique de l'événement. Huit manches⁵⁵ sont organisées avec plus de 18 pays représentés. Partenaires privés et institutionnels s'organisent pour structurer un événement de plusieurs manches au niveau international : le mountain bike de compétition entre dans une nouvelle ère.

Une programmation internationale sur plusieurs saisons

Lors de cette réunion décidément importante du mois d'avril 1990, le groupe technique se prononce en faveur de l'Italie pour l'organisation des championnats du monde 1991 et mandate Stéphane Hauvette comme délégué technique. Le Canada est désigné pour l'année suivante avec Dale Hughes comme superviseur technique. Enfin pour le championnat du monde de 1993, la candidature de la France est entérinée et recommandée avec un mandat de délégué technique à Roger Parrat. Il est ensuite précisé que « le groupe technique recommande au président de la CIVTT les désignations, et lui demande d'inviter les fédérations à adresser un dossier de candidature pour le championnat 1994 pour étude à Durango et recommandation pour la prochaine réunion du groupe en avril 1991 ».

La procédure d'attribution semble ici assez rapide et on peut presque évoquer un « Yalta du mountain bike » où les principaux dirigeants se partagent les événements, dans ce cas le calendrier et les dates des futurs championnats du monde en faveur de leurs pays respectifs. Le principe d'alternance entre les deux continents les plus actifs transparaît dans ces décisions qui seront ensuite entérinées favorablement par le Comité directeur⁵⁶. Comme le conclut Daniel Ball : « *L'alternance Europe/USA à l'époque était une règle non écrite pour une reconnaissance envers ceux qui ont donné naissance*⁵⁷. » Au-delà de l'influence personnelle d'Augusto Rosati et de Stéphane Hauvette, les choix européens de l'Italie et de la France se justifient aussi car ces pays sont leaders en termes d'organisation et d'institutionnalisation de la pratique durant cette période. L'enjeu pour les fédérations américaines reste de maintenir un certain leadership et pour les pays européens les plus dynamiques de montrer le niveau et le dynamisme récent et croissant de ce sport.

Les championnats du monde étant pour beaucoup de fédérations internationales un moment clef pour valoriser médiatiquement leurs activités, cette programmation sur plusieurs années montre ainsi l'élan, la confiance et la volonté affirmée de la fédération internationale

⁵⁵ Trois manches européennes (Italie, France et Hollande) suivies de quatre manches nord-américaines (Canada, Michigan, Utah et Californie) avec une finale en Allemagne qui se termine sur l'historique Alexander Platz.

⁵⁶ *Archives privées de l'UCI*, Procès Verbaux du Comité Directeur. Congrès de Maebashi FIAC du 17 août 1990 : attribution des Championnats du monde à l'Italie (91) et au Canada (92). Congrès de Stuttgart FIAC du 12 août 1991 : attribution des championnats du monde à la France (93).

⁵⁷ Entretien avec Daniel Baal, *op. cit.*, 2007.

envers le mountain bike qu'elle organise depuis peu. De plus, l'ouverture marquée de cette institution vers le continent américain depuis les JO de Los Angeles permet de poursuivre l'un de ses axes politiques majeurs : la diffusion et l'expansion du cyclisme de compétition au niveau planétaire.

La préparation de Durango : comme un « vrai » championnat

Si sur place, le comité d'organisation se prépare depuis mars, la fédération internationale s'organise en interne pour gérer ce premier événement sur le modèle des championnats du monde des autres disciplines avec un programme, des réunions de commissaires, des manches de qualifications, des cérémonies, tout ceci réparti sur près d'une semaine, du 11 au 16 septembre 1990. Pour ce faire, elle envoie en repérage un commissaire, Patrice Drouin, sur les lieux, afin notamment de repérer le circuit et de contacter les organisateurs. Rapidement celui-ci relève des divergences entre ce que prévoient les organisateurs et la réglementation ou les usages de la fédération internationale. Les organisateurs affichent en effet l'intention d'établir un droit d'inscription pour les représentants des équipes nationales « sous prétexte d'une certaine tradition dans le milieu⁵⁸ mais contrairement à la philosophie de la FIAC⁵⁹ ». Sur ce sujet la commission s'oppose à ce principe et décide qu'il n'y a pas de frais d'inscription pour les équipes nationales. La logique fédérale de soutien aux athlètes et la logique commerciale d'augmenter les recettes de l'événement à tous les niveaux, s'opposent ici. Si pour une course classique des droits d'engagement peuvent exister, cette règle n'est pas valable pour les championnats officiels et l'institution reprend les mêmes principes que pour les autres disciplines.

Concernant le parcours, l'organisation prévoit un parcours de cross-country de 7 kilomètres alors que la récente réglementation de la FIAC mentionne un minimum de 13 kilomètres pour « éviter la confusion avec un critérium. » Il est finalement décidé que le parcours devra développer au moins 13 kilomètres quitte à se composer de plusieurs boucles : « Les "Européens" rappellent qu'un cross-country doit présenter toutes les caractéristiques du mountain bike (ne pas s'en tenir à une montée plus une descente) et non se soucier d'abord des souhaits médiatiques⁶⁰ ». Patrice Drouin est invité à vérifier le parcours proposé. Ce point de divergence met en évidence deux conceptions différentes du sport, certes caricaturales,

⁵⁸ Effectivement les courses ou championnats courus depuis 1983 sur le sol américain impliquent une participation de tous les coureurs, quelque soit la nature de l'événement.

⁵⁹ *Archives privées de Stéphane Hauvette*, Procès Verbal de la réunion du groupe technique vélo de montagne à Paris (FFC) le 20 avril 1990.

⁶⁰ *Ibidem*.

mais en l'espèce démontrées : des « Américains » qui avec des petites boucles veulent faire du sport aussi un spectacle et des « Européens », garants de la tradition qui défendent en partie les intérêts des coureurs et la logique athlétique, avant le plaisir des spectateurs ou la pression des médias.

Un autre point de divergence apparaît sur le nombre d'épreuves qui débouchent sur un titre de champion du monde. Les organisateurs prévoient de distribuer les titres en cross-country et en descente. Les instances « UCI/FIAC » n'ont à ce sujet prévu dans leurs règlements qu'une discipline, le cross-country. Sur ce point important quant au nombre de titres à décerner, le président Lemay « plaide pour que réparation soit faite dans le respect des règles et avec la bienveillance nécessaire à une discipline "pressée" de faire ses preuves ». Le secrétaire général dit comprendre le problème, demande un délai de réponse et promet de communiquer celle-ci dans les meilleurs délais. Cette question de l'introduction de la descente dès ces premiers championnats du monde s'avère bien instructive des décalages existants sur les pratiques en cours de chaque côté de l'Atlantique au début des années 1990. Depuis la Repack Race et, surtout depuis le succès des « Kamikaze Down Hill » du milieu des années 1980, l'activité descente fait partie intégrante de l'univers et du succès médiatique et populaire du mountain bike⁶¹ alors que, dans le même temps, elle ne concerne en Europe qu'une poignée de pratiquants ou pionniers tels Taillefer ou Edwards en France ou Perakis et Iten en Suisse. Enfin, une manche de qualification est nécessaire en descente alors que le règlement ne prévoit rien à ce sujet. Sur ce point, le groupe technique semble accepter assez facilement l'épreuve de descente et témoigne en ce sens d'un esprit certain d'ouverture, d'une reconnaissance envers les pratiques en cours aux Etats-Unis et d'une vision à long terme d'un sport nouveau. Cette représentation du mountain bike ne se limite pas seulement à la reproduction des courses sur route en formules et déclinaisons tout terrain, mais se traduit aussi par une manière différente de se confronter sur un vélo au moyen de techniques corporelles nouvelles telles le cross-country et surtout la descente⁶². Sur le plan administratif, il est prévu que les concurrents, présentés par leur fédération⁶³, soient titulaires ou remplaçants éventuels de l'équipe nationale (concurrents qualifiés) ou concurrents libres (concurrents non qualifiés⁶⁴). Sur les conseils du groupe technique, le programme se trouve aménagé de manière à donner un temps d'adaptation aux coureurs éloignés désirant se

⁶¹ Il existe par exemple un classement combiné pour les épreuves NORBA.

⁶² Vigarello, Georges, *op. cit.*, 1988.

⁶³ Pour prendre l'exemple de l'équipe de France pour ce championnat, la FFC procède aux sélections (six coureurs par épreuve maximum) au début du mois d'août. Les coureurs non sélectionnés sont invités à fournir leur inscription à la fédération.

⁶⁴ Les coureurs non qualifiés doivent payer un droit d'inscription de 50 \$ contrairement aux sélectionnés

qualifier en dehors des équipes nationales et à laisser ainsi le temps au groupe technique de se réunir.

Cette possibilité de participer à un championnat du monde en se qualifiant sur place quelques jours auparavant pour l'épreuve reine, caractérise un sport jeune et ouvert sur des pratiquants passionnés qui peuvent se mêler après qualification aux champions sélectionnés avec 70 places possibles pour un peloton de 130 coureurs maximum. Concernant la tenue, une distinction apparaît entre les coureurs. La publicité est libre sur les vêtements, par contre les concurrents qualifiés doivent porter leur maillot national alors que les non qualifiés doivent porter un badge national sur leur casque. Cette précision conforte l'idée d'un mélange d'officialité avec le port du maillot national pour les coureurs qualifiés et de « liberté vestimentaire » avec des maillots libres de choix pour les autres. Elle témoigne encore de l'ouverture du règlement de ce premier championnat, compromis voire mélange entre les usages et expériences américaines antérieures pour ce type d'événement d'un côté et les traditions et convictions de la fédération internationale de l'autre.

Un programme conséquent et structuré

Suite à ces décisions des organisateurs américains et de la fédération internationale sur les points de règlements, un programme des épreuves est décliné sur plus d'une semaine⁶⁵. Sur bien des points, il est novateur. Sur le plan de la durée, les événements internationaux précédents se déroulaient au maximum sur deux jours alors qu'ici tout se passe sur une semaine. Pour la première fois, on procède à des qualifications en cross-country et à plusieurs descentes d'entraînement en descente sur le modèle de la Fédération Internationale de Ski (FIS). Enfin, la logistique, avec des accréditations et de nombreuses réunions officielles de commissaires, diffère des événements antérieurs de ce type. Le protocole et la cérémonie d'ouverture ne font que renforcer cette tendance officielle souhaitée par la fédération internationale et les organisateurs.

⁶⁵ Le samedi 8 et le dimanche 9 septembre sont consacrés aux accréditations des équipes nationales, des coureurs individuels de descente et de cross-country, des dirigeants et de la presse. Parallèlement, le jury d'appel procède à la reconnaissance du parcours et diverses réunions sont prévues au niveau des organisateurs, collège des commissaires, collège de chronométrage, jury d'appel et juges adjoints. Concernant la descente le lundi 10 est consacré à l'entraînement contrôlé pour la descente suivi le lendemain par les qualifications, le mercredi 12 sera aussi consacré à un entraînement contrôlé avant la finale du jeudi de midi à 3 heures. Pour le cross-country, la manche de qualification a lieu le mercredi 12 soit quatre jours avant la finale du cross-country. Une cérémonie d'ouverture protocolaire est prévue aussi le vendredi après-midi. Enfin, durant la semaine, différentes réunions sont programmées avec surtout, le jeudi, une réunion du groupe technique de vélo de montagne et, le lendemain et le samedi, une réunion de la CIVTT ainsi que plusieurs réunions du jury d'appel pour faire le point sur les différentes courses et élaborer des réflexions.

A peine une année après la création de la première commission spécifique consacrée au mountain bike, la fédération internationale met en place une politique de plus en plus complète et formalisée au sujet d'un sport qu'elle sous-estimait jusqu'alors. Sur tous les plans, une structuration se met en place avec une volonté de contrôler, d'organiser le devenir de ce sport, tout en s'appuyant à la fois sur l'existant au niveau nord-américain et sur les avancées récentes des forces vives et institutionnelles de certaines fédérations européennes. Si le groupe technique et la CIVTT ne possède pas de pouvoir décisionnel au sein du puissant comité directeur de la FIAC, il n'en reste pas moins que les propositions et projets de ce groupe sont souvent retenus, et maintiennent ainsi la dynamique en cours. La nouvelle réglementation adaptée à l'esprit fédéral et à la logique interne de ce sport, la mise en place et la diffusion d'un calendrier international et la formation de commissaires, accélèrent ce processus dynamisé entre autres par la volonté de réussir le premier championnat du monde qui se déroule sur une terre déjà conquise à la cause de ce sport. Des projets structurants, comme la rénovation de la coupe du monde et la création de manches européennes, témoignent d'une vision à long terme confirmée par le choix des trois pays qui accueilleront les championnats du monde durant les années suivantes.

Cette prise en main internationale du mountain bike par une structure historique influente sur le monde sportif marque un tournant dans l'histoire de ce sport avec présentement la rencontre, voire la confrontation de deux modèles : un modèle américain originel, structuré, tourné vers l'exploit et le spectacle, et un modèle européen avec des racines et une culture cycliste ancestrale, peu expérimenté sur le sujet mais déjà impliqué et séduit par cette nouvelle manière d'utiliser un vélo.

5.2. Durango (1990) : un événement central dans l'histoire du mountain bike

Dans le Colorado, toutes les forces vives du mountain bike mondial sont donc rassemblées sous l'égide de la fédération internationale qui prépare l'événement depuis un an pour le premier championnat du monde unifié ou officiel de l'histoire du mountain bike. Compte tenu de la nouveauté de l'événement, quels seront les faits marquants et singuliers liés à ce type de « première » ? Mais au-delà des résultats sportifs, significatifs du niveau de développement du mountain bike en compétition, c'est surtout l'analyse du déroulement de ce championnat qui peut s'avérer instructive sur la manière dont les Américains vont mettre en scène l'événement. La rencontre et les connexions entre les différentes équipes européennes et

les hôtes américains expérimentés auront-elles un impact et des conséquences pour l'évolution de ce sport ?

5.2.1. Une « autre planète »

L'épreuve se situe sur le plan sportif et économique dans un contexte favorable. Les chiffres de vente de mountain bike atteignent aux USA en 1990 une ampleur jamais atteinte avec plus de 10,7 millions de mountain bike vendus pour 65% du marché. Le début des années 1990 marque l'âge d'or de la pratique du mountain bike aux USA, pays où le football (américain), le base-ball, le basket-ball et le hockey restent les quatre piliers, appelés aussi « big four », du sport spectacle et de compétition. Depuis trois ans, la fièvre gagne l'Europe de manière réellement significative, comme en témoigne l'augmentation des ventes, des compétitions et l'entrée en lice des institutions traditionnelles telles les fédérations nationales et internationales. Deux dynamiques, avec des origines et des logiques parfois différentes existent et s'appêtent à se rencontrer et à se confronter. L'ouverture protocolaire avec le défilé des athlètes, les chants, les hymnes et les phases de protocole succède à des formalités de vérifications de licences, d'accréditations officielles et donne rapidement un ton solennel, digne d'une compétition internationale. La présence d'officiels, de médias de la presse écrite et télévisée, augmente cette effervescence dans la station de Purgatory située à 25 miles au Nord de Durango, au cœur des montagnes Rocheuses et à proximité du Parc National de Mesa Verde, terre de la civilisation Anasazi.

Lorsque Nathalie Fiat, membre de l'équipe de France, arrive avec la délégation française au Colorado, c'est à la fois la surprise, l'émerveillement et « *la sensation que c'était une autre planète VTT avec des américains qui avaient dix ans d'avance sur nous. Un engouement intense, une ambiance de folie, très structurée, une image très forte de la pratique du VTT. Des assistances techniques. [...] J'étais impressionné par le professionnalisme de Ned Overend, de Tomac. On a été très impressionnés par tout ce qu'on a vu. On en a pris plein les yeux. [...] Cela nous a beaucoup appris dans la pratique du VTT. Une ambiance que l'on avait envie de retrouver ailleurs. [...] Les marques étaient très impliquées. [...] C'était impressionnant*⁶⁶. » Dans ces quelques paroles d'une jeune Européenne découvrant le site des premiers championnats du monde, se trouve en partie

⁶⁶ Entretien avec Nathalie Fiat, championne de France, pratique au niveau international en cross-country en descente de 1990 à 1997, Gap, le 9 mai 2007. « *Il y avait beaucoup de monde. C'était plus roulant. C'était plus de la piste. Nous avons été marqués par la vitesse. On avait souffert de l'altitude. Je fais douze en descente et un peu plus en cross-country.* »

résumé le décalage qui existe à ce moment entre la pratique du mountain bike de compétition de chaque côté de l'Atlantique : plus de structuration, plus de professionnalisme, plus d'engouement de la part des marques et des spectateurs. La championne française se place en position d'actrice qui va participer physiquement à l'événement mais aussi en spectatrice qui découvre une facette développée et excitante du sport qu'elle pratique depuis peu.

Un succès sportif et médiatique

Yvon Vauchez, qui officie sur ce championnat en tant que commissaire, témoigne aussi de cet écart encore bien perceptible à ce moment : « *Pour nous c'est chapeau bas ! On est au paradis, dans le temple du VTT ! [...] Ce qui se passe en France à l'époque n'a rien à voir avec ce qui se passe là-bas. On voit qu'il y a une maturité qui n'est pas celle du VTT européen. [...] Je me rappelle de Frischknecht montant second sur le podium. C'était en fait l'Européen le plus américain*⁶⁷. » Le témoignage des coureurs se trouve ici confirmé par des officiels qui participent en fait à leur première compétition internationale, suite à leur formation du mois d'avril sur des épreuves comme la descente qu'ils n'ont jamais pratiquée ni jugées jusqu'alors. Le décalage avec le niveau de développement en France est ici relevé avec le sentiment d'une maturité et d'un engouement presque logique pour un sport qui est organisé sur le plan institutionnel depuis les premiers championnats NORBA de 1983.

Le président des commissaires de course poursuit dans ce sens : « *On découvrait. Avant, on avait eu quelques Américains qui étaient venus en Europe, en France ou en Suisse. On commençait à discuter. [...] Je découvrais les dirigeants. C'était une vraie découverte. [...] On est revenu avec des yeux émerveillés, plein d'enthousiasme et tout. J'ai senti le poids des partenaires sur l'événement mais il y avait quand même le règlement UCI. [...] Pour conclure : C'était plus développé, le niveau sportif était au dessus, il y avait du spectacle, des médias. C'était fort*⁶⁸ ! » Ce poids des partenaires reste une caractéristique marquante chez les Européens où l'influence de l'institution prime dans les grands événements alors que pour ce championnat domine l'emprise de partenaires privés comme *Specialized*, un des sponsors de l'épreuve qui possède aussi le team le plus structuré et les meilleurs champions du moment tels Ned Overend et Sara Ballantyne.

⁶⁷ Entretien avec Yvon Vauchez, op. cit., 2007. « *Je pars en tant que président des commissaires. Il n'y a pas encore d'entraîneur. [...] Georges Edwards avait organisé le déplacement des français. La logistique de l'équipe de France : c'est l'époque folklo. Les maillots ne sont pas les mêmes. [...] C'était un système mixte team-fédé.* »

⁶⁸ *Ibidem.*

Avec un regard critique empreint aussi d'amertume, Jackie Phelan relève l'influence des partenaires sur le choix de la station en altitude pour avantager les coureurs du Colorado membre de ce team : « *C'était selon moi un championnat très influencé par des grandes entreprises comme Coca Cola, Specialized et la station Purgatory. C'était important, j'avais 35 ans et je m'entraînais pour être dans les six premières pour être dans l'équipe USA. J'étais 6^e puis ils ont changé les règles avec la possibilité d'une invitation des coachs. [...] On voulait m'éviter car j'avais une opinion et les athlètes ne doivent pas avoir d'opinion et respecter les intérêts commerciaux. Specialized voulait gagner toutes les catégories*⁶⁹. » Le poids des partenaires reste effectivement fortement présent sur l'événement⁷⁰ avec néanmoins un cadrage sportif lié à la présence des commissaires internationaux favorisant une certaine neutralité lié aussi à l'apport du règlement UCI.

L'introduction d'épreuves non officielles : le hill-climb, le dual slalom et le trial

Au programme officiel de cette épreuve figurent les épreuves de cross-country et finalement de descente, à l'issue desquelles sont attribués les premiers titres de champion du monde avec remise de maillots et cérémonie protocolaire. Mais le comité d'organisation et son président Ed Zink décident d'inclure au cours de cette semaine, trois autres épreuves : la course de montée ou hill-climb, le dual slalom et le trial. On reste ici sur la volonté de montrer toutes les facettes de ce sport au public et aux pays qui débutent avec souvent une pratique quasi exclusive du cross-country. La course de montée met en valeur les qualités purement énergétiques, le dual slalom valorise le sens de la trajectoire et les qualités de pilotages, alors que le trial permet à la technicité pure et à l'agilité d'être récompensées.

« Cette tendance à la fragmentation est désormais une constante de la culture américaine⁷¹ » et se retrouve aussi ici sur le plan de l'organisation d'événements sportifs. « Dans le domaine de la culture traditionnelle, l'émiettement est également la règle⁷² », reproduisant ainsi cette constante de la société américaine au niveau du spectacle sportif.

⁶⁹ Entretien avec Jackie Phelan, op. cit., 2006. « *Je pense aussi que pour Durango, l'idée de faire ce championnat si haut en altitude avantageait les gens qui vivaient en altitude ou qui avait les moyens de s'entraîner en altitude. Ce n'était pas juste. Beaucoup n'aimaient pas l'altitude, se plaignaient et cela aussi est une idée de Specialized pour favoriser ses coureurs. Ils ont changé les règles pour gagner.* »

⁷⁰ Les photos retrouvées de l'événement témoignent de la présence de nombreux sponsors avec par exemple les fanions du dual slalom, estampillés « Specialized ».

⁷¹ Rioux, Jean Pierre et Sirinelli, Jean François, op. cit., 2002, p. 63.

⁷² *Ibidem*.

Le passé d'organisateur de courses cyclistes d'Ed Zink⁷³ s'avère déjà riche en événements avec la création de l'Iron Horse Bicycle Classic mountain bike en 1983 (une formule sur route existe aussi auparavant) ainsi que la mise en place des championnats NORBA de 1986 et 1987. La qualité de l'organisation est souvent relevée notamment par Georges Edwards, à la fois capitaine, entraîneur et coureur de l'équipe de France qui indique : « *Par contre, ce que savaient faire les Américains en même temps c'était rassembler : XC, descente, Dual. C'était un vrai championnat du monde dès le début*⁷⁴ ».

La course de montée masculine⁷⁵ met aux prises une trentaine de concurrents avec un départ commun sur 3,5 miles et presque 500 mètres de dénivelés positifs (1400 pieds). Rapidement, l'Anglais Tim Gould, alors sponsorisé par Peugeot, mène la course et l'emporte en 24'57'' devant le local Ned Overend laissé à près d'une minute⁷⁶. C'est l'occasion pour les favoris de se tester avant l'épreuve reine du dimanche, pendant que d'autres prétendants préfèrent se reposer ou participer à la descente tels le polyvalent et talentueux John Tomac. Chez les féminines, un maigre peloton d'une quinzaine de concurrentes s'attaque à la pente avec au final la victoire de l'Américaine Susan De Mattei devant quatre de ses compatriotes⁷⁷. Cette épreuve encore en vogue à ce moment tombe en désuétude par la suite. Ceci peut s'expliquer par l'exclusivité de la composante énergétique de l'épreuve qui réduit la dimension pilotage et tactique à sa plus simple expression. A l'opposé, la symbolique du cross-country sous forme de boucles avec des montées, des descentes sur un terrain varié semble bien différente. Elle offre un sens et une pertinence supérieure en caractérisant le mountain bike comme une activité permettant d'évoluer rapidement dans le milieu naturel

L'épreuve de dual slalom⁷⁸, courue la nuit devant 3000 spectateurs, symbolise l'aspect spectaculaire, tourné vers le show. Organisée depuis le milieu des années 1980 aux Etats-Unis dans les rassemblements NORBA, ce type d'épreuve⁷⁹ reste, pour beaucoup d'Européens présents, une nouveauté, une curiosité, voire pour certains comme Christian

⁷³ En tant que coureur le fait d'arme d'Ed Zink est d'avoir fait une course contre un train entre Durango et Silverton en 1982, le devançant de 30 secondes.

⁷⁴ Entretien avec Georges Edwards, *op. cit.*, 2006.

⁷⁵ Ces données sont issues de la cassette VHS « Battle at Durango : 1990 World Mountain Bike Championships », San Diego, New and Unique Videos, 1991. Le sous-titre introductif : « From the concret jungles to the rockiest of mountains , to the first ever world championships. The sport of mountain biking has come a long way. We have come a long way. From handful of riders on clunkers to a world class-sport from around the world. »

⁷⁶ 3^e : Tom Rogers (USA) en 26'15'', 4^e : Mark Smedley (USA) en 26' 23'' , 5^e : Raymond Desonay (Bel) en 26'37''.

⁷⁷ 1^{ère} : Suzanne De Mattei (USA) 30'18'', 2^e : Darry Wright (USA) 30'42'', 3^e : Ruthie Matthes (USA) 31'02'', 4^e : Sara Ballantyne (USA) 31'25'' et 5^e : Rita Sargent (USA) 32'44''.

⁷⁸ Deux coureurs s'affrontent en deux manches gagnantes sur un slalom parallèle.

⁷⁹ En 2000 (Espagne- Sierra Nevada) et 2001 (USA, Vail-Beaver Creek), le dual slalom devient une épreuve officielle des championnats du monde avant d'être remplacé en 2002 par le Four Cross.

Taillefer⁸⁰, une source d'inspiration. Sur un parcours spectaculaire pour le public, avec deux doubles bosses, les spécialistes américains trustent les quatre premières places dans les deux catégories. Chez les hommes, Dave Culligan remporte la finale devant Greg Herbolt, le héros de la descente courue la même journée ; chez les féminines Kathleen Fitzsimmons devance sa compatriote Suzan Dibase.

Enfin, l'épreuve de trial qui regroupe des vélos de 20'' non spécifiques aux standards du mountain bike ne rassemble que quelques concurrents avec un niveau moins important que pour les « vrais championnats du monde » organisés à ce moment de manière séparée par la commission de trialsin au sein de la fédération internationale. Hans Rey, un Suisse qui vit en Californie (deux fautes) l'emporte devant Holger Werthwein (trois fautes) ; le troisième concurrent est lui crédité de 35 fautes. Sur la première marche du podium féminin, on retrouve la concurrente américaine qui a déjà remporté le dual slalom, preuve supplémentaire de la polyvalence des athlètes. La présence sur ce premier championnat du monde de la course de montée, du dual slalom et du trial indique la volonté de la part des organisateurs d'offrir un spectacle complet des différentes pratiques en cours à ce moment, sans se limiter aux deux épreuves officielles et incontournables, le XC et la descente.

La descente, seconde épreuve officielle de ces championnats

Le jeudi 13 septembre a donc lieu la descente, seconde épreuve officielle de ces championnats du monde sur une piste jugée rapide et peu technique par les coureurs français⁸¹. Le consensus semble établi à ce moment sur le bien fondé de cette épreuve spectaculaire alors qu'il était question à un moment d'attribuer un titre pour le meilleur grimpeur : « Quand l'UCI a décidé d'attribuer un titre au meilleur descendeur plutôt qu'au meilleur grimpeur, les puristes ont froncé le sourcil. Avec du recul, on doit admettre que ce choix a été judicieux. Il apporte au sport une nouvelle dimension et des personnalités qu'on ne trouverait jamais autrement⁸². » L'institution perçoit rapidement l'intérêt de valoriser les aspects spectaculaires du mountain bike. Au sujet de la technicité du parcours de la descente, Georges Edwards qui essaie de développer cette pratique en France depuis presque trois années ironise quelque peu sur le tracé de la piste du Colorado : « *Ils faisaient de la descente en balisant de la fenêtre d'un 4/4 ! A Durango, par exemple, j'étais entraîneur national à*

⁸⁰ *VTT magazine*, n° 21, novembre 1990, p. 91. Christian Taillefer, occupé à regarder le feu d'artifice, rate le départ de sa manche !

⁸¹ Cette différence de conception entre vitesse et technicité perdurera quelques années encore avant que les tracés ne s'uniformisent un peu plus avec un cahier des charges plus strict.

⁸² *VTT magazine*, n° 21, *op.cit.*, 1990, p. 90.

*l'époque. [...] On est arrivé sur une piste 4/4, une épingle, un freinage, une relance...pour gagner là, il fallait être un sprinter ! D'ailleurs Greg Herbold était un athlète mais pas un technicien*⁸³. » L'entraîneur juge le parcours trop roulant pour les techniciens. Il tente ensuite de justifier les raisons de cette différence de conception par des spécificités topographiques et historiques : « *Aux USA, il n'y a pas de réseaux comme ceux que nous avons dans notre patrimoine de sentiers que nous utilisons*⁸⁴. »

Le meilleur descendeur français en 1990, Christian Taillefer, se remémore avec regret cette épreuve : « *Durango, je perds et j'ai les boules car je me prends un "râteau" à cause des cales-pieds qu'on avait à l'époque. Je loupe la gagne et finis dix. [...] C'était une piste très rapide, sur des pistes forestières*⁸⁵ ! » Il confirme aussi de manière informative, les différences de conceptions entre les Américains et les Français : « *Les Ricains avaient des parcours plus roulants. A Mammoth, ils passaient un camion avant avec une espèce de résine pour rendre la piste plus rapide. [...] Par contre, quand ils venaient chez nous, ils étaient complètement perdus. Je pense que la différence peut s'expliquer au niveau des stations et de la réglementation. Toutes les pistes qu'ils faisaient en "tracto" faisaient au moins 2,5 mètres de large*⁸⁶ ! » Deux conceptions de la descente s'affrontent bien lors de cette première épreuve : la conception américaine basée sur la vitesse pure et l'engagement total et la perception française davantage tournée sur la technicité et le pilotage.

Ces remarques sont confirmées par l'analyse vidéo⁸⁷ ou les photos de l'épreuve où l'on peut observer des phases considérables de pédalages et de relances favorisant les pilotes rapides et physiques. Valorisant la prise de risque et la vitesse, la presse locale compare les descendeurs aux aventuriers de la Ruée vers l'or qui sillonnaient la région il y a 110 ans⁸⁸. John Tomac utilise même pour cette descente son légendaire cintre de route, lui donnant une position basse favorable pour la vitesse mais bio-mécaniquement peu favorable aux parcours techniques. Devant une foule déjà considérable estimée à 10 000 personnes, Greg Herbold, vainqueur de la première course de dual slalom à Mammoth mountain en 1987, devient aussi

⁸³ Entretien cité avec Georges Edwards, *op. cit.*, 2006.

⁸⁴ *Ibidem*.

⁸⁵ Entretien avec Christian Taillefer, *op. cit.*, 2006. « *Le petit sentier, on n'en a pas beaucoup vu. Egalement, l'histoire est plus importante ici (en France) au niveau des petits chemins. Et cela, ils ne l'ont pas.* »

⁸⁶ *Ibidem*.

⁸⁷ Annexe n° 61. Cassette VHS « Battle at Durango », *op. cit.*, 1991.

⁸⁸ « Gloire au purgatoire », *VTT magazine*, n° 21, *op. cit.*, p. 90. Un journaliste de *VTT magazine* présent sur place cite dans son article la presse locale. « La descente attire le genre d'aventuriers qui hantaient Durango il y a 110 ans alors que la région vivait la ruée vers l'or et pour une poignée de dollars, ces gens étaient prêts à prendre des risques insensés. Aujourd'hui les voilà de retour. »

le premier champion du monde officiel de l'histoire du mountain bike⁸⁹. Ce titre semble presque logique après ces deux titres de champion de descente « NORBA National Down Hill » de 1988 et 1989. Les pilotes américains trustent les quatre premières places devant le Suisse Marc Schnyder, premier européen⁹⁰. Un autre concurrent helvète, Philippe Perakis classé second temps des manches qualificatives et placé parmi les favoris, doit être rapatrié suite à une blessure au poignet et au bras⁹¹ consécutive à une chute en voulant éviter un spectateur. Les normes de sécurité pour ce type d'épreuve restent à ce moment très minimalistes, surtout lors des descentes d'entraînement. Longue d'une distance de 5,2 kilomètres, on relève la durée conséquente de l'épreuve qui s'élève à sept minutes (ces temps d'effort diminuent ensuite progressivement au fil des années). Dans la catégorie vétéran et junior, malgré encore deux victoires américaines, la domination se fait un peu moins flagrante avec la présence sur les podiums d'un Belge, d'un Anglais et d'un Néo-Zélandais⁹².

Dans la course féminine, la domination nord-américaine est absolue, avec cette fois deux canadiennes en tête suivies par trois américaines. Cindy Devine, déjà classée sur les coupes du monde, devient pour seulement 35 centièmes la première championne du monde de descente. La championne canadienne n'est pas non plus une inconnue et a déjà remporté le titre en descente et la troisième place du slalom lors des championnats du monde officieux de Mammoth mountain en 1989⁹³. Le titre vétéran revient à l'Américaine Lisa Muhich et sa compatriote Melissa Giove est sacrée dans la catégorie junior⁹⁴. La pratique féminine en descente en Europe n'est à cette époque qu'à ses balbutiements et seules deux Européennes Giovanni Bonazzi (Ita) et Chantal Daucourt (Sui) se classent dans les dix premières⁹⁵.

Cette épreuve de descente, spectaculaire pour les spectateurs et les médias, apporte un souffle nouveau aux événements officiels organisés par la fédération internationale qui organise pour la première fois une épreuve de descente. Dans un contexte normatif et sportif

⁸⁹ Herbolt est déjà classé second des championnats du monde officieux de 1989, derrière John Tomac et devant Su Thompson. Quant à Kloser, il est classé second de la coupe du monde de descente Grundig dominé par Tomac en 1990.

⁹⁰ 1^{er} : Greg Herbold (USA) 6'37'', 2^e : Michael Kloser (USA) 6'40'', 3^e : Paul Thomasberg (USA) 6'46'', 4^e : John Tomac (USA) 6'46''63, 5^e : Marc Schnyder (Sui) 6'50''.

⁹¹ *VTT magazine*, n° 20, octobre 1990, p. 106.

⁹² Vétérans : 1^{er} : Jeff Enos (USA) 7'11'', 2^e : Mark Aerts (Bel) 7'112'', 3^e : JP Morgen (USA) 7'16''.

Juniors : 1^{er} : Joey Erwin (USA) 6'55'', 2^e : David Hemming (GBR) 7'06'', 3^e : Dwayne Norris (NZ) 7'14''.

⁹³ Elle commence la pratique du mountain bike en 1987, puis remporte déjà la 3^e place en descente et en dual slalom à Mammoth Mountain en 1988.

⁹⁴ Senior féminines : 1^{ère} : Cindy Devine (CAN) 7'34''39, 2^e : Elladee Brown (Can) 7'34''74, 3^e : Penny Davidson (USA) 7'36'', 4^e : Cindy Whitehead (USA) 7'41'', 5^e : Julie Furtado (USA) 7'52''. Vétérans féminines : 1^{ère} : Lisa Muhich (USA) 8'06'', 2^e : Kathy Oswald (USA) 8'26'', 3^e : Linda Browning (USA) 8'30''. Juniors féminines : 1^{ère} : Melissa Giove (USA) 8'01'', 2^e : Denise Muller (USA) 8'06'', 3^e : Renée Larouche (CAN) 8'55''.

⁹⁵ Les deux européennes terminent respectivement huitièmes et dixièmes. Giovanna Bonazzi figurera ensuite parmi les meilleures descendueuses mondiales.

classique, le chronomètre, instrument habituel en cyclisme, reste le juge de paix, mais cette fois avec une spatialisation originale et novatrice : un point de départ en haut et un point d'arrivée en bas.

5.2.2. L'épreuve reine : le cross-country ou le sacre des « locaux »

La course féminine longue de 39 kilomètres pour trois tours, ouvre la journée capitale du dimanche avec pour favorite Sarah Ballantyne qui a survolé la coupe du monde Grundig 1990. Elle est équipée du dernier modèle de Specialized qui développe cette année son modèle Epic avec déjà, des composants en carbone et titane. Après un départ rapide de la canadienne Elladee Brown, seconde de la descente⁹⁶, le *mano a mano* annoncé entre les coureuses américaines a bien lieu, celles-ci se placent aux quatre premières places dès le premier tour. Furtado, Ballantyne et Matthes, les trois résidentes de Boulder, ville d'altitude du Colorado, semblent avantagées par une altitude de course entre 2700 et 3000 mètres, qui éprouve les organismes non acclimatés. Ballantyne « ultra nerveuse avant la course au point de ne manger qu'un demi pancake », et fatiguée en fin de saison par ces deux allers et retours en Europe pour disputer les manches de coupe du monde, fait une course d'attente, placée toujours seconde ou troisième, attendant la défaillance ou la chute de Furtado. Malgré la remontée en fin de course de l'allemande Susi Buchwieser annonciatrice de batailles futures, la course reste contrôlée par les expérimentées coureuses américaines qui placent sept concurrentes parmi les dix premières. Julie Furtado, ancienne membre de l'équipe des USA de ski de 1980 à 1987, investie depuis peu dans le mountain bike (championne des USA sur route en 1989 et concentrée à 100 % sur le mountain bike depuis deux mois), domine finalement la course qu'elle remporte à 23 ans avec plus de deux minutes d'avance, devenant ainsi la première championne du monde de l'histoire du mountain bike⁹⁷.

L'épreuve féminine vétéran⁹⁸ remportée par Lisa Muhich devant quatre compatriotes est surtout remarquable par l'attitude originale voire contestataire de Jacquie Phelan, pionnière de Marin County et invaincue de 1982 à 1986, qui monte sur la troisième marche du

⁹⁶ Wilcockson, John, « Overend, Furtado complete gold rush », in *Bicycle Racing in the modern era- Twenty-five years of cycling*, Velo News, Boulder, Velo Press, 1997, pp. 87-91. Ce livre est un recueil d'articles publiés par le magazine américain *Velo News* durant 25 années. Les courses masculines et féminines y sont clairement décrites.

⁹⁷ Classement Cross- Country féminin : 1^{ère} : Julie Furtado (USA) 2h09'27'', 2^e : Sara Ballantyne (USA) 2h11'54'', 3^e : Ruthie Matthes (USA) 2h12'52'', 4^e : Susi Buchwieser (Ger) 2h13'22'', 5^e : Susan DeMattei (USA) 2h15'00'', 6^e : Julia Ingersoll (USA) 2h16'17'', 7^e : Chantal Dacourt (Ch) 2h17'08'', 8^e : Cindy Whitehead (USA) 2h19'45'', 9^e : Susan Dibiase (USA) 2h20'11'', 10^e : Kathy Lynch (NZ) 2h20'19''.

⁹⁸ Cross-country féminin vétéran : 1^{ère} : Lisa Muhich 2h18'48'', 2^e : Charlotte Waller 2h19'56'', 3^e : Jacquie Phelan 2h21'16''.

podium en costume victorien⁹⁹ pour revendiquer ses positions féministes et s'opposer aux aspects commerciaux de l'organisation. « *C'est finalement, Julie Furtado, celle qui avait été choisie à ma place et qui a gagné. Ce n'était pas un si mauvais choix. Mais moi après quinze ans de pratique, j'aurais préféré courir en Pro. [...] J'ai raté les célébrations à cause des retards d'avions et les vêtements offerts par la NORBA. [...] On voulait m'éviter car j'avais une opinion et les athlètes ne doivent pas avoir d'opinion et respecter les intérêts commerciaux*¹⁰⁰. » En dépassant le côté cocasse et anecdotique de la situation, l'attitude de l'organisateur garant de l'institution et de la tenue adéquate pour monter sur un podium, symbolise la prise en main par le pouvoir sportif du déroulement des épreuves et des règles internes sous-jacentes.

Les vétérans européens sur les trois premières marches du podium

Le cross-country s'annonce comme la course reine de ce premier championnat du monde. Cette spécialité reste l'épreuve la plus pratiquée sur les deux continents avec une surreprésentation des pratiquants masculins (plus de 90%) en compétition comme en pratique loisir. Le parcours de 13 kilomètres à parcourir quatre fois, tracé en haute altitude, emprunte le même tracé que l'épreuve de côte avec des passages à 20%, puis sur trois kilomètres le chemin devient plus roulant dans la forêt avant de suivre la piste de descente sur trois autres kilomètres¹⁰¹ avec des passages rapides puis un raidillon près du stade d'arrivée. De plus, ces pilotes restent les plus médiatisés par la presse, à l'instar de John Tomac, champion des Etats Unis de BMX en 1984 à l'âge de 17 ans, et pilote très doué qui remporte des victoires dans toutes les spécialités du mountain bike dont le classement général mondial en 1988 et 1990. Ned Overend lui aussi natif de Durango, multiple vainqueur de championnats NORBA, figure malgré ses 35 ans au rang des favoris grâce à l'expérience acquise en cyclisme sur route, en triathlon et depuis cinq années en mountain bike.

Mais précédent cet événement, la course vétéran¹⁰² masculine marque la seule victoire européenne de ces championnats, au cours d'une confrontation entre les deux anciens coureurs de cyclo-cross, le suisse Albert Sweifel et le Français Patrice Thévenard, à la fois satisfait de son titre et déçu de ne pas avoir participé à la course senior : « *Cela me fait plaisir*

⁹⁹ Sur le document vidéo, Jacque Phelan apparaît effectivement avec de grandes bottes et une longue robe blanche à côté de ses collègues vêtues des maillots des équipes nationales siglés de sponsors.

¹⁰⁰ Entretien avec Jacque Phelan, *op. cit.*, 2006.

¹⁰¹ Le passage d'une épreuve de cross-country sur le parcours de la descente serait difficilement concevable de nos jours.

¹⁰² Classement Cross-country vétéran : 1^{er} : Patrice Thévenard (FRA) 1h56'49'', 2^e : Albert Zweifel (Sui) 1h58'07'', 3^e : Walter Braendli (Sui) 1h58'27, 4^e : Ulrich Rottler (All) 2h02'23'', 5^e : Dan Daigh (USA) 2h02'42''.

car c'est le seul titre que les américains n'ont pas eu. Maintenant pour être tout à fait franc, j'aurais préféré disputer la grande course au milieu de tous les meilleurs américains, surtout que d'après mes temps de passage, j'aurais terminé entre 7^e et 8^e en tout cas dans les dix premiers. Alors que là, courir à neuf heures du mat, c'est la honte de ma vie¹⁰³ ! » La mainmise des Européens sur la tête du classement vétérans confirme en partie le décalage chronologique dans la diffusion du mountain bike entre les deux continents. Dans la catégorie senior, les américains pratiquent déjà de manière organisée depuis 1983 alors que les compétitions sérieuses n'existent à ce niveau que depuis 1987 mais surtout 1988 en Europe. Par contre, dans la catégorie vétéran, l'influence de l'antériorité américaine semble moins importante ; les Thévenard, Zweifel, Braendli ou Rottler, vieux « briscards » du cyclisme sur route et/ou du cyclo-cross international, effectuent une reconversion réussie dans le mountain bike et parviennent à dominer les Américains moins expérimentés dans les joutes internationales.

Le triomphe du local, Ned Overend, premier champion du monde de mountain bike

Au départ de la course senior, plus de 9000 spectateurs sont rassemblés sur l'ensemble du parcours et la présence d'un hélicoptère, de motos suiveuses, de cameramen disséminés sur le parcours et de presque cent journalistes, est une première pour un événement de mountain bike. « C'est parti pour la plus grande bourre de l'année¹⁰⁴ ! », titre même le journaliste de *Vélo Vert* magazine. Le départ est émaillé après 150 mètres, de la chute d'un coureur autrichien inexpérimenté¹⁰⁵ qui provoque la panique dans le peloton. Ned Overend évite le pire de justesse et sa roue avant est frappée par un coureur pris dans la chute. Après un départ très rapide du routier italien Claudio Vandelli, du Belge Filip Meirhaege, d'Alexi Grewall médaillé sur route aux Jeux Olympiques de Los Angeles¹⁰⁶, les favoris se positionnent en tête : Tomac (10^e), Frischknecht (13^e), Rosola (16^e), Overend replacé après la chute (18^e) et Kloser (20^e). Au sommet de la première montée située à l'altitude presque extrême de 9700 pieds¹⁰⁷, Vandelli est rejoint par les principaux favoris (Gould¹⁰⁸, Tomac,

¹⁰³ « Patrice Thévenard, Champion du monde. Papy fait de la résistance », *Vélo Vert*, n° 10, novembre 1990, pp. 47-49. Dans cette interview, Thévenard remarque l'augmentation du volume de la réglementation qui tenait en une page auparavant il y a peu et compte déjà sept à huit pages pour l'année 1990.

¹⁰⁴ « Championnat du monde à Durango. Hey, Ned ! », *Vélo Vert*, n° 10, op. cit., 1990, p. 58.

¹⁰⁵ Wilcockson, John, « Overend, Furtado complete gold rush », *op. cit.*, 1997, p. 89.

¹⁰⁶ Le champion non qualifié dans l'équipe américaine officielle avait disputé l'épreuve qualificative sur trois tours quatre jours auparavant.

¹⁰⁷ Cette question de l'altitude extrême favorisant les coureurs qui vivent ou s'entraînent en altitude (comme la majorité des champions américains vivant au Colorado) ou qui ont les moyens financiers d'arriver plusieurs semaines avant, fait débat à propos de l'altitude du lieu choisi pour ce championnat.

Frischknecht et Overend). Le Suisse et l'Anglais qui vivent une partie de l'année sur la côte ouest figurent parmi les premiers Européens qui ont déjà une expérience des courses et du niveau des Américains. Frischknecht commente cette expérience : « *Peu d'Européens avaient de chance d'être dans le top ten à part Tim Gould et moi. Et en 1990, je commence les NORBA séries, je suis le premier Européen à courir aux USA toute la saison. Je ne connaissais pas grand-chose à l'époque et ma passion a commencé. [...] J'ai appris beaucoup de Tom Ritchey et aussi l'esprit du mountain bike. J'étais fasciné par tous ces gens passionnés par le mountain bike. Il y avait plus de passion que dans le cyclo-cross. C'était frais, avec des jeunes. A cette époque, c'était possible de faire le cyclo-cross sérieusement l'hiver puis de faire le mountain bike l'été. J'ai fait cela à haut niveau pendant cinq, six ans. J'ai gagné dès ma seconde course aux USA*¹⁰⁹. » A la faveur de la portion descendante¹¹⁰, Tomac, déçu par sa 4^e place lors de l'épreuve de descente, prend une avance considérable, décidé à faire aussi la différence sur son point fort. Mais trop fougueux peut-être sur son vélo Yeti équipé d'un nouveau modèle de fourche Manitou prototype et de son atypique cintre de route, il crève, se fait passer par une douzaine de concurrents, perd plus de deux minutes et ainsi presque tout espoir de bien figurer.

Suite à ce premier tour riche en péripéties, le second se résume à un duel entre le jeune Suisse de 20 ans et l'expérimenté local de quinze ans son aîné. Tim Gould, dont se méfie Overend suite à sa victoire dans la course en côte, placé à juste quinze secondes, perd toute chance de rejoindre les leaders suite à un saut de chaîne. Dans la montée du 3^e tour, « Captain Ned » tel qu'il est surnommé par son team Specialized, conscient de la chance unique, compte tenu de son âge et du contexte, de conquérir le titre suprême, porte l'estocade. Le jeune champion suisse, présent sur le circuit américain depuis un an dans l'équipe Ritchey, gravit lui quelques passages en portant son vélo tel un cyclo-cross man¹¹¹, mais ne peut suivre le rythme imposé par le champion déterminé et concentré sur l'événement, qui parvient à franchir le raidillon en pédalant sur un développement très réduit de 24/30. C'est à ce moment que la course se joue, l'attitude lors des passages communs sur la ligne trahit un peu les

¹⁰⁸ Gould à l'instar de Frischknecht reste un des suels européens à participer à des courses sur le territoire américain. Cette expérience leur sera très profitable puisqu'il terminent second et troisième de cette course.

¹⁰⁹ Entretien avec Thomas Frischknecht, *op. cit.*, 2006.

¹¹⁰ A l'analyse de la vidéo de cette course, on observe que certains coureurs masculins se retrouvent ralentis par des concurrentes attardées de l'épreuve féminine, preuve d'une organisation officielle encore peu expérimentée qui n'avait pas anticipée ce problème d'équité sportive.

¹¹¹ Thomas Frischknecht figure parmi les premiers européens à vivre du mountain bike sur le circuit américain, comme Tim Gould et Hans Rey. Issu du cyclo-cross (champion du monde junior), il cumule durant de nombreuses années les saisons de compétitions de mountain bike et de cyclo-cross.

intentions du Suisse selon le coureur américain qui déclare à la presse¹¹² après la course : « *Je sais que j'avais gagné la course lorsque j'ai compris que Frischknecht sprintait à chaque tour pour empocher la prime du tour le plus rapide. Il prenait les primes, je prenais le titre. Il savait donc que j'étais plus fort que lui. J'ai 35 ans. Thomas a 20 ans. Il peut encore remporter 15 titres, moi c'était ma dernière chance.* » Cette remarque empreinte de lucidité nous informe surtout de la mise en place de « prime du tour le plus rapide » instaurée traditionnellement par les organisateurs de courses aux Etats-Unis dont le principe reste curieusement valable et reconduit pour ce championnat du monde, mélangeant logique sportive et logique de spectacle (ou tout au moins de l'exploit) plutôt contraire à l'éthique sportive traditionnelle. Ce principe de prime au tour se retrouve dans les critères ou certaines courses dites de kermesse mais jamais dans un championnat officiel.

En contrôlant son adversaire en montée et en évitant les fautes en descente, le local, supporté par une foule toute acquise, remporte le premier championnat du monde¹¹³ devant le jeune suisse qui avoue sportivement la supériorité¹¹⁴ de son aîné et manifeste sa joie en franchissant la ligne. Le jeune protégé de Tom Ritchey se remémore encore des années plus tard son accessit et les conséquences positives de ce résultat pour la suite de sa carrière à juste vingt ans : « *J'ai apprécié cette opportunité d'être présent aux premiers championnats du monde. J'ai gagné la médaille d'argent qui m'a ouvert la voie vers de nouveaux contrats. En cyclo-cross, tu ne pouvais pas signer aussi facilement des contrats. Pour les Européens qui arrivaient cela devait être plus impressionnant que pour moi qui connaissais déjà*¹¹⁵. »

Le premier champion du monde savoure sa victoire et reconnaît seize années plus tard l'importance à son niveau et pour la reconnaissance de son sport de cette première édition : « *Cela se passait dans ma ville natale et il y avait tant de pression sur moi pour gagner cette course. [...] Je pense que cette reconnaissance par l'UCI l'a aidé à avoir cette reconnaissance olympique. Il y avait tant de coureurs internationaux*¹¹⁶. » Sur les coupes du monde et toutes les épreuves de l'année suivante, il sera identifié comme « le » champion du monde avec un maillot arc en ciel distinctif comme ses prestigieux confrères du cyclisme sur route.

¹¹² VTT magazine, n° 21, op. cit., 1990, p. 92.

¹¹³ Classement cross-country senior masculin: 1^{er}: Ned Overend (USA) 2h28'31'', 2^e: Thomas Frischknecht (Sui), 3^e: Tim Gould (GBR).

¹¹⁴ Wilcockson, John, « Overend, Furtado complete gold rush », op. cit., 1997, p. 90. Frischknecht: « I almost died. Ned was clearly the best. He's the right champion. »

¹¹⁵ Entretien avec Thomas Frischknecht, op. cit., 2006.

¹¹⁶ Entretien avec Ned Overend, premier champion du monde de mountain bike en 1990, San Rafael, le 12 février 2006.

Des champions encore très polyvalents

Les classements officiels permettent néanmoins ici de figer à jamais les noms des premiers champions de cette épreuve historique. Ils mettent aussi en avant des effets de dominations nationales, mais leur mise en perspective révèle aussi une caractéristique intéressante de l'époque, à savoir la polyvalence des pilotes. Dans les catégories masculines, l'Américain Paul Thomasberg termine 3^e de la descente et du 4^e du cross country, alors que John Tomac en deçà des espoirs des médias, finit 4^e et 6^e des mêmes épreuves. Beaucoup de concurrents participent avec de très bons résultats aux deux épreuves tels Kloser ou le Belge Meirhaeghe. L'exemple est aussi valable chez les féminines avec la championne de cross country Julie Furtado qui termine 5^e de la descente alors que Cindy Whitehead finit 4^e et 7^e de ces courses. En catégorie vétéran féminine, Lisa Muhich remporte même les deux titres. Et Kathleen Fitzsimmons s'adjuge à la fois le trial et le dual slalom féminin. L'exemple se retrouve aussi avec Greg Herbold, champion du monde de descente et second de l'épreuve de dual slalom. Cette double participation relevée de manière plus logique pour le cross-country et la course de montée (Overend, Gould, Rogers chez les hommes et De Mattei, Ballantyne et Matthes chez les femmes) indique un degré de spécialisation encore réduit pour la majorité des *mountain bikers* qui tentent de s'illustrer dans des spécialités parfois bien différentes.

Cette polyvalence des athlètes stigmatise ici un sport en phase de structuration. De plus, le matériel peu spécifique (quelques adaptations pour les pneus et le freinage) ne constitue pas un obstacle à cette double, voire triple participation. Il est à ce moment possible de se présenter à toutes les épreuves avec le même engin en conservant des chances de figurer honorablement.

5.2.3. Une domination écrasante des athlètes américains

A la lecture des différents classements, la domination des coureurs locaux ne fait aucun doute. Sur les quatre podiums épreuves officielles seniors, ils réalisent deux triplés (cross-country féminin et descente masculine) et remportent trois titres majeurs sur quatre avec huit places sur ces podiums sur douze possibles (reste deux médailles canadiennes, une suisse et une anglaise). Même s'il faut nuancer pour des raisons de coût de déplacements (les fédérations envoient pour ce championnat de manière préférentielle les catégories seniors

plutôt que des vétérans ou des juniors)¹¹⁷, les chiffres officiels du classement des médailles restent significatifs de cette domination sportive. Sur les trente médailles labellisées championnat du monde (deux épreuves et cinq catégories), l'équipe américaine en gagne 19 ! Les onze autres médailles sont “partagées” par cinq nations¹¹⁸.

Les raisons de cette domination sont multiples : l'antériorité de la pratique sur ce territoire, l'expérience des compétitions de haut niveau pour les coureurs habitués aux courses NORBA, le professionnalisme des meilleurs coureurs, un matériel souvent un peu supérieur et aussi qu'une bonne connaissance du terrain, une préparation à l'altitude plus poussée et enfin l'avantage et la motivation de courir dans son pays.

La fin d'une époque pour les pionniers

Si pendant les courses NORBA organisées sur le sol américain de la fin des années 1980 l'influence des pionniers reste encore un peu perceptible sur le plan réglementaire, médiatique ou sportif, ce championnat, organisé par une entité internationale et indépendante avec une structuration et des normes d'organisation nouvelles (protocole, officiels, règlement, transposition partielle de la culture cycliste traditionnelle), fait passer le sport qu'ils ont initié à un stade qu'ils ne maîtrisent plus au point pour certains de ne plus le reconnaître. Charles Kelly laisse transparaître à ce sujet un mélange de fierté et de nostalgie.

Jacque Phelan termine sa carrière internationale de manière revendicatrice, voyant évoluer le mountain bike dans un monde où le poids des sponsors, la loi du marché et la médiatisation des champions devient une réalité, en opposition à ses convictions féministes et anti-conformistes. Otis Guy participe à la course vétérans hommes et se plaît à rappeler qu'il est le seul compétiteur au monde à avoir couru à la fois la Repack Race en 1976, le premier championnat NORBA national en 1983 et ce premier championnat du monde en 1990. Quant à Gary Fisher, toujours proche des coureurs au travers de ses teams, il présente son engin tout suspendu, révolutionnaire pour l'époque, au monde du mountain bike réuni à Durango, et se réjouit du succès de l'épreuve en disant : « *C'est fantastique, le mountain bike est devenu un sport populaire*¹¹⁹ ». Mais il déplore en même temps un contrôle trop rapide de l'institution et

¹¹⁷ Certaines fédérations, peu structurées pour le mountain bike, ne donnent pas encore beaucoup de moyens pour cette discipline. A titre d'exemple, l'équipe de Belgique loge sous tente pour raison pécuniaire ou pour se rapprocher du côté sport de pleine nature.

¹¹⁸ Canada : 1 or et 1 argent, France : 1 or, Sui 2 argent et 1 bronze, Grande Bretagne : 1 argent et 2 bronze, Belgique : 1 bronze et Nouvelle Zélande : 1 bronze.

¹¹⁹ Entretien avec Gary Fisher, *op. cit.*, 2006.

rêve d'épreuves nouvelles : « *Mais c'est allé trop vite notamment avec l'UCI qui a pris la mainmise sur les compétitions. D'autres schémas de course sont à inventer*¹²⁰. »

Au travers de ces premières confrontations cette fois disputées à l'échelle mondiale, cet événement symbolise la fin d'un processus dans l'histoire de ce sport encore jeune. Une page semble définitivement tournée pour les pionniers. Désormais « leur » sport ne leur appartient plus.

Durango 1990, au cœur de l'Histoire du mountain bike

Cette analyse du premier championnat du monde permet de conclure sur sa place centrale, voire son rôle charnière dans l'histoire du mountain bike. Dans un temps de rupture, on passe ici d'une période à une autre, d'un développement en parallèle, à une expansion commune annoncée.

On assiste tout d'abord, à une véritable légitimation institutionnelle de ce sport au niveau mondial avec la prise en charge de l'événement par la fédération internationale de cyclisme. Le succès populaire avec plus de 50 000 spectateurs, la présence de plus de 100 journalistes et une couverture télévisuelle conséquente, confortent cette réussite conjointe des organisateurs et de l'institution qui, dès la première édition, cadrent l'événement en tenant compte à la fois des acquis antérieurs de ce sport encore jeune et des normes fédérales en vigueur. Consciente des potentialités de ce nouveau sport, la fédération bascule rapidement sur une stratégie d'ouverture vers les nouvelles pratiques avec l'exemple de l'intégration rapide de la descente. La domination des Américains qui possèdent encore une "longueur d'avance" à tous les niveaux renforce ce succès médiatique¹²¹, crédibilise ces champions et légitime l'antériorité et l'exemplarité de la pratique aux yeux des autres participants. En inscrivant leurs noms en haut du palmarès, la Canadienne Cindy Devine et les Américains Julie Furtado, Greg Herbold et Ned Overend figurent à jamais en première ligne de l'histoire du mountain bike international de compétition.

Mais ce championnat représente surtout la rencontre concrète, sportive voire culturelle de deux mondes jusqu'alors très peu en contact, entre plus de 300 champions venus de 34

¹²⁰ *Ibidem.*

¹²¹ Newman, B, « Glory in Purgatory: The World Mountain Bike Championships were hell on wheels », *Sports Illustrated*, New York, 24 septembre 1990.

pays (une majorité européens) et de presque 700 coureurs américains¹²² durant une semaine. Techniques d'entraînements, matériel, tactiques de course, organisation, mise en scène, réglementation, nouvelles disciplines : tout est prétexte à échanges réciproques. Ces deux mondes se respectent et s'influencent mutuellement. Les « Américains » respectent l'histoire du cyclisme classique et accueillent la fédération internationale avec bienveillance car elle est gage d'une diffusion plus ample. Les « Européens » qui jusqu'alors n'avaient eu connaissance du phénomène mountain bike que par quelques magazines et quelques rares prestations de champions, découvrent « une autre planète » et reviennent confortés par les potentialités du sport qu'ils pratiquent depuis peu.

5.3. Vers une structuration du mountain bike à l'échelle planétaire

Suite à cette expérience positive et cette entrée réussie sur la scène sportive internationale, l'UCI enchaîne presque logiquement sur une stratégie de développement et de structuration de la discipline qu'elle initie rapidement au travers de l'organisation des coupes du monde. Une nouvelle tribu se recrée bientôt sur ces épreuves à travers le monde, mais cette fois à une toute autre échelle. Après ce succès populaire, sportif, médiatique et institutionnel de Durango, comment la fédération internationale va-t-elle s'organiser pour structurer encore davantage la pratique ? Quelles épreuves d'envergure vont être organisées et avec quel succès au niveau du public, des médias et des coureurs ? L'UCI va-t-elle reproduire l'existant dans le domaine du cyclisme sur route ou saura-t-elle tenir compte des spécificités et de la logique de ce sport ? L'hégémonie sportive américaine de Durango va-t-elle se confirmer ou va-t-on assister à un nivellement des valeurs sur l'échiquier international ? Les pratiques institutionnellement les plus reconnues, le cross-country et la descente vont-elles se pérenniser ou vont-elles subir un processus de concurrence de la part de nouvelles formes compétitives émergentes ?

5.3.1. La création d'épreuves européennes et internationales

En plus du championnat du monde appelé à se pérenniser, la première coupe du monde « Grundig FIAC » débute dès l'année suivante suite à l'accord évoqué précédemment entre la firme allemande et la fédération internationale. Ces rencontres périodiques sur le

¹²² Ils étaient plus de 1 500 deux semaines avant pour les championnats nationaux de Mammoth Mountain mais certains coureurs ne se sont pas inscrits aux épreuves de Durango pour protester contre le doublement des frais d'inscription affichés par les organisateurs qui souhaitent aussi rentabiliser l'événement.

territoire américain et européen enclenchent la structuration définitive de ce sport sur le plan international. Avec plusieurs manches réparties sur le continent européen et américain, les meilleurs pilotes mondiaux inclus dans des équipes de marque, s'affrontent au cours de différentes manches au fil de la saison. On reprend le principe des manches de championnat qui se déroulent de cette façon depuis huit années sur le continent américain et trois années en Europe, mais décliné ici au niveau international.

La première coupe du monde 1991

En 1991, seul le cross country figure au programme de cette coupe du monde et une catégorie d'âge unique apparaît. Il faut avoir 19 ans minimum et une licence internationale. La veille de la course, une manche qualificative pour la catégorie masculine sur distance réduite (mais malgré tout éprouvante) permet de sélectionner les coureurs qui participent à la finale du lendemain. Cette manche, plutôt anti-physiologique et parfois injuste, sera supprimée rapidement d'un règlement en construction progressive. En effet, les meilleurs coureurs couvrent cette épreuve de sélection en se réservant pour le lendemain, diminuant ainsi son intérêt sportif. De plus certains champions venus de très loin, sont malgré tout éliminés sur bris mécanique et ne peuvent défendre des chances réelles le lendemain¹²³. Après une manche plutôt roulante en Italie, l'exemple de celle organisée à Manosque en France permet de se rendre compte de l'organisation et de l'adhésion des pilotes. Le journaliste de *Vélo Vert*¹²⁴ confirme le partenariat FIAC/Grundig et indique que « pour la première fois, l'épreuve parrainée par la firme allemande revêtait un caractère officiel : c'est une grande récompense pour Grundig dont l'engagement dans le milieu du mountain bike constituait un pari sur l'avenir. Il était dès lors normal que la pérennité du circuit mondial lui revienne¹²⁵, que les instances fédérales veillent au bon déroulement des épreuves. Pour cela, il n'existe d'autres alternatives que la séparation du pouvoir économique et du pouvoir sportif. » Jean-Yves Couput résume bien le partenariat et le niveau d'engagement et de responsabilités des deux co-organisateurs. Pour la première fois, cinq manches ont lieu en Europe et quatre en Amérique du Nord, contrairement aux éditions précédentes de la « Grundig Cup » qui avaient lieu uniquement en Europe.

¹²³ Exemple de Tim Gould (bris de cintre) et de Christian Taillefer (bris de dérailleur) pour la manche de Manosque en France.

¹²⁴ Couput, Jean-Yves, « Coupe du monde FIAC à Manosque : Pari gagné. », *Vélo Vert*, n° 17, juillet 1991.

¹²⁵ « Coupe du monde Grundig-FIAC. Le choc des titans », *VTT magazine*, n° 28, juin 1991, p 101. Grundig est ici le sponsor principal avec dix autres co-sponsors qui soutiennent l'opération.

Pour la manche française, pas moins de douze champions du monde titrés à Durango font le déplacement, preuve du succès rapide de cette formule auprès des pilotes. Sur un parcours provençal physique et technique, on retrouve trois Américains sur le podium (victoire de Tomac devant Rogers et Kloser) et cinq Européens dans les dix premiers. Chez les féminines, six Américaines se classent dans le « top ten » avec la première place de la championne du monde Furtado devant sa rivale Ballantyne qui devance l'Allemande Regina Stiefl. Au-delà de cette domination américaine sur le sol européen, il convient surtout de relever le début de rivalités techniques et économiques entre les marques qui utilisent rapidement la vitrine de la coupe du monde pour valoriser leurs produits. Raleigh, GT, Specialized, Fuji, Cilo, Rocky Mountain, Wheeler, Scott, Peugeot, Mongoose, Klein, Cycletech placent leurs couleurs dans les dix premiers des classements masculins et féminins. La coupe du monde devient une vitrine d'exposition des produits de grandes marques de cycles majoritairement américaines qui souhaitent étendre leurs parts de marché dans un secteur en pleine expansion. Les enjeux économiques deviennent alors réels sur ce circuit international de coupe du monde alors que les ventes d'engins explosent désormais sur l'ancien continent.

Ned Overend confirme cette réalité économique lors d'une interview à la presse spécialisée : « *Les meilleurs Américains font le déplacement sur cette coupe du monde parce que l'Europe est un marché important pour des compagnies comme Diamond Back, GT, Trek et tout particulièrement Specialized. La reconnaissance de la coupe du monde par la FIAC est importante parce que cela crédibilise la discipline auprès de la presse. La FIAC est une couverture spécifique et officielle. Beaucoup d'autres sports ont plusieurs championnats du monde. Cela ne fait pas très sérieux*¹²⁶. » Après une première saison où l'on assiste à un début de nivellement des valeurs entre les différents pilotes, John Tomac remporte la dernière manche organisée à Berlin les 7 et 8 octobre et s'adjuge de justesse le classement général devant l'Autrichien Zadrobilek ancien professionnel sur route. Au classement final de cette première « World Cup Grundig- FIAC », on note la présence de six Américains dans les dix premiers¹²⁷ et de quatre Américaines et quatre Allemandes dans le *top ten* féminin¹²⁸.

¹²⁶ *VTT magazine, op. cit.*, n° 28, p.102.

¹²⁷ « Grundig World Cup : le sacre de Tomac », *Vélo Tonic*, n° 8, nov 91, p. 83. Classement de la Coupe du monde 1991 senior homme : 1 : J Tomac (USA) 132pts, 2° : G Zadrobilek (Aut) 131pts, 3° : D Wyens (USA) 128pts, 4° : R Grewal (USA) 119pts, 5° : Ned Overend (USA) 118pts, 6° : M Kloser (USA) 108pts, 7° : M Kluge (All) 97pts, 8° : D Price (USA) 86pts, 9° : P Hric (Tch) 83pts, 10° : H Djernis (Den) 80pts.

¹²⁸ Classement de la Coupe du monde 1991 senior femme : 1^{ère} : R Stiefl (All) 85pts, 2° : S Ballantyne (USA) 52pts, 3° : S Buchweizer (All) 52pts, 4° : C Daucourt (Sui) 48pts, 5° : J Furtado (USA) 46pts, 6° : J Furst (Sui) 43pts, 7° : V Wasmuth (All) 37pts, 8° : S De Mattei (USA) 33pts, 9° : N Aubry (USA) 29pts, 10° : R Marunde (All) 20pts.

Dès la première année, cette coupe du monde atteint son but sportif, à savoir de rassembler les meilleurs coureurs mondiaux sur différentes manches mais aussi de créer une émulation médiatique au niveau de ce sport et de permettre aux marques d'avoir une plus grande lisibilité aux yeux du grand public. Pour Max Commençal, « *le départ des coupes du monde : c'est la colonne vertébrale du développement du VTT. J'ai vu grossir les trucs, dans des lieux magnifiques. Un grand bonheur pour les journalistes qui ramenaient de sublimes photos, de sublimes endroits en Europe, en Amérique ou en Océanie*¹²⁹. » C'est aussi à partir de cette année que les pilotes américains se déplacent réellement en nombre pour trois raisons principales : la pression des marques qui veulent se faire connaître à l'international, le caractère officiel de l'épreuve dirigée par la fédération et des grilles de prix plus conséquentes.

L'année 1992 voit le retour au premier plan du Suisse Frischknecht qui remporte le classement général devant le vainqueur de l'édition précédente et l'inusable Ned Overend régulier sur toute la saison. Chez les féminines, les Américaines Ruthie Matthes et Sarah Ballantyne prennent les deux premières places place devant la Suisse Chantal Daucourt et maintiennent le leadership américain sur cet événement qui se structure davantage avec des budgets d'équipe et des primes de course toujours plus importantes. Sur l'impulsion de Georges Edwards est créée une Down Hill Supercup Grundig, « véritable coupe du monde officieuse de descente » sur six manches, boudée en partie par les Américains et remportée par le Suisse Albert Iten à l'issue de la manche réussie de la Bourboule qui rassemble 100 participants, surtout européens. « Les meilleurs peut-être, tous les meilleurs sûrement pas ! Apparemment la Down Hill SuperCup ne fait pas (encore !) recette, pas autant que son homologue du X-Country. Les descentes internationales sont trop peu fréquentées¹³⁰. »

1993 : La descente au programme de la coupe du monde

Alors que la descente figure au programme des championnats du monde depuis 1990 et qu'il existe un championnat d'Europe de descente depuis 1991, cette discipline n'apparaît officiellement dans le calendrier et le classement de la coupe du monde qu'en 1993. Six manches sont prévues au calendrier, réparties en Europe et en Amérique du Nord avec des

¹²⁹ Entretien avec Max Commençal, *op. cit.*, 2007.

¹³⁰ « Grundig Downhill Supercup à la Bourboule. Une affaire de famille », *Vélo Vert*, n°30, novembre 1992, p.81. Il est rappelé dans l'article que les manches du championnat de France de descente rassemblent à ce moment parfois 400 participants.

épreuves communes avec le cross country déjà en place depuis deux années¹³¹. Même si cette pratique fait partie intégrante de l'esprit du mountain bike depuis quelques années voire depuis les origines, la mise au programme de cette épreuve sur les manches de coupe du monde va consacrer définitivement cette discipline, légitimée une seconde fois par l'UCI en lui donnant plus de moyens et de visibilité dans les médias.

Malgré la polyvalence de Tomac qui finit encore second des classements de descente et de cross-country en 1993, exploit exceptionnel compte tenu de l'augmentation du niveau physique et technique des compétiteurs, le temps des pilotes se présentant au départ des deux épreuves semble compté. L'introduction de cette discipline dans une coupe du monde toujours plus médiatisée, ouvre une nouvelle ère pour le mountain bike de compétition : celle de la spécialisation. L'entrée en lice de cette discipline, acceptée par la fédération internationale et souhaitée par les marques qui développent des produits de plus en plus spécifiques orientés vers les pratiques descendantes, marque un tournant significatif et la fin des pilotes polyvalents, tels Tomac et Furtado qui brillent dans les deux disciplines. Nathalie Fiat se souvient de ce moment charnière : « *Je me rappelle de Furtado au championnat du monde de 1992 qui s'aligne au XC et ne termine pas l'épreuve à cause de la boue et le lendemain elle remporte la descente. Sa détermination m'avait impressionnée. A ce moment, les Américaines dominaient encore pas mal et Paola Pezzo et Chantal Daucourt arrivaient parfois à se glisser dans un classement dominé par les Américaines. Chez les filles, on a mis du temps à gratter des places devant*¹³². » A partir de 1993, pour les besoins de la coupe du monde, la jeune championne française a deux vélos différents selon la spécialité à laquelle elle participe.

On peut considérer à ce sujet qu'il y a trois stades dans cette notion de spécialisation. Un premier moment où certains pilotes pratiquent les deux épreuves mais avec quasiment le même engin (1990-1991)¹³³, un second temps où les « polyvalents » pratiquent toujours les deux épreuves mais avec deux engins différents (1992-1993) et enfin le passage presque obligatoire à une spécialisation « athlétique et mécanique » : le crosseur ne fait que du cross-country avec un engin spécifique ; il en est de même pour le descendeur.

¹³¹ 7 juin : Cap d'Ail (France), 14 juin : Lillehammer (Norvège), 27 juin : Mont St Anne (Canada), 18 juillet : Vail Colorado, 31 juillet : Hunter Mountain (New York) et 14 et 15 août : finale à Kaprun (Autriche)

¹³² Entretien avec Nathalie Fiat, *op. cit.*, 2007.

¹³³ A cette époque certains coureurs se spécialisent déjà comme Overend en XC ou Herbolt en descente par exemple.

Dans ce contexte, c'est donc une manche française à Cap d'Ail (avec un budget de 600 000 francs dont 150 000 d'aménagement) qui ouvre cette première coupe du monde de descente 1993 en France. Sur un parcours technique et cassant qu'il connaît et affectionne, le jeune Français, Nicolas Vouilloz, âgé de 17 ans et bientôt surnommé « E.T » à cause de son pilotage « Extra Terrestre », dame le pion à l'élite mondiale de la descente¹³⁴ réunie pour l'occasion : « *Au début, je faisais les deux. Et je voyais bien que j'avais plus de facilité en descente qu'en montée. J'aimais quand même les deux, même si à chaque fois que je finissais un XC, je disais que c'était le dernier. C'était un sport en plein essor qui se cherchait*¹³⁵ », se rappelle Nicolas Vouilloz qui commence le VTT à quinze ans en 1990 en pratiquant les deux disciplines.

Sur deux manches, le jeune descendeur fait parler son talent et s'impose devant Beneke, Maglioni et Roman. Herbold se trouve relégué à la 10^e place et le champion du monde en titre Dave Cullinan à la 12^e place. En fait, les pilotes américains affectionnent peu ce type de tracé cassant tel Jimmy Deaton : « Cette descente n'est pas assez rapide et beaucoup trop hachée. Il faut tout le temps freiner, s'arrêter, relancer. Non, vraiment je n'aime pas¹³⁶ ». Nicolas Vouilloz commente les raisons de son succès et du bon niveau d'ensemble des descendeurs français tels Taillefer, Roman ou Gachet et les raisons des résultats jusque 1993 de pilotes comme Tomac : « *Au début des coupes du monde, les pistes étaient assez typées XC, même si c'était assez technique. Il y avait des parties roulantes voire physiques et des parties techniques. [...] C'est un peu grâce à Georges Edwards que les français faisaient des descentes techniques. C'est pour cela que la France a dominé pendant tant d'années car on a vraiment eu des beaux parcours dès le début et la France était un peu le précurseur des vrais parcours de descente. [...] Cela nous a tous tirés vers le haut. A l'époque, les étrangers : c'était des pistes 4/4. C'est pour cela que quelqu'un comme Tomac comme il était physique et technique arrivait à gagner les descentes roulantes*¹³⁷. »

La manche féminine est remportée par l'Italienne Giovanna Bonnazzi qui lance un débat sur un point de règlement : « *Il faut absolument que les épreuves officielles se disputent en deux manches, et au meilleur temps des deux. Regarde, j'ai crevé à l'arrière. En une manche, j'aurais été "out". Tu trouves ça normal alors que je gagne avec près de 40*

¹³⁴ « La star Nicolas 1^{er} », *Vélo Vert*, n° 37, juillet 1993. « Le fantasque et fantastique Greg "Airball" Herbold, le recordman de la "Kamikase Downhill", Jimmy Deaton mais aussi Johansson le suédois, Beneke et Spricht les allemands, Iten, Vessaz et Pérakis les funambules suisses, la nouvelle vague italienne hostile. »

¹³⁵ Entretien avec Nicolas Vouilloz, dix fois champion du monde de descente, Fréjus, le 13 octobre 2007.

¹³⁶ *Vélo Vert*, n° 37, *op.cit.*, juillet 1993.

¹³⁷ *Ibidem*.

*secondes d'avance. Il faut que l'on se batte pour obtenir ça*¹³⁸. » On se situe alors dans une phase où les événements se structurent avec parfois l'application de règlements copiés sur le ski et pas forcément adaptés au mountain bike. La réglementation sur les normes de parcours et les règles d'équipement et de sécurité est alors en pleine évolution ; celle-ci est accélérée par le niveau et les moyens humains et matériels mis en œuvre pour ces manches de coupe du monde.

Daniel Ball membre français de la CIVTT¹³⁹ à la suite de Georges Edwards (qui a succédé lui-même à Stéphane Hauvette) témoigne de cette phase de structuration du règlement au niveau international et explique les débats en interne pour assimiler le mountain bike dans l'institution tout en préservant une certaine spécificité : « *On sent encore le poids de la NORBA dans cette commission. On a joué le rôle de modèle pour certaines fédérations, mais pas le seul. Il existe toujours un peu cette réticence à être assimilé à une autre forme de cyclisme comme le cyclo-cross. Mon collègue du cyclo-cross est assez réticent. [...] En 1996, on est toujours sur l'autonomie, respect du matériel, dépannage non assisté. On n'était pas tous d'accord sur la longueur des circuits par rapport à la médiatisation. Un grand débat d'idée, une grosse confrontation entre les membres de la CNVTT aussi. Cela a mis du temps avant d'aboutir sur le petit circuit. [...] Il y avait une culture sur le VTT explorateur d'espace. C'est une question d'acteurs. [...] On avait aussi des gens de la montagne comme Olaf Candau. On a encore l'influence de la montagne. C'est une culture très particulière, l'intégration ne va pas de soit. Sur la réglementation, il y a des refus, des interrogations*¹⁴⁰. »

Cette nouvelle modélisation du règlement se confronte donc à la logique même de l'activité. Deux versants semblent parfois en opposition : d'un côté la culture des sports de pleine nature tournée sur les notions d'autonomie, d'espace, d'environnement et de l'autre la culture sportive traditionnelle orientée sur la performance, la rationalité et la confrontation codifiée. Peu à peu le règlement du cross-country symbolise la synthèse de ces deux versants¹⁴¹. Durant cette période s'opère donc un travail de transformation des règlements du VTT de compétition où un compromis se dessine peu à peu entre l'orthodoxie sportive nécessaire, les logiques commerciales et l'essence originelle de l'activité.

¹³⁸ *Ibidem.*

¹³⁹ Cette commission est présidée depuis 1991 par le Canadien Marc Lemay, avocat de profession et membre du conseil d'administration du comité olympique canadien de 1982 à 1992.

¹⁴⁰ Entretien avec Daniel Ball, *op. cit.*, 2007.

¹⁴¹ Après 1996, les règlements évoluent vers encore davantage de codification et de réglementation comme en témoigne le volume des documents nationaux et internationaux.

Cette première manche donne le ton d'une coupe du monde qui fera le bonheur des photographes et du public. Dans le même temps, les épreuves de la coupe du monde de cross country déjà installée dans le calendrier depuis deux années, connaissent un succès populaire considérable à l'instar de la manche de Madrid (300 engagés) des 24 et 25 avril 1992 qui enregistre l'affluence record de 30 000 spectateurs. Les manches suivantes qui se déroulent en Italie (Bassano) puis en Belgique (Houffalize) confirment cette tendance et ce succès populaire avec des assistances d'environ 15 000 spectateurs. Concernant le règlement, les 50 premiers du classement ne doivent plus participer aux manches qualificatives de la veille. Pour la première fois, deux titres sont donc décernés à l'issue des différentes manches. Chez les féminines, les valeurs sûres du cross-country Furtado (USA), Matthes (USA) et la valeur montante Alyson Sydor (Can) dominent le classement général du cross-country¹⁴². Dans le même temps, les nouvelles spécialistes de la descente se nomment Stiefl (All), Bonazzi (Ita) et Giove (USA). Concernant la catégorie homme, c'est John Tomac qui restera le seul coureur à inscrire son nom sur les deux palmarès la même année, en se classant second dans les deux spécialités¹⁴³. Le Suisse Frischknecht le devance en cross-country (3^e le Tchèque Peter Hric) et l'Allemand Jürgen Beneke le précède lui en descente (3^e l'Italien Migliorini). Six Européens et six Américains figurent au palmarès de cette première coupe du monde à deux épreuves.

Cette année 1993 marque donc une étape déjà importante dans le développement de la coupe du monde qui structure encore davantage les deux épreuves de références du mountain bike, lui donnant ainsi une cohérence pour le grand public et les médias. Les valeurs d'effort, de nature, voire de découverte de nouveaux espaces se déclinent à travers le prisme de l'épreuve du cross-country alors que la structuration de la descente valorise les notions de sensations, d'engagement et de vitesse également dans la logique historique et interne de ce sport. Le règlement se structure (classements, équipements, team, sécurité, zone d'arrivée), le public se presse nombreux sur les différentes manches et la multiplication des magazines favorise une médiatisation des champions américains et européens ou autres descendeurs bientôt affublés de protections spectaculaires. Le nombre d'heures de retransmission télévisée pour le VTT qui passe par exemple de 15 heures en 1990 à 80 heures en 1994 sur la chaîne spécialisée Eurosport, témoigne concrètement de cette médiatisation. Le VTT, sport en vogue, surfe alors en haut d'une vague puissante, fraîche et déferlante sur tous les continents.

¹⁴² Classement féminin unique de la Coupe du Monde de 1992 : 1^{er} : Matthes (USA), 2^e : Furtado (USA), 3^e : Daucourt (Sui).

¹⁴³ Classement masculin unique de la Coupe du Monde de 1992 : 1^{er} : Frischknecht (Sui), 2^e Tomac (USA), 3^e Overend (USA).

5.3.2. « L'âge d'or » des coupes du monde, l'ère de la spécialisation

Nicolas Vouilloz évolue sur ce circuit de coupe du monde durant près de dix années depuis ses débuts en 1993. Il remporte cinq coupes du monde de descente (une fois second, une fois troisième) et dix titres de champion du monde soit un record absolu. Selon le jeune champion, cette période de structuration initiale constitue pour plusieurs raisons la phase la plus significative, avec une attention médiatique plus soutenue, avant un retour au calme relatif. Son avis complète et confirme l'étude de document sur la période. « *Selon moi, l'âge d'or, c'est 92, 93, 94, 95 et un peu après. C'était vraiment le VTT en plein essor. Souvent, les sports partent fort et cela retombe. En tout cas, on n'a pas su faire pour que cela reste comme c'était parti*¹⁴⁴. » Cette opinion est confirmée par Christian Taillefer qui a participé à ce circuit coupe du monde durant cette période : « *Ce qui m'a marqué surtout c'est quand cela a commencé à se casser la gueule après 1996. Je leur avais dit à l'UCI de ne pas faire neuf manches de cross-country d'un côté et neuf manches de descente de l'autre. Faudrait penser à regrouper ! [...] On n'a pas réussi à accrocher les médias. Le VTT a de suite été assimilé avec le vélo loisir, randonnée, découverte. On n'a pas été assimilé à la compétition comme pour la route. La médiatisation est maintenant nulle alors qu'il y a beaucoup de pratiquants*¹⁴⁵. »

De 1994 à 1996, les coupes de monde continuent à se structurer autour de *teams* professionnels internationaux aux budgets et structures conséquents tels Volvo/Cannondale, GT, Specialized, Sunn/Chipie, KHS/Yamaha, Kona, Mongoose, Lapierre, Diamond Back, Schwinn, Univega, Giant, Ritchey, Volvic/Powerbar ou Trek qui figurent parmi les plus puissants. Ces équipes souvent sponsorisées par de grandes marques de cycles ont aussi comme co-sponsors des marques de voitures ou d'équipementiers (frein, fourche). Le public reste nombreux sur les parcours comme à Houffalize en Belgique (35 000 personnes)¹⁴⁶ ou St Wendel et Lisbonne où se rassemblent 17 000 et 10 000 spectateurs. Toujours en croissance, l'édition de 1996 compte dix épreuves de cross-country et six courses de descente dont trois manches communes (Mont St Anne (Can), Hawaï (USA) et les Gets). Dans les projets pour 1997, il est question d'étendre l'événement pour la première fois à deux autres continents :

¹⁴⁴ Entretien avec Nicolas Vouilloz, *op. cit.*, 2007.

¹⁴⁵ Le Français participe au circuit coupe du monde jusque 1999, il gagne la manche coupe du monde des Gets en 1998 et se classe cinq fois dans les dix premiers au classement général de la descente durant cette décennie.

¹⁴⁶ *Vélo Vert*, n° 68, juillet 1996, p. 122.

l'Océanie avec une manche de cross-country à Wellington et l'Afrique avec une manche de descente au Cap en Afrique du Sud.

L'exemple du championnat d'Europe : une structuration à l'échelle du continent

A partir de 1990, la pratique du mountain bike prend une ampleur considérable en Europe avec comme fer de lance sur le plan de la structuration et de la compétition la Suisse, l'Italie, la France et l'Allemagne. La démarche de l'Union Européenne de Cyclisme (UEC)¹⁴⁷ est en phase avec la fédération internationale qui vient d'organiser ses premiers championnats du monde. L'UEC prépare le premier championnat d'Europe et organise cette fois la compétition à l'échelle européenne. Avec un vivier si important, cette démarche semble logique comme l'explique François Scavini : « *L'Union Européenne de Cyclisme s'est dit que la majorité des bons vététistes est maintenant en Europe donc il est temps de faire un championnat d'Europe car on représente 90% des compétiteurs. L'engouement de l'Europe a été important avec de nombreux pays. Actuellement, les pays de l'Est s'investissent beaucoup*¹⁴⁸. »

Sur le principe des championnats du monde, le cross-country et la descente sont retenus au programme de cette compétition avec aussi un classement combiné. Chaque pays peut aligner une équipe de quatre pilotes par catégorie (seniors, juniors, vétérans hommes et seniors femmes). La première édition¹⁴⁹ de ce championnat, organisée à La Bourboule¹⁵⁰ (Fra) le 23 et le 24 août 1991, rassemble dix nations¹⁵¹ et 600 concurrents dont des coureurs non européens tels Kloser (USA) qui participent hors championnat. Cet exemple démontre l'esprit d'ouverture de ce sport à ce moment avec la participation de non-Européens à...un championnat d'Europe. Le nombre de nations représentées permet d'envisager le développement du mountain bike de compétition. Les nations nordiques arrivent aussi rapidement sur l'échiquier, suivies par les pays de l'Est. Dans les catégories principales, la Suisse domine avec six médailles et précède l'Italie et la France (trois médailles). Alors que

¹⁴⁷ « Championnat d'Europe de VTT à Métabief : les premiers du genre », *Les Pages Vertes*, n° 40, juillet 1994, p. 3. Les premiers championnats d'Europe complètement et officiellement organisés par l'Union Européenne de Cyclisme seront ceux de 1994 organisés du 15 au 21 août à La Métabief.

¹⁴⁸ Entretien avec François Scavini, *op. cit.*, 2006.

¹⁴⁹ « Premier championnat d'Europe VTT à La Bourboule : belle première », *Vélo Vert*, n° 19, octobre 1991.

¹⁵⁰ La Bourboule a déjà accueilli en 1987 un des premiers rassemblements d'envergure internationale de VTT avec la « Funny Bike ». La station et son maire Serge Teillot sont très investis dans le développement du VTT. Elle est la seconde en France à créer un centre VTT avec 18 parcours et 250 kilomètre balisés.

¹⁵¹ « Championnat de VTT à la Bourboule : La France moissonne », *Vélo Tonic*, n° 7, octobre 1991. Dix nations sont représentées : Grande-Bretagne, Tchécoslovaquie, Suisse, Italie, Espagne, Autriche, Pays-bas, Belgique, Allemagne, France.

sur l'ensemble de l'épreuve la France remporte le classement par équipes avec 14 médailles sur 9 épreuves et 27 médailles possibles.

« L'impact médiatique est gigantesque et tout cela crédibilise le VTT. » indique l'organisateur et maire de la ville M. Teillot suite à l'écho fait par les six chaînes nationales françaises sur cet événement. Christian Taillefer, figure emblématique et fer de lance du VTT en France à ce moment, remporte le classement combiné et la descente sur un tracé novateur avec des sauts de tremplins, véhiculant une image positive, dynamique et spectaculaire de ce sport au niveau des médias présents. Ce premier championnat est un succès pour l'Union Européenne de Cyclisme (UEC) qui reconduit la formule (le classement combiné sera ensuite abandonné).

Un rendez-vous européen incontournable placé avant les championnats du monde

Souvent placés avant les championnats du monde, les championnats d'Europe¹⁵² font généralement office de sélection pour les équipes nationales ; ils deviennent rapidement un rendez-vous important et structurant du calendrier. L'édition 1992 est dominée par la Suisse, premier pays européen avec la France à se structurer sur le plan fédéral depuis la fin des années 1980. L'édition autrichienne de 1993 accueille 23 nations et 1028 concurrents¹⁵³, témoin d'une organisation à l'échelle européenne de plus en plus importante. Mais il faut attendre l'édition de 1994 de Métabief dans le Doubs pour que l'ensemble des nations européennes sans exception figure au départ de l'épreuve¹⁵⁴. Cette fois, toute l'Europe du cyclisme en général et du cyclisme de compétition en particulier est concernée et impliquée dans le VTT.

Preuve de cette diffusion à l'échelle de tout le continent, l'édition de 1995 se déroule plus à l'Est en République Tchèque à Spindelruv Mlyn, au nord du pays à quelques kilomètres de la frontière polonaise. L'événement dure alors presque une semaine¹⁵⁵, du 14 au 20 août avec comme nouveauté l'introduction du dual slalom dans le programme officiel. Enfin, l'édition italienne de 1996, placée entre les Jeux Olympiques et les premiers championnats du monde en Océanie à Cairns (Australie) consacre une supériorité française

¹⁵² « Championnats d'Europe : Répétition générale », *Vélo Vert*, n° 39, octobre 1993.

¹⁵³ « Championnats d'Europe : un cru satisfaisant », *VTT magazine*, n° 4 octobre 1993, pp. 112-115.

¹⁵⁴ *Vélo Vert*, n° 50, octobre 1994, p.76.

¹⁵⁵ En 1994, le programme était concentré sur quatre jours et les années précédentes sur trois jours ou le week-end.

(avec 11 médailles contre 6 à l'Italie¹⁵⁶) amorcée depuis quelques années sur l'échiquier européen voire mondial.

Un palmarès significatif des forces en présence sur le territoire européen

Ce championnat d'Europe contribue donc à une structuration supplémentaire du mountain bike sur le plan international, en lui donnant une légitimité en terme sportif sur le modèle classique et pyramidal (affrontement régional, national, européen et mondial). Sans commenter l'ensemble du palmarès, l'analyse chiffrée du classement des podiums des catégories seniors masculines et féminines, permet de juger du poids et de l'influence de chaque nation à l'échelle européenne. Ces chiffres, indicateurs de l'élite, ne présagent pas du taux de licenciés ou de la place de ce sport dans le domaine du loisir mais plutôt d'une tendance supplémentaire dont il faut tenir compte dans l'analyse.

Au regard des différents résultats énoncés précédemment, c'est presque logiquement que les trois nations de l'arc alpin dominant largement ce classement. Durant les championnats d'Europe, la France remporte durant ces six premières années 19 médailles (huit or, quatre argent et sept bronze) juste devant la Suisse (18 médailles : six or, cinq argent et sept bronze) et l'Italie (15 médailles : quatre or, sept argent, quatre bronze). Les sept autres nations titrées récoltent seulement 20 médailles sur cette période¹⁵⁷. Ces trois pays où on relève des pratiques pionnières dès le milieu des années 1980, figurent aussi parmi les premiers à s'organiser au sein de fédérations nationales. Une pratique de masse¹⁵⁸, un relief favorable pour les pratiques descendantes (28 titres emportés sur 36 possibles en descente), une politique publique d'aide surtout en Italie et en France, auxquels s'ajoutent une forte culture et une tradition cycliste, expliquent l'emprise de ces trois pays durant cette période¹⁵⁹. Des leaders d'équipes médiatisées tels Frischknecht, Iten ou Daucourt pour la Suisse, les italiennes Bonazzi puis Pezzo et les Taillefer, Vouilloz et Chausson pour la France accélèrent cette dynamique de victoires relayées par la presse spécialisée et sportive.

Enfin, la création de la coupe du monde officielle « Grundig-FIAC » par la fédération internationale qui fait suite à des manches internationales organisées aux USA et une coupe Grundig, parfois contestée par les fédérations nationales, marque un pas important

¹⁵⁶ La Suède, l'Espagne, la Suisse et l'Allemagne remportent deux médailles.

¹⁵⁷ Répartition des médailles pour les autres nations. 4 médailles : Grande-Bretagne et Espagne ; 3 médailles : Allemagne ; 2 médailles : Autriche et Belgique ; une médaille pour la Suède.

¹⁵⁸ Les plus grands événements durant cette période se déroulent dans ces pays (Roc d'Azur en France, rassemblement du Lac de Garde en Italie et le Raid Cristalp à Verbier-Grimentz en Suisse)

¹⁵⁹ Ce rapport de force change par la suite avec une montée en puissance des nations nordiques, du Benelux et plus récemment des pays de l'Est avec un leadership français toujours réel.

dans la diffusion et l'expansion du mountain bike sur le plan international. La mise en place en 1993 de séries de descente au sein de cet événement toujours plus mobilisateur, augmente l'attrait des médias et des partenaires qui s'organisent autour de team structurés, se déplaçant sur les différentes manches à travers les continents américains et européens avant d'évoluer par la suite vers l'hémisphère sud. Le niveau des athlètes et la technicité du matériel augmentent chaque année, faisant entrer le mountain bike dans une nouvelle ère, celle de la spécialisation. Cet « âge d'or » des coupes du monde ouvre ce sport vers la reconnaissance définitive du grand public et des instances sportives. Sur le plan européen, l'hégémonie des pays de l'arc alpin reste palpable mais tout le continent du nord au sud et de l'est à l'ouest, pays de montagne ou de plaine, est touché par un sport qui déplace maintenant les foules et les médias.

5.3.3. La fin de l'hégémonie américaine : retour sur six années de confrontation

Au terme de cette analyse sur la structuration du mountain bike de compétition à l'échelle internationale, on peut s'interroger sur l'évolution de la hiérarchie mondiale. Comment évolue le rapport de force depuis le triomphe américain de Durango ? Quels champions marquent cette période et contribuent à une diffusion médiatique de plus grande ampleur vers le grand public ? L'amorce de la "logique d'influence réciproque" relevée pour la fin des années 1980 se confirme-t-elle ou bien un autre courant dominant voit-il le jour ? Les différentes éditions du championnat du monde devenu un rendez-vous incontournable des nations et des champions, peuvent dans ce cadre servir d'analyseur pertinent, complétant ainsi les données déjà recueillies sur les coupes du monde et les coupes d'Europe.

L'Europe se positionne rapidement

Dès les seconds championnats organisés à Il Ciocco en Italie, la hiérarchie se rééquilibre au profit des nations européennes. Sur 12 titres distribués la Suisse (4) devance les Etats-Unis (3), l'Italie (3), la France et l'Allemagne (1). Dans la catégorie senior, sur 12 médailles possibles, l'ordre est un peu différent avec un maintien des Américains qui s'adjugent cinq médailles devant la Suisse (3). En plus de ce rééquilibrage du rapport de force, on retiendra surtout de cette édition le succès populaire avec la présence de 100 000 *tifosi* et l'exploit de John Tomac qui remporte le cross-country et termine second de la descente.

L'édition canadienne de Bromont confirme ce nivellement des forces avec neuf médailles américaines (cinq sur douze dans les catégories seniors toujours), six médailles françaises¹⁶⁰ et cinq médailles suisses¹⁶¹. Mais c'est surtout le nombre de pays médaillés qui reste significatif pour ce championnat. Treize pays, contre huit deux années plus tôt, montent au moins une fois sur le podium signe d'une internationalisation de l'élite et du développement de ce sport. Dans cette logique d'expansion, on relève la présence de 800 athlètes dont 175 Canadiens soit plus de 600 étrangers (contre 300 à Durango) venant de 32 pays différents avec pour la première fois la participation d'un athlète zambien. Le journaliste de *Vélo Vert* Jean Yves Couput, résume ainsi l'évolution : « Peut-être avons-nous assisté au Canada à la fin d'une époque, la fin d'une domination sans partage des Américains sur le monde du mountain bike. La poussée des athlètes européens semble inéluctable et l'internationalisation de la discipline élargit les confrontations au monde entier. Demain plus encore qu'aujourd'hui, des pays tels que l'Australie, le Japon, la Nouvelle-Zélande, l'Argentine et bien d'autres voudront leur épreuve de Coupe du Monde. Les Américains ne joueront plus si souvent à domicile¹⁶². » Cette analyse semble justifiée même si le niveau de professionnalisation et surtout les gains des pilotes restent encore beaucoup plus élevés Outre-Atlantique¹⁶³ où le professionnalisme reste davantage plus développé.

1993 : 46 nations et les cinq continents présents aux championnats du monde

Cette tendance à l'internationalisation se confirme lors de l'édition suivante de Métabief en 1993 avec la participation de 46 délégations¹⁶⁴, de 2057 concurrents et de plus de 300 journalistes et une presse télévisuelle qui couvre largement l'événement. La pratique du VTT de compétition ne se limite plus comme en 1990 à une confrontation occidentale entre l'Amérique du Nord et l'Europe de l'ouest mais bel et bien à une rencontre à l'échelle planétaire. Sur le plan des résultats, l'Europe remporte lors de cette épreuve 27 médailles

¹⁶⁰ « Quand l'Europe chahute le nouveau monde », *Les Pages Vertes*, n° 22, octobre 1992, p. 1. « Après trois années d'existence, les championnats du monde de mountain bike ne sont plus la chasse gardée des américains. »

¹⁶¹ Italie : 3 médailles. Nouvelle Zélande, Allemagne, Canada, Allemagne, Danemark : 2 médailles. Belgique, Espagne, Grande-Bretagne, Italie, Suède, Tchécoslovaquie : 1 médaille. On relève aussi sur le plan sportif la seconde place en cross-country du Suisse Frischknecht comme en 1991 et 1990.

¹⁶² *Vélo Vert*, n° 38, novembre 1992.

¹⁶³ En 1992, John Tomac gagne par exemple 2,6 millions de \$ à comparer aux contrats des meilleurs français qui s'élèvent à 150 000 francs.

¹⁶⁴ En plus des nations traditionnellement présentes des pays tels l'Irlande, la Pologne, San Marin, la Russie, la Lituanie, la Grèce ou le Portugal pour l'Europe et le Mexique, le Guatemala, le Costa Rica, l'Argentine, le Brésil, le Chili, la Colombie, le Japon, l'Australie, l'Afrique du Sud et la Zambie pour les autres continents figurent au rang des différentes nations présentes en France.

contre 6 pour les Etats-Unis et aucune médaille pour le reste du monde¹⁶⁵. Le nombre de pays médaillés reste lui limité à huit, témoin de l'avance et du niveau de l'élite de certaines nations¹⁶⁶. En 1994, quatre années après Durango, l'élite mondiale se donne encore rendez-vous au Colorado à Vail. En remportant 10 médailles sur 34, les locaux « relèvent un peu la tête¹⁶⁷ » mais les Européens maintiennent un haut niveau de performance avec neuf médailles pour la France et quatre pour la Suisse et l'Italie. Lors de l'édition suivante de 1995 organisée à Kirchzarten¹⁶⁸ en Forêt Noire allemande, la France domine les débats avec six titres remportés sur onze possibles. La Chine, la Moldavie, la Bolivie, le Chili et la Corée figurent pour la première fois sur la liste des 42 pays engagés.

L'édition australienne organisée à Cairns en 1996 confirme l'internationalisation croissante de ce sport avec pour la première fois un championnat du monde organisé ailleurs que sur le continent américain (1990-1992-1994) ou européen (1991-1993-1995). Le mountain bike de haut niveau attire même maintenant des professionnels connus issus du cyclisme sur route tels Jeannie Longo (seconde de l'édition de 1993) et Jérôme Chiotti¹⁶⁹, le vainqueur de l'édition 1996. Dans cette logique de pratique multiple, d'anciens champions de mountain bike dont le Danois Rasmussen (champion du monde 1999) ou l'Australien Cadel Evans (vainqueur de la coupe du monde 1998 et 1999) se convertissent ensuite avec succès au cyclisme sur route professionnel.

Des chiffres significatifs des forces en présence

L'étude plus précise de l'origine et la répartition des médaillés durant cette période confirme la baisse assez rapide de la domination américaine constatée au premier championnat du monde de 1990¹⁷⁰. Après la *razzia* de Durango, l'emprise sportive des Américains se maintient autour d'un quart des médailles durant les cinq années suivantes (27%, 25%, 18%, 27%, 20%) pour ne plus représenter que 13% en 1996. Dans le même temps, les trois pays de l'arc alpin (France, Italie et Suisse) remportent depuis 1991 entre 44%

¹⁶⁵ Les Danois signent un triplé en cross-country masculin, les Italiennes remportent le titre en descente et en Cross Country (Bonazzi et Pezzo) et Mike King (USA) s'adjuge la descente.

¹⁶⁶ Les nations médaillées sont l'Allemagne, le Danemark, les Etats-Unis, la France, l'Italie, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suisse. En 1991, on compte 11 nations médaillées et 13 en 1992.

¹⁶⁷ La France est seulement devancée par le nombre de médailles remportées chez les vétérans. A partir de 1996, L'UCI décide de ne plus attribuer de titre pour les vétérans. Les Français remportent quatre titres dont trois en descente. (Senior homme : Gachet, Senior Femme : Chausson, Junior homme : Vouilloz, Junior XC : Martinez). Le nombre de nations médaillées se chiffre à 12 dont dix pays européens.

¹⁶⁸ « Championnats du monde de Kirchzarten : la cerise sur le gâteau. Le monde à l'or française », *Vélo Vert*, n°62, novembre 1995, p. 74.

¹⁶⁹ Le français avouera quelques mois plus tard s'être dopé et sera suspendu par la fédération internationale.

¹⁷⁰ Annexe n° 6 : Répartition des médailles par nations et continents lors championnats du monde de mountain bike UCI de 1990 à 1996.

et 58% des médailles. Après une domination européenne suisse et italienne, la France s'impose à partir de 1993 (27%, 25%, 30%, 37%) comme la nation dominante avec 38 médailles remportées de 1993 à 1996 soit 29,5 % des podiums.

Enfin, si la participation depuis l'édition de 1992 atteint 40 pays, le nombre de nations médaillées ne dépasse jamais 13 majoritairement nord-américaines et européennes. Cette hégémonie sportive américaine puis européenne se confirme également : les autres nations s'adjugent moins de 10 % des médailles de 1990 à 1996¹⁷¹. Le nombre de pays présents aux championnats du monde reste croissant, témoin d'une internationalisation du mountain bike bien réelle durant cette période sans que l'on puisse parler à ce moment d'un phénomène planétaire comme pour le football ou l'athlétisme. Ce processus se trouve minoré pour le très haut niveau où les nations historiquement touchées par cette diffusion (USA au début des années 1980 et Europe à la fin de cette décennie) gardent encore une longueur d'avance sur les nations émergentes.

Les premiers champions de l'histoire internationale du mountain bike

Gary Fisher ou Victor Vicente pour les *seventies* et Jacquie Phelan et Joe Murray durant le début des années 1980, marquent à jamais l'histoire de leur sport à l'échelle américaine. L'ère de l'internationalisation débute en 1990 à Durango avec l'avènement de champions qui vont définitivement, par leur charisme ou leurs exploits, contribuer à la médiatisation de ce sport pour le grand public.

Dans les catégories féminines, les Américaines dominent le début de cette décennie avec Cindy Whitehead, la première à contrarier la suprématie de Phelan au milieu des années 1980. Mais c'est surtout Julie Furtado, Sarah Ballantyne puis Missy Giove et la Canadienne Alison Sydor qui marquent de leur empreinte le début des années 1990. Côté européen, les Suisses Chantal Daucourt, Silvia Furst, l'allemande Stiefl, les Françaises Sophie Englin, Nathalie Fiat et l'Italienne Giovanna Bonazzi seront les premières à inquiéter l'armada américaine plus expérimentée à haut niveau. Au mitan des années 1990, à l'ère de la spécialisation, la Française Anne-Caroline Chausson en descente et l'Italienne Paolo Pezzo rééquilibrent le rapport des forces entre les continents.

Dans la catégorie masculine, on retient comme pilote symbole le talentueux et polyvalent John Tomac qui, par son pilotage, son équipement et ses résultats concentre l'attention des médias et favorise la divulgation d'une image dynamique de ce sport au travers

¹⁷¹ Annexe n° 6. Pourcentage de médailles obtenu par les nations (hors USA et Europe). 1990 : 22% ; 1991 : 6% ; 1992 : 11% ; 1993 : 0% ; 1994 : 6% ; 1995 : 4% ; 1996 : 4%.

du prisme médiatique. Ned Overend, premier champion du monde et au top niveau de 1985 à 1994, puis Tinker Juarez, en cross-country parachèvent une liste de pilotes américains surtout riche en descendeurs. Greg Herbold, Mike Kloser, Jimmy Deaton ou Dave Cullinan champions de descente du début des années 1990 attirent les photographes et véhiculent une image du mountain bike orientée vers la vitesse et le risque. Côté européen, les Suisses Iten et Pérakis, l'Allemand Beneke et les Français Taillefer, Gachet et Vouilloz concurrencent assez vite les américains. En cross-country, après la brèche ouverte par l'Anglais Tim Gould dès 1990, la montée des pays du nord avec le triple champion du monde Henrik Djernis (1992, 1993, 1994) le Norvégien Hoydal ou le Hollandais Bart Brentjens associé à la montée en puissance des Français Martinez, Savignoni et Dupouey annoncent la fin des victoires américaines dans cette spécialité. Ned Overend explique cette supériorité par une culture et une agressivité plus importante : *« Je suis allé plusieurs fois en Europe et le style est plus agressif, les Américains ne se battent pas assez au début et ils ne voient plus jamais la tête de course. [...] Le potentiel et le nombre de coureurs sont plus importants là-bas. Nous ne sommes que 25 000 véritables compétiteurs, beaucoup moins selon moi qu'en Europe. Beaucoup de compétitions, de coureurs et de clubs, c'est pour cela qu'ils sont les meilleurs. [...] Ici, il n'y a pas autant d'organisations notamment pour les jeunes. Nous sommes peut-être une société plus relax, je pense¹⁷². »*

Enfin, devenu depuis un symbole voire l'icône du mountain bike international dont il traverse toutes les époques, Thomas Frischknecht marque la jeune histoire de ce sport avec une carrière riche et souvent victorieuse de près de vingt années sur le circuit mondial de 1988 à 2006. Le Suisse Thomas Frischknecht commence sa carrière sportive dans l'exigeante discipline du cyclo-cross en 1985 à l'âge de 15 ans. Durant la saison 1987/1988, il remporte 21 courses sur les 22 disputées dont le titre de champion du monde junior de cyclo-cross. En 1990, il intègre le team Ritchey encadré par l'expérimenté Dave Mc Laughlin et devient le premier européen avec l'Anglais Tim Gould à affronter les Américains sur leur propre terrain. Par son talent et sa régularité, il éclabousse ensuite l'histoire du cross-country de haut niveau durant plus de 15 années, avec une médaille d'argent aux Jeux Olympiques lors de l'introduction de son sport en 1996, trois titres de champion du monde (1996 et en 2003 et 2005 en XC Marathon) et aussi 15 victoires et trois titres en Coupe du monde¹⁷³ (1992, 1993, 1996).

¹⁷² Entretien avec Ned Overend, *op. cit.*, 2006.

¹⁷³ Toujours très régulier, le Suisse se classe aussi second en 1996, 1997, 1999 et 2001 et troisième en 2002.

*

* *

Avant 1990, l'attitude plutôt attentiste de la fédération internationale permet à quelques fédérations nationales pionnières, celles des pays de l'arc alpin notamment, d'organiser la pratique compétitive et de loisir du mountain bike. La création de la première commission internationale de vélo de montagne et l'élaboration des premières réglementations internationales annoncent les prémices d'une organisation à plus grande échelle. La perspective du premier championnat du monde accélère en fait un processus déjà en cours et structure les premières orientations de la fédération internationale : formation de commissaires, poursuite de la réglementation, organisation d'un calendrier à long terme, création d'un championnat d'Europe et projet de coupe du monde.

Dans le pays natif du mountain bike et dans le cadre montagnard du Colorado, le premier championnat se déroule dans un contexte réellement favorable. Les 300 concurrents étrangers découvrent « une autre planète » avec une organisation sportive, médiatique, commerciale déjà bien développée. Course de montée, dual slalom et trial complètent les pratiques officielles et reconnues par la fédération internationale. Devant 10 000 spectateurs, les Américains Julie Furtado et le local Ned Overend remportent l'épreuve reine du cross-country, complétant une moisson américaine de 19 médailles sur 30 possibles. Les champions restent encore très polyvalents et ce premier championnat reste un véritable succès populaire, sportif et institutionnel marquant aussi la fin d'une époque pour les pionniers devenus spectateurs d'un sport qui ne leur appartient plus. A plus d'un titre, « Durango » signale un tournant dans l'histoire du mountain bike, le faisant passer d'une pratique en parallèle sur deux territoires distincts, à un sport partagé et une confrontation sportive à l'échelle mondiale de deux cultures cyclistes.

Ce changement de perspective contribue à accélérer le processus de structuration et de sportivisation à l'échelle internationale d'un sport plébiscité maintenant par le grand public, comme en témoignent les ventes d'engins qui représentent plus de la moitié du marché du cycle dès 1991. La création cette même année de la première coupe du monde officielle « FIAC- Grundig » active ce phénomène et devient bientôt une réussite pour les différentes marques engagées, pour les médias qui couvrent l'événement, pour les coureurs de haut niveau qui s'affrontent maintenant régulièrement et la satisfaction d'un public nombreux et enthousiaste. L'année 1993 avec l'introduction réussie de la descente dans ce programme

marque le début de l'ère de la spécialisation voire d'une segmentation de la pratique perceptible aussi dans la variété des produits qui inondent le marché. Cet âge d'or et ce succès rapide des coupes du monde reste un gage de reconnaissance ultérieure de la part des institutions sportives telles le CIO et la variété dans le matériel disponible ouvre des perspectives diverses et variées dans les modes de pratiques. A l'échelle européenne, les championnats d'Europe confirment l'institutionnalisation constante du mountain bike et l'engouement réel à l'échelle de ce continent dominé par les pays de l'arc alpin.

Cette période reste aussi marquée par un positionnement rapide des nations européennes face à des coureurs américains de moins en moins dominateurs. Les 46 nations issues des cinq continents présentes au championnat du monde de 1993 témoignent à ce titre d'une diffusion géographique réelle et d'une présence manifeste du mountain bike sur la scène internationale. Néanmoins, seule une douzaine de nations dominent l'élite dont le leadership revient rapidement à l'Europe avec la France comme chef de file. Après le temps confidentiel des pionniers à l'échelle locale voire nationale, le grand public ou le simple spectateur identifient maintenant ce sport nouveau à travers ses champions tels John Tomac ou Paola Pezzo. Par ses diverses actions et dans un contexte d'expansion favorable, la fédération internationale devenue depuis 1990 garante institutionnelle, favorise et cadre le développement d'un sport de plus en plus structuré, spécialisé et pratiqué à grande échelle, lui ouvrant ainsi la voie de la reconnaissance olympique, sésame d'une diffusion et d'une reconnaissance plus grande encore.

CHAPITRE 6. ORGANISATION ET DIVERSIFICATION DU VTT EN FRANCE : VERS UN NOUVEAU MODELE

Alors que sur le plan international le mountain bike ne s'organise effectivement que depuis 1990, en France, par contre les différentes fédérations nationales, les fabricants, les acteurs du tourisme sportif et les nouveaux adeptes (compétiteurs ou pratiquants de loisirs) prennent progressivement en compte les destinées de ce nouveau sport dès le milieu des années 1980. Mais c'est surtout depuis le début de la décennie suivante que cette « déferlante VTT » touche de plein fouet le monde du sport et des loisirs de pleine nature. L'évolution des chiffres de ventes reste à ce sujet éloquente ; elle légitime l'engouement et confirme commercialement le succès et de ce sport en France de 1990 à 1996. Si, de 1985 à 1989, les ventes restent modestes et progressives, les premières données du début des années 1990 indiquent une véritable explosion du marché.

Selon *VTT magazine*¹⁷⁴, les ventes évoluent de 1766 engins vendus en 1984 (part du marché : 0,09%) à 176 000 en 1988¹⁷⁵ (part du marché : 16%). Au début des années 1990, elles se comptent ensuite en millions d'engins, modifiant la place du VTT qui passe du statut d'activité confidentielle au rang de sport connu et apprécié du plus grand nombre¹⁷⁶. En 1991, la barre historique du million de ventes est même largement dépassée cette fois, avec un niveau de 70 % de part du marché du cycle. Les titres de la presse spécialisée comme de la presse généraliste font état de ces succès pour cette pratique cycliste qui se développe soudainement pour le plus grand nombre. *Vélo sprint 2000*¹⁷⁷ titre : « Le grand boom du VTT : Fini le fluo pur et dur des premières années ». Quelques mois plus tôt, la presse généraliste fait aussi état de cette explosion des ventes et de l'engouement du public à l'instar du journal *Libération*¹⁷⁸ qui annonce : « Le VTT sort ses dents et bouffe le marché ». L'offre commerciale augmente et chaque jour, un nombre plus important d'acheteurs souhaite découvrir cet engin considéré aussi comme un nouvel objet de consommation sportive au même titre que la planche à voile ou le skate-board quelques années plus tôt. Ce contexte de

¹⁷⁴ *VTT Magazine*, n° 7, août 1989, pp. 38-39. 1985 : 10 032 VTT adultes ; 1986 : 31 685 VTT adultes ; 1987 : 68 340 VTT adultes et 24 556 VTT enfants ; 1988 : 110 000 VTT adultes et 66 000 VTT enfants.

¹⁷⁵ *VTT magazine*, n° 9, octobre 1989, p. 12. Pour la même année 1988, il s'est vendu 750 000 VTT à travers le monde soit 20 % de part du marché du cycle de sport.

¹⁷⁶ Selon les sources, les chiffres évoluent ensuite autour de 300 000 VTT vendus en 1989, 800 000 en 1990, 1 500 000 en 1991 et 2 000 000 en 1994.

¹⁷⁷ *Vélo Sprint 2000*, n° 495, mai 1991, pp. 44-46.

¹⁷⁸ *Libération*, lundi 27 août 1990, p.35. « De toutes les modes, celle du VTT est de loin la plus spectaculairement explosive. Le marché a bondi de 1000 VTT vendus en 1984 à 600 000 attendus cette année pour un million de pratiquants. Des trottoirs des villes aux sommets alpins, le VTT a tout envahi ».

développement du marché et d'évolution technologique des engins modifie soudain l'organisation, la démocratisation et la diversification d'une pratique qui prend peu à peu une toute autre dimension. En prenant l'exemple de la France, la diffusion de ce sport et son entrée dans le monde des loisirs de pleine nature sur le territoire seront analysées à la fois sous l'angle institutionnel, culturel et technologique.

Comment la FFC prend-elle en compte la montée du phénomène sur le plan de la formation, de l'entraînement ou de la réglementation ? Quels impacts ce sport nouveau peut-il avoir sur les institutions scolaires, associatives ou de loisir ? Alors que la randonnée et le cross-country restent pour l'instant les deux pratiques dominantes, va-t-on parvenir à un phénomène de diversification des pratiques ? Si oui, comment ces nouvelles formes de pratiques se déclinent-elles ? Assiste-t-on à un phénomène de distinction en cours dans d'autres pratiques sportives et de pleine nature ou la déclinaison initiale de ce sport reste-t-elle toujours d'actualité ? Massification, écologisation, spectacularisation, hybridation ou « mises en formes aventureuses » voire aseptisation, autant de concepts en cours par ailleurs, impactent-ils aussi le mountain bike ou bien ce sport reste-t-il imperméable à ces tendances fortes ? Les enjeux économiques, technologiques et médiatiques, déjà croissants lors de la décennie précédente vont-ils diminuer rapidement comme pour la planche à voile ou le skateboard ou l'intérêt constant du public va-t-il faire entrer définitivement le VTT dans le « pré carré » des sports connus et reconnus par le plus grand nombre ? Enfin, sur le plan matériel, après le clunker des *seventies*, le mountain bike rigide des *eighties*, quelles caractéristiques technologiques observe-t-on pour la décennie suivante ? A l'aube de l'an 2000, le mountain bike s'impose-t-il alors comme un des engins majeurs de la société du loisir ?

6.1. L' « Ecole française de VTT »

Sur le plan institutionnel, le début des années 1990 est marqué par un tournant au niveau fédéral. Suite à la démission de Stéphane Hauvette de la présidence de la CNVTT, Georges Edwards, nouvellement élu impulse une politique différente de celle de son prédécesseur. Issu de la mouvance moto-cross (compétiteur de 1971 à 1988), le nouveau président indique que le plus grand changement réside dans « *l'application des règles. Stéphane était un peu trop souple à certains égards. Nous allons essayer de ne pas trop moduler la règle édictée*¹⁷⁹. » Le leader historique de l'organisation du VTT en France se

¹⁷⁹ *Vélo Vert*, n° 3, mars 1990, p. 13.

trouve donc remplacé par un organisateur d'événements figurant parmi les meilleurs pilotes de descente catégorie vétérans de cette époque. Ce changement de personne, associé à une conjoncture favorable de développement de l'activité, un support de la fédération de cyclisme croissante et des partenaires de type touristiques telles les stations de ski, va rapidement aboutir à une organisation de plus en plus efficace de l'activité. Preuve de cette volonté de structuration un magazine fédéral spécifiquement dédié au VTT appelé *Les Pages Vertes*¹⁸⁰ est créé. Y sont compilées durant cette période les informations de type fédéral sur l'organisation du VTT ainsi que des données multiples au sujet de ce sport sur le plan institutionnel.

Dans le numéro un de ce nouveau magazine, Georges Edwards présente déjà un bilan de l'année 1990 et annonce une nouvelle ère dans l'histoire de ce sport : « En moins d'une décennie, le Vélo Tout Terrain est passé d'une marginalité branchée à une pratique de masse. Hier réservé à quelques initiés avides de grands espaces et de sensations fortes, il constitue aujourd'hui un véritable phénomène de société. Avec plus de deux millions de VTT vendus dans ces deux dernières années, le VTT est devenu en 1990 un loisir de pleine nature accessible au plus grand nombre et une discipline sportive à part entière¹⁸¹. »

6.1.1. Formation, réglementation et entraînement : une structuration rigoureuse

Le nouveau président de la CNVTT se positionne sur une vision et une logique à la fois sportive fédérale traditionnelle et compétitive mais aussi orientée vers un public centré sur la pratique plus dilettante avec la création d'une licence « Vélo Loisir Fédéral » qui permet de réunir le plus grand nombre lors des rassemblements de masse. La création de 90 centres de loisirs ayant le label fédéral complète ce dispositif. Sur le plan administratif, la Commission Nationale de Vélo Tout Terrain se structure encore davantage avec des fonctions et des missions pour chacun des membres issus de toutes les régions de France. Ainsi Liliane Roy gère les compétitions, les officiels et les féminines. José Ségura, médecin, s'occupe de la commission médicale et de la prévention du dopage afin que « notre sport qui vient de naître reste propre ». Les athlètes sont représentés par Olaf Candau, skieur nordique, et les deux meilleurs athlètes français du moment (Patrice Thévenard et Bruno Lebras). François Scavini

¹⁸⁰ Ce magazine est diffusé mensuellement durant quatre années sous forme individuelle du mois de janvier 1991 au mois d'août 1994 sous le nom *Pages Vertes ou Pages Vertes de la France Cycliste* avant d'être inséré au sein du magazine *La France Cycliste*, le magazine fédéral.

¹⁸¹ *Pages Vertes*, n° 1, janvier 1991, p. 1.

a pour mission de développer la filière Vélo Loisir Fédéral¹⁸². Christian Legros devient chargé du développement et de l'ouverture des sites balisés FFC avec comme perspective une quarantaine d'ouvertures avant le mois de mars. Au niveau de la formation, Jean Paul et Patrick Hosotte assurent les formations de moniteurs fédéraux avec passion : « Nous nous considérons comme des missionnaires, des apôtres du mountain bike mais en même temps nous réalisons un vieux rêve. C'est le bonheur¹⁸³. » Sur le plan de l'entraînement, Yvon Vauchez est en charge des équipes de France ; son but avoué est de « contribuer à faire de la France la nation majeure en matière de formation et d'élite sportive, telle est ma mission¹⁸⁴. » Amorcé déjà lors des années 1989 et 1990, cette commission structure donc l'activité dans une vision globale de développement, avec comme axes principaux des résultats pour les compétiteurs mais aussi, une prise en considération et des animations prévues au niveau des pratiquants de loisir.

Une réglementation orientée vers une pratique plus technique et polyvalente

Sous l'impulsion de Georges Edwards, la réglementation évolue vers plus de technicité. Il est précisé par exemple dans le règlement de 1991 que la distance du parcours pour la catégorie « Elite/Bikers » doit se situer dans une fourchette de 40 à 50 kilomètres pour une moyenne de 17 km/h à 14 km/h. Cette indication invite les organisateurs à tracer des parcours avec des portions techniques et à éviter les courses trop roulantes où la seule puissance physique permet de faire la différence. La logique de découverte d'espaces sauvages peu aménagés par l'homme comme des sentiers plutôt que de longues pistes ou routes ainsi qu'une recherche de motricité plus élaborée, oriente les choix des décideurs fédéraux, préservant ainsi l'essence de l'activité mise à mal par l'arrivée des cyclistes sur route qui préfèrent les parcours plus roulants.

Mais la grande nouveauté réside surtout dans l'instauration de règles particulières pour les courses de descente nouvellement apparues au calendrier. Le championnat de descente 1991 est créé pour la première fois sous forme de plusieurs manches sous l'appellation « Descente Super-Cup¹⁸⁵ » avec un classement général sur l'année et de nouvelles

¹⁸² *Ibidem*. Selon François Scavini : « la compétition est la partie immergée de l'iceberg VTT, il reste à mettre en valeur le reste qui représente près de 80% du potentiel soit environ 600 000 pratiquants et je m'attacherais à développer ce secteur. »

¹⁸³ *Ibidem*.

¹⁸⁴ *Ibidem*.

¹⁸⁵ A ce moment, l'influence américaine se manifeste aussi au niveau du vocabulaire dans les documents français : « Bikers », « Downhill », « Cup », « Team manager », « Top ten » et bien d'autres vocables américains se retrouvent dans les textes et aussi les entretiens.

dispositions réglementaires¹⁸⁶. L'idée d'éviter les descentes « kamikazes » à l'américaine se confirme avec la préconisation dans le règlement d'une vitesse maximale possible de 70 km/h et une vitesse moyenne de 45 km/h maximum avec pour indication une distance de huit kilomètres et de quinze minutes (dénivelé de 700 mètres négatifs).

L'autre innovation¹⁸⁷ en descente réside dans la création de la « zone spéciale » qui instaure une pénalité de 60 secondes en cas de pose des deux pieds du même côté du vélo. Georges Edwards se remémore les raisons de cette règle originale : « *Pour contraindre les mecs issus du XC qui couraient dans les zones difficiles et techniques, on avait instauré la règle des 30 secondes de pénalité pour obliger les mecs à passer à vélo et favoriser les bons descendeurs. [...] Si tu mets les deux pieds du même côté, tu étais pénalisé ! On appelait cela zone "Non Stop". C'est vrai que tu passais parfois plus vite en courant. [...] Cela obligeait les mecs à progresser et cela a fait du bien aux Français. Cette règle a duré deux ans mais en cours de la saison 1992, la descente a beaucoup évolué, la gestuelle, le vélo¹⁸⁸. »* L'esprit du règlement invite donc les pilotes à s'améliorer sur le plan technique sous peine de perdre de précieuses secondes au classement final, modifiant ainsi rapidement le comportement et le niveau technique des pratiquants. L'image sous-jacente est celle d'un champion habile, capable de se jouer du milieu : le VTT doit rester un outil de progression et non seulement un engin de pédalage. Ces changements de réglementations conjugués avec des parcours techniques, améliorent rapidement le niveau de performance des pilotes français comme le confirme Christian Taillefer, un des meilleurs descendeurs de l'époque : « *De suite après Durango, nous, les Européens et surtout les Français comme Roman, Chausson, Garcia, Lagneau et moi, on a bombardé ! Sur les parcours techniques, on était là. L'Europe a pris les rênes et les a toujours¹⁸⁹. »*

La réglementation évolue donc vers plus de technicité en cross-country comme en descente : le VTT reste dans l'esprit des dirigeants de cette époque un engin capable d'évoluer en milieu naturel varié et non une réplique du vélo de route avec des gros pneus. Au-delà de la technicité, la polyvalence des coureurs reste aussi valorisée par le règlement avec la création d'un classement combiné qui cumule les résultats du cross-country et de la descente. Durant cette période, bon nombre de pilotes pratiquent encore les deux disciplines à l'instar

¹⁸⁶ *Les Pages Vertes*, n° 3, mars 1991, p. 2.

¹⁸⁷ C'est durant cette année aussi qu'est interdit le cintre de cyclisme sur route (utilisé par John Tomac au Championnat du Monde). L'obligation de porter des protections et un casque intégral est ensuite instaurée au cours de la saison 1992.

¹⁸⁸ Entretien avec Georges Edwards, *op. cit.*, 2006. Cette règle ne perdure que deux années : avec l'amélioration de la technique des coureurs et l'évolution technologique des vélos, les descendeurs passent rapidement tous les passages sur le vélo.

¹⁸⁹ Entretien avec Christian Taillefer, *op. cit.*, 2006.

du premier championnat d'Europe organisé en Auvergne à La Bourboule les 23, 24 et 25 août 1991, où figurent les deux épreuves phares, un classement combiné¹⁹⁰ et un dual slalom en démonstration le soir. Ce classement combiné valorise le meilleur pilote ; il ne perdure ensuite qu'une année supplémentaire, ne pouvant résister à la logique initiée par l'ère de la spécialisation des pilotes qui se confirme dès 1992.

Le VTT Trial et le Dual Slalom : une démonstration réussie

Toujours dans le but de rassembler les différentes sensibilités et de développer la technique et suite au succès des démonstrations de Trial¹⁹¹ durant les championnats d'Europe de La Bourboule, la CNVTT envisage de développer cette activité durant la saison suivante. « Différent du trialsin, les parcours de trial seront adaptés aux possibilités des vélos tout terrain, et mettront en valeur les qualités d'adresse des concurrents, en privilégiant les obstacles naturels¹⁹². » Cette discipline existe déjà au niveau international mais avec les standards des roues de 20'' (BMX). Le premier championnat du monde de la spécialité a d'ailleurs lieu dès 1984 au sein du mouvement appelé « trialsin » complètement distinct du VTT et déjà reconnu de la fédération internationale. La nouveauté réside ici dans une utilisation trialisante de la norme classique des roues de VTT 26'' de diamètre plus important. La catégorie 26'' sera retenue pour la première fois au niveau international en 1996¹⁹³ alors que la catégorie 20'' issue du trialsin sera intégrée à ce championnat dès 1992.

Rapidement, ce vœu sera suivi d'effets avec la nomination d'une commission de VTT trial confiée à Bruno Fernandez, 7^e du mondial 1991 et meilleur français en catégorie trialsin. Responsable du VTT trial, il est amené à se concerter avec Madame Baudry déjà responsable

¹⁹⁰ Ce classement est remporté par le Suisse Perakis devant Christian Taillefer chez les hommes et par l'Italienne Bonazzi devant la française Nathalie Fiat chez les femmes. La France commence déjà à récolter les fruits de cette politique de formation pour ce premier championnat d'Europe ; les tricolores se classent en pole position et première nation avec 14 médailles et 4 titres.

¹⁹¹ En nocturne, comme lors du championnat du monde Durango une année plus tôt, une épreuve de dual slalom séduit le public et les pilotes. En vogue, à la fin de la décennie, le dual slalom figurera au programme des championnats du monde en 2000 et 2001 avant d'être remplacé par le Four Cross, plus spectaculaire.

¹⁹² *Les Pages Vertes*, n° 9, septembre 1991, p. 3. « Durant tout le week-end, des démonstrations de trial ont été organisées pour le plus grand plaisir des nombreux spectateurs présents. A la Bourboule, le trial s'est trouvé une famille d'adoption avec le VTT, il suffisait de relever l'intérêt de tous les compétiteurs qui n'hésitaient pas à s'essayer aux joies de l'équilibre et du franchissement, demandant conseil aux champions de la spécialité, admiratifs devant les capacités d'adaptation de leurs « cousins » descendeurs. Devant la demande générale, le trial en vélo tout terrain sera dès l'année prochaine une des préoccupations essentielles de la CNVTT, qui a pour projet d'organiser lors de chaque rendez-vous national de descente ou de cross-country, une manche de championnat de France de Trial et une grande finale qui regroupera au terme de la saison les meilleurs funambules de l'hexagone ».

¹⁹³ Cinq catégories apparaissent alors : Elite 20'', Elite 26'', Junior 20'', Junior 26'' et une catégorie femme qui apparaîtra en 2001. La catégorie 20'' est dominée depuis 1992 par l'Espagne et la catégorie 26'' depuis 1996 par la France.

de la commission trialsin de la FFC en place depuis quelques années. Pour l'année 1992, un trophée national de VTT Trial est prévu sur trois épreuves¹⁹⁴. Une première réglementation est mise en place avec trois catégories dès la première saison¹⁹⁵. Le bilan semble prometteur avec 350 participants à cette première saison et déjà quatre épreuves nationales prévues pour 1993¹⁹⁶.

Dans le même esprit de polyvalence est créé, durant trois saisons, le rallye combiné qui mélange plusieurs épreuves telles l'orientation, le XC sous forme individuelle et parfois la descente et le trial. Peu à peu, devant la montée en puissance des organisations de cross-country et de descente, l'intérêt des participants pour cette pratique peut-être trop polyvalente diminue comme en témoignent certaines annulations d'épreuves comme celles d'Amboise en avril 1992¹⁹⁷. De plus, le cross-country, sous la forme « contre la montre », donc pratiqué individuellement, enlève un des aspects important de sa spécificité et de son attrait, à savoir la confrontation entre concurrents voire la convivialité avant, pendant et après la course.

Le premier cadrage réglementaire du Ministère de la Jeunesse et des Sports : l'instruction n° 92-156

Sur le plan de la réglementation sur l'encadrement, les recommandations relatives à l'animation en sécurité de l'activité vélo tout terrain¹⁹⁸, répondent à la fois à une demande croissante d'encadrement tant privé que public (centres de vacances pour mineurs notamment) et une accidentologie croissante du fait de l'augmentation du nombre d'adeptes. Les instances étatiques effectuent un premier cadrage législatif pour le VTT. En introduction, il est précisé que « l'engouement du VTT, nouvelle activité de pleine nature, génère en particulier en zone de montagne des difficultés croissantes tant du point de vue de la sécurité des usagers que du

¹⁹⁴ *Les Pages Vertes*, n° 13, janvier 1992, p. 1. « Une bonne nouvelle pour les rois de l'équilibre et de l'adresse avec la création d'une commission VTT trial. [...] Trois manches qui sont Amboise le 7 juin où le VTT est très bien implanté. La Plagne le 3 Août et Briançon le 15 août. [...] Enfin, nous espérons que ce Trophée National nous permettra d'évaluer et de développer le VTT trial ».

¹⁹⁵ Catégories (Elites, Espoirs Bikers et Initiation), des contraintes de matériel (roues de 26 pouces, sabot interdit, deux plateaux dont un de 32 dents minimum et un guidon de 62cm de longueur maximum), le parcours complet comprend 6 à 12 zones sur 5 ou 6 kilomètres, avec trois tours pour les élites et deux tours pour les initiations.

¹⁹⁶ *Les Pages vertes*, n° 24, décembre 1992, p. 4.

¹⁹⁷ *Les Pages Vertes*, n° 16, avril 1992, p. 2. « La Commission Nationale de Vélo Tout Terrain a promu depuis trois saisons le « Rallye Combiné » pour hisser cette spécialité au niveau de notoriété nécessaire pour satisfaire un segment de bikers éclectiques amateur de contre la montre et de rando. Cependant le Rallye Combiné n'a pas su conquérir ses propres spécialistes, ni en terme de pratiquants encore moins en terme d'organisateur. Le succès grandissant de la discipline reine qu'est le « CROSS-COUNTRY », le plébiscite général pour la « DESCENTE » crée un décalage de centre d'intérêt accentué cette saison par les nouvelles tendances comme le « VTT Trial » et la « RANDO SPORTIVE ».

¹⁹⁸ Intitulé de ce texte de loi n°92-156 du 17 juillet 1992.

respect du milieu¹⁹⁹. » Le texte détaille ensuite la préparation de l'activité à effectuer, l'équipement conseillé, le déroulement de l'activité²⁰⁰ et aussi le respect du milieu et des autres usagers. A ce sujet, il est précisé que les chemins restent des itinéraires communs aux randonneurs pédestres et équestres. Suite à certains conflits d'usages, il est aussi rappelé que le « VTT étant assimilé à un véhicule, il ne peut être sur les territoires ONF²⁰¹, autorisé hors des chemins ouverts à la circulation publique (art.R.331-3 du Code Forestier). » Ce premier texte fixe les bases de la réglementation et de la sécurité au moment où les formations de type Brevet d'Etat ou Brevet Fédéral se mettent en place pour le VTT.

Une offre de formation professionnelle

Si jusqu'à la fin des années 1980 la demande d'encadrement reste très limitée ; l'augmentation exponentielle de la pratique du début de la décennie suivante change la donne à ce sujet. Le Brevet d'Etat du Cyclisme traditionnel (route, piste et cyclo-cross), créé en 1974²⁰² pour répondre à la demande des clubs de cyclisme, ne semble plus cette fois correspondre complètement aux exigences et spécificités de cette nouvelle activité avec à la fois des contraintes techniques nouvelles et des spécificités liées à l'évolution en milieu naturel. Durant cette période, les besoins de formations dans le domaine du VTT, tournées vers les techniques de pilotages, la sécurité et la connaissance de l'environnement, différent en partie des connaissances spécifiques du cyclisme sur route plus orientées sur des enjeux physiologiques liés à l'entraînement et à la préparation à la compétition.

Amorcée déjà sous l'égide de l'AFMB, la formation fédérale est poursuivie dès 1988 à très petite échelle par la FFC, au niveau du VTT, en adaptant la maquette déjà en cours pour le cyclisme traditionnel. Yvon Vauchez, entraîneur national dès 1990, commente cette période de structuration de la formation : «*On lance Brevet Fédéral 1- Moniteur, le Brevet Fédéral 2- Educateur et le Brevet Fédéral 3- Entraîneur. On se calle sur l'existant fédéral*²⁰³. » Les frères Hosotte, déjà précurseurs de la formation à l'AFMB continuent ce travail d'animation de stages de six jours de formation²⁰⁴ dirigés par Yvon Vauchez. Pour l'année 1991, six

¹⁹⁹ *Ibidem*.

²⁰⁰ La norme de « 12 personnes maximum pour deux encadrants (dont un en position de serre file) » est ici indiquée pour les pratiques de groupes encadrés.

²⁰¹ Office National des Forêts.

²⁰² Le Brevet d'Etat 2nd degré est créé lui en avril 1979 et modifié en juillet 1989.

²⁰³ Entretien avec Yvon Vauchez, *op. cit.*, 2007.

²⁰⁴ Le programme se compose de plusieurs parties thématiques telles le développement des acquis et connaissances personnelles, évaluation du niveau individuel, formation technique, formation mécanique, topographie et orientation médecine sportive, développement d'une pratique pédagogique, conduite de groupe, enseignement technique, conception et préparation d'une sortie, connaissance générale du VTT, création d'une

stages sont prévus d'avril à octobre à travers la France. Le but du stage est triple²⁰⁵ : « Préparer les futurs animateurs et moniteurs à la conduite de groupe quels que soient le site et les publics. Former aux méthodes de promotion et de développement de l'activité vélo tout terrain sous toutes ses formes²⁰⁶. » Le troisième but reste plus administratif puisque ce stage permet aussi au titulaire du Brevet d'Etat de Cyclisme²⁰⁷ d'acquérir les connaissances complémentaires en vue de l'examen de qualification VTT, nouveau diplôme qui les autorise à être rémunérés. A partir de 1993, les Brevets Fédéraux 2 (BF2) sont gérés par les comités et les BF3 par la fédération ; pour cette année 19 BF1, 11 BF2 et 3 BF3 sont programmés, indiquant une augmentation significative de l'offre de formation VTT au niveau national²⁰⁸.

Cette qualification complémentaire ne se trouve définitivement cadrée de manière législative qu'avec l'arrêté du 19 février 1993²⁰⁹ date de la création du « Certificat de Qualification Complémentaire Vélo Tout Terrain en milieu montagnard. » Cette qualification impulsée par le syndicat des Accompagnateurs en Moyenne Montagne (AMM) et celui des Guides de Haute Montagne, permet à ces deux corporations concernées par cette nouvelle clientèle, d'encadrer de manière rémunérée l'activité VTT. Les titulaires du Brevet d'Etat premier degré option cyclisme, sont la troisième corporation ayant accès à cette qualification qui comprend trois unités de formation (104 heures minimales de formation²¹⁰).

L'activité, en prise ici avec des enjeux de concurrences se retrouve face à sa logique et son essence historique, à la fois activité de montagne et activité cycliste. Chaque secteur compétent en la matière essaie de se légitimer par rapport aux spécificités de ce sport de loisir et de compétition. Le législateur de manière pragmatique prend en compte les deux logiques en action à ce moment. Les montagnards (AMM et guides) mettent en avant les spécificités du milieu et valorisent les aspects sécuritaires nécessaires à un encadrement de qualité, alors que dans le même temps, les cyclistes d'origine, dans une approche plus techniciste, relèvent

dynamique sur site d'accueil, connaissance générale, cadre législatif, animation, promotion, gestion et organisation.

²⁰⁵ « Un diplôme utile, moniteur national VTT », *Les Pages Vertes*, n° 2, février 1991, p. 2.

²⁰⁶ *Ibidem*.

²⁰⁷ *Les Pages Vertes*, n° 10, octobre 1991, p. 4. « Pour 92, le brevet d'état de cyclisme intégrera dans le cursus de sa formation le VTT. Les stages fédéraux seront quant à eux reconduits dans leur forme en 1991. »

²⁰⁸ *Les Pages Vertes*, n° 25, mars 1993, p. 2.

²⁰⁹ *Ibidem*. Article premier : « Il est créé un certificat de qualification complémentaire Vélo Tout Terrain qui confère à son titulaire la qualification nécessaire à l'animation, l'enseignement, la gestion et la promotion de l'activité Vélo Tout Terrain en milieu montagnard. »

²¹⁰ Durant le même temps le VTT est aussi intégré à la formation du Brevet d'Aptitude Professionnelle d'Assistant Animateur Technicien de la Jeunesse et des Sports (BAPAAT) avec des prérogatives limitées à l'animation et l'encadrement uniquement sur chemins balisés. Ce diplôme permet aussi dans une moindre mesure d'encadrer le VTT contre rémunération.

les aspects pédagogiques et d'entraînement donnant finalement à cette nouvelle formation sa spécificité.

En réalité, l'année 1993 marque donc un tournant avec la création de diplômes réellement professionnels pour le VTT ; les diplômes fédéraux délivrés par la fédération de cyclisme depuis 1988 sanctionnant des aptitudes à l'encadrement dans un cadre fédéral (club ou comité régional de cyclisme) n'ouvraient pas le droit à rémunération. Dans cette logique de développement et de professionnalisation du secteur, le Brevet d'Etat d'Educateur Sportif (BEES) cyclisme premier degré à spécialité, est modifié en février 1994 avec cette fois quatre options : cyclisme traditionnel, VTT, bicross et cyclisme en salle. La création du Brevet d'Etat Educateur Sportif des Activités Cyclistes (BEESAC) consacrera en avril 1996²¹¹ une formation beaucoup plus conséquente de 384 heures contre 104 heures préalablement.

Entraînement et haut niveau : une structuration de plus en plus poussée

Suite au premier déplacement international de l'équipe de France à Durango sous la responsabilité de Georges Edwards, Yvon Vauchez²¹² est recruté en tant qu'entraîneur national sous la direction du Directeur Technique National (DTN), Lucien Bailly. Le nouveau venu²¹³ se remémore ses premières années à la tête de l'équipe de France : « *Je suis retenu dans une étape où il faut structurer. Il fallait structurer un staff médical, mécanique, logistique, les équipements. [...] Cela a été de mieux en mieux et cela se passe bien avec la fédé. [...] J'avais un budget pour fonctionner. [...] C'est une entrée respectable pour les équipes de France au sein de la fédération. Au début, j'ai le rôle d'animateur de 35-40 athlètes. Progressivement, je m'entoure des CTR (Conseillers Techniques Régionaux) qui croient vraiment au VTT dans leur région*²¹⁴. » Les régions les plus dynamiques durant cette période sont l'Alsace, la Franche-Comté, Rhône-Alpes et Provence-Côte d'Azur et Dauphiné-Savoie. Sur le plan de l'encadrement, on se situe ici dans une phase où tout est à créer sans autres repères que les informations relevées au niveau des Américains dominateurs à Durango et en tenant compte de l'expérience ou l'expertise de l'entraîneur issu du milieu du cyclisme traditionnel²¹⁵.

²¹¹ Cette formation est ensuite modifiée en juillet 1997.

²¹² En sa qualité de Major de la première formation des commissaires, Yvon Vauchez est nommé président des commissaires UCI lors de ce championnat du monde.

²¹³ En 2008, Yvon Vauchez est toujours à la tête de cette équipe de France qui continue de cumuler les succès (Champion Olympique 2000-2004-2008)

²¹⁴ Entretien avec Yvon Vauchez, *op. cit.*, 2007.

²¹⁵ *Ibidem*. Yvon Vauchez est issu d'une formation STAPS, filière entraînement. Ancien coureur sur route et titulaire du Brevet d'Etat second degré de cyclisme, il découvre le VTT en 1986 en station de ski à St Gervais sur un parc Muddy Fox à une époque où la pratique est encore confidentielle. Il fait la connaissance de Michel

L'entraîneur national poursuit l'analyse de l'évolution de sa fonction : « *En 1991, je me sens de plus en plus entraîneur et j'interviens toujours sur les formations. [...] Au début, j'étais à la fois sur le XC, la descente, le combiné. [...] En 1993, je suis encore seul, un peu aidé pour la descente. Et en 1994, c'est l'arrivée d'Emmanuel Huber en tant que vacataire sur deux ans pour la descente. Pour la première fois, nous sommes à deux à Vail au Championnat du Monde. [...] On rentre alors dans un programme plus dense. On densifie le programme de stages et de compétitions : stage de débuts de saison, stage de préparation d'objectifs. Des déplacements sur des coupes du monde*²¹⁶. » Sur le plan humain et de l'encadrement des équipes de France, la nomination d'un entraîneur national dès la saison 1991 indique un investissement de la fédération pour le VTT en tant que sport de compétition. Trésorier à cette époque puis président à partir de 1993, Daniel Baal confirme l'intégration du VTT comme discipline à part entière : « *Il a fallu poursuivre l'intégration. Exemple l'équipe de France : nous avons fait le choix de dire que c'est une équipe de France au sein de la fédération. Donc, c'est la DTN qui gère l'équipe comme pour les autres disciplines avec tout le processus de formation et de détection. [...] Heureusement que nous avons fait ce choix, ce qui a permis de donner les moyens avec un recrutement d'un entraîneur national comme les autres disciplines. [...] Autre exemple, le championnat du monde : on a pris en charge avec les structures pro de la fédé et pas seulement avec les membres de la commission*²¹⁷. » Finalement, Daniel Baal résume la politique menée concernant le haut niveau sous la forme d'une transposition des structures, des moyens et des méthodes déjà utilisées et justifie la montée en puissance des nations européennes et plus particulièrement de la France dans le concert international : « *L'influence américaine diminue très rapidement car les fédérations européennes ont appliqué les recettes du haut niveau au VTT surtout au niveau du XC. Par exemple en 1994 au championnat d'Europe où l'on truste les podiums. Les raisons : un calendrier très structuré, des épreuves de haut niveau, le système de détection. Les autres ont mis plus de temps à mettre les moyens*²¹⁸. »

Forestier, pionnier jurassien qui développe l'activité sur le massif du Jura et participe en 1988 au Combiné Forestier sur deux jours vers les Rousses. Il travaille à ce moment pour le comité de cyclisme de Franche Comté dont le président Alix Vincent au sein de la fédération croit vraiment à cette forme de vélo. Il rencontre Bernard Bon au début puis les frères Hosotte, anime quatre stages par an au niveau national et parallèlement le monitorat VTT sur le modèle AFMB.

²¹⁶ Entretien avec Yvon Vauchez, *op. cit.*, 2007.

²¹⁷ Entretien cité avec Daniel Baal, *op. cit.*, 2007.

²¹⁸ *Ibidem.*

Sous la présidence de François Alaphilippe²¹⁹ puis celle de Daniel Baal, une politique de formation, de détection et de préparation aux différents événements internationaux aboutit à une réelle structuration moderne de la Fédération Française de Cyclisme concernant le VTT. Cette réforme volontariste liée à un fort taux de pratique et d'événements au niveau national aboutit progressivement à faire de la France une des nations leaders sur l'échiquier international. Dès 1989, M. Alaphilippe, nouvellement nommé en tant que président de la FFC annonce une politique d'ouverture et d'accueil en faveur du VTT pour le domaine de la compétition mais aussi du loisir : « Le phénomène VTT n'est pas un feu de paille, j'en suis persuadé. Il répond parfaitement à la demande d'une nouvelle clientèle de consommateurs du sport loisir [...] Bien sûr, la fédération est une vieille maison avec ses habitudes. Mais nous devons nous mettre à l'écoute des gens qui vivent ce phénomène. [...] Ceux qui le pratiquent ne seraient sans doute jamais venus au cyclisme traditionnel. C'est donc à la fédération de s'adapter et non l'inverse²²⁰. » La fédération oriente ses actions à la fois vers le secteur du loisir mais aussi vers celui de la compétition, prenant en compte le phénomène dans son ensemble. Une vision tournée aussi vers le monde et le développement du loisir cycliste se développe, ouvrant des perspectives fédérales en dehors du cyclisme traditionnel, historiquement implanté au sein de la fédération.

Nathalie Fiat, vice championne du monde descente en 1991 et parmi les meilleures Françaises avec Sophie Englin²²¹ et Nathalie Ségura, constate surtout en tant qu'athlète, une évolution après 1991 : « *L'investissement fédéral a été assez long à mettre place finalement. Le VTT était une commission. Il a été disputé entre la FFME et le cyclisme. [...] Ils ne savaient pas trop à qui donner le bébé²²². [...] A partir de 1991, l'encadrement était complet pour les championnats internationaux. Le reste de l'année, on devait se préparer par nous-mêmes. L'encadrement s'est amélioré au fur et à mesure. On a senti une dynamique de la fédé pour considérer le VTT. [...] Je pense que Daniel Baal a beaucoup fait pour que le VTT soit considéré au sein de la FFC ; il considérait à juste titre le VTT. Yvon Vauchez a tout de suite*

²¹⁹ Professeur des Universités, économiste et président de la FFC de 1989 à 1993, François Alaphilippe s'intéresse aux questions juridiques et économiques en relation avec le sport. Il publie durant sa présidence le Dictionnaire juridique du sport.

Alaphilippe, François et Karaquillo, Jean, Pierre, *Dictionnaire juridique du sport*, Paris, Dalloz, 1990.

²²⁰ *VTT Magazine*, n° 8, juin 1989, p. 13. Au milieu de cet article, le journaliste commente l'esprit d'ouverture nouveau de la FFC envers le VTT : « Un nouveau discours, dans le sens où la FFC n'a jamais su, par le passé, répondre à d'autres demandes que celle de la compétition pure et dure, les phénomènes « cyclo-sport » et bicross étant des criants exemples de ces carences. »

²²¹ Sur le plan du palmarès national, Sophie Englin domine avec cinq titres consécutifs de championne de France de 1988 à 1992.

²²² Rapidement, la FFC se positionne sur le plan institutionnel comme le partenaire incontournable. Il existe des sections Vélo de Montagne au sein du Club Alpin Français (CAF).

*été entraîneur. [...] Georges Edwards n'était pas toujours d'accord avec la politique fédérale, notamment des courses par circuit de plus en plus petits. Il pensait que ce n'était pas une bonne orientation*²²³. »

Pour conclure, Yvon Vauchez explique modestement les raisons du succès des équipes de France par cette politique d'envergure et une préparation professionnelle des athlètes unique en Europe²²⁴. « *On est la première nation qui se donne autant de moyens, actions, formations, personnels. [...] Une dynamique de coureurs, de compétitions, de comités, des marques. [...] C'est un ensemble de facteurs qui fait que la France progresse dans la hiérarchie du VTT. On était une des nations bien organisées pour l'époque*²²⁵. » Cette dynamique initiale et positive sur le plan fédéral aboutit à la considération du VTT et de ses athlètes qui figurent désormais sur les listes officielles de haut niveau le 2 mars 1993, procurant ainsi reconnaissance officielle de ce sport et lui donnant des moyens supplémentaires pour briller encore davantage.

Finalement, que ce soit au niveau de la réglementation de plus en plus adaptée, de la formation davantage professionnalisée ou de l'entraînement des athlètes toujours mieux encadrés, le début des années 1990 marque une période de structuration conséquente de la pratique compétitive impulsée par un volontarisme certain des instances fédérales. Ce niveau d'organisation élevé, rapidement récompensé par des résultats toujours plus constants des pilotes sur le plan international, participe à un rayonnement de l'activité encore plus grand à travers le pays.

6.1.2. La conception d'un vététiste complet : l'exemple du Trophée National du Jeune Vététiste (TNJV)

Toujours dans cette dynamique de structuration mais cette fois plus orientée vers les jeunes pratiquants que vers l'élite ou la masse, d'autres initiatives voient le jour. Suite à la demande de certains comités régionaux de cyclisme formulée lors des Etats Généraux du

²²³ Entretien avec Nathalie Fiat.

²²⁴ Après l'annonce de l'introduction du VTT aux Jeux Olympiques en 1993, la Suisse et l'Italie mettent rapidement en place une politique volontariste dans le domaine de l'entraînement et de l'aide aux athlètes.

²²⁵ Entretien avec Yvon Vauchez, *op. cit.*, 2007. « *Avec une complémentarité avec les teams. J'entraîne un petit quart des « athlètes France ». A l'époque, il y a une très bonne participation des athlètes sur les stages. (Stage ski de fond en janvier, Stage dans le sud à la fin de l'hiver, Prépa Europe, Prépa Monde à J-15). [...] On faisait aussi un stage technique où on regroupait plus les filles en fin d'hiver. Exemple pour Vail en 1994, on fait une prépa en altitude en double module. Aussi la préparation des Jeux s'est fait au Canada pour rester sur le même fuseau horaire.* »

VTT (en tête des secteurs prioritaires pour la discipline : les jeunes, la détection, les écoles, le développement des activités), il est décidé d'organiser en 1992 un Rassemblement National du Jeune Biker²²⁶. « Cette initiative s'inscrit dans un schéma de développement prenant en compte les faits suivants : élargissement de la pratique du VTT à l'enfance, intérêt éducatif présenté par le traitement de cette activité sportive et la naissance et le développement du concept « école VTT » au sein des associations fédérales²²⁷. »

L'idée initiale consiste à rassembler sur deux jours les meilleurs pratiquants de 9 à 14 ans de chaque comité régional lors de la 4^e manche nationale de descente. La sélection se fait à l'issue des rencontres régionales ou « à défaut par simple désignation à partir des jeunes pratiquants VTT identifiés dans la région²²⁸. » Deux épreuves sont retenues : un cross-country et une descente maniabilité. Une « super randonnée sur les crêtes jurassiennes²²⁹ » est aussi prévue dans le programme des animations. Chaque comité régional peut présenter six compétiteurs (cinq garçons et une fille) par catégorie (pupilles, benjamins, minimes) soit 18 compétiteurs. Il est prévu que ce rassemblement de jeunes bikers constitue « le point de départ d'un championnat de France des « écoles VTT » pour les années futures²³⁰. Enfin, afin de récompenser les dirigeants et les participants, les organisateurs offrent même aux vainqueurs un prix conséquent, à savoir un voyage au Canada avec l'Equipe de France lors des prochains championnats du monde. La presse spécialisée à l'instar de *Vélo Vert*²³¹ mentionne aussi cette nouvelle initiative fédérale en mettant en avant le rôle de détection de ce genre d'épreuves.

Cette première édition accueille 120 participants issus de 16 comités (certains comités ne présentant que des individuels et non des équipes). Lors de l'épreuve de descente-maniabilité, les jeunes concurrents empruntent symboliquement mais concrètement la partie la plus accessible de la descente de la manche nationale des adultes. Le cross-country est tracé

²²⁶ *Les Pages Vertes*, n° 14, février 1992, pp. 1-4. Les Etats Généraux du VTT ont lieu les 8 et 9 février 1992 à Rosny-sous-Bois. Georges Edwards fait le compte rendu des séances (Activité régionale et rôle des CRVTT/missions : développement de la discipline, gestion des championnats, gestion de la formation, aide aux sportifs et à toutes les actions VTT, stéréotype de fonctionnement, composition et fonctionnement des CRVTT, médias). Le point est donc fait sur les projets en cours et l'harmonisation des différentes CRVTT.

A la fin de l'article, il est précisé « les sensibilités qu'évoquent chacun des médias spécialisés auprès des membres de la CRVTT » : - *VTT magazine* : 1. XC ; 2. Descente ; 3. Randonnée ; 4. Rallye VTT Trial

- *Vélo Vert* : 1. Descente ; 2. XC ; 3 Randonnée ; 4 Rallye VTT Trial

- *Vélo Tonic* : 1. Divers ; 2. Rando sportive ; 3. XC ; 4. Descente-Rallye VTT Trial

²²⁷ « Rassemblement national des jeunes bikers les 21 et 22 août 92- Les vainqueurs au Canada avec l'équipe de France », *Les Pages Vertes*, n° 19, juillet 1992, p. 8.

²²⁸ *Ibidem*. On note les deux modes de sélections, certains comités n'organisant pas d'épreuves pour cette première année.

²²⁹ *Ibidem*.

²³⁰ *Ibidem*.

²³¹ *Vélo Vert*, n° 29, octobre 1992, p. 100. « Le ballon d'oxygène de cet été. [...] C'est sans doute là qu'il faut chercher les champions de demain. [...] Si les initiatives ou dans le style du Tour junior se multiplient, on peut augurer de lendemains qui chantent pour notre sport favori. »

« de manière à répondre au cahier des charges donc à une adaptation du VTT pour des jeunes de cet âge là²³². » Au-delà de l'aspect sportif, le bilan humain en terme de convivialité (défilé dans la station, remise des récompenses par des champions tel Taillefer) et les rencontres entre les jeunes et les éducateurs font de cette première édition une expérience prometteuse²³³.

Le Trophée National du Jeune Biker ou la nouvelle pépinière du VTT français

Cette formule pluridisciplinaire pour les jeunes espoirs renommée en 1992 « Trophée National du Jeune Biker » amorce une évolution notable avec l'introduction de deux épreuves supplémentaires à savoir le trial et la course d'orientation²³⁴. Une fois de plus le vocable *biker* renvoie au modèle américain encore influent durant cette période. Ces changements symbolisent surtout la volonté manifeste de vouloir former et détecter un jeune vététiste complet qui va loin (cross-country), vite (descente), agile sur son engin (trial) et autonome dans la nature (orientation). Cette conception éducative et sportive résulte de la réflexion d'entraîneurs ou de membres de la CNVTT tels Yvon Vauchez ou François Scavini convaincus de l'intérêt d'une formation polyvalente des jeunes vététistes. D'autres fédérations à l'instar de la Fédération Française d'Athlétisme encouragent par exemple la pratique des épreuves combinées (triathlon athlétique : course, saut, lancer) pour les jeunes catégories et adoptent aussi cette politique de non spécialisation précoce. Cette compétition rassemble peu à peu les forces vives du VTT français et les éducateurs passionnés de tout le pays. La presse spécialisée met en avant le caractère compétitif et convivial²³⁵ et aussi le vivier potentiel de jeunes champions polyvalents spécifiquement et correctement formés.

Bientôt, les jeunes champions seniors ne seront plus issus du cyclisme sur route, du BMX, du ski de fond ou de la moto verte comme les premiers champions français²³⁶ depuis 1986. Les futurs vététistes de niveau national voire international seront originaires d'une formation complète et polyvalente à la fois physique et technique et beaucoup moins de transfuges d'un autre sport ou d'une autre formation comme leurs prédécesseurs. François

²³² « Un rassemblement des jeunes bikers prometteur », *Les Pages Vertes*, n° 21, septembre 1992, p. 11.

²³³ Parmi les lauréats de cette première édition, on relève le nom de Nolwenn Le Caer plusieurs fois titrée au niveau international par la suite.

²³⁴ Cette épreuve plus cognitive de type « rallye » comporte aussi des questions générales sur le VTT et de la lecture de carte.

²³⁵ « Le Trophée National du Jeune Biker : Une vraie compétition », *VTT magazine*, n° 54, octobre 1993, p. 82.

« Mais, c'est aussi le rôle de ce rassemblement que de démontrer toutes les possibilités et tous les intérêts éducatifs de ce sport. [...] Tous les concurrents sont concernés par un fils, une fille, un frère, un copain engagé dans la compétition. C'est la grande famille du VTT. »

²³⁶ Ce changement est souligné dans l'éditorial d'un article de *Vélo Vert* n° 39, octobre 1993. « Jusqu'à présent, les champions de VTT, qu'ils écument les épreuves de trial, descente ou X-country, étaient des transfuges d'autres disciplines. Routiers, cyclo-crossmen, bicrossers, pilotes motos, skieurs [...] alimentaient généreusement les podiums. Une situation révolue, parce que le réservoir s'appelle désormais TNJB. »

Scavini qui succède en 1993 à la tête de la CNVTT à Georges Edwards confirme ce changement et met aussi en avant le rôle formateur du trial. « *On s'est rendu compte que le trial était une vraie discipline de formation pour les jeunes et le rôle joué à ce sujet par Bruno Fernandez*²³⁷. »

La seconde édition du TNJB se déroule à Gresse en Vercors, le 30 juillet et le 1^{er} août 1993 et rassemble cette fois 225 jeunes participants et 17 comités²³⁸ sur les 23 existants, avec donc deux épreuves supplémentaires et presque le double de participants et cette fois dix comités présentant trois équipes complètes²³⁹. Ce rassemblement estival des meilleurs jeunes vététistes français²⁴⁰ marque une évolution supplémentaire dans l'engouement des régions, des entraîneurs et des parents, eux-mêmes majoritairement pratiquants passionnés. Cette formule pour les jeunes et par équipes se trouve ensuite déclinée sous l'appellation de Trophée National du Jeune Vététiste (TNJV)²⁴¹. La formule européenne voit aussi le jour sous une forme comparable, reproduisant et valorisant la formule initiée au niveau français. En plus de l'aspect convivial et de rassemblement, les objectifs de formation et de détection se trouvent en grande partie atteints avec un bon nombre de talents issus du TNJB et du TNJV, qui entreront par la suite dans les sélections françaises et seront titrés au niveau international à l'instar de Nolween Le Caer en descente, et plus récemment de Julien Absalon ou de Stéphane Tempier en cross-country.

Ce changement de sigle (TNJB puis TNJV) symbolise la tendance à raccrocher les activités liées aux VTT à leurs origines américaines. Progressivement, pour des raisons d'ordre linguistique et dans une dynamique de succès sportif, l'exemplarité sportive américaine se fait de moins en moins influente et le vocabulaire spécifique s'éloigne parfois des anglicismes consacrés jusqu'alors : le *biker*, symbole du modèle américain se transforme peu à peu à l'usage en « vététiste ». Ce nouveau vocable est-il dû à ce changement de

²³⁷ Entretien avec François Scavini, *op. cit.*, 2006.

Ce dernier est à l'origine du développement de ce trophée au sein de la FFC.

²³⁸ Le comité de Lorraine remporte le classement général devant le Dauphinée-Savoie et Flandres Artois.

²³⁹ *Archives privées de Georges Edwards*, Résultats du TNJB 1993, classement par comité.

²⁴⁰ « TNJB 93 : Exemple ! », *Les Pages Vertes*, n° 30, août 1993, p. 10.

²⁴¹ Suite à l'édition de 1994 organisée à Aussois, la quatrième édition a lieu cette fois à Flaine du 13 au 16 juillet avec cette fois 20 comités (sauf Corse, Limousin et Picardie) et 327 participants sous la direction de Jean Marc Hecquet nommé pour cette mission à la fédération et d'Emmanuel Huber le responsable de la station de Flaine. Le comité de Côte d'Azur remporte deux épreuves et se classe troisième de la catégorie minime, démontrant le niveau général de cette région. Le classement s'effectue maintenant sur trois garçons et une fille ; les résultats par équipes sont valorisés pour éviter toute « championnisme » prématurée. De plus, on impose cette fois un vélo unique pour les quatre épreuves, car lors des éditions précédentes certains se présentaient avec un vélo spécifique par épreuve allant à l'encontre d'une certaine équité et surtout de la polyvalence recherchée par les organisateurs (plutôt qu'une spécialisation trop précoce). Au cours de cette édition, Flaine (à nouveau) et La Bourboule se portent candidats pour l'édition 1996 et l'idée d'un trophée européen du même type est lancée.

leadership ou à une volonté de plus en plus affirmée durant cette période d'utiliser des terminologies francophones ?

6.1.3. Un impact rapide sur les institutions scolaires, associatives et sportives

Suite à cette structuration des organisations fédérales et de masse durant ces années où le VTT envahit le paysage sportif français, ce sport affecte et impacte presque logiquement les institutions scolaires, associatives et sportives. Quelles épreuves sont proposées dans ces différentes structures ? Quelle place prend le VTT au sein du système associatif et sportif français en dehors du milieu fédéral ?

Concernant la pratique scolaire compétitive au sein de l'Union Nationale du Sport Scolaire (UNSS), suite à un essai concluant à Noeux-les-Mines en 1991, le directeur régional Nord-Pas-de-Calais, Jacques Nys, programme officiellement dans le calendrier 1992 des épreuves départementales en mars et des finales académiques le 17 août 1992 à Béthune. Ces épreuves se composent uniquement d'un cross-country de 9 kilomètres pour les minimes, de 12 kilomètres pour les cadets et de 15 kilomètres pour les juniors-seniors. Le dynamisme de Jean Marc Hecquet²⁴² président de la CRVTT du comité Flandres-Artois, également impliqué sur le développement du Trophée du Jeune Biker favorise cette première pour laquelle l'UNSS et le comité régional de cyclisme oeuvrent ensemble. Le journal *Les Pages Vertes* relate cet événement en titrant : « Une grande première ! Les finales académiques UNSS à Béthune²⁴³. » Après une description de l'épreuve et de ses podiums, qualifiés « d'historiques », il est question des « projets d'avenir » et l'article se termine par un interrogatif : « Les championnats de France UNSS, à quand ? »

Suite à ces expériences positives reprises en 1993 dans d'autres académies, cette question trouve une réponse positive avec la création en 1994 d'une finale nationale UNSS le 22 mai. Au cours des états généraux du VTT qui se déroulent les 24 et 25 février 1994 à Biarritz, cette information est confirmée avec la création de championnats départementaux et de finales académiques qualificatives. Des liens sont à tisser entre l'UNSS et la FFC et il est précisé que « les respects des règles de fonctionnement de l'UNSS (représentation d'un

²⁴² Jean Marc Hecquet sera ensuite chargé par la fédération au niveau national de développer le VTT en milieu scolaire

²⁴³ *Les Pages Vertes*, n° 19, juillet 1992, p. 4.

établissement scolaire, classement par équipe) doivent permettre la pratique du VTT en tant que discipline à part entière dans le milieu scolaire²⁴⁴. »

Rapidement, l'activité VTT, sous l'impulsion de professeurs d'EPS intéressés par ce sport aux vertus éducatives, se structure au sein de l'UNSS à tous les niveaux de pratique. L'approche technique de la compétition s'inspire assez rapidement du Trophée du Jeune Biker avec une conception polyvalente, collective et complète de ce sport. Par exemple, le trial ou parcours trialisant est ajouté au simple cross-country de l'année 1992 et l'aspect technique de la descente (aménagée) reste valorisé dans le tracé des épreuves. Concernant le sport universitaire, le premier Critérium National Universitaire de VTT est prévu pour le mois d'avril 1992 à Villard de Lans, finalisant l'entrée définitive du VTT au sein du mouvement scolaire et universitaire avant la création d'un championnat de France.

Le VTT : une place à part entière dans les Activités Physiques de Pleine Nature à l'école

Dans le cadre de la réforme des programmes d'Education Physique et Sportive²⁴⁵ (EPS) où la notion d'Activités Physiques de Pleine Nature (APPN) remplace la notion de Plein Air²⁴⁶ issue des Instructions officielles de 1945 puis de 1967²⁴⁷, l'enseignement du VTT à l'instar de l'escalade ou de la course d'orientation s'inscrit parfaitement dans ce groupe d'activités qui se développent régulièrement au sein des cours d'EPS obligatoires dans le secondaire. Le Groupe de Travail National sur les APPN, piloté par Serge Testevuide sous la direction de l'Inspection Générale d'EPS, formalise et théorise peu à peu ces pratiques nouvelles, leur donnant un sens, une légitimation²⁴⁸ nécessaire à la pratique scolaire bien différente de la notion de stage de Plein Air en cours durant les années 1970. Un travail didactique²⁴⁹ est rapidement fourni par les professeurs d'Education Physique et Sportive afin de légitimer cette APPN au sein de l'EPS scolaire.

²⁴⁴ « Compte rendu des états généraux du VTT », *Les Pages Vertes*, n° 34, mars 1994, p. 10.

²⁴⁵ Ulmann, Jacques, *De la gymnastique aux sports modernes*, Paris, Vrin, 1965.

²⁴⁶ Rivière, Serge, « Le plein air et la demi-journée de sport » in Andrieu, Gilbert, *l'EP et le sport en France de 1958 à 1969*, Nanterre, 1988

²⁴⁷ Ministère de l'Education Nationale, " Plein air ", Fascicules de documentation administrative 153, 1960.

²⁴⁸ Arnaud, Pierre, *Le sportsman, l'Ecolier et le Gymnaste : la mise en forme scolaire de la culture physique (1869-1914)*, Thèse d'Etat, Université Lyon 2, 1986. Ces termes sont à rapprocher de la notion d' « orthodoxie scolaire » développée dans les travaux de Pierre Arnaud. A une échelle inférieure, on peut reprendre ici les arguments développés par Pierre Arnaud au sujet de la légitimation de l'EPS au sein de l'école, puis du sport au sein de l'EPS. Le VTT doit ici faire les preuves qu'il possède les vertus motrices et éducatives pour s'intégrer dans les APS enseignées à l'école.

²⁴⁹ Testevuide, Serge, *APPN : Quoi enseigner en EPS*, Rouen, CRDP Rouen, 1994, pp. 95-101. Une formalisation didactique du VTT est proposée par l'auteur sur trois niveaux de pratique et autour de différents « savoirs en action » : Lire le milieu, décider de son projet d'actions de déplacement, agir, conduire son déplacement s'engager et être autonome.

Selon Serge Testevuide, professeur d'EPS spécialiste des Activités Physiques de Pleine Nature, on constate au niveau scolaire une évolution importante dans le traitement et l'encadrement de ces activités, particulièrement depuis les années 1970²⁵⁰ : « A la fin des années 70, ils ne pouvaient faire reconnaître ces formes de pratiques à visées essentiellement éducatives au sein de cette structure sportive. [...] Cette dimension éducative des Activités Physiques de Pleine Nature, on la retrouvera intacte lorsque les premiers enseignants d'EPS organiseront leurs stages en fin d'année scolaire avec des élèves, en camping au pied d'une falaise ou près d'une rivière en ayant fait le déplacement à bicyclette. La conviction implicite était alors que ces stages étaient de véritables moments de formation de la personne, on ne s'adressait plus à l'élève, on touchait quelque part à l'intime, au personnel, à la différence de ce qui pouvait se faire au sein d'un établissement scolaire. Les transformations ou les effets recherchés étaient alors d'un autre ordre. Cette conception de stage plein air a connu ses heures gloires au détour des années 80 et a pratiquement disparu ; il reste encore quelques initiatives "d'inconditionnels" mais bien esseulés²⁵¹. »

Dans ces travaux de positionnement à la fois réflexifs et prospectifs au sujet des APPN au sein de l'EPS, Serge Testevuide distingue le « lycéen raider²⁵² », du « lycéen fun²⁵³ » et du « lycéen sportif²⁵⁴ ». Dans le cas du VTT, c'est sur le premier et le troisième modèle que se construisent les contenus d'enseignement en EPS. La valorisation de la notion de déplacements (randonnée facile ou parcours en nature) mais aussi des notions techniques telle la pratique du VTT sous forme trialisante qui permet de gérer un groupe dans un espace donné, restent les formes retenues par les enseignants. Ces derniers peuvent évaluer l'élève sur un déplacement (performance) ou des habiletés techniques (maîtrise). Les pratiques plus mécaniques ou dangereuses sont rapidement exclues de ce processus faisant conclure à Serge Testevuide que « les choix de traitements didactiques des cross en EPS et les modalités de

²⁵⁰ Attali, Michaël et Saint-Martin, Jean, *L'éducation physique de 1945 à nos jours. Les étapes d'une démocratisation*, Paris, Armand Colin, 2004.

²⁵¹ Testevuide, Serge, « Le plein air, les Cross, le lycéen et l'EPS. Quand le sens l'émotion et l'histoire se mêlent », in *Revue Hyper*, n°208, 3^e trimestre 1999. « D'ailleurs, bon nombre d'entre nous avons rompu avec toute forme de classement préférant les relations fortes construites au sein d'un groupe au fil des expériences communes dans un milieu naturel. D'ailleurs à cette époque il n'était pas du tout question d'évaluation chiffrée en Cross. L'intégration des Cross au sein de l'UNSS d'abord puis au sein de l'EPS s'est d'ailleurs faite au prix d'une référence de plus en plus forte aux pratiques compétitives et à la mesure, ce qui n'est pas sans questionner bon nombre de ceux qui ont œuvré pour cette reconnaissance. »

²⁵² Les dimensions mises en avant sont la compétition entre équipes, selon des modes de déplacements combinés (à pied, vélo...) pour découvrir et "performer" dans un espace naturel, en relative autonomie.

²⁵³ Les dimensions mises en avant sont la production de formes combinant recherche de vertige (jeu avec l'équilibre) et goût pour le risque

²⁵⁴ Les dimensions mises en avant dans cette modalité de pratique sont la compétition individuelle ou par équipes, selon un mode de déplacements défini selon des formes inspirées des pratiques compétitives. L'objectif est donc alors pour le lycéen de réaliser la meilleure performance à une échéance donnée selon des normes fédérales ou selon des normes adaptées au milieu scolaire mais respectant l'esprit des premières

pratique sont donc en relation circulaire avec les choix fondamentaux de posture de l'enseignant dans le système éducatif et sources inévitables de tensions, d'insatisfactions et de remises en cause²⁵⁵. »

Les APPN restent une des formes les plus probables de pratiques physiques à l'âge adulte et notamment les pratiques de randonnées sous toutes leurs formes (à pied, à vélo, à cheval). Le VTT en tant qu'APPN trouve rapidement une légitimité au sein de l'école. Il n'en reste pas moins que pour des raisons financières (nécessité d'avoir un vélo par élève) et sécuritaires (normes de déplacements en groupe en milieu urbain ou naturel), son taux de pratique scolaire n'atteint pas celui de l'escalade par exemple. Selon les contextes locaux²⁵⁶ et humains²⁵⁷, son enseignement scolaire se développe régulièrement²⁵⁸ au sein de l'institution au début des années 1990 où les notions d'autonomie et de « gestion de la vie physique d'adulte » lui donnent un crédit supplémentaire.

Le secteur sportif associatif touché aussi par l'arrivée du VTT

Au-delà du système fédéral et scolaire, le secteur sportif associatif²⁵⁹ et marchand est lui aussi touché par l'arrivée du VTT. En 1988, pour la première fois la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) organise des sorties VTT dans le cadre de la semaine fédérale, grand rassemblement estival de plusieurs milliers de cyclotouristes. Depuis le 7 décembre 1977, une convention existe entre la FFCT et la FFC réservant le cyclotourisme à la FFCT et la compétition à la FFC. Le rapprochement historique de l'AFMB vers la FFC en 1986²⁶⁰ et l'intégration consécutive de 1988 ôte à la FFCT d'une manne potentielle de licenciés. Comme l'explique Daniel Ball : « A l'époque la FFCT n'était pas intéressée²⁶¹ par le VTT. Entre-

²⁵⁵ Testevuide, Serge, *op.cit.*, 1994.

²⁵⁶ Présence d'une structure partenaire, d'un parc locatif ou projet particulier sur les activités de pleine nature (options, classe spéciale, projet particulier, UNSS, section nature)

²⁵⁷ La formation et la motivation des professeurs d'EPS désireux d'enseigner cette activité restent déterminantes pour ce type d'activité.

²⁵⁸ Le nombre d'articles sur le sujet durant la période suivante dans la revue spécialisée « EPS » attestent d'une pratique et d'une réflexion des enseignants au sujet du VTT. On peut citer parmi ces articles :

Cholas, Yves et Grappe, Frédéric, « Vélo tout terrain : l'équilibre, repères techniques et pédagogiques », in *Revue EPS*, n° 269, Paris, janvier-février 1998, pp. 54-55. Vuillemot, C, « VTT-Trial, pratiquer en toute sécurité », in *Revue EPS*, n° 283, Paris, mai-juin 2000, pp. 50-52. Beraud, T, « VTT orientation », in *Revue EPS*, n° 296, Paris, juillet-août 2002, pp. 31-33. Durand, Y, « VTT au collège », in *Revue EPS*, n° 285, Paris, septembre-octobre 2000, pp. 56-59. Metayer, M, Poisson, T et Samoyeault, E, « De la piste aux chemins », in *Revue EPS 1*, n° 96, Paris, pp. 30-31.

²⁵⁹ L'Union de Centres de Plein Air (UCPA) et l'Union de Fédération des Œuvres Laïques et d'Education Physique (UFOLEP) intègrent aussi rapidement le VTT dans le cadre de leurs activités physiques support. Le Club Alpin Français fait de même et préfère logiquement l'appellation aussi en cours au Québec de « Vélo de Montagne ».

²⁶⁰ Stéphane Hauvette s'adresse en priorité à une fédération qui organise des compétitions à savoir la FFC.

²⁶¹ http://codep38.free.fr/VTT/commission_vtt_nature.htm. Cette information semble confirmée par la commission VTT et sport de pleine nature de la FFCT. « Le VTT est reconnu par plusieurs fédérations, mais la

*temps, ils ont beaucoup évolué. Nous avons plus rapidement ressenti que le VTT représentait une discipline d'avenir pour le cyclisme²⁶². » Mais rapidement des « sections VTT » orientées vers une pratique loisir²⁶³ se créent malgré tout au sein des clubs FFCT²⁶⁴ alors que dans le même temps la FFC essaie de « conserver » les pratiquants et licenciés non compétiteurs avec la licence « vélo loisir », augmentant ainsi les effets de concurrence. Cette concurrence entre les deux fédérations à ce sujet reste bien réelle comme le confirme François Scavini : « *Quand on a pris le VTT à la fédération, on a essayé de le prendre dans sa globalité et on s'est dit qu'il fallait développer aussi bien le loisir que la compétition : ce qui nous vaut toujours des tracas avec la FFCT qui supporte mal que la FFC s'occupe du loisir²⁶⁵. »**

Cette concurrence se retrouve d'ailleurs entre les deux fédérations qui développent chacune à leur manière des circuits balisés à travers tout le pays depuis cette période. C'est finalement en 1992 que la FFCT se démarquera de la FFC sur ce secteur des loisirs avec l'agrément du ministère du Tourisme pour la création de voyages et de séjours collectifs²⁶⁶. L'AFMB puis la FFC uniques représentants institutionnels de ce sport durant les années 1980, voient apparaître d'autres structures associatives, scolaires ou touristiques qui souhaitent aussi organiser et gérer ce sport qui n'appartient plus désormais uniquement à la sphère sportive mais aussi à d'autres domaines concernés par le développement, la structuration et l'utilisation du VTT.

Des conséquences positives pour la masse et l'élite

Si les années 1980 restent caractérisées par la découverte de ce nouveau sport par un public d'initiés, les années 1990 marquent une étape institutionnelle déterminante dans le processus de massification en cours. Les réglementations deviennent de plus en plus précises pour faire progresser les athlètes et les pratiquants désireux d'être encadrés, évitant ainsi une évolution trop anarchique de l'activité. Les formations se professionnalisent en même temps que l'investissement fédéral envers le haut niveau se fait de plus en plus pointu. L'exemple et l'esprit constructif du « Trophée National du Jeune Biker » symbolisent bientôt une « école française de VTT » connue et reconnue sur la scène internationale grâce à ses résultats. Au-delà des impacts positifs pour l'élite, cette structuration, cette originalité d'organisation et

FFCT ne prend pas au sérieux cette nouvelle activité pourtant très prisée par les jeunes et les moins jeunes. [...] Dans les années 1990, la direction de la FFCT prend toute la mesure de cette nouvelle activité. »

²⁶² Entretien avec Daniel Ball, *op. cit.*, 2007.

²⁶³ « Dossier VTT », *Cyclotourisme France*, n° 368, 1989, pp. 36-42.

²⁶⁴ On compte selon le site Internet de la FFCT 1500 sections VTT en 2008.

²⁶⁵ Entretien avec François Scavini, *op. cit.*, 2006.

²⁶⁶ Agrément n° 075 96 004 du 28 juin 1992

cette mise en œuvre de moyens, rejaillissent sur l'ensemble des pratiques de loisirs et scolaires.

Toutes ces réglementations, formations, compétitions structurées ne font que renforcer et guider la vague déferlante, impressionnante et inéluctable des pratiquants attirés par ce nouveau venu dans le monde des activités cyclistes et des loisirs sportifs. Malgré la symbolique de sport d'évasion et de liberté, cette structuration spatiale (création de parcours balisés) autour d'événements compétitifs ou de détente concourt à une légitimation institutionnelle plus forte, garante de sa pérennité.

6.2. Du VTT aux « VTTs » : vers une diversification sans fin de la pratique ?

A l'époque des pionniers américains le mountain bike se pratique initialement sous deux puis rapidement trois formes principales. La randonnée, cheminement non compétitif à travers les collines reste la formule initiale²⁶⁷, vite complétée par celles plus descendantes du Larkspur Canyon Gang et enfin les « chronos » de la fameuse Repack Race en 1976. Rapidement à partir de 1977, la confrontation chronométrée de l'épreuve cross-country devient la forme compétitive la plus courante grâce à son format et son accessibilité au plus grand nombre. Au fil des années, selon les évolutions technologiques et les aspirations des adeptes du monde entier, les modalités de pratique semblent se multiplier à l'infini laissant le béotien en difficulté pour définir « le VTT ». La représentation par exemple de la boxe, du football ou du judo reste assez consensuelle dans l'imaginaire collectif. Il n'en est pas de même pour ce nouveau sport sujet à diverses représentations : Est-ce un pilote sur un vélo à grand débattement qui descend les montagnes à toute allure, harnaché de protections, ou un père de famille qui roule tranquillement sur un chemin forestier en discutant avec ses amis, ou toute autre chose encore ?

Moins de quinze années après l'apparition des premières pratiques identifiées, le panel, la diversification ou les déclinaisons observés du VTT s'avèrent conséquents : randonnée, cross-country, descente, trial, four cross, descente marathon, enduro, *dirt*, combiné, rallye, VTT orientation, limbo, VTT sur neige ou sur glace, VTT et raid, duathlon ou triathlon VTT, kilomètre lancé (sur neige ou sur terre), monocycle VTT²⁶⁸. Même si les trois premières disciplines citées (randonnée, cross country et descente) comptabilisent la très

²⁶⁷ Si l'on prend en compte la pratique européenne cyclo-muletère en cours à cette époque, c'est aussi la randonnée et l'itinérance qui figurent comme mode d'évolution initiale.

²⁶⁸ Soit plus de 15 déclinaisons, sachant que certaines représentent des millions de pratiquants, d'autres des milliers et enfin, certaines comme le kilomètre lancé, ne comptent que quelques individus.

grande majorité des pratiquants, la déclinaison des formes majeures et la diversité des versions confidentielles confirmeraient les tendances à l'hybridation, à la distinction et à la diversification des pratiques mises en évidence par Christian Pociello.

Quel sens donner à ce phénomène concernant « le » VTT ? Quelles disciplines traversent l'histoire et valident les raisons de l'engouement initial de la fin des années 1970 ? Quelles tendances fortes peut-on repérer jusqu'en 1996 ? Est-ce la démonstration d'un sport jeune qui cherche sa voie ou l'affirmation d'un sport aux déclinaisons multiples cristallisant des valeurs communes ?

6.2.1. La randonnée et le cross-country : piliers de la massification

En premier lieu, la massification de la pratique se justifie par le nombre croissant d'adeptes de la randonnée. Les vélos et les tenues aux couleurs psychédéliques de la fin des années 1980 étonnent, voire effraient le profane en donnant une tonalité décalée qui rapproche le VTT d'autres sports *fun*²⁶⁹ tels la planche à voile ou le skate-board. La première représentation du VTT reste dans un premier temps associée à celle d'un sport dangereux et à la mode. Mais rapidement, dès 1990 avec le développement du marché, les grandes marques telles l'enseigne *Décathlon* insistent sur l'aspect familial d'une pratique qui peut aussi être contemplative, conviviale et familiale et pas seulement synonyme de vitesse et de danger. Le développement exponentiel de la pratique de la randonnée s'explique en fait par la conjonction de plusieurs facteurs : une demande de plus en plus forte de la part du public de sports de pleine nature, une offre touristique offensive des stations vers ce nouvel « or vert », des produits de plus en plus adaptés et bon marché et enfin une structuration du territoire favorisant cette pratique.

L'exemple d'Autrans et des Arcs, stations pilotes pour le tourisme sportif VTT

Alors que l'explosion des ventes n'a pas encore eu lieu, la station d'Autrans²⁷⁰ dans le massif du Vercors mise dès 1989 sur l'avenir de la randonnée VTT et décide de mener une politique volontariste dans cette direction afin de ne pas se limiter uniquement au public du ski de fond. La presse spécialisée titre : « L'exemple vient du fond : Devenir la capitale française du vélo tout terrain, c'est l'ambition de la station du Vercors qui met au service, cet été 100 kilomètres de pistes spécifiques VTT. Avec la rigueur qui a fait sa réputation en

²⁶⁹ Loret, Alain, *op. cit.*, 1995.

²⁷⁰ Autrans, station de sports d'hiver de moyenne montagne située dans le massif du Vercors a accueilli les épreuves de ski nordique des JO de Grenoble en 1968.

matière de ski de fond²⁷¹. » Suite à deux hivers peu enneigés, la possibilité d'accueillir grâce au VTT plus de touristes avec comme cible une clientèle plutôt familiale, voit le jour comme le rappelle Alain Macaroff responsable de la station : « Notre but est de rendre cette pratique accessible à tous. Nous possédons un terrain merveilleux pour cela, qui ne demande pas un niveau sportif exceptionnel. Chez nous le VTT doit rester une affaire de famille²⁷² » Sur le plan pratique, la logistique d'accueil et bon nombre de parcours du ski de fond sont transposés au VTT. De plus, le premier loueur d'Europe dispose d'un parc de 400 engins, démontrant ainsi la volonté de s'investir dans le tourisme lié à la randonnée VTT.

Dans la même logique de développement touristique estival, mais dans une optique de pratique différente, la station des Arcs est parmi les premières à se lancer dans l'accueil des vététistes. Misant, cette fois, sur la dynamique déjà en place autour des sports de rivières tels le raft et l'hydrospeed déjà bien développés par « les Arcs Aventures », la station communique cette fois sur la notion de parcours descendants²⁷³. Les photos montrent des vététistes et de leurs vélos par le télésiège et puis ces mêmes sportifs dévalant ensuite les pentes vers la vallée. C'est ici la grosse différence avec le concept « randonnée familiale » et sans assistance développée par Autrans au même moment. L'accent reste mis sur la diminution de l'aspect énergétique grâce à l'utilisation des remontées mécaniques : « Finies les remontées éreintantes, car aux Arcs il y a des télésièges²⁷⁴. »

Selon la politique touristique et les moyens matériels des stations, deux approches touristiques du VTT de loisir apparaissent dès le début des années 1990 : une orientée vers l'autonomie et l'itinérance valorisant l'effort, le déplacement et la convivialité, l'autre plus tournée vers la notion de plaisir instantané et de sensations²⁷⁵ procurés par les joies de la descente. Ces deux options ne s'opposent pas forcément, elles participent à la différenciation des multiples pratiques du VTT en relation avec les notions fondamentales de déplacement dans la nature et de plaisir. Deux logiques complémentaires parfois conjuguées sur un même espace apparaissent donc au niveau du développement touristique du VTT. Selon les publics visés, la topographie et les infrastructures des stations²⁷⁶, ces logiques se complètent et intègrent les deux pratiques principales du VTT, les pratiques itinérantes (de niveaux variables) et les pratiques descendantes plus ou moins engagées.

²⁷¹ *VTT magazine*, n° 9, juillet 1989, pp. 62-63.

²⁷² *Ibidem*.

²⁷³ « Les Arcs : Un vrai goût de hors pistes », *VTT magazine*, n° 10, pp. 52-53.

²⁷⁴ *Ibidem*.

²⁷⁵ Vigarello, Georges, op. cit., 1981, pp. 239-247.

²⁷⁶ Augustin, Jean Pierre, Bourdeau, Philippe et Ravanel Loic, *Géographie des sports en France*, Paris, Vuibert 2008.

A l'instar donc de l'expérience pionnière de La Plagne en 1983 (premier événement) et des exemples précurseurs d'Autrans ou les Arcs, les stations de moyenne montagne s'investissent progressivement dans l'organisation d'événements (nationaux et internationaux), de parcours descendants, de randonnées ou même dans le traçage et l'aménagement de descentes spécifiques²⁷⁷. Parmi les plus dynamiques et les premières à s'engager dans cette voie, on peut citer La Colmiane (Transvésubienne), Les Rousses (La Forestière), La Bourboule (championnat d'Europe), Métabief (championnat du monde), Vars (kilomètre lancé), Les Gets (événements et centre VTT) et de nombreuses autres stations qui se donnent progressivement les moyens d'accueillir une clientèle de plus en plus nombreuse.

Les centres VTT : un aménagement et un balisage au service des pratiquants

Face à cette montée en puissance des pratiquants, la FFC décide de se tourner aussi vers la population des « non compétiteurs » au travers de la licence vélo loisir. Dans ce souci de développement, la CNVTT décide de créer les centres VTT afin d'aider les pratiquants et de les canaliser dans leur exercice favori comme l'explique le début de l'article de la revue fédérale : « Activité débordante de vitalité, fabuleux moyen d'évasion, de découverte et d'accès à la nature, la pratique du Vélo Tout Terrain connaît depuis cinq ans un essor grandissant. Cependant l'engouement du grand public ne va pas toujours sans poser quelques problèmes. Ainsi le biker débutant peut être déçu par ses premières expériences. Manque d'informations fiables, parcours inadaptés, disparité des balisages et cohabitation difficile avec les autres usagers des chemins qui risquent de le décourager avant même qu'il n'ait terminé son initiation²⁷⁸. » Le principe reprend le concept du ski avec un balisage de sentier signalant des niveaux de difficulté (vert, bleu, rouge ou noir) selon la distance, le dénivelé et la difficulté du circuit. Le cahier des charges prévoit un point de location, un club support, un point de nettoyage, des topos guides et différentes facilités pour les pratiquants. Dès le printemps 1991, sous la responsabilité de Christian Legros dix-huit centres²⁷⁹ sont déjà labellisés sur le territoire afin de répondre aux besoins grandissants de circuits spécifiques.

²⁷⁷ Sur le plan de l'aménagement, c'est surtout au niveau du balisage de sentiers que se concentrent les stations. Après 1996, des aménagements plus lourds tels des « bike parks » ou pistes de descente permanentes figurent à la liste d'aménagement plus lourd.

²⁷⁸ *Les Pages Vertes*, n° 3, mars 1991, p. 4. « Piste verte ou piste bleue, c'est facile et toute la famille y passera un bon moment, se baladant tranquillement, les enfants attendant bien souvent les parents. Piste rouge, là c'est déjà plus difficile et les bikers s'en donnent à cœur joie le long des sentiers, dans les sous-bois et sur les cailloux des chemins. Piste noire, c'est pour les pros, les passionnés, ceux qui raffolent de montées impossibles et de descentes d'enfer. »

²⁷⁹ La majorité de ces 18 premiers centres est localisée plutôt dans le sud, les régions de montagne et touristiques, confirmant cette volonté de développement par le VTT.

Une commune, un détaillant ou un club peut créer un centre labellisé à partir du moment où les conditions sont réunies. En juin, la formule prend encore de l'envergure avec presque cinquante centres labellisés répondant aux normes fixées par la FFC et vérifiés par Christian Legros²⁸⁰ qui sillonne la France afin de valider les demandes et aider les créateurs de parcours. A la fin de l'année suivante, les centres les plus visités sont ceux de la Corrèze puis des Vosges. On compte 80 centres en 1993²⁸¹. Ce maillage spécifique facilite donc un accès guidé sur plusieurs milliers de kilomètres à travers le territoire²⁸², complète l'éventail d'espaces naturels et des chemins ancestraux déjà librement investis par les pratiquants et renforce la structuration déjà en cours sur le plan institutionnel par certaines communes ou institutions telle la FFCT qui organise peu à peu la pratique du VTT.

Les épreuves de masse telles la Forestière²⁸³ ou le Roc d'Azur comptent leur nombre de participants en centaines puis rapidement en milliers et contribuent à la massification de la pratique sur le territoire. Touchés par le gigantisme, ces épreuves doivent s'adapter à cette vague de nouveaux adeptes. Concernant la Forestière, le Parc Régional du Jura limite en 1995 le nombre de participants à 3 000, quant au Roc d'Azur victime de son succès, il est contraint de quitter Ramatuelle pour s'implanter à Fréjus. Pour ces épreuves ce sont la formule cross-country et randonnée qui accueillent le plus grand nombre d'adeptes. En 1990, plus de 95% des compétitions et rassemblements concernent ces deux pratiques. Des challenges régionaux voient le jour et les manches nationales de cross-country rassemblent toujours plus de coureurs, faisant exploser la notion de tribu de la fin des années 1980.

Vers une diversité sans fin des formules de randonnées et des formats de courses

Dans la lignée du trophée des Alpes, des épreuves telles la Transmaurienne sur cinq étapes à travers les villages de Haute-Maurienne voient le jour, dans une conception du VTT réellement tournée vers la montagne, l'authenticité et l'itinérance et la découverte et la rencontre avec les populations locales²⁸⁴. « L'Indiana Saône²⁸⁵ » inaugure un nouveau concept de raid sur deux jours en autosuffisance et le « Défi Nature » organisé en Rhône

²⁸⁰ Cette mission sera menée ensuite par Jean-Pierre Lebert après 1992.

²⁸¹ *Les Pages Vertes*, n° 22, octobre 1992, p. 4.

²⁸² Rapidement, il est décidé que chaque centre doit comporter un minimum de 100 kilomètres balisés.

²⁸³ Pour la Forestière les chiffres sont les suivants durant cette période : 1989 : 48 participants ; 1990 : 230 ; 1991 : 957 ; 1992 : 1 694 ; 1993 : 2 467 ; 1994 : 2 520 ; 1995 : 3 026 ; 1996 : 3 072.

²⁸⁴ « Le vélo village est né », *VTT magazine*, n° 20, octobre 1990, pp. 94-95. « Le mountain bike s'est découvert une nouvelle vocation. [...] Après le city-bike, voici le village bike : accueil chaleureux, passion partagée, efforts sublimés. Coureurs, spectateurs organisateurs et bénévoles en sortent tous vainqueurs. »

²⁸⁵ En Auvergne, la « Sancy Verte » permet de découvrir le cœur du Massif Central. Concernant « l'Indiana Saône », les organisateurs jouent dans ce titre sur le côté aventure véhiculé par le film « Indiana Jones ».

Alpes se positionne aussi à ce moment sur ce concept de course par étape orienté vers l'autonomie. Dans le même temps, les 24 heures de Paris organisé par TSO « Thierry Sabine Organisation » valorisent durée de l'effort de 6 à 24 heures seul ou par équipes.

La formule rallye multi-épreuves reste encore une autre offre de la part des organisateurs comme en témoigne le rallye des Alpes organisé au Sept Laux en août 1992 : « Que vous soyez en quête de sensations ou de sérénité, vous pourrez circuler en toute liberté. Soyez les pionniers de cette terre « promise » en participant à la première édition du Rallye des Alpes : slalom géant, descente, spéciale trial, raid des 7 Laux pour les passionnés [...] pâturages, forêts et vallées pour les paisibles randonneurs [...] Le Rallye des Alpes convient à tous les vététistes²⁸⁶ ! Dans le genre épreuve longue de montagne, le « Grand Raid Cristalp » qui relie Verbier à Grimentz s'impose dès la première année comme une épreuve de référence dans les courses à profil alpin et de longue distance : 130 kilomètres et 4 000 mètres de dénivelés à travers les montagnes suisses. Dès la première édition le 26 août 1990, 600 participants se portent volontaires et « malgré un parcours particulièrement physique, l'enchaînement de rudes montées et de descentes vertigineuses n'a pas eu vraiment raison de toutes les volontés. 30% seulement des coureurs devaient déclarer forfait²⁸⁷. »

Des épreuves comme la Corsica Bike organisées par Sylvain Billion concernent par contre des concurrents encore davantage expérimentés. Sur plus de six spéciales et 10 000 mètres de dénivelé, les vététistes traversent les montagnes de Corse. Cette course est considérée comme étant la plus dure du monde en 1992²⁸⁸ à l'instar du GR 20 qui traverse « l'île de beauté » identifié lui comme un des sentiers de Grande Randonnée parmi les plus périlleux. On constate donc au début des années 1990 un foisonnement de formules concernant les randonnées et surtout des compétitions aux formats souvent variés. Formules chronométrées cohabitent d'ailleurs bien souvent en parallèle avec un simple parcours convivial sur le même événement, laissant aux uns le plaisir de la découverte en douceur et aux autres la possibilité de se confronter à eux-mêmes et aux autres dans des formules compétitives.

Le cross-country, leader des pratiques compétitives

Mais suite à l'annonce de son introduction au programme olympique au mois de septembre 1993, le cross-country sur courte distance (deux à trois heures) confirme encore

²⁸⁶ Archives privées de Stéphane Hauvette, publicité pour le rallye des Alpes.

²⁸⁷ VTT magazine, n° 20, octobre 1990.

²⁸⁸ Les Pages Vertes, n° 19, juillet 1992, p. 4. La première édition est remportée par Jean Christophe Savignoni en 1991 et la seconde par Robert Aubry en 30h 17'.

davantage sa suprématie au sein des pratiques compétitives. Depuis les premières compétitions officielles en France en 1986, la formule cross-country est de loin le format le plus pratiqué. Débutant sérieusement le VTT au début des années 90, Jean Paul Stephan témoigne de l'évolution des pratiques : « *Concernant la taille des boucles à parcourir en XC : jusque 93 et voire 94, on est sur des grandes boucles avec départ et arrivée si possible au même endroit. [...] Après, il y a un changement de public avec exclusivement des compétiteurs sur les parcours multi boucle. [...] C'est en fait un raisonnement erroné où l'on pense que pour avoir une médiatisation du VTT, il faut qu'ils passent plusieurs fois devant le public. Hors en dehors de l'entourage, il n'y a pas de spectateurs qui viennent pour voir une coupe de France VTT. Par contre si c'est un événement de masse de 2 à 15 000 participants, cela draine des spectateurs qui viennent parce que c'est un grand événement*²⁸⁹. »

Selon ce champion²⁹⁰, un schisme se crée peu à peu entre les compétiteurs de niveau régional, national et international qui se confrontent de plus en plus sur le format de petites boucles imposé par les médias et les institutions et les autres compétiteurs ou randonneurs qui délaissent cette forme compétitive rapidement perçue comme trop « ennuyeuse » et surtout trop éloignée de l'esprit de découverte d'un territoire. Ces derniers préfèrent bientôt des formats sur une boucle ou une traversée. Cette réalité de la prégnance du cross-country sur le marché et le penchant des organisateurs et des pratiquants se trouvent donc renforcés avec l'officialisation de l'entrée olympique de cette discipline. De grosses entreprises²⁹¹ telles la Poste investissent dans le sponsoring avec comme sport support le VTT afin de véhiculer une image plus dynamique et montrer sa proximité envers le public même dans les endroits les plus reculés : « La poste, partenaire officiel du VTT. Ceux qui aiment le VTT n'ont qu'à suivre la flèche²⁹². »

A partir de 1994 puis surtout en 1995 et 1996, on assiste à l'âge d'or du VTT sur le plan médiatique²⁹³ et financier²⁹⁴. Durant l'été 1995, *Vélo Vert* annonce ce changement et

²⁸⁹ Entretien avec Jean Paul Stephan, Fréjus, le 13 octobre 2007.

²⁹⁰ Professeur Agrégé d'Education Physique et Sportive, entraîneur et pratiquant de haut-niveau, Jean Paul Stephan possède de nombreux titres de champion de France et du monde en catégorie Master.

²⁹¹ *Vélo Vert*, n° 59, juillet 1995. « En 1987, Grundig est le premier grand sponsor institutionnel à avoir cru dans le mountain bike avec pour résultat un net rajeunissement de son image de marque. »

²⁹² Publicité « La Poste » 1995. « La Poste, partenaire officielle du VTT. Ceux qui aiment le VTT n'ont qu'à suivre la flèche. » Sous-titre : « Sport en plein essor, le VTT avait besoin aujourd'hui d'un partenaire solide pour se développer à long terme. [...] La Poste n'a-t-elle pas toujours été adepte du tout terrain en se rendant partout même dans les endroits les plus reculés, pour être au service de tous ? Par son soutien dynamique, La Poste donne aujourd'hui au VTT les moyens de se faire connaître en tant que sport de performance. »

²⁹³ *Vélo Vert*, n° 59, juillet 1995. Concernant le nombre d'heures de diffusion télévisée de la Coupe du Monde Grundig, le nombre d'heures de diffusion est passé de 15 heures par an en 1990 à 80 heures en 1994 selon Mme Laroquette.

titre : « Sponsoring dans le VTT. Enfin les gros moyens ²⁹⁵ ! » Avec son image de sport jeune, fun, en pleine croissance et olympique, le VTT se positionne aux yeux des annonceurs comme un sport enfin rentable. Concrètement, à partir de la saison 1995, les manches du championnat de France se nomment désormais « Coupe de France La Poste » suite à un accord signé entre la FFC et l'entreprise à hauteur de 8 millions de Francs par an²⁹⁶. Dans cette dynamique, c'est durant la même période que la Société du Tour de France décide de mettre de gros moyens et de créer le Tour de France VTT. La société "Le Roulé" fortement investie dans un team de cross-country en 1993 et 1994 fait le choix à ce moment de changer de stratégie et de sponsoriser pour 1995 l'Avalanche Cup pour se rapprocher d'un public plus jeune tourné vers la descente.

6.2.2. Multisports et raid nature : un nouvel engin en vogue

Si la majorité des pratiques concerne la randonnée et le cross country, il n'en reste pas moins que grâce à sa facilité d'utilisation, le VTT favorise un usage orienté vers les pratiques multisports et les raids de pleine nature. Tel le piolet, la corde d'escalade, le kayak, le ski ou l'aile de parapente, le vélo tout terrain en tant qu'engin devient un formidable outil au service des pratiques d'exploration du milieu naturel comme les raids nature et les pratiques multisports. Au rythme de l'imagination des organisateurs, les formules se multiplient bientôt à l'infini : sur un jour ou plusieurs semaines, à l'échelle d'une région ou plus encore vers la découverte de grands espaces.

Parmi les plus célèbres, le Défi Vert²⁹⁷ se propose de réunir des équipes de quatre personnes sur une ou plusieurs journées (cinq dates et cinq lieux, dont la dernière épreuve sur trois jours à l'île de la Réunion). Sur une formule de progression collective, les *raidiers* utilisent successivement dans l'espace naturel à parcourir le canoë, la course et le VTT, voire

²⁹⁴ Plusieurs pilotes comme Christian Taillefer ou Miguel Martinez confirment les changements durant cette période. Entretien avec Christian Taillefer, *op. cit.*, 2006 : « Ce qui m'a marqué surtout c'est quand cela a commencé à se casser la gueule après 1996. Je leur avais dit à l'UCI de ne pas faire 9 manches XC d'un côté et 9 manches DH de l'autre. Faudrait penser à regrouper ! On n'a pas réussi à accrocher les médias. Le VTT a de suite été assimilé avec le vélo loisir, randonnée, découverte. On n'a pas été assimilé à la compétition comme pour la route. La médiatisation est quasi nulle alors qu'il y a beaucoup de pratiquants. »

Entretien avec Miguel Martinez, Champion olympique de mountain bike en 2000, troisième en 1996, multiple champion du monde et vainqueur de manches de coupe du monde, Fréjus, le 13 octobre 2007. « Depuis 2000, il y a moins de médias. Avant, il y avait même des directs sur Eurosport. Mes parents me voyaient en direct le dimanche. Maintenant, il n'y a même pas un flash. On voit surtout le VTT sur les JO ou les grands événements. Avant au Roc, le vainqueur gagnait 50 000 francs et maintenant 1 500 Euros : c'est cinq fois moins. Pourtant, il y a plus de monde. En coupe du monde, maintenant il y a un 0 de moins au niveau de la grille de prix. »

²⁹⁵ Vélo Vert, n° 59, *op. cit.*, 1995.

²⁹⁶ Contrat de deux ans, plus quatre années de tacite reconduction.

²⁹⁷ Le slogan du Défi Vert : « Des raids nature pour tester votre nature ».

parfois d'autres techniques d'évolution telles la tyrolienne. Dans ce cadre, le VTT de par ses possibilités de progression en milieu naturel²⁹⁸ se prête presque idéalement à ce genre de formule en pleine expansion²⁹⁹ durant cette période. A l'échelle nationale ou régionale, sur une ou plusieurs étapes, ces formules de raids multisports incluant systématiquement le VTT se multiplient de 1990 à 1996. Des formules hivernales voient aussi le jour telles le «Chamineige»³⁰⁰ qui sillonne le Massif Central sur 450 kilomètres en combinant le ski, la course et le VTT. L'utilisation du VTT en condition hivernale a été initiée préalablement et poussée à son paroxysme au travers de l'Iditabike³⁰¹, course de VTT qui traverse l'Alaska dans des conditions de froid extrême sur des centaines de kilomètres.

Paris-Gao-Dakar... formule VTT

Dans la catégorie des raids aventures³⁰² à l'étranger de nombreuses épreuves voient le jour mettant en relation le VTT, la notion d'aventure et la découverte d'un pays, voire d'un continent. La « Transamazonienne », course de huit étapes réparties sur sept jours pour 255 kilomètres sur les pistes de la forêt guyanaise, inaugure ce volet aventure. Débrouillardise, adaptation au milieu et courage sont des qualités aussi importantes que les seules capacités de vététiste pour finir le parcours³⁰³. Toujours sur le continent sud-américain la course Lima-La Paz-Rio, rassemble pendant un mois 43 coureurs (en relais) et cinq vététistes sur plus de 6000 kilomètres³⁰⁴. Cette épreuve organisée pour la première fois par MBA (Marc Bouet Organisation) fait suite au concept initié pour le Paris-Gao-Dakar VTT³⁰⁵ sur les traces de

²⁹⁸ Bourdeau, Philippe et Mao, Pascal, « Nouvelles pratiques sportives de montagne et de nature », in Bessy, Olivier et Hillairet, Dominique, (sous la dir.de), *Les espaces sportifs innovants : Nouvelles Pratiques, Nouveaux territoires*, Tome 2, Voiron, PUS, pp. 180-196.

²⁹⁹ Bessy, Olivier, *Le Grand Raid de la Réunion. A chacun son extrême et son emblème pour tous*, Saint-André, Océan, collection Détente.

³⁰⁰ *Vélo Vert*, n° 15, mai 1991. « Cette année (3^e édition) 25 équipes de trois intrépides et athlétiques pédoskiobikers s'étaient donné rendez-vous au départ, quelques noms célèbres au départ, tels Gilles Zok, multiple champion du monde de Canoë. »

³⁰¹ « Iditabike 1990- Snow fun ? », *VTT Magazine*, n° 15, avril 1990, pp. 82-88. Créé au milieu des années 1980 aux Etats-Unis, cette course inaugure les pratiques hivernales extrêmes du VTT. « L'Alaska, ce n'est pas un pays comme les autres : les hivers et les gens y sont différents. (...) Les courses de vélos tout terrain aussi ! » L'édition de 1990 rassemble 57 participants.

³⁰² Barthélémy, Marianne, « Le goût de l'extrême : Passion et souffrance dans les aventures organisées », in Bromberger, Christian, *Passions Ordinaires, du match de football au concours de dictée*, Paris, Bayard, 1998, pp. 477-495.

³⁰³ « Amazonie : Les nouveaux conquérants », *VTT Magazine*, n° 7, mars-avril 1989, pp. 83-88. 19 pionniers participent à cette course, remportée par Stéphane Billard.

³⁰⁴ « Lima-La Paz-Rio. Voyage au bout de l'inconnu », *VTT Magazine*, n° 9, juillet-août 1989, pp. 94-101.

³⁰⁵ « Les princes du Dakar », *VTT Magazine*, n°1 3, février 1990, pp. 58-64. La première édition a lieu dès 1988, cette troisième accueille un plus grand nombre de participants. « Ils étaient 44 vététistes à parcourir 8500 kilomètres de Paris à Dakar. Un cocktail de routes, de pistes de sable et de poussière. Place à l'aventure... »

l'épreuve automobile. Des équipes de 12 vététistes³⁰⁶ se relaient tous les 45 kilomètres environ sur des spéciales qui traversent la France, l'Espagne, le Maroc, l'Algérie, le Mali et le Sénégal³⁰⁷. On assiste pour cette dernière épreuve à l'adaptation, la transposition d'un concept issu des sports mécaniques à un engin à propulsion humaine. La part logistique et matérielle (véhicule d'assistance et voitures suiveuses) d'une telle épreuve, l'emporte pour cette aventure un peu trop éloignée de l'essence de ce sport. Le décalage entre la logistique déployée (camions, 4/4, bivouac) et l'acte de pédaler en plein désert³⁰⁸ semble trop important. Le VTT, sport mécanique à propulsion humaine, malgré des similitudes évidentes reste rapidement différencié du monde de la moto, engin à propulsion motorisée. Ce mélange des genres et des valeurs ne résiste pas au temps et l'épreuve disparaît rapidement.

Le triathlon vert...avec le VTT

Toujours dans cette logique d'ouverture sur la nature, le VTT touche aussi de nouveaux sports qui intègrent rapidement la fonctionnalité de cet engin. Le triathlon symbolise cette tendance à prendre en compte les aspirations vers une pratique différente de ce sport en minorant ainsi la seule logique énergétique initiale. A une époque où le triathlon se développe rapidement³⁰⁹, des versions annexes de la forme classique³¹⁰ voient le jour sous la forme de triathlon vert. Progressivement, le triathlon intègre et utilise le VTT sous cette forme : nage en milieu naturel, VTT et trail nature³¹¹, tout en reproduisant la logique des trois sports historiques mais en orientant ces sports de base sur des pratiques de pleine nature. Des versions annexes telles le duathlon vert (trail, VTT, trail) et le triathlon des neiges³¹² (trail, VTT, ski de fond) voient le jour sous forme d'épreuves de préparation pour les triathlètes et autres adeptes de multisports.

Pratiques aventureuses et multisports intègrent donc largement le VTT dès le début des années 1990, contribuant à son évolution et à sa diffusion plus importante encore. La notion d'hybridation des pratiques avancée par Christian Pociello trouve ici une illustration.

³⁰⁶ *Ibidem*. 10 équipes terminent cette épreuve. La première en 102 heures et la dernière en 160 heures.

³⁰⁷ Dans un esprit différent et toujours en Afrique, La « Sénégalienne » sur le modèle compétitif et randonnée permet aussi d'évoluer dans le territoire de la Casamance.

³⁰⁸ Barthélémy, Marianne, *Le marathon des Sables. Etude ethnologique et sociologique d'une épreuve multiple*, Thèse de doctorat STAPS, Université de la Méditerranée, 1999. Le marathon des sables utilise le même principe d'itinérance dans le désert mais cette fois à pied ; il connaît un succès croissant durant cette période.

³⁰⁹ *Revue Juridique et économique du Sport*, n° 38, Paris, Lamy, mars 1996, pp. 55-56. De 1992 à 1995, les effectifs de la Fédération Française de Triathlon augmentent de 43,5 % (4^e plus forte hausse).

³¹⁰ Deux formats dominant en triathlon (natation, cyclisme sur route et course à pied). Le format Olympique (1500m, 40km et 10km) et le format Ironman (3 800m, 182km et marathon).

³¹¹ Des séries de renommée mondiale telles le X-Terra voient ensuite le jour avec l'utilisation du VTT dans un triathlon nature.

³¹² Un championnat du monde est ensuite organisé par la fédération internationale de triathlon.

La dimension uniquement énergétique du triathlon trouve au travers des « Tri verts » une déclinaison plus tournée vers un rapprochement des parcours orientés sur la notion de nature, illustrant cette notion d'écologisation de la pratique illustrée par des déclinaisons plus anciennes tels le kayak en ligne et kayak en eaux vives, la course sur route et le trail ou le triathlon classique et le triathlon vert. Cette tendance forte durant le début des années 1990 se trouve renforcée par les possibilités intrinsèques de l'engin VTT, véritable vecteur d'accès et passeport vers la nature pour le plus grand nombre.

6.2.3. Le cas des pratiques confidentielles : le concept décliné à l'infini

Ce phénomène assez massif de divulgation vers d'autres secteurs du loisir sportif se trouve à ce moment renforcé par une utilisation encore plus variée, presque infinie des possibilités de l'engin. Ces pratiques concernent une minorité voire quelques individus isolés. Elles participent néanmoins à toute la richesse motrice et culturelle des déclinaisons possibles du vélo tout terrain. Même si elle se développe progressivement au niveau fédéral et scolaire au travers de compétitions, la pratique du trial³¹³ reste la plus confidentielle parmi les formes de pratiques reconnues par les institutions. En plein développement au début des années 1990, ce sport, par sa technicité (de nombreuses heures de pratiques et une grande agilité permettent de franchir les premiers niveaux) et sa spécificité (on saute plus que l'on ne roule) accueille un nombre limité d'adeptes.

Cette pratique ludique³¹⁴ consiste à jouer et évoluer de manière technique sur un espace réduit avec un vélo pour franchir des obstacles ou des espaces ; elle demande de la persévérance et de l'engagement pour parvenir au niveau supérieur³¹⁵ requis sur le plan compétitif. De plus, cette spécificité technique faite de sauts, rapproche davantage le trial, lorsque le niveau évolue, d'une activité gymnique faite d'équilibre et de prouesses acrobatiques, que d'une activité cycliste classique faite de déplacements et de phase où l'on roule³¹⁶. C'est cette différence principale qui marginalise un peu cette pratique en termes de nombre d'adeptes, la rendant plus confidentielle que ses consœurs. En effet, il existe surtout

³¹³ Le terme « parcours trialisant » ou de maniabilité est réservé pour les débutants qui n'utilisent pas la technique de « l'impulsion sautée » caractéristique du trial.

³¹⁴ Jouer avec un vélo pour franchir une marche, faire un saut ou pratiquer le sur-place figure parmi les activités motrices presque naturelles de tout jeune enfant ou adolescent possédant un vélo.

³¹⁵ On passe du « pédalé-freiné » ou de « l'enroulé » du débutant qui pratique sur un parcours trialisant au déplacement sauté du trialiste de niveau supérieur.

³¹⁶ *Riding* est utilisé en anglais et transposé en français, le langage courant de certains vététistes devient alors : « *Aller rider* » ou tout simplement « *rider* », verbe ensuite conjugué à tous les temps.

des compétitions de trial et, à ce moment très peu de rassemblements de loisir orientés autour de cette formule très exigeante sur le plan technique.

Le trial en marge des pratiques consacrées

Le médiatique champion du monde 1993, l'allemand Hans Rey, un des pionniers de la discipline et premier européen à devenir professionnel aux USA en 1987 considère à ce moment la pratique du trial moins élitiste et plus accessible en France que dans les autres pays. « De plus la pratique du trial en France est différente du reste du monde, tant au niveau de la mentalité que des zones qui sont plus faciles, donc ouvertes à un plus grand nombre de personnes. Les coureurs sont par conséquent plus durs à départager. C'est un choix, et puis il y a plus de pédalage. Ailleurs, c'est trop extrême, réservé à une élite. C'est plus spectaculaire, mais ça décourage de nouveaux adeptes potentiels³¹⁷. » Cette spécificité française avec des tracés plus accessibles explique en partie l'engouement pour cette discipline et la domination française au niveau international durant cette période.

Même si des catégories sont créées (régionales ou nationales), cette discipline reste malgré tout marquée par le sceau de la confidentialité voire de l'élitisme³¹⁸. Dans cette mouvance du trial, des compétitions de Limbo³¹⁹, épreuve qui consiste à passer sous une barre la plus basse possible et de saut en hauteur VTT sont même parfois organisées en marge de compétitions trials ou des divers rassemblements. Certains passionnés ou professionnels de l'activité comme Bruno Fernandez organisent des stages destinés à tous les niveaux. « Chaque mois au moins, le maître et ses assistants accueillent des groupes disparates, trient les « poireaux » absolus des semi-bons et des champions en puissance³²⁰. » Le principe est davantage ici d'initier des randonneurs, compétiteurs de cross-country ou descendeurs, désireux d'améliorer leur technique plutôt que de former de véritables trialistes tels Bruno Girard triple champion d'Europe surnommé « le prince de l'équilibre³²¹. » Malgré une expansion et un engouement croissant du nombre de pratiquants, le trial reste une pratique assez confidentielle parmi les pratiques compétitives. A la frontière de la pratique cycliste et acrobatique, la pratique du trial correspond en partie aux attentes des adolescents

³¹⁷ *Vélo Vert*, n° 42, janvier-février 1994, pp. 33-35.

³¹⁸ *Vélo Vert*, n° 48, août 1994, p. 27. La première manche du championnat de France 1994 n'accueille par exemple que trois concurrentes féminines.

³¹⁹ *Vélo Vert*, n° 21, décembre 1991, p. 16. En 1991, Bernard Bon un des pionniers français des années 1980 réalise l'exploit de passer en dessous d'une barre de 61 cm, record du monde officiel.

³²⁰ *Vélo Vert*, n° 41, décembre 1993, pp. 64-67.

³²¹ *Vélo Vert*, n° 45, mai 1994, pp. 27-30.

des années 1990 et leur souhait de multiplier les exploits parfois mêmes les ordalies³²². Dans la mouvance des jeunes skateurs³²³ qui se retrouvent sur des structures officielles ou du mobilier urbain, les pratiquants du trial durant les années 1990³²⁴ se construisent une identité propre autour d'une culture langagière, vestimentaire, technique et gestuelle spécifique.

Le rallye combiné qui associe lui trial, descente et spéciales de cross-country, pratiqué de 1990 à 1994 ne résiste pas à l'ère de la spécialisation. L'idée de départ consiste à vouloir consacrer le vététiste le plus complet, sur trois épreuves (XC, trial et descente) et sur les trois qualités de référence (propulsion, équilibration et guidage) de l'activité. Ce type de rallye rassemble des adeptes qui souhaitent se comparer au travers d'une pratique multiforme. Le trophée national des rallyes à Langres en 1993 représente l'apogée de cette discipline qui disparaît l'année suivante³²⁵. « C'est l'épreuve complète par excellence, l'équivalent de l'enduro pour les motards³²⁶. » Cette édition accueille 200 participants dont les meilleurs pilotes de cross-country du moment. Ce principe d'épreuves multiples, repris ensuite au niveau fédéral et scolaire et scolaire à l'intention des jeunes ne séduit bientôt plus les compétiteurs qui choisissent de plus en plus une seule discipline. Cette spécialisation s'explique par un niveau de plus en plus élevé dans chaque domaine et par la spécificité du matériel de plus en plus manifeste à partir de 1993.

VTT orientation, Monocycle Tout Terrain, Cani VTT : le VTT au centre des imaginaires sportifs

Parmi les déclinaisons confidentielles, le Monocycle Tout Terrain ou « MTT » fait figure de “Petit Poucet” tant sa pratique reste restreinte et difficile. Un de ses précurseurs et leader de talent, Thierry Bouche réalise sur cet engin trois exploits en juillet 1993 : la traversée du Vercors en 19 heures sans assistance, le tour du Mont Blanc en 35 heures et trois descentes du Mont Pilat en 8 heures³²⁷. Il découvre cette passion en 1990 avec cinq amis et fonde un club en 1991. Ce club compte 70 adhérents en 1994, année de la reconnaissance officielle par la FFC. Il espère trouver des constructeurs qui le prennent au sérieux afin d'alléger le poids de l'engin pour le rendre plus maniable et ainsi faire partager sa passion à de nombreux « amoureux de la nature et du vélo³²⁸. » Dans un autre genre et dans un but

³²² Le Breton, David, *Conduites à risque. Des jeux de mort au jeu de vivre*, Paris, PUF, 2003.

³²³ Pegard, Olivier, *op.cit.*, 1998, pp. 185-202.

³²⁴ Et du *Dirt* ou du *Street* durant les années 2000.

³²⁵ Une épreuve est prévue à Sélestat.

³²⁶ *Vélo Vert*, n° 36, juin 1993, p. 108.

³²⁷ *Vélo Vert*, n° 48, août 1994, p. 53.

³²⁸ *Ibidem*.

d'entraînement estival à la Pulka de compétition, un jeune grenoblois, William Hauck s'adonne au VTT tiré par ses chiens de traîneau. « Pratique, passe-partout, le vélo tout-terrain lui permet ainsi d'emmener ces huskies de Sibérie, qui ont toujours besoin de tirer de lourdes charges sur les pistes forestières et de nombreux sentiers de montagne³²⁹. » Par la suite, cette pratique rassemble une petite communauté d'amoureux des chiens et du VTT sous le nom de Cani-Cross-VTT.

Enfin, le VTT orientation se développe de manière régulière sous l'impulsion d'athlètes issus de la FFSO (Fédération Française des Sports d'Orientation). Aspects physiques, cognitifs et d'adaptation au milieu se conjuguent ici en transposant les règles classiques de la Course d'Orientation aux spécificités du VTT³³⁰. Les premiers championnats de France se déroulent en 1994 et cette discipline, intégrée au sein de la FFSO connaît un développement régulier³³¹. La COVTT reste en prise directe avec l'essence de la pratique : la notion d'orientation et d'autonomie dans les espaces naturels figurent parmi les notions fondamentales. Être autonome, que ce soit en alpinisme, en kayak, en VTT ou au cours de toute autre activité de pleine nature reste un des principes de base fondateur de ces spécialités qui se déroulent en milieu incertain. Dans une fédération où la discipline de référence reste la course, le VTT et le ski de fond orientation, participent à la diversification de ce sport.

Bien que confidentielles, ces différentes pratiques³³² donc participent à la reconnaissance et à une visibilité plus grande encore du VTT. Valorisant une variété et une richesse d'usages possibles en fonction des motivations de chacun, ces adaptations minoritaires de la pratique de base ne font que renforcer aux yeux du grand public l'intérêt, la polyvalence et la versatilité de l'engin.

6.2.4. L'emprise croissante des pratiques de descente

Séduisant un nombre toujours plus important d'adeptes, les « pratiques descendantes » quittent le seuil de la confidentialité ou de la marginalité dès le début des années 1990. Les années 1970 avec la Repack Race puis les années 1980 avec les fameuses Kamikaze Down

³²⁹ *VTT Magazine*, n° 12, Janvier 1990, p. 4.

³³⁰ En CO VTT, la balise doit se trouver sur un sentier ou espace accessible avec un VTT contrairement à la CO classique où la balise peut se situer dans des zones plus difficilement pénétrables.

³³¹ Les premiers championnats du monde ont lieu en 2002.

³³² *Vélo Vert*, n° 60, septembre 1995, p. 19. On peut citer aussi la pratique du « VTT voile » ou « Fun Bike » qui combine l'utilisation d'une voile type planche à voile et un VTT. « Prenez un VTT, ajoutez-y un gréement de 2m² et à vous les empannages savants, gîte à outrance. Quelques gamelles sont à envisager en phase d'apprentissage et même après... »

Hill américaines et les premières descentes en Europe, ouvrent la voie de formules diverses et variées offrant aux yeux du profane une image spectaculaire du VTT. A l'échelle française, son développement régulier reste souvent et largement impulsé par les convictions et les capacités d'organisateur de Georges Edwards qui développe au maximum ce concept nouveau au sein des activités cyclistes. Après quelques expériences au niveau local³³³, le 3 décembre 1989³³⁴, la descente du Macaron marque le début d'« une discipline spectaculaire et promise à un bel avenir³³⁵. » Le ton est donné avec un tracé sur les hauteurs de Nice qui privilégie plus le pilotage que la vitesse pure. Le matériel de protection et la solidité des engins ne sont pas encore adaptés à ce type de pratique mais la dynamique est lancée. Cette mouvance plus orientée sur la sensation, la prise de risque et l'engagement, prend naissance, se diversifie et s'organise rapidement.

L'influence de Georges Edwards

Un premier trophée national de descente organisé sur trois manches³³⁶ voit le jour dès 1990 dans les Alpes et les Pyrénées. Comme le souligne le journaliste³³⁷ présent sur les épreuves, « les amateurs de course de descentes forment une petite famille³³⁸ [...] C'est le théâtre des initiés. » Parmi les 80 concurrents, les frères Taillefer, Sophie Kempf et même Georges Edwards (tout à la fois organisateur et participant, preuve du côté encore bon enfant des épreuves) s'illustrent sur des descentes de plus de 20 minutes (1 000 mètres de dénivelés négatifs sur neuf kilomètres avec une petite montée) comme à la Pierre Saint-Martin. Le rassemblement recueille des adeptes toujours plus nombreux mais « la majorité des bikers français semble encore bien timide face à ces nouvelles sensations³³⁹. » Confirmant cette dynamique nationale, un premier championnat régional sous l'égide de la FFC (six manches sur six semaines) est même organisé dès 1990 sur l'île de la Réunion où l'explosion de la pratique confirme la tendance nationale³⁴⁰. Avec le dynamisme des clubs locaux et les possibilités offertes par la topographie exceptionnelle de l'île, cette « première historique »

³³³ De manière moins organisée, Georges Edwards a déjà rassemblé des pratiquants lors d'une descente à la Croix des Gardes en 1985.

³³⁴ « Première descente du Macaron : A consommer sans modération », *VTT Magazine*, n° 13, janvier 1990, pp. 90-91. « Technique, rapide, extrême, tous les amateurs de sensations fortes trouvent leur compte. [...] La course de descente du Macaron était une première. Un type d'épreuve déjà très en vogue aux Etats-Unis et qui commence à conquérir l'Europe. Un seul mot d'ordre pour les concurrents : rouler à fond. »

³³⁵ *Ibidem*. Commentaire d'une photo de cet article.

³³⁶ Pra-Loup, La Pierre St Martin et Apt.

³³⁷ *VTT Magazine*, n° 20, octobre 1990.

³³⁸ Durant cette période, la descente fonctionne encore sous forme de « tribu » tel le cross-country des années 1986 et 1987.

³³⁹ *VTT Magazine*, n° 20, *op.cit.*, 1990, p. 112.

³⁴⁰ Progression de 150 % du marché entre 1988 et 1989.

comme le titre l'article de *Vélo Vert*³⁴¹ ne fait que renforcer la dynamique naissante au niveau de la métropole.

L'année suivante avec la création du premier championnat de France de descente, cette pratique se structure cette fois encore davantage. Organisée cette fois sur quatre manches³⁴², cette année 1991 marque réellement le départ de la structuration et de l'explosion de la pratique de la descente en France.³⁴³ Avec une participation massive (plus de 300 participants à Pra Loup), des tracés plus aboutis et des champions identifiés, la compétition prend cette année une autre dimension. « Le niveau technique fait un énorme bond en avant, grâce à l'apport de sang neuf issu de disciplines aussi diverses que la moto tout terrain, le BMX ou le ski³⁴⁴. » Sur le plan matériel, nous sommes à une période charnière où la fourche télescopique commence à se généraliser (141 concurrents sur 200 sont équipés d'une fourche³⁴⁵) alors que l'âge moyen des participants est de 26 ans donc une population assez expérimentée et pas uniquement composée de jeunes « casse-cou ». La descente devient rapidement une discipline à part entière sur le plan fédéral et s'institutionnalise rapidement. Figurant avec le cross-country aux championnats du monde, elle participe à une lisibilité accrue du VTT identifié par le public au travers de ces deux spécialités phares et représentatives des deux facettes principales de ce sport.

Le XC menacé dans sa suprématie ?

Enfin, alors que le XC se démocratise depuis trois années, la descente fait figure en 1992 « de spécialité de l'année³⁴⁶ ». De plus son positionnement médiatique semble la mettre rapidement en position de force comme le souligne le journaliste Jean Yves Couput : « Nous ne sommes pas loin de penser que la descente est en passe de devenir le fer de lance d'une discipline qui tient la une chance inestimable pour son avenir. Les médias audiovisuels sont toujours friands d'images spectaculaires, et le public profane fasciné depuis toujours par tout ce qui touche à la vitesse apprécie plus facilement les acrobaties de ces funambules sur deux roues que l'effort des X Country se lançant à l'assaut des pentes les plus raides³⁴⁷ ». La saison

³⁴¹ « Réunion : une première historique », *Vélo Vert*, n° 2, janvier-février 1990, pp. 50-51.

³⁴² Pra Loup le 30 juin, La Clusaz le 28 juillet, Termignon le 18 août et La Colmiane le 20 octobre.

³⁴³ *Les Pages Vertes*, n° 9, septembre 1991. Compte rendu fédéral sur la réussite des championnats d'Europe de la Bourboule.

³⁴⁴ *Vélo Vert*, n° 19, octobre 1992, pp. 93-96.

³⁴⁵ *Ibidem*.

³⁴⁶ *Ibidem*. Titre de l'article cité.

³⁴⁷ *Ibidem*.

1992 confirme un développement de la descente avec par exemple une participation de 400 compétiteurs pour la première manche des Gets³⁴⁸.

Un débat sur le niveau d'équipements de protection des pilotes voit le jour entre certains équipementiers et les organisateurs³⁴⁹. La mise en scène et la spectacularisation progressive des épreuves, modifient peu à peu les rapports entre les deux disciplines principales du VTT créant imperceptiblement un schisme entre les pratiquants du cross-country appelés les « crosseux » plus laborieux et les rapides descendeurs médiatiquement plus mis en valeur. L'époque de John Tomac qui participe pour la dernière fois en 1991 avec succès aux deux disciplines lors du championnat du monde, semble cette fois rapidement révolue.

Dans cette dynamique, la fédération internationale formalise davantage les règlements pour les coupes et les championnats du monde. La descente devient de plus en plus une affaire de spécialistes ; les courses sont toujours plus courtes et réclament un niveau et un engagement chaque fois supérieur. Des équipes³⁵⁰ se créent sur le modèle des teams de cross-country ; le niveau développement et les réglages nécessaires des vélos de descente si l'on veut figurer en tête des classements, devient chaque année plus conséquent. Pour satisfaire les passionnés de descente, mais pas forcément au niveau purement compétitif national ou international, de nouveaux concepts apparaissent.

Les « Avalanches Cup » et Mégavalanches, le début de la descente marathon pour tous

En 1994, un autre type d'épreuves de descente qui se démarque des épreuves du circuit national ou international apparaît sous l'appellation « Avalanche Cup ». Sous l'impulsion d'Edwards qui a quitté ses responsabilités de président de la CNVTT et reprend surtout des fonctions d'organisateur, ce concept se veut selon ce dernier complémentaire et moins élitiste que le championnat de descente : « Tout a été conçu pour que l'Avalanche Cup soit un complément des manches de championnat. Nous avons d'ailleurs aménagé le

³⁴⁸ « 400 fêlés pour 10 minutes de bonheur », *Vélo Vert*, n° 28, août- septembre 1992, pp. 121-127.

³⁴⁹ *Vélo Vert*, n° 26, juin 1992, pp. 49-51. Extrait d'une lettre adressée à Georges Edwards de la part de François Bourret porte parole des casques Giro. « Cher Georges, C'est avec horreur que je découvre dans la presse les photos des descendeurs. Bardés des pieds à la tête, il ne leur manque plus que les bottes pour sauter sur leur moto de cross à l'arrivée d'une course. Cette image n'est certainement pas celle du VTT telle que je l'imagine après discussions avec les industriels impliqués comme moi dans le marché du cycle. [...] Si la descente est trop dangereuse et qu'il faut se protéger comme dans une moto cross, il faudrait que cette discipline soit gérée par la fédération de moto. Je sais que cette discipline est chère mais je pense que tu fais fausse route et il serait dangereux pour notre industrie de continuer dans ce sens. J'espère que tu verras cette critique par son côté constructif et non comme une attaque personnelle qui passerait sous silence les progrès énormes que tu as effectués à la tête de la CNVTT. »

³⁵⁰ Rapidement le team Sunn recrute les meilleurs pilotes et développe des recherches sur les vélos de descente

calendrier dans cette optique et la fédération a intégré les cinq courses dans le classement NBC³⁵¹. » Ce circuit de six courses bien dotées attire sponsors et pilotes de renom. Les plus grands événements de descente se déroulent maintenant en marge du système fédéral³⁵² qui peine à organiser cette pratique. En 1995, l'emprise internationale devient encore plus importante pour ce concept avec une manche en Suisse et une manche en Andorre. Les meilleurs descendeurs mondiaux sont au rendez-vous et la première manche organisée sur les pentes de la fameuse colline de Fourvières à la Sarra devient la première descente de VTT organisée en milieu urbain, favorisant un contact plus important entre le public et les champions. Ces Avalanches Cup sont ouvertes à tous les pilotes et reproduisent en partie le format classique de la descente de VTT comparable au format du ski, à savoir une piste et un temps à réaliser seul, du point haut vers le point bas.

De manière différente, le concept de « Mégavalanche ou Descente VTT Marathon » toujours organisé par Georges Edwards, qui voit le jour en 1995 à l'Alpe d'Huez et à La Réunion, semble pour le monde des descendeurs bien nouveau. Historiquement, on peut le rapprocher des descentes impromptues du Canyon Gang de Marin avec un départ commun collectif et un point d'arrivée pour fixer le vainqueur. La différence principale réside malgré tout dans le parcours imposé pour la Mégavalanche et libre pour les pionniers de Marin. Le principe d'un départ groupé (les concurrents affichant les meilleurs temps des qualifications sont placés devant lors de la manche finale) modifie l'approche de la course dont le format est plus long (plus de 1 500 mètres de dénivelé et jusque 20 kilomètres). Cette impression de horde sauvage dévalant la montagne sur un parcours technique et engagé à profil descendant rassemble à la fois les professionnels et les amateurs désireux de se confronter ensemble sur une descente collective d'une heure environ. Les qualités d'engagement, de pilotage et d'endurance sont ici valorisées sur cette épreuve qui consacre des pilotes complets sur des parcours beaucoup plus long qu'une descente classique. Si la victoire est réservée aux descendeurs endurants, le niveau et l'accessibilité de ces courses reste moins relevé que pour la descente classique qui devient en 1995 encore davantage une affaire de spécialistes. Cette formule nouvelle à succès sera complétée ensuite par la déclinaison « enduro », succession d'étapes descendantes chronométrées, entrecoupées de spéciales de liaison. Le dual slalom, compétition de slalom parallèle est une épreuve qui apparaît ponctuellement lors de certaines

³⁵¹ *Vélo Vert*, n° 47, juillet 1994. Interview de Georges Edwards.

³⁵² *Ibidem*. p. 102. En 1996, la FFC organise les « internationaux de descente » sur quatre étapes à Métabief, La Clusaz, Vars et Les Menuires. « Il y a bien la Coupe du Monde, mais les manches sont souvent éloignées, bref pas à la portée de tous. Le championnat de France ? L'avenir est sombre, plus qu'une manche en 95, ce sera maigre. La Coupe de France, elle n'est qu'hypothétique et en tout cas pas encore née. Reste donc l'Avalanche Cup qui regroupe les avantages de ces compétitions. »

manifestations et de manière officielle à la fin des années 1990. Il est remplacé ensuite par le « Four Cross » (quatre pilotes ensemble sur une même piste) au début du troisième millénaire sur le modèle du Border Cross existant en ski ou en snow-board.

Les pratiques de descentes s'imposent peu à peu dans le paysage vététiste français. Centrées sur l'aspect sensation et engagement, elles restent dans la mouvance des sports de glisse mais aussi des sports mécaniques. La valorisation de la pente, l'utilisation de trajectoires, de sauts divers liés à une prise de risque conséquente rapproche parfois davantage les descendeurs des approches des skieurs que des cyclistes sur route. Ces pratiques descendantes n'échappent au phénomène de diversification. Compétitives ou de loisir, individuelles ou collectives, extrêmes ou faciles, elles renforcent l'image dynamique et novatrice du VTT.

6.2.5. Les pratiques extrêmes : exploits, aventures et VTT

Toujours dans cette mouvance d'une activité tournée vers les sensations et expériences nouvelles, des pratiques extrêmes voient le jour avec comme support technique l'engin VTT. Initiées par une minorité experte et même parfois professionnelle, des épreuves telles le kilomètre lancé ou des expéditions vers des contrées reculées ou des sommets a priori inaccessibles avec un vélo, participent à une médiatisation supplémentaire de l'activité.

Kilomètre lancé sur neige : la folle idée et les premiers records de Christian Taillefer

L'idée a priori saugrenue de descendre des pistes de ski à toute vitesse sur un VTT prend forme dans l'esprit de Christian Taillefer dès 1992, à l'occasion d'une course duelle presque improvisée avec un skieur. A ce moment, le jeune leader de la descente française figure parmi les meilleurs spécialistes d'une discipline en pleine expansion. Il se remémore ses débuts sur cette surface nouvelle : « *Comme on faisait la descente l'été, après j'ai inventé la descente sur neige en 1994. [...] En fait cela s'est fait sur un stage Equipe de France en février 1992 à Vars. [...] Je les voyais faire leurs " runs " en ski, à fond. Et puis un soir, avec Sébastien Jaubert³⁵³ qui avait le record en surf, je lui dis : "On part du haut de la station et on fait le premier au niveau de l'office du tourisme" ! Je suis monté avec mon vélo de XC rigide avec 8 cm devant. On a pris la dernière benne. J'avais mis 52/12, un casque intégral et on s'est tiré la bourre jusqu'en bas. Dans le mur final, on était tous les deux ensemble et j'ai*

³⁵³ Sébastien Jauvert détient à ce moment le record de vitesse en snow-board avec 171km/h.

pris une vitesse incroyable que je n'avais jamais prise de ma vie avant. [...] Je me suis dit : "Là, on peut faire quelque chose"³⁵⁴ ! »

Cette expérience positive et grisante inspire ce fantasque descendeur. Faire jeu égal du haut jusqu'en bas avec un snowboarder, montre une fois de plus la polyvalence de l'engin... et le talent du champion. Dès 1994, il commence sérieusement à pratiquer cette discipline, le VTT sur neige, et plus précisément le kilomètre lancé. « *En 1993, j'ai fait l'armée et j'ai repris ça en 1994 avec Peugeot où j'ai fait 147 km/h. [...] Puis après Baronne a repris ça avec MBK et il était cascadeur chez Rémi Julienne. Et du coup, on s'est tiré la bourre pendant cinq-six ans*³⁵⁵. » C'est le début de plusieurs années de défis et de records en compagnie de quelques autres passionnés de vitesse pour le plus grand bonheur des médias prêts à relayer ces exploits de VTT extrême. Des images sont même diffusées par la télévision et bien sûr par la presse spécialisée. Les exploits de Christian Taillefer et de ses concurrents occupent rapidement la scène médiatique, montrant ainsi une image extrême du VTT. En mars 1994, le magazine *Vélo Vert* fait figurer sur toute sa couverture une très belle photo du champion en combinaison spéciale et en position de recherche de vitesse sur la piste de Vars, lors de sa tentative et développe les différentes étapes de la tentative sur plus de sept pages.

« 147 km/h ! Les coulisses de l'exploit³⁵⁶ »

Pour réaliser cet exploit, Christian Taillefer se fait assister techniquement par Peugeot qui élabore un prototype en Aluminium 5086, une géométrie privilégiant la stabilité pour éviter le guidonnage (vibrations de la direction) à grande vitesse, un système de suspension Marzocchi XC 500 avec un bras oscillant articulé autour du boîtier de pédalier, des pneus munis de 250 clous³⁵⁷. Pour sa préparation, le pilote a mis l'accent sur l'aérodynamisme mais de manière assez artisanale. En effet, plutôt que tester sa position sur le vélo en soufflerie à l'école de St Cyr, le champion préfère une solution plus rudimentaire consistant à fixer un porte-vélo sur le toit de la voiture, y fixer le VTT, lui-même assuré par un harnais et de demander à son frère au volant du véhicule d'accélérer progressivement³⁵⁸ ! Les journées du 20 et 21 janvier 1994 sont consacrées à des essais qui permettent de régler le matériel et de tester la zone de freinage d'une distance de 200 mètres seulement. Trois descentes à 124, 131

³⁵⁴ Entretien avec Christian Taillefer. Lors de la narration de ces exploits, le champion se souvient de cette période et la raconte de manière passionnée et grisante.

³⁵⁵ *Ibidem*.

³⁵⁶ Titre de la couverture de *Vélo Vert*, n° 43, mars 1994.

³⁵⁷ Dans les jours précédents la tentative, les ingénieurs modifient les disques classiques qui chauffent trop à cause de la vitesse

³⁵⁸ *Vélo Vert*, n° 43, *op. cit.*, p. 28.

et 136 km/h confirment le sérieux du projet. Le samedi 22 janvier, dès huit heures le matin, secouristes, chronométreurs officiels, hélicoptère et le peloton de haute montagne sont prêts pour la tentative. Le champion équipé d'une combinaison et d'un casque spécial prévoit au maximum trois tentatives. Pour accéder à la rampe de lancement, il monte à l'arrière d'un scooter des neiges. Le vélo sur le dos, il parcourt ensuite les derniers mètres seul en haut de la piste avant de s'élancer. « C'est parti ! Incroyable, sur la pente à plus de 70%, Christian pédale pour se lancer, la tête à quelques centimètres d'une roue avant bardée de 250 clous. Nous sommes à mi-pente, lorsqu'il passe à notre hauteur, le bruit est assourdissant, indescriptible. Comme si l'air était un rideau de papier qui se déchire à son passage³⁵⁹. » Cette première tentative se solde par une vitesse de 141km/h. Suite à l'analyse vidéo, la position est considérée comme idéale et le « vététiste cascadeur » décide de remonter encore de 20 mètres plus haut et réalise 146 km/h. Enfin pour sa dernière tentative, le sportif exalté monte encore de 30 mètres et se lance cette fois dans une pente évaluée à 80%. Malgré un vent gênant de surface, il établit le premier record de VTT sur neige : 147,170 km/h ! Le champion commente son exploit : « *Quand j'ai vu que je pouvais rouler à 120 pendant le match contre un surfer sans suspension avec un VTT normal, je me suis dit que la barre des 150 n'était pas utopique [...] En cinq années de compétition en descente, je me suis promené pendant trois ans et puis d'autres pilotes talentueux sont arrivés. [...] C'est bien cela fait parler du VTT*³⁶⁰. » La course à la vitesse semble cette fois lancée, la suprématie et l'expertise des pilotes devient désormais incontestable, tout comme celle des fabricants pour qui ces records sont une véritable preuve et garantie de la qualité du matériel, et donc un enjeu important de communication.

Deux mois plus tard aux Arcs, Eric Baronne cascadeur de profession et équipé par MBK se lance lui aussi dans ce défi. Sur un vélo dont les seules modifications par rapport au modèle de série résident en un empatement arrière rallongé et l'ajout de deux freins à disque³⁶¹, il réalise cette fois 151,570 km/h après une chute spectaculaire lors de sa première tentative. Le nouveau recordman commente les émotions engendrées par cette épreuve : « *Ce truc-là, je suis maintenant convaincu que ce n'est pas à la portée de n'importe qui...ça remue les tripes*³⁶² ! »

Avec du recul, Christian Taillefer souligne la spécificité et l'intérêt commercial et médiatique de ce type d'épreuves : « *En fait, ce n'est pas dangereux ! Ce qui est dangereux ce*

³⁵⁹ *Ibidem*, p. 33.

³⁶⁰ *Ibidem*.

³⁶¹ *Vélo Vert*, n° 46, juin 1994, p. 10. Le développement utilisé est aussi spécifique.

³⁶² *Ibidem*.

sont les obstacles. Au niveau de la recherche, on s'est rendu compte avec Hutchinson que les pneus se déformaient de deux centimètres au-delà de 150 km/h. [...] Ensuite, on a travaillé au niveau du Kevlar. Avec Mavic, on testait les nouvelles roues lenticulaires de route (flasque et nid d'abeille) pour les Jeux d'Atlanta. [...] Pour la vitrine technologique ça leur donnait de la crédibilité. Si ça tient à 212 à l'heure³⁶³, cela peut tenir à 45-50 sur la route ! Les disques alu et acier ne marchaient pas et on est passé sur disque Carbone. [...] Pour l'événementiel, c'était creux et ça faisait parler des marques durant l'hiver³⁶⁴. » Promouvoir le VTT, développer une image technologique d'une marque de cycle ainsi que de nouvelles inventions utiles à l'industrie figurent donc parmi les intérêts relevés dans ces entreprises de record de vitesse.

Du record à la confrontation

Suite à ces deux tentatives individuelles et médiatiques, l'engouement des pilotes, des marques et des organisateurs augmente un peu plus au cours de l'hiver 1995. Dans cette dynamique, Georges Edwards, décidément omniprésent en tant qu'organisateur d'épreuves de descentes, décide de créer la « bike speed » qui rassemble les pilotes et marques de VTT désireux de se confronter sur une épreuve de vitesse sur neige sur la même piste seulement à quelques minutes d'intervalles. L'aspect *quantification* développé par Allen Guttmann³⁶⁵ prend ici tout son sens. Le souci d'égalité entre les concurrents, de quantification juste du résultat voulu par les organisateurs pour désigner le vainqueur se décline même aussi pour cette épreuve atypique.

Quatre constructeurs répondent à l'appel : MBK et le recordman en titre Eric Baronne, Peugeot et Christian Taillefer « l'inventeur » de cette discipline, le descendeur suisse vainqueur de la Kamikaze Down Hill Philippe Perakis et la double championne du monde de descente, l'Italienne Bonazzi membre du team Kastle. Le règlement doit selon Edwards « laisser libre cours à l'imagination tant que la machine peut revendiquer le nom de VTT³⁶⁶ ». Lors de la première série « d'échauffement » à la côte 130, Taillefer est le plus rapide avec 136,76 km/h et peut choisir la hauteur du second départ qui sera identique pour tous. Au final, il l'emporte et établit un nouveau record avec 178,66 km/h grâce surtout selon lui, à un meilleur coefficient de pénétration dans l'air : « C'est ça qui a fait la différence. Les tests en

³⁶³ Taillefer établit ensuite un record à 212Km/h en 1998.

³⁶⁴ Entretien avec Christian Taillefer, *op. cit.*, 2006.

³⁶⁵ Guttmann, Allen, *op. cit.*, 1978.

³⁶⁶ *Vélo Vert*, n° 54, mars 1995, p. 51. « A part les braquets rien n'empêchait les engins présents de prendre le départ d'une course de descente. D'ailleurs Perakis est venu sans manivelles, avec de simples repose-pieds, nous l'avons obligé à en mettre. »

*soufflerie ont prouvé que le vélo ne comptait que pour 20% dans l'amélioration du Scx (coefficient de pénétration dans l'air). Les 80% restants dépendent de la position. Mon Scx était de 0,1992 tandis que celui d'Eric était supérieur à 0,23. A plus de 150 km/h, cela devient essentiel*³⁶⁷. » Grâce à cette performance, Taillefer devance dans ce match à quatre, Eric Barone (166 km/h) qui souhaite dépasser les 180 km/h sur un engin caréné et complètement rigide le 23 avril aux Arcs, puis le Suisse Pérakis (156,65 km/h). Giovanna Bonazzi devient quant à elle la première recordwoman de vitesse sur neige à VTT avec 142,630 km/h.

7 avril 1996 : le mur des 200 km/h est franchi par Eric Barone

L'hiver 1996 voit cette pratique de vitesse prendre encore une plus grande ampleur sur le plan technologique. L'investissement des marques devient croissant et Sunn consacre par exemple plus de 400 000 francs d'investissements au niveau recherche et développement pour finaliser et financer ce projet³⁶⁸. L'évolution des engins devient fulgurante comparée au « VTT de descente amélioré » utilisé par Christian Taillefer seulement deux années auparavant. Matériel en carbone, géométries et équipements spécifiques (roues pleines et chaîne carénée). Tout concourt à la recherche de vitesse pure et de rendement. Le niveau de performance augmente encore largement par rapport à l'année précédente pour cette compétition élitiste où seules quelques marques et cinq descendeurs professionnels s'affrontent au cours de cette seconde « bike speed » à Vars consacrée « capitale de la vitesse à ski et à vélo³⁶⁹ ». La lutte reste très serrée entre les deux pionniers de la discipline : Eric Barone (Sunn-Chipie) emporte cette course avec un nouveau record de 188,976 km/h juste devant Christian Taillefer (Peugeot-Sachs) qui réalise 188,481 km/h³⁷⁰. Parmi les deux féminines engagées, Anne-Caroline Chausson déjà dominatrice en descente traditionnelle complète le triomphe de Sunn avec un très rapide et impressionnant 172,248 km/h devant l'ancienne détentrice du record Giovanna Bonazzi (Kastle) en 158,940 km/h. Dans cette dynamique du « toujours plus vite », Eric Baronne se remet en piste quelques jours plus tard pour franchir la barre mythique des 200 km/h. Le 7 avril 1996, à 9 heures du matin dans des conditions de pistes et climatiques parfaites, ce qui paraissait impossible se réalise. Avec 200 km/h et ce nouveau record, le VTT de vitesse devient sans contestation le second engin non motorisé le plus rapide sur la neige derrière le ski (241,448 km/h réalisés par Jeffrey Hamilton

³⁶⁷ *Ibidem*.

³⁶⁸ *Vélo Vert*, n° 67, mai 1996, p. 46.

³⁶⁹ *Ibidem*, p. 45.

³⁷⁰ *Ibidem*, L'Italien Paolo Carmellino (Bikina Bike Olympia) complète ce duo avec 161,434 km/h.

à Vars le 14/04/1995) mais devant le monoski (187,695 km/h atteints par Xavier Cousseau) et le snow-board (187,402 km/h par Sébastien Jaubert).

Malgré le caractère élitiste de ce type de pratiques extrêmes³⁷¹, ces trois années un peu folles concernant la prise de vitesse sur un VTT impactent son évolution de manière significative. Sur le plan médiatique, la représentation du VTT comme engin de vitesse se trouve renforcée alors que dans le même temps les constructeurs engagés dans cette course valorisent la qualité de leurs produits. Sur le modèle des firmes automobiles engagées en rallye en en formule 1, le niveau technologique des engins produits est validé par les résultats de ces exploits. Ces expériences accélèrent sur le plan des représentations la prise en compte du VTT comme engin technologiquement abouti et renforcent aussi un imaginaire du risque et de la vitesse déjà valorisé par les médias.

Le « Snow Bike »... vite, ensemble et sur la neige

Dans cette mouvance du VTT sur neige mais cette fois dans une formule descendante et collective, des compétitions voient le jour dès l'hiver 1993 sous le nom de « Ice bike » ou « Snow bike ». Un trophée « Ice Bike » est organisé à La Clusaz, les Rousses et Isola 2000 (Finale) durant l'hiver 1993. Les épreuves sont tracées indifféremment en site naturel ou sur des patinoires comme aux Rousses ou Isola avec utilisation de pneus à clous et de parcours plutôt plats. Le pédalage sur glace nécessite équilibre et endurance sur un tracé sur circuit mais reste peu spectaculaire comme le confirme le journaliste présent sur place : « *C'est court, dynamique, mais somme toute pas si spectaculaire que l'on pourrait imaginer. [...] Contrairement à ce que l'on pourrait penser, ce n'est pas vraiment de la glisse, surtout pour le pratiquant moyen. La cause principale, les pneus cloutés. [...] Le vélo reste scotché sur la glace*³⁷². »

Quant au premier « Snow Bike » organisé à Flaine, il consiste en une descente collective de 900 mètres de dénivelé et 4 000 mètres de longueur sur la descente des Plâtrières, cette fois avec des pneus sans clous pour des raisons de sécurité. Dès la première édition, cette épreuve accueille 150 passionnés dont de nombreux champions de descente ou de XC tels Taillefer, Vouilloz, Achard ou Vitalien. L'année suivante, l'épreuve de Flaine remporte encore davantage de succès et plus de 200 descendeurs se confrontent avec cette fois une approche technique et une préparation plus spécifique de la descente sur neige comme l'explique Olivier Guincêtre : « *Sur neige, il faut oublier les réflexes de descendeur. La*

³⁷¹ Sirost, Olivier, *Le corps extrême dans les sociétés occidentales*, Paris, L'Harmattan, 2005.

³⁷² Couput, Jean -Yves, *Vélo Vert*, n° 33, mars 1993, p. 86.

principale qualité, c'est de ne pas avoir peur, très vite même ! Par moment, pendant les entraînements nous approchions les 100 à l'heure ! Ensuite, il faut rouler avec les fesses en arrière pour alléger l'avant au maximum. [...] Pour les courbes, il ne faut pas avoir peur d'utiliser la technique de la dérive des deux roues, ne pas avoir peur de laisser partir le vélo. [...] S'il y avait un championnat sur neige, je ne suis pas convaincu que l'on retrouverait les mêmes pilotes qu'en été aux premières places³⁷³. » Ce rassemblement devient un classique de l'hiver, en 1995, les organisateurs Gilbert Coquard et Manu Huber limitant le nombre de partants à 200 refusent plus de 100 inscriptions³⁷⁴. Mais ce type d'épreuve ne se développe pas de manière massive et « c'est tous les ans pareil. A la même époque, on célèbre la grand'messe blanche et la station de Flaine est le lieu du culte. [...] Il s'agit surtout d'un moyen de se retrouver juste après les fêtes pour rigoler un bon coup dans une confrontation où l'enjeu demeure secondaire³⁷⁵. »

Le « Snow bike », à la fois pratique descendante et extrême figure parmi les déclinaisons annexes mais bien réelles du VTT durant cette période. Il est rapidement remplacé par un engin portant le même nom, hybride entre le surf et le BMX inventé dès 1988 par Franck Petoud³⁷⁶ portant le même nom. En compagnie de quelques amis, l'ancien champion d'Europe de bicross coupe un snow-board et fixe deux planches à un cadre de BMX. Le premier brevet (n°90036622) est déposé le 21 mars 1990 et la pratique en station ne se développe progressivement que depuis le milieu de la décennie signant aussi la fin des chevauchées du Snow-bike originel.

Les expéditions extrêmes et pratiques aventureuses

Si la pratique cyclo-muletière naît avec le développement de la bicyclette au début du XX^e siècle, les qualités de robustesse et les capacités d'évolution du VTT en terrain accidenté, ouvrent de nouvelles perspectives aux aventuriers en tout genre avec des projets toujours plus extrêmes³⁷⁷ dans la durée, le risque³⁷⁸, la difficulté ou l'originalité. La presse spécialisée se

³⁷³ Interview d'Olivier Guincêtre. *Vélo Vert*, n° 43, mars 1994, p. 100.

³⁷⁴ *Vélo Vert*, n° 54, mars 1995, p. 12.

³⁷⁵ *Ibidem*.

³⁷⁶ *Revue EPS N° 329*, janvier - février 2008, pp. 13-15.

³⁷⁷ Normand, Jean-Michel et Pereira, Acacio, « Les sports extrêmes privilégient les défis personnels », *Le monde*, 20-21 octobre 1996. « La vogue des spectaculaires sports « de l'extrême » (saut à l'élastique, raids-nature, surf des neiges hors-piste, escalade) agit comme un révélateur. Assureurs, sociologues, et professionnels du sport s'accordent à reconnaître qu'un nombre grandissant de personnes- les 20-30 ans, en particulier- recherchent les émotions fortes que procure la prise de risques dans la pratique d'un sport, voire dans le cadre d'une activité de loisirs d'apparence ordinaire. » Durant cette période, cette tendance aventureuse voire extrême se confirme dans les sports de pleine nature, en particulier pour le VTT.

³⁷⁸ Collard, Luc, « Le risque calculé dans le défi sportif », in *L'année sociologique*, n° 2, pp. 351-369.

fait l'écho de mini expéditions tel ce périple du Népal (Katmandou) au Tibet (Lhassa) conduit par Christiane Drieux et quatre compagnons³⁷⁹. Au milieu des pistes himalayennes avec des passages de cols plus de 5 000 mètres, le récit des rencontres et des paysages traversés avec un VTT chargé mais résistant met aussi en avant les capacités de l'engin : « De l'autre côté du col, c'est le parcours du combattant. De la boue, de la tôle ondulée, des pierres invraisemblables. Et pourtant, absolument partout, nos VTT passent. Ils peinent, se cabrent, s'enfoncent, se redressent et franchissent les obstacles³⁸⁰ ». Sans pour autant atteindre les sommets prestigieux des expéditions classiques³⁸¹, ces mini-expéditions, avec comme toile de fond les massifs himalayens, participent à la mise en forme aventureuse du VTT comme sport de montagne.

Sur un autre continent durant la même période, Fabrice André tente de rejoindre Ushuaia au Rio Grande avec un VTT équipé d'une voile, appelé « Green Fun » qui lui sert accessoirement de tente la nuit ! Utilisant la force du vent dans ces endroits désertiques, il combine phases de pédalage et utilisation de la voile comme propulsion. A Rio Gallegos, il atteint même la vitesse de 80 km/h avec ce procédé³⁸². Ce projet, d'ordre à la fois aventureux et technologique³⁸³ est aussi relayé par des médias audiovisuels valorisant les capacités d'évolution du VTT, engin support de cette idée originale et sans lendemains. Les exemples se multiplient à cette époque. On citera les expéditions de deux aventuriers qui parcourent la Gambie, la Casamance, l'archipel des Bijaros et la Guinée Conakry avec de multiples aventures dans la jungle³⁸⁴ ; Bruno Muzika qui traverse l'aride désert d'Australie avec son VTT³⁸⁵ et enfin deux jeunes français Félicien et Pascal qui roulent sur plus de 3000

³⁷⁹ *VTT magazine*, n° 11, novembre-décembre 1989, p. 10. Ce parcours avait déjà été réalisé par l'alpiniste Christine Janin dès 1986. « Christine Janin : L'aspect aventure était constant aussi, c'était la première fois que cette route était parcourue en vélo et il fallait une bonne condition pour tenir entre 4000 et 5000 mètres d'altitude. [...] Christine se lance en 1988 un nouveau défi. Contactée pour participer au rallye des cavaliers du désert en Mongolie, elle décide de suivre le groupe, non pas à cheval mais en VTT, histoire de mettre un peu de piquant à la chose et de se défoncer jusqu'au bout : 500 km dans la steppe Mongole, des plateaux balayés par le vent et des températures de -10°C. »

³⁸⁰ *Vélo Vert*, n° 2, janvier-Février 1990, p. 58.

³⁸¹ Raspaud, Michel, *L'aventure himalayenne. Les enjeux des expéditions sur les plus hautes montagnes du monde*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2003.

³⁸² *Vélo Vert*, n° 13, mars 1991, pp. 81-84. « Après avoir monté l'ensemble mât, wishbone, voile au sol, le départ s'effectue en deux temps. La mise en place du sac à dos avec son cuissard suivi de la présentation de la voile au vent pour obtenir l'effet de propulsion. [...] Puis par rotation du bassin présenter progressivement la voile au vent pour obtenir un effet de propulsion maximum. [...] On contrôle la vitesse de déplacement en conjuguant le freinage du vélo et l'orientation de la voile. »

³⁸³ Dans le cadre du salon des inventions de Paris, le « Green fun » obtient la médaille d'argent. L'aventurier sera aussi primé au 18^e salon des inventions de Genève.

³⁸⁴ *Vélo Vert*, n° 5, mai 1990, pp. 56-59.

³⁸⁵ *Vélo Vert*, n° 7, juillet 1990, p. 18.

kilomètres parcourant l'Altiplano et ses déserts salés et rejoignant la côte Pacifique après avoir franchi la forêt amazonienne.

Le cas le plus symbolique et significatif du développement et des utilisations possibles du VTT reste sans doute celui de ce couple Claude et François Hervé, qui part pour un tour de plus de 11 ans traversant 47 pays et roulant 116 000 kilomètres. Les *Globe Trotters* quittent la France en 1980 à une époque où « le VTT n'existait pas³⁸⁶. » Débutant avec des vélos de cyclo-muletiers, ils découvrent avec intérêt l'existence du VTT et son intérêt au cours de leur périple confirmant les qualités et la polyvalence de cet engin.

En haut du Mont Blanc...

Toujours dans cette recherche de sensations et d'aventures, Emmanuel Dohan est le premier à gravir le Mont Blanc en VTT³⁸⁷ à l'automne 1989. Le sportif est un spécialiste de ce type d'odyssées puisqu'il a déjà atteint trois grands sommets africains : le Mont Kenya, le Mont Cameroun et le toit de ce continent, le Kilimandjaro. Pour ce projet, il est entouré d'un guide, de deux cameramen, d'un photographe et de sa compagne. Equipé d'un VTT de 17 kg, muni de pneus cloutés et d'un cadre renforcé, le jeune aventurier commence l'ascension à cinq heures de l'Aiguille du midi ; le passage par le Mont Maudit est ensuite choisi pour sa commodité. « Vers 16 heures, le sommet est en vue. Galvanisé par l'approche de la victoire, Emmanuel redouble d'efforts et, vers 17 heures, le Mont Blanc voit la neige éternelle de son sommet pour la première fois striée par le sillon des pneus d'une bicyclette³⁸⁸. » Interpellé par à sa descente du sommet des gendarmes qui lui indiquent qu'il est défendu de faire du vélo sur le Mont Blanc, le jeune aventurier semble incrédule. Après quelques instants, les représentants de la force publique lui indiquent qu'en fait « rien dans les règlements n'interdit le vélo sur la vénérable montagne. Mais tout simplement cela ne se fait pas³⁸⁹ ! » La conclusion de cette expédition extrême confronte l'engin avec sa logique. Quelles sont les limites de la pratique du VTT par rapport à la logique sécuritaire et respectueuse des montagnards ? La montagne, lieu magique à la jonction entre ciel et terre³⁹⁰ sanctuaire des exploits des pionniers du passé, peut-elle tout accepter³⁹¹ ? Le législateur se trouve ici

³⁸⁶ *Vélo Vert*, n° 13, mars 1991, p. 6.

³⁸⁷ *VTT Magazine*, n° 11, novembre-décembre 1989, pp. 68-69.

³⁸⁸ *Ibidem*.

³⁸⁹ *Ibidem*.

³⁹⁰ De Luca, Erri, *Sur les traces de Nives*, Paris, Gallimard, 2006.

³⁹¹ *VTT Magazine*, n° 9, *op. cit.*, 1989, p. 71. Deux jeunes français projettent de conquérir l'Aconcagua, le plus haut sommet d'Amérique du sud (6950m)

confronté aux logiques parfois inattendues, provocatrices voire non-conformistes des sports nouveaux dont les imaginaires et les possibilités semblent infinies.

Véritable passeport pour l'aventure, le VTT se décline aussi au début des années 1990 au niveau des pratiques extrêmes et aventureuses. A 200 km/h, en haut du Mont-Blanc ou en autonomie dans les contrées les plus hostiles, ces exploits participent à sa diffusion vers le grand public en renforçant en l'espèce les imaginaires de sport à risque, passeport de tous les possibles. Le premier Back Flip (saut périlleux arrière) réalisé en VTT lors de la Cactus Cup aux Etats-Unis³⁹² en 1995, ouvre ici la voie d'une nouvelle pratique tout aussi extraordinaire et spectaculaire plus connu sous le nom de *dirt*, où à l'aide d'un VTT on tente, aidés par différents types de bosses ou d'artifices, de réaliser des sauts ou des figures esthétiques et aériennes.

Ces pratiques aventureuses s'inscrivent dans un tout autre paradigme que les expériences antérieures des pionniers de la Manche comme Géo Michel³⁹³, de l'Atlantique tels Bombard³⁹⁴, des premiers exploits alpins de Rébuffat ou de Desmaison ou himalayens³⁹⁵ de Maurice Herzog³⁹⁶, tous acteurs héroïques d'épopées moins calculées, engagées parfois à l'extrême. Selon Simmel, « dans l'aventure [...], nous misons tout sur la chance hasardeuse, sur le destin et sur l'à-peu-près, nous détruisons les ponts derrière nous, nous entrons dans le brouillard comme si le chemin devait nous soutenir dans toutes les circonstances³⁹⁷ ». D'une manière générale, ces nouvelles pratiques aventureuses laissent justement de moins en moins de chance au hasard³⁹⁸. Ces exploits calculés et souvent assistés, tels l'ascension du Mont-blanc avec un VTT, se distinguent par une logistique lourde et des risques mesurés à l'avance. Sur ce point, Vladimir Jankélévitch oppose l'homme aventureux au néo-aventurier qui « tient bazar d'aventures et affronte les risques comme l'épicier vend sa moutarde³⁹⁹. » Il n'en reste pas moins que ces mises en forme audacieuses des nouvelles pratiques sont transversales à tous les sports de pleine nature ; le VTT dès ces premières années, dans le paysage sportif n'échappe pas à cette tendance forte où risque subjectif et exploit objectif questionnent et interpellent le béotien.

³⁹² *Vélo Vert*, n° 57, juin 1995.

³⁹³ Géo Michel traverse la manche en 1926 en 11 heures.

³⁹⁴ Bombard, Alain, *Naufragé volontaire*, Livre de Poche, 1958.

³⁹⁵ Hillary, Edmund, *Au sommet de l'Everest*, Paris, Hoëbeke, 1955

³⁹⁶ Herzog, Maurice, *Annapurna premier 8000*, Paris, Arthaud, 1951.

³⁹⁷ Simmel, Georges, « L'aventure » in *Philosophie de la modernité*, Payot, 1989, p. 314.

³⁹⁸ Baddeley, M., *Sports extrêmes, sportifs de l'extrême*, Genève, Georg éditeur, 2002.

³⁹⁹ Jankélévitch, Vladimir, *L'aventure, l'ennui, le sérieux*, Paris, Aubier, 1963, p. 9.

Au terme de la description et de l'analyse de ces différentes pratiques, on peut s'interroger sur le sens à donner à cette diversification presque sans fin du VTT. Quel dénominateur commun trouver à ces différentes pratiques ? Est-ce l'apanage d'un sport jeune qui cherche sa voie ou bien alors la confirmation d'une tendance à la diversification, à l'hybridation et à la distinction relevée dans bon nombre de sports de pleine nature ?

Durant la première moitié des années 1990, on assiste effectivement à une diversification significative de la pratique du VTT. Concernant ce sport, les « cinq faits porteurs d'avenirs⁴⁰⁰ » identifiés par Christian Pociello tendent à se vérifier. Individuation ou personnalisation s'expriment par exemple au travers des pratiques extrêmes et le culte voué aux nouveaux champions ou aventuriers. L'écologisation des pratiques classiques telles le triathlon se transpose dans les tri-verts ou les raids aventures utilisant le VTT comme nouvel outil. Le cani-cross, le mono cycle VTT, le VTT orientation ainsi que le VTT-Voile ou le snow-bike illustrent la notion d'hybridation des activités. Sur un autre plan, le développement de la descente mais aussi le kilomètre lancé et la course à la vitesse initiée par Christian Taillefer confirment une « technologisation toujours plus marquée [...] par l'utilisation intensive d'instrumentations, d'appareillages véhiculants, les plus divers et perfectionnés, symboles du modernisme⁴⁰¹. » La mise en forme aventureuse évoquée par Christian Pociello, prend aussi pour ce sport des formes multiples, de la première individuelle en haut du Mont Blanc aux épopées collectives en Amérique du Sud, en Afrique ou bien sur les plateaux himalayens.

Mais au travers du développement exponentiel de la randonnée pour tous, à la campagne, à la montagne voire même en ville au niveau du loisir et au regard de l'importance croissante du cross-country comme pratique compétitive dominante et bientôt de référence, c'est la notion de massification de la pratique qui caractérise le mieux le développement du VTT durant cette période. A l'instar du jogging⁴⁰² ou du ski de fond⁴⁰³ quelques années plus tôt, le VTT rassemble ses nouveaux adeptes à la fois sous des formes d'organisation à faibles contraintes orientées vers l'échange et la rencontre, mais aussi dans le cadre de compétitions où on les compte parfois centaines, voire parfois des milliers.

⁴⁰⁰ « Tendances lourdes d'évolution et faits porteur d'avenir », in Pociello Christian, *Les cultures sportives*, Paris, PUF, 1999 (3^e édition), pp. 255-256.

⁴⁰¹ *Ibidem*.

⁴⁰² Yonnet, Paul, *Jeux, modes et masses, 1945-1985*, Paris, Gallimard 1989, pp. 99-101, « Joggers et marathoniens ».

⁴⁰³ Morales, Yves, *Histoire des sports d'hiver dans le Jura français de l'origine aux années 1960*, Thèse de doctorat STAPS, Université Lyon II, 1999.

6.3. Événements et médias : les années fastes

Institutionnalisation à l'échelle nationale et internationale, massification et diversification massive de la pratique : le début des années 1990 symbolise une étape importante dans l'histoire du VTT. Au fil de cette décennie, ce sport nouveau poursuit son ancrage et marque de son empreinte la sphère des sports de loisirs, de pleine nature et de compétition. Dans cette dynamique d'événements, de créations de structures et de nouvelles mises en scène révélées au grand public, cette explosion s'accompagne d'un intérêt grandissant des médias attirés par la nouveauté et la fraîcheur de ce nouveau sport. Synthèse d'une pratique populaire et déjà fortement médiatique à savoir le cyclisme et d'une approche motrice orientée sur le plaisir et la nature, valeur en vogue à ce moment, le VTT devient peu à peu un phénomène incontournable sur le plan événementiel. Entre 1990 et 1996, le cyclisme se positionne effectivement en troisième position parmi les sports diffusés à la télévision derrière le football et le tennis⁴⁰⁴. Quelle place va prendre le VTT sur la scène médiatique dans un contexte d'explosion du volume horaire consacré au sport dans les médias, en particulier à la télévision⁴⁰⁵ ? Va-t-on aboutir à une mise en scène et une spectacularisation constatées aussi bien au niveau des sports « traditionnels » que des sports « nouveaux » ?

6.3.1. Le tournant médiatique et le succès populaire des Championnats du monde de Métabief en 1993.

Initialement en concurrence avec la Bourboule⁴⁰⁶ pour l'organisation du quatrième championnat du monde de VTT, Métabief est la seconde ville européenne à accueillir un tel événement. Le principe retenu par les dirigeants de l'UCI en 1989 de l'alternance de cet événement sera de mise jusque 1996⁴⁰⁷. Le budget d'aménagement du site et plus particulièrement la création d'une piste de descente de 3,8 kilomètres et de plus de 400 mètres

⁴⁰⁴ Faure, Roland, « Sport et télévision : le marché forcé », in *Revue STAPS*, PUG Grenoble, vol. 14, n° 32, octobre 1993, pp. 50-55. Football (483h), tennis (163h), cyclisme (160h). Figurent ensuite pour l'année 1995, le rugby (125h), le basket (115h), le golf (86h), l'athlétisme (76h) et la boxe (73h).

⁴⁰⁵ Moneghetti, Merryll, Tétard, Philippe et Wille, Fabien, « De la plume à l'écran. Sports et médias depuis 1945 » in Tétard, Philippe (sous la dir.de), *op. cit.*, 2007, p. 215. « 56 000 heures : télévision et hypermédiatisation (1984-2005) ». « Selon le CSA et la lettre de l'économie du sport du 5 mars 2004, le volume des programmes sportifs passe de 989 heures en 1984 à 22 900 heures en 1998. »

⁴⁰⁶ *Vélo Vert*, n° 28, août-septembre 1992. Selon le magazine, longtemps favorite dans cette attribution, la station auvergnate s'est vue devancée quelques semaines avant la décision finale. Alix Vincent responsable de la Franche Comté et élu fédéral à la fibre orientée vers le VTT aurait mieux défendu le dossier de Métabief auprès des dirigeants fédéraux que M Bulidon dont « le cœur palpite davantage pour les cyclistes que pour les verts. »

⁴⁰⁷ 1990 : Durango (USA) ; 1991 : El Ciocco (Italie) ; 1992 : Bromont (Canada) ; 1993 Métabief (France) ; 1994 Vail (USA) ; 1995 Kirzenachten (Allemagne) ; 1996 Cairns (Australie).

de dénivelé négatif s'élève à 900 000 Francs. Stéphane Haujette est missionné par la FFC en tant que représentant fédéral pour la préparation et l'organisation de cet événement. Il se remémore les difficultés d'organisation et aussi le succès de l'épreuve : « *Il fallait avoir le moral pour organiser le championnat du monde à cet endroit. C'était une folie complète ! Il n'y avait pas d'hébergement. [...] On a eu un monde absolument hallucinant à Métabief sans aucun hébergement. Le jour de la descente, il y avait 45 à 50 000 personnes, plus qu'aux JO d'Albertville. Et on disait, mais ils viennent d'où ? C'était dément*⁴⁰⁸ ! »

Dans une dynamique d'expansion nationale et internationale, des partenaires financiers importants tels Diamond back, Grundig, Mavic, Hutchinson ou Adidas fournissent leur aide financière et technique en plus du support fédéral. Sur le plan sportif, un projet de descente en deux manches sur le modèle du ski sera finalement refusé par l'UCI qui souhaite garder ses prérogatives sur la réglementation en maintenant une réglementation spécifique au VTT. Pour le cross-country, une épreuve de qualification est prévue le mercredi 15 septembre pour les coureurs non retenus dans leur équipe nationale mais désireux de participer à la finale du dimanche. Cette possibilité de prendre part à un championnat du monde sans être sélectionné met en exergue l'esprit d'ouverture d'un sport encore jeune⁴⁰⁹. Concernant la compétition de haut niveau, le VTT reste à ce moment encore largement accessible pour les athlètes de bon niveau. La séparation entre la masse et l'élite n'est pas encore aussi marquée qu'en cyclisme sur route. Ce fait confirme son statut de sport jeune avec une hiérarchisation des pratiquants pas encore totalement aboutie. A l'instar du ski de fond, pour les grandes épreuves de masse tels le Roc d'Azur, le compétiteur peut durant cette période se retrouver presque sur la même ligne de départ ou à quelques mètres seulement de champions consacrés de la discipline.

« Le soleil est entré par l'écran⁴¹⁰ »

Du 14 au 19 septembre 1993, 2 057 athlètes venus de 46 pays s'affrontent devant plus de 300 journalistes, soit la plus grande représentativité jamais observé pour un championnat du monde de VTT. De nouveaux pays tels le Portugal, la Grèce, le Guatemala, le Chili, le Japon, l'Afrique du Sud ou la Zambie font leur apparition. Cette venue sur la scène internationale de pays autres que les pays nord-américains et européens, confirme une réelle mondialisation de ce sport. Des athlètes d'Amérique du sud, d'Asie et d'Afrique participent à

⁴⁰⁸ Entretien avec Stéphane Haujette, *op. cit.*, 2006.

⁴⁰⁹ L'équipe de France sur un quota de 72 athlètes possibles ne sélectionne que 50 athlètes.

⁴¹⁰ Reprise du titre d'un éditorial de *Vélo Vert*, n° 36 de Juin 1993 qui vante les mérites d'un spot publicitaire à succès de quelques dizaines de secondes au sujet des VTT MBK.

ce rassemblement international, confirmant l'intérêt des fédérations nationales pour le VTT. Instrument de performance mais aussi instrument utilitaire dans les territoires où les pistes ou mauvaises routes font partie du quotidien, le VTT prend une place importante dans le marché du cycle au début de cette décennie. Seules la descente et le cross-country consacrent un titre de champion du monde ; le trial, le dual slalom et le tandem sont présents en tant que discipline de démonstration. « Nous en sommes à un stade où notre sport doit séduire⁴¹¹ » écrit le journaliste Jean Yves Couput. Pour s'imposer comme sport à par entière, ce championnat du monde, en plus de consacrer les deux disciplines phares tente de proposer au public et aux nombreux médias présents, les autres pratiques en devenir.

Le 14 septembre 1993, *l'Equipe*, pour la première fois à la Une et sur un quart de page titre sur le « coup d'envoi du mondial⁴¹² » accompagné d'une photo du descendeur Christian Taillefer qui figure sur la même page que des sportifs identifiés tels Alain Prost (Formule1) ou Cédric Pioline (Tennis). Puis au cours des jours suivants, c'est au moins une demi-page qui rend compte des différents résultats de l'épreuve. L'éditorial du samedi 18 septembre de *l'Equipe Magazine* d'Olivier Margot concernant l'introduction du VTT aux Jeux Olympiques crée même la polémique. Selon le journaliste, le VTT ne semblerait pas digne d'entrée aux JO par manque d'esthétisme⁴¹³. Ce critère de beauté, déjà évoqué quatre-vingt années auparavant à l'égard de la gence féminine par Pierre de Coubertin⁴¹⁴ se trouve ici présenté comme argument au sujet de l'introduction d'un nouveau sport. A l'inverse, au niveau radiophonique, *France Info* multiplie les flashes en donnant les différents résultats sur les ondes FM. Le succès populaire avec plus de 100 000 spectateurs recensés sur la semaine est cette fois largement relayé par la presse régionale, nationale et même par certains hebdomadaires⁴¹⁵.

Mais la nouveauté pour ce championnat réside dans une couverture télévisuelle sans précédent qui fait découvrir au plus grand nombre ce sport encore peu médiatisé. La chaîne spécialisée *Eurosport*, malgré des problèmes de faisceau, couvre l'événement tandis que *France3* dans l'émission « une pêche d'enfer » fait un compte rendu quotidien de la compétition et de ses à-côtés. De son côté, *TF1* diffuse un résumé le samedi soir dans l'émission « Minuit Sport ». Enfin, des images de VTT avec des extraits de ce championnat

⁴¹¹ *Vélo Vert*, n° 40, novembre 1993, p. 31.

⁴¹² « Coup d'envoi du mondial », *L'Equipe* (n° 14729), 14 septembre 1993.

Première page : « Aujourd'hui à Métabief (Jura) débutent les Championnats du monde de VTT dont le français Christian Taillefer sera l'un des favoris en descente. »

⁴¹³ Citation reprise par *Vélo Vert*, n° 40, octobre 1993, p. 23.

⁴¹⁴ Pierre de Coubertin : « Impratique, inintéressante, inesthétique et nous ne craignons pas de le dire incorrecte, serait à notre avis, cette demi-olympiade féminine ». *Revue Olympique*, Juillet 1912, p. 111.

⁴¹⁵ Le magazine généraliste « *VSD* » consacre aussi quelques pages à l'épreuve.

du monde sont même diffusées devant des millions de personnes au rendez-vous, à la « grand messe » du 20 heures de la même chaîne, consécration médiatique suprême à une heure de grande écoute. « Il faudra attendre 1994 et les championnats d'Europe toujours à Métabief pour avoir un premier véritable « direct télé » d'une heure pour la descente le samedi sur *France2* et d'une heure sur le cross-country le dimanche. [...] Un beau spectacle dû à *France2* et à *France3* suivi par des millions de téléspectateurs qui ont pu admirer ou tout simplement découvrir ce qu'était le vélo de montagne. Aujourd'hui, plus personne n'ignore notre sport. Qui aurait imaginé que ce vélo de montagne mériterait un tel intérêt de la télé il y a seulement cinq ans⁴¹⁶ ? » Cette fois, le VTT, au travers de l'intérêt télévisuel mis en évidence pour cet événement, prend une nouvelle dimension aux yeux du grand public qui le découvre pour la première fois. Le passage, de la connaissance de ce sport identifié alors par quelques centaines de milliers d'initiés à une vulgarisation d'ampleur nationale lors d'un journal télévisé, marque un pas supplémentaire dans sa diffusion. Didier Coste, journaliste de presse spécialisée qui couvre l'événement confirme l'ampleur et la nouveauté de cet engouement médiatique de la presse en général et télévisuelle en particulier : « *Cela était tellement important, un jalon qui a fait exploser le mouvement. Les minutes télé nous ont apporté de la crédibilité dont nous avions besoin*⁴¹⁷. »

Un énorme succès populaire... apogée du VTT en France ?

Sur le plan du public et malgré une météo peu engageante, le succès est au rendez-vous avec plus de 50 000 spectateurs pour la descente dont se souvient Sébastien Corrandini simple pratiquant passionné : « *Je resterai marqué par Métabief. [...] Je croisais les vedettes de l'époque. C'était un truc énorme pour beaucoup de personnes. [...] Je me rappelle surtout du bruit lors de la descente de Franck Roman et les cris qui suivent la descente comme une ola, pareil pour Taillefer*⁴¹⁸. » Ce succès populaire est confirmé sur le plan institutionnel par le président de la CNVTT François Scavini qui identifie cet événement comme un moment important : « *Le grand virage a été Métabief avec un succès populaire malgré une mauvaise météo et un budget déficitaire. [...] C'est une reconnaissance du phénomène et cela a donné*

⁴¹⁶ Extrait de l'éditorial de *Vélo Vert*, n° 54, octobre 1994.

⁴¹⁷ Entretien avec Didier Coste, *op. cit.*, 2007.

⁴¹⁸ Entretien avec Sébastien Corrandini, journaliste et pratiquant assidu de mountain bike, Carrières sur Seine, le 23 octobre 2007.

une image forte et dynamique du VTT. [...] Car c'est vrai qu'avant le VTT était un peu marginal, une sous-famille du vélo et considéré comme le petit dernier qui arrivait⁴¹⁹. »

Georges Edwards porte un regard différent en identifiant paradoxalement ce succès comme source d'inquiétude voire de méfiance pour certains dirigeants du cyclisme traditionnel en perte de vitesse, face à cette vague montante en France et en Europe. « *Métabief : c'est quelque chose de monstrueux qui a en même temps propulsé le mountain bike très loin. Et en même temps, cela nous a bloqués car les instances fédérales voyaient le VTT au départ comme quelque chose de "sympatoche" qui faisait du bien à la fédé. [...] On avait été coopté. J'ai milité pour l'intégration de l'AFMB dans la fédé et on a eu raison car on a eu les moyens. [...] Mais après Métabief : cela les a fait flasher ! Tous les dirigeants du VTT, dans les autres pays ont été délogés parce qu'on avançait trop. Nous, on voulait pas le pouvoir. On voulait juste faire avancer les choses⁴²⁰. »* Toujours sur le plan institutionnel, l'analyse de Daniel Baal à ce moment président de la FFC justifie davantage cette spécificité du VTT par rapport au cyclisme traditionnel comme étant surtout un sport de pratiquants, difficile à filmer : « *Les championnats du monde de Métabief, c'est un grand succès surtout pour la famille du VTT. Mais le VTT reste un sport de pratiquants d'abord. Du point de vue des médias, c'est très difficile à couvrir. [...] On les a une fois tous les quatre ans aux JO, même au championnat du monde la couverture est réduite. [...] Contrairement à la route. En descente et surtout en cross-country, il faut beaucoup de caméras⁴²¹. »*

Côté coureurs, les témoignages concordent et confirment le caractère particulier de l'événement. Nicolas Vouilloz champion du monde junior de descente à l'orée d'une carrière prometteuse, compare cet événement avec d'autres championnats du monde : « *Ils ont su vraiment attirer beaucoup. Dans le Doubs, c'est l'apogée de ce que l'on a pu vivre en spectateurs et en intensité. J'étais encore un peu jeune et j'ai des souvenirs. [...] C'était grand, c'était la première année où il y avait autant de monde sur un championnat du monde et c'est la seule année où il y a eu autant de monde⁴²² ! »* Pour Miguel Martinez, encore junior lui aussi, cet événement et l'ambiance générale générée autour du VTT marque le début d'une spécialisation vers le VTT, alors qu'il pratique à la fois le cyclisme sur route, le cyclo-cross et le VTT. Grâce à un concours de circonstance, il est sélectionné en Equipe de France

⁴¹⁹ Entretien avec François Scavini, *op. cit.*, 2006. « *Dés le départ, on a essayé d'ouvrir au maximum les épreuves à la masse. [...] L'UCI a ensuite rapidement donné les moyens. »*

⁴²⁰ Entretien avec Georges Edwards, *op. cit.*, 2006. « *Puis, j'ai prolongé avec les avalanches. L'Italie a été très touchée après. Le VTT a beaucoup baissé là-bas après. En Autriche, pareil.* »

⁴²¹ Entretien avec Daniel Baal, *op. cit.*, 2007.

⁴²² Dix fois champion du monde de descente, Nicolas Vouilloz a participé à toutes les éditions de la Coupe du Monde de 1992 à 2004.

et ne quittera plus jusqu'au sacre olympique suprême des JO de Sydney. Pour Martinez, ces championnats du monde de Métabief marquent le début d'une carrière dans cette discipline cycliste : « *Cela m'a donné envie de continuer. C'est la bascule. J'ai un contrat avec Gitane. [...] Je continue les deux avec souvent deux courses par week-end. Je suis l'homme qui court le lendemain sur route, la veille en VTT*⁴²³ ».

Au niveau des compétitrices, l'arrivée de multiple championne du monde sur route et sur piste Jeannie Longo ne fait que renforcer l'attention des médias. Elle termine seconde, plus efficace dans les montées mais incapable de rivaliser dans les portions techniques de descente avec Paolo Pezzo. Ce résultat confirme les spécificités techniques et d'engagement, nécessaires à la pratique du VTT. Sur le plan du pilotage, Métabief voit aussi l'avènement et le début de l'immense⁴²⁴ carrière d'Anne-Caroline Chausson qui impressionne les journalistes en devançant la seconde concurrente de plus de 20 secondes et la troisième de presque une minute⁴²⁵ lors de la descente⁴²⁶ junior féminine. Nathalie Fiat, 6^e du cross-country et 14^e de la descente, une des dernières concurrentes à participer à deux épreuves alors que tous les pilotes se spécialisent, analyse l'impact et l'influence de cet événement pour l'avenir de son sport : « *Entre 90 et 93, les européens se sont bougés pour avoir des épreuves. Mais je pense qu'on aurait pu profiter de Métabief pour avoir plus de retombées importantes pour le VTT. [...] C'est resté un événement important pour les pratiquants mais on ne l'a pas utilisé assez pour que le VTT prenne plus de place en France. [...] Derrière, les coureurs ont continué à ramer pour avoir des budgets. [...] Cela a été l'événement VTT de l'année*⁴²⁷. »

Ces différents témoignages confirment l'engouement populaire et médiatique de ce championnat du monde. Les différents acteurs, médias et institutions considèrent ce championnat comme un événement majeur. Au moment où les différentes pratiques se spécialisent et se différencient toujours plus, ce championnat du monde annonce un tournant et reste une date importante dans cette décennie. Juste au moment de l'annonce de l'introduction olympique⁴²⁸ en septembre 1993, le VTT est cette fois réellement identifié par

⁴²³ Entretien avec Miguel Martinez, *op. cit.*, 2007. « *En 1993, il y a une défection d'un gars pour le championnat du monde à Métabief, ils me prennent en Equipe de France. Je pars dans les derniers et je finis 7^{ème}, premier français et Junior1. [...] Je participe aux coupes de France, VTT orientation, VTT et route. Je roulais énormément. Je faisais 100 courses dans l'année en junior, c'est énorme.* »

⁴²⁴ Anne Caroline Chausson sera titrée plus de 10 fois championne du monde de descente et deviendra la première championne olympique de BMX en 2008.

⁴²⁵ 1^{ère} : Anne Caroline Chausson 5'36''4 ; 2^e : Nolwenn LeCaer 5'58''9 ; 3^e : Helen Mortimer 6'29''7.

⁴²⁶ On note qu'à l'instar d'Anne Caroline Chausson en junior féminine, on compte parmi les 15 premiers de la descente homme 13 pilotes issus de la filière BMX.

⁴²⁷ Entretien avec Nathalie Fiat, *op. cit.*, 2007. « *C'était essayé d'avoir cette fête du VTT comme à Durango. Cela a été bien réussi. C'était la première fois qu'on mettait des sauts dans une descente. C'était innovateur.* »

⁴²⁸ Cette annonce de l'introduction olympique aura lieu durant ces championnats.

le grand public, reconnu par les médias généralistes et considéré par le monde sportif et les dirigeants du cyclisme comme un sport à part entière.

6.3.2. Tour de France VTT et indoor de Bercy : les raisons de succès sans lendemain

Dans cette dynamique positive et cet impact de grande ampleur sur le monde du loisir sportif et de la compétition, organisateurs, annonceurs et grandes marques rivalisent pour se faire une « place au soleil » d'un marché du VTT en pleine expansion. Parmi les compétitions d'envergure et particulièrement médiatiques, deux concepts bien différents voient le jour durant cette période. Le Tour VTT et l'indoor VTT de Bercy complètent une offre déjà diversifiée à ce moment. La spécificité de ces deux événements réside dans des concepts tournés vers des épreuves à gros budget, médiatiques, et visant une cible de participants issus de l'élite de la discipline.

Le « Tour VTT » ou les limites de la transposition d'un concept séculaire

Sous l'impulsion de la Société du Tour de France est créé en 1995 le « Tour VTT », l'appellation « Tour de France » étant uniquement réservée par cette entreprise à l'historique *Grande Boucle* presque centenaire alors. Le concept de course par étapes est retenu pour relier Métabief à La Bourboule en passant par le Jura, les Alpes du nord, la région du Beaujolais puis le nord du Massif Central sur des parcours⁴²⁹ tracés par François Scavini président de la CNVTT et Jean-Paul Hosotte. Sur huit jours, du 22 au 30 août (jour de repos le 28 août) pas moins de 540 kilomètres sont prévus dont 230 kilomètres de spéciales chronométrées et 310 de liaison. La grille des prix de 1 000 000 de francs distribués aux 20 équipes prévues (chaque équipe est composée de cinq hommes et une femme), constitue une surenchère importante par rapport au niveau de récompenses habituelles attribuées dans le VTT de compétition⁴³⁰. Pour les compétiteurs, ce premier Tour VTT se trouve placé deux jours après les championnats d'Europe en République Tchèque et moins d'un mois avant les championnats du monde en Allemagne⁴³¹. Malgré ce positionnement peu favorable dans le calendrier, la majorité des

⁴²⁹ La présentation du parcours reprend les caractéristiques stylistiques des représentations cartographiques du Tour de France.

⁴³⁰ 80 000 francs au vainqueur, 20 000 francs à la première dame et 8 000 francs au vainqueur d'étape constituent des sommes importantes et jamais vus dans le monde du VTT durant cette période.

⁴³¹ *Vélo Vert*, n° 55, avril 1995, p. 85. Sportivement, il paraît très difficile d'enchaîner trois événements de ce type en un mois. Le journaliste commente : « Il va falloir choisir [...] A moins que l'ampleur des prix ne vienne à bout de quelques réticences. »

meilleurs spécialistes de cross-country répond présent à ce nouveau rendez-vous, attiré par la nouveauté, le prestige et les gains de l'épreuve.

Pour cette première édition, le kilométrage initial est revu à la baisse avec finalement 263 kilomètres de course et 165 kilomètres de liaisons. L'idée des organisateurs consiste à alterner phases compétitives et phases de randonnée pour se rendre au départ suivant. Pour l'étape, la formule bivouac est choisie dans l'esprit des sports de pleine nature, souvent enclins à adopter cette forme d'hébergement précaire et proche du milieu. Par cette formule, la société du Tour de France se démarque des nuits à l'hôtel des coureurs du Tour sur route et confirme cette spécificité de lien avec la nature. Selon Jean Marie Leblanc, directeur de la société du Tour de France organisatrice de l'épreuve « il s'agit du seul moyen pour préserver une égalité de traitement entre les équipes⁴³² ». Au travers de ce type de règlement, l'organisateur essaie, sur le modèle du rallye Paris-Dakar de mettre en application le principe d'égalité des chances, une des valeurs de base du sport de compétition. Chaque soir au bivouac les coureurs se rassemblent pour regarder le résumé télévisé de Canal Plus, une première médiatique pour le VTT. La publicité concernant cette retransmission joue sur la notion de « Tour » lié à la montagne en communiquant ainsi : « La caravane passe, les marmottes aboient⁴³³ ». Un direct d'une heure pour la dernière étape conclut ce partenariat entre le tour VTT et la chaîne de télévision diffusant des images en quantité importante et pour la première fois en dehors des images de championnats du monde ou de coupes du monde. Certains responsables de team à l'instar de Gilles Lapierre (Team Lapierre) restent impressionnés par la logistique (hélicoptère, installation du bivouac, sécurité et communication) déployée sur cette épreuve sur le modèle de l'organisation du « Tour de France » ou du « Paris-Dakar » autres épreuves organisées par la société du Tour de France. Sur le plan sportif⁴³⁴, le Hollandais Bart Brentjens avec une seule victoire d'étape, reste malgré tout le plus régulier sur l'ensemble de la semaine et l'emporte⁴³⁵ en 12h11'35'' après un joli duel⁴³⁶ avec Christophe Dupouey à 51 secondes, au terme des huit épreuves spéciales. L'Allemande Hedda Zu-Putlitz du team American Eagle comme le néerlandais, s'adjuge la victoire en 15h13'25'' devant les Françaises Englin et Bonnoront.

⁴³² *Vélo Vert*, n° 61, octobre 1995, p. 102. « De la sorte, il n'y a pas ceux qui peuvent se payer un quatre étoiles et ceux qui resteront sous la tente. »

⁴³³ Publicité Canal Plus durant le mois d'août 1995.

⁴³⁴ Jean Christophe Savignoni qui domine la course le troisième jour sera contraint par la suite à l'abandon sur chute et doit renoncer ensuite aux Championnats du Monde.

⁴³⁵ Le second est Christophe Dupouey et le troisième Miguel Martinez.

⁴³⁶ Le langage cycliste emploie le terme imagé de « partie de manivelles ».

Pour la seconde édition du 28 août au 4 septembre 1996, le principe est repris (huit étapes, trois contre la montre, sept liaisons et six bivouacs) avec des améliorations quant au tracé des parcours, sur le plan logistique (bivouac, repas, sécurité). Le partenariat avec Canal Plus maintient une couverture médiatique télévisuelle toujours conséquente et tout le gotha du VTT international et même des cyclistes sur route adeptes du VTT tels le routier sprinter Frédéric Moncassin⁴³⁷, répondent présents. Sur 357 kilomètres d'épreuves spéciales, c'est le tout nouveau Champion Olympique de la discipline Bart Brentjens qui l'emporte à nouveau, devant Rune Hoydahl et Jérôme Chiotti. Dans cette dynamique médiatique et cette surenchère, les gains remportés par les meilleurs atteignent des hauteurs assez proches des sommes en cours dans le cyclisme sur route. Les épreuves de VTT jusqu'alors peu dotées en comparaison des grandes épreuves sur route, attirent des pratiquants nouveaux venus du cyclisme sur route jusqu'alors considéré comme plus prestigieux. Brentjens emporte au final 134 500 francs⁴³⁸ alors que Gunn-Rita Dahle empoche 46 500 francs, somme considérable pour une grille de prix en VTT. La médiatisation croissante, l'augmentation des gains et la reconnaissance olympique de 1996 ne font qu'accélérer le processus de reconnaissance de ce sport.

L'arrêt du Tour VTT : différentes hypothèses

Mais le temps de l'épreuve semble compté pour au moins trois raisons : la société du Tour de France prévoit de tester cette formule jusqu'en 1997⁴³⁹. Cette compétition demeure physiologiquement difficile compte tenu des spécificités du VTT ; consécutivement les dérives traditionnelles du cyclisme sur route à savoir le dopage⁴⁴⁰, se développent sur ce type de formats à haut niveau d'engagement physique et à grandes perspectives de revenus pour les participants. Didier Coste, rédacteur en chef de *Vélo Vert* envoie un journaliste afin de découvrir les différentes facettes de cet événement et ses « à-côtés » tels le bivouac ou l'organisation logistique. A son retour, le journaliste fait un constat édifiant au sujet de certaines pratiques en cours dans ce peloton. « *J'avais envoyé un journaliste pour faire un*

⁴³⁷ En fin de carrière et en fin de saison, certains cyclistes sur route s'essayaient aux VTT à l'instar de Jérôme Chiotti en 1996.

⁴³⁸ Miguel Martinez empoche la somme de 71 000 francs, Rune Hoydahl 63 800 francs, Thomas Dietsch 40 250 francs, Laurence Leboucher 23 750 francs.

⁴³⁹ Comme prévue par la société du Tour de France, une ultime édition a lieu du 2 au 10 août 1997. Difficulté technique pour couvrir la course sur un espace accidenté, manque de spectateurs, non sens physiologique et spectres d'une extension du dopage au peloton de champions de VTT (à un moment où le Tour de France est sous le feu des projecteurs à ce sujet) auront raison d'une épreuve, d'un concept et d'une transposition a priori séduisante.

⁴⁴⁰ Le futur champion du monde 1996, Jérôme Chiotti avoue par la suite s'être dopé, confirmant ainsi une pratique en cours chez certains champions de cette période.

reportage sur l'envers du décor avec les équipes qui installent le matériel etc. [...] Elles (les équipes d'installation) indiquent à ce journaliste le nombre de seringues qu'ils retrouvent dans les toilettes ! [...] Avec ma naïveté, je pensais que si un sport ne devait pas être en prise avec cela, c'est le VTT ! [...] Après en 1997, on a fait campagne contre à notre petit niveau⁴⁴¹. » Au-delà de l'étonnement initial du rédacteur d'une revue spécialisée, le VTT devenant au milieu de cette décennie un sport à part entière ne semble plus protégé des dérives identifiées du sport moderne, telles le dopage.

Sur le plan physiologique, le VTT cross-country de compétition reste une discipline très exigeante. Les phases de repos contrairement au cyclisme sur route restent limitées et le milieu hostile ajouté à une confrontation directe, implique un engagement physique très important et presque sans temps de repos de la part des coureurs. La physiologie de l'effort du VTT cross-country s'avère donc peu adaptée à la répétition du type course à étapes sur huit jours. Aussi, vouloir renouveler ce type d'effort sur plusieurs jours comme dans la formule « Tour VTT » et permettre aux compétiteurs d'envisager des gains importants conduit à des dérives relevées déjà à la fin des années 1980 par Jacques Devi lors de l'arrivée des premiers cyclistes sur route lors les premiers championnats. L'espoir et la croyance en l'existence d'un « sport pur » avec toute la symbolique de la nature s'évanouit dès 1988 pour le premier champion de France (Devi) et quelques années plus tard pour Didier Coste qui milite pour un vélo vert et propre, « plus qu'une couleur, un état d'esprit⁴⁴². »

De plus comme le souligne Daniel Baal, « *le VTT reste un sport de pratiquants d'abord. Du point de vue des médias, c'est très difficile à couvrir⁴⁴³.* » Donc, malgré les moyens mis en œuvre par la puissante société du Tour de France, les perspectives d'avenir semblent compromises. Alors qu'il dispose d'une image de marque encore propre et naturelle aux yeux du grand public, pourquoi donner une image négative du VTT ? Avec un peu de recul Didier Coste conclut ainsi au sujet du tour VTT : « *C'était presque mort-né. Le cyclisme "Tour de France", c'est un sport de spectateurs et le VTT c'est un sport d'acteurs. C'est la grosse différence entre le cyclisme et le VTT. [...] Là, il y avait des champions devant personne⁴⁴⁴.* »

⁴⁴¹ Entretien avec Didier Coste, *op. cit.*, 2007. « *Le dopage : c'est comme une sorte de franc maçonnerie, le type qui t'en parle, il sait que tu en sais autant que lui. Mais si ce n'est pas le cas, il ne va rien te dire et il faut alors faire ta culture. [...] Si tu ne sais pas, on ne te mettait pas au courant. Par contre si tu savais, c'était le principal sujet de conversation entre cycliste ! [...] Et moi, cela m'a profondément choqué.* »

⁴⁴² Slogan de cette revue spécialisée.

⁴⁴³ Entretien avec Daniel Baal, *op. cit.*, 2007.

⁴⁴⁴ Entretien avec Didier Coste, *op. cit.*, 2007.

L'indoor de Bercy : le VTT dans l'arène

Dans cette dynamique de création d'événements médiatiques à gros budget, la création du VTT indoor de Bercy confirme une tendance forte au mitan des années 1990. Au moment où la planche à voile, le ski artistique, le snow-board, le triathlon et le BMX ont déjà réussi le pari d'une organisation indoor au sein du Palais Omnisport de Paris Bercy (POPB), le VTT indoor voit le jour le 12 mars 1995. Au Etats-Unis, on se rappelle encore du précédent du mountain bike au Coliseum de Los Angeles en 1986 où les compétiteurs s'affrontent dans une enceinte fermée sur une piste de moto-cross entre deux manches de compétition de moto. Le mountain bike s'était retrouvé déjà dans l'enceinte d'un stade de 80 000 personnes mais sur un terrain d'évolution peu adapté à son utilisation (terrain trop pentu et peu roulant). Au niveau du cyclisme traditionnel, les épreuves des six jours et les fameuses soirées du « Vel d'Hiv » ont participé à la médiatisation et à la popularisation d'un sport nécessitant de grands espaces et limité pour l'occasion à un simple anneau. En sera-t-il de même pour le VTT ?

Cette fois, avec un budget très conséquent (deux millions de francs dont 600 000 pour le seul aménagement paysager de la piste) et un plateau de pilotes de niveau international, le VTT est donc présenté pour la première fois avec une telle ampleur sous une forme indoor au sein du POPB. Couverture télévisuelle effectuée par la chaîne M6, programme des courses avec élimination et show trial sous les projecteurs avec des rochers aménagés au milieu d'un lac artificiel : tout est prévu pour faire de cet événement un « show à l'américaine ». La piste reste conçue de manière à favoriser le pilotage et le côté spectaculaire de l'activité : une rampe de lancement de 35° avec un départ à huit concurrents, un saut avec deux trajectoires possibles sous un arbre, un saut de traverse de chemin de fer, un virage relevé, une montée dans les gradins de 20 mètres à 40%, un passage à plat dans les gradins, une descente des gradins avec deux options, un goulot d'étranglement, un saut et une zone de sable suivi d'un pierrier naturel avec plusieurs trajectoires possibles menant vers l'arrivée.

Le VTT à la ville, le VTT à Paris

Devant 10 000 personnes, 32 pilotes masculins et 16 pilotes féminins s'affrontent lors des séries, des demi-finales, finales et super-finales. Sur un parcours de 3,5 tours ou de 2,5 tours (course femme), les pilotes s'affrontent sur des manches courtes et intenses de moins de trois minutes, agrémentées de dépassements, de chutes, de crevaisons et de retournements de situation. Compte tenu des modalités de la confrontation, ce sont surtout les pilotes issus de la filière BMX et de la descente qui s'illustrent, même si une très bonne condition physique est nécessaire pour s'imposer. Les qualités des crossmen peuvent difficilement s'exprimer sur un

effort si court et seul Ludovic Dubau (troisième) parmi ces spécialistes, accède à la super-finale. La moyenne d'âge des finalistes s'élève à 24 ans et confirme les origines et le profil des meilleurs.

Le VTT indoor permet ainsi de rajeunir le vélo en France et la jeunesse de ces adeptes modifie en partie l'image et les représentations négatives concernant le cyclisme traditionnel. Le spécialiste américain Mike King s'impose devant son compatriote spécialiste de la descente et du dual slalom Brian Lopes. Seule la française Anne-Caroline Chausson reste invaincue sur l'ensemble des manches et l'emporte devant la descendeuse américaine Leigh Donovan. Dans un POPB en ébullition, cet indoor de Bercy reste conçu tel un show sans temps mort, avec musique, commentaires et show entre les différentes épreuves où les chutes et courses à rebondissements se succèdent. On s'éloigne aussi de la logique du passage unique (Tour de France) ou périodique (critériums) pour se rapprocher d'un spectacle non stop « à l'américaine ». L'invitation de champions venus d'Outre-Atlantique ne fait que renforcer cette impression de show. Le champion de France de cross-country, Bruno Lebras, éliminé en demi-finale, apprécie l'événement et son impact sur le public : « *C'était géant, voilà le genre d'événement qui va faire un bien fou au VTT. Maintenant, à nous d'assurer en étant à la hauteur du formidable engouement populaire que Bercy a suscité*⁴⁴⁵. » Un an plus tard sous le nom « Super VTT la Poste » le 18 février 1996, l'épreuve reste dans cette logique du show, avec des épreuves de trial, de sauts et surtout de course sur un format encore plus court (1'30'') que l'année précédente sur une piste de 800 mètres et devant encore quelques 9 500 spectateurs. Le plateau rassemblé par les organisateurs est à nouveau constitué de grands champions français et étrangers. Sur les huit finalistes, sept pilotes sont issus du BMX, confirmant l'orientation de cette épreuve sur le plan technique et physique. La logique du show est permanente avec en plus la venue de huit pilotes américains et de six pilotes européens parmi lesquels figure John Tomac, légende du VTT des années 1980 qui termine finalement sixième de la finale⁴⁴⁶.

Diffusé en résumé au cours d'un reportage de 52 minutes sur la chaîne M6 et couvert par une partie de la presse parisienne, ce show favorise une diffusion encore plus marquée du VTT au travers d'une formule nouvelle en ce qui concerne la manière de pratiquer. Seuls quelques pilotes professionnels sélectionnés pour leur palmarès ou leur notoriété participent à ce show sportif, mis en scène sur un type de parcours atypique entre piste de BMX « race » et

⁴⁴⁵ *Vélo Vert*, n° 55, avril 1995, p. 141.

⁴⁴⁶ Finale : 1^{er} : Brian Lopez (USA) ; 2^e : Bas de Bever (Hol) ; 3^e : Ludovic Dubau (Fra) ; 4^e : Stephano Migliorini (Ita) ; 5^e : Christian Taillefer (Fra) ; 6^e : John Tomac (USA) ; 7^e : Karim Amour (Fra) ; 8^e : Mike King (USA).

parcours en circuit court de VTT. Selon Yvon Vauchez, l'intérêt de ce rassemblement de Bercy qui ne se pérenniserait pas les années suivantes, réside surtout dans la possibilité de « faire venir le VTT à Paris⁴⁴⁷. » Souvent positionné dans les stations de ski ou en zone rurale, la discipline va ici à la rencontre du public en recréant artificiellement des conditions de pratiques de plein air. Sur les raisons de l'arrêt de ce type d'épreuve, Daniel Baal porte un jugement emprunt de réalisme, mettant ainsi en exergue les limites de l'aseptisation et de mise en scène des sports de plein air : « Bercy était contre nature car le VTT est un sport de nature⁴⁴⁸. »

On touche là au paradoxe dans l'évolution des sports de pleine nature par définition *outdoor*. Les stades d'eau vive artificiels, les murs d'escalades, les salles d'entraînement de chute libre (soufflerie) et le ski pratiqué dans un dôme couvert au Japon ou à Dubai dans le désert confirment cette tendance forte à la délocalisation pour raison de spectacle ou de facilité d'accès. Dans quelle mesure une activité de plein air se « dénature » t-elle lorsqu'elle est pratiquée en salle ou *indoor* ? Quel sens donner à ces nouvelles formes de pratiques ? Spectacularisation, urbanisation, aseptisation ? Touche-t-on réellement les limites et les paradoxes du sport spectacle qui enlève à l'activité un de ses traits pertinent et fondateur à savoir le milieu naturel ? Cette tendance resterait-t-elle un passage obligé dans l'histoire de tout sport de pleine nature ? Enfin, à moyen terme, peut-on pas envisager un retour aux sources, à savoir une pratique basique et sauvage tel le mountain bike single-speed ?

6.3.3. L'avènement des teams : « les années Sunn »

Les années 1990 marquent le début d'une structuration importante au niveau des équipes de marques investies dans les compétitions de VTT. Gitane, Peugeot, Lapierre ou MBK sont les premiers à investir les lignes de départ avec leurs champions sponsorisés sur les grandes compétitions. Bientôt, une quinzaine de *teams* (nom à consonances anglo-saxonnes en référence au team américain existant depuis 1984) voient le jour. Prime de courses, matériel et frais de déplacement permettent aux meilleurs de pratiquer dans des conditions de plus en plus professionnelles. Pour l'année 1995, on compte en France 18 teams⁴⁴⁹ officiels présentant des équipes sur les différentes compétitions nationales et internationales. Avec la

⁴⁴⁷ Entretien avec Yvon Vauchez, *op. cit.*, 2007.

⁴⁴⁸ Entretien avec Daniel Baal, *op. cit.*, 2007.

⁴⁴⁹ Les 18 équipes : Sunn, Lapierre, Scott, Volvo Cannondale, Caution, Gitane, Intersport, Starway, Marin, Diamond-Back, Kona, GT, Kastle, Univega, MBK, Peugeot, Winora, Vario et Specialized.

massification de la pratique, les différentes marques investissent des moyens de plus en plus importants dans ces équipes, surtout en cross-country puis bientôt en descente. Mais cette période reste surtout marquée par l'influence, l'aura et la domination de Sunn et de ses pilotes jusque 1996.

Max Commençal : une vision nouvelle du VTT

Issu de la filière BMX et moto, son créateur Max Commençal porte un regard nouveau sur le monde du VTT à la fois orienté vers la création de nouveaux produits, de la recherche d'un engin ludique et aussi vers une gestion élitiste et professionnelle de ses pilotes. Dès 1982, il s'implique dans la conception et construction de BMX et crée « MX France ». Avec la marque toulousaine, il remporte beaucoup de succès chez les jeunes, impose peu à peu l'aluminium et s'implique dans l'encadrement de team de BMX. Alors qu'à partir de 1989 la mode du BMX s'essouffle ; c'est alors dans le même esprit qu'il conçoit ses premiers VTT en s'inspirant davantage des préceptes du BMX que des conceptions des géométries plus classiques du cyclisme sur route. Le concept du cadre slooping afin de produire un engin maniable allié à des designs modernes reste au centre de ses préoccupations. La production, anecdotique en 1988 passe de 5000 VTT en 1990 à plus de 40 000 en 1995⁴⁵⁰. En fait, contrairement à la majorité des marques françaises issues du cyclisme classique, Sunn investit sa production et son inventivité à 100 % dans le VTT. Centré uniquement sur le développement du VTT et peu sensible aux valeurs du cyclisme traditionnel, Commençal consacre toute son énergie au développement de produits dédiés au tout terrain au sein « d'une boîte de 4 à 150 personnes. [...] Il suffit d'être sur la vague et de se laisser porter. On est toujours à l'avance, le chromage des tubes, le slooping, les teams, le travail sur les cinématiques de suspension, avec les fabricants de composants. Une grande vague de 90 à 96-98. Après on rentre vraiment dans l'industrie avec de gros rouleaux compresseurs comme il y a dans la voiture. [...] Tu peux encore être un "artisan" en 1996. Jusqu'en 1996, les cadres sont d'une simplicité qui permet de le faire. Quand tu es artisan, tu ne fais pas du carbone⁴⁵¹ ! » Cette période reste encore propice à une organisation industrielle à petite échelle contrairement à l'évolution et aux contraintes de ce secteur durant les années suivantes.

Avec un esprit d'entreprise et de compétition, Max Commençal valorise ses premiers succès commerciaux en créant le team le plus puissant, médiatique et victorieux des années

⁴⁵⁰ Chiffre d'affaire 1990 : 9,8 MF ; 1995 : 97 MF. Personnel 1988 : 4 employés ; 1995 : 100 employés ;

⁴⁵¹ Entretien avec Max Commençal, *op. cit.*, 2007

1990. Rapidement, il recrute les anciens jeunes pilotes issus du BMX tels Nicolas Vouilloz, Anne-Caroline Chausson, Cédric Gracia, Florent Poussin, Alex Balaud ou François Gachet qui récoltent rapidement les premiers succès⁴⁵² sur le plan national et international. Thierry Girard en Trial, puis Ludovic Dubau, Miguel Martinez et Christophe Dupouey en cross-country trustent aussi les podiums et font du team Sunn un des teams le plus puissant en France et dans le monde avec le budget prévisionnel le plus conséquent sur la scène internationale en 1996 avec neuf millions de francs⁴⁵³. Toujours dans un but d'optimisation, un service recherche et développement et des ingénieurs tels Olivier Bossard, travaillent sur le projet du record de vitesse et l'amélioration des cinématiques des vélos de descente.

Pour le grand public, Sunn reste la marque à la mode du début des années 1990. Dans le même temps, la firme basée à Saint Gaudens fait rapidement figure d'épouvantail pour les autres équipes : trop de moyens, trop de bons pilotes et trop de succès au point de faire dire à certains que Sunn met « *la barre très haut et très vite*⁴⁵⁴. » Daniel Verbrackel responsable du team MBK durant cette période se souvient de la domination de Sunn, vainqueur du classement des teams à partir de 1993 et de son investissement à 100 % dans le développement du VTT : « *Les gens qui y ont cru ont mis énormément d'argent et cela a un peu tué le phénomène selon moi. [...] Pour nous, c'était difficile de rivaliser, contre ce team qui faisait peur. [...] Rapidement, il existe 10 teams bien organisés, un public, un village départ. Pour nous, la priorité était la coupe de France, la coupe du monde et les trois éditions du tour VTT*⁴⁵⁵. » Rapidement véritable valeur étalon, Sunn fait figure de modèle et de référence pour le public, les pilotes et les équipementiers. Sur le plan sportif, le palmarès des pilotes engagés lors de la saison 1995 confirme cette impression générale de domination avec six titres de champions du monde⁴⁵⁶ et des dizaines de victoires au niveau national.

⁴⁵² *Ibidem*. « Après on adapte la géométrie et je débarque avec mes coureurs BMX (Cédric Gracia, Christophe Lévesque, Anne Caroline Chausson). Quand on débarque avec ces petits riders BMX que j'ai avec moi depuis qu'ils ont six ans et bien on rafle tout ! Par rapport à leur talent, le pilotage et le vélo qui est maniable. »

⁴⁵³ « Sunn Success story », *Vélo Vert*, n° 66, avril 1996.

⁴⁵⁴ Entretien avec Daniel Verbrackel, *op. cit.*, 2006.

⁴⁵⁵ *Ibidem*.

⁴⁵⁶ Cédric Gracia : champion du monde Junior DH (meilleur temps absolu) ; Anne Caroline Chausson : championne du monde Junior DH (meilleur temps absolu) ; Sylvain Oswarek : champion du monde vétérans XC ; Eric Baronne : champion du monde Vétérans DH ; Thierry Girard : champion du monde de trial ; Christophe Leveque : champion du monde de BMX ; François Gachet : médaille d'argent en senior DH, Miguel Martinez : médaille d'argent Senior XC ; Florent Poussin : médaille de bronze Junior DH.

6.3.4. Le Roc d'Azur : symbole de la massification

Depuis la première édition de 1984 qui rassemble sept participants pionniers, le Roc d'Azur créé par Stéphane Hauvette, devient peu à peu l'événement sportif et commercial incontournable de la fin de saison. Au lendemain des championnats du monde de Durango, ce sont quelques 1 600 participants qui se rassemblent à Ramatuelle pour une course ou une randonnée. En parallèle, des démonstrations de trial et un salon d'exposition de matériel et de VTT, informent les participants et professionnels des nouveautés du marché du VTT. Sur le plan sportif, cette édition constitue la manche finale du championnat d'Europe. La question pour l'organisateur reste déjà de conjuguer au mieux rassemblement de masse⁴⁵⁷, course élite et un salon commercial.

L'année 1991 confirme le succès grandissant au point que certains journalistes le considèrent « indiscutablement déjà comme un phénomène de société⁴⁵⁸. » Afin de gérer le flux des 2 248 participants et éviter les étranglements des années précédentes, l'organisation décide de procéder à des départs différés par vagues de coureurs espacés de quelques minutes. La possibilité pour le randonneur de se retrouver sur la même ligne de départ que le champion du monde, s'éloigne peu à peu. La question est posée : « Que représentent deux mille pilotes répartis en cinq ou six vagues ? Ne frustre-t-on pas Bébert le poireau en l'empêchant de côtoyer ses idoles lors de la seule compétition qu'il est à même d'apprécier ? Et les cadors n'en ont-ils pas assez de la tension de ces lignes de départ que quelques Marcel déguisés avaient coutume de dédramatiser ces dernières années⁴⁵⁹ ? » Compétition ou fête ? Elite ou masse ? Rassemblement populaire ou commercial ? Le Roc d'Azur victime de son succès aborde un tournant : il doit essayer de concilier les différentes tendances d'une activité en pleine expansion. L'apparition de la catégorie tandem maintient une certaine convivialité au sein du peloton, certains champions tels Christian Taillefer n'hésitent pas dans un esprit festif à participer à cette première. Mais une tendance lourde caractérisée par des enjeux commerciaux croissants, semble incontournable et se confirme avec un salon qui rassemble cette fois pas moins de soixante exposants nationaux et internationaux. L'attractivité de cette course se traduit aussi au niveau des pilotes internationaux de plus en plus nombreux à l'instar des vainqueurs masculins et féminins à savoir l'anglais Tim Gould et la tchécoslovaque Eva Orosova. L'édition 1992 réaffirme cette tendance avec plus de 3 000 participants dont un

⁴⁵⁷ Il est noté pour cette année une difficulté à gérer la masse des inscrits, occasionnant des queues importantes lors des retraits des dossards par exemple.

⁴⁵⁸ Couput, Jean-Yves, *Vélo Vert*, n° 21, décembre 1991, p. 64.

⁴⁵⁹ *Ibidem*.

parcours promotionnel plus accessible et quelques 72 exposants. Pour son dixième anniversaire l'édition de 1993 voit apparaître une nouveauté avec une course pour les enfants de 8 à 13 ans appelé *Kid Roc*. Le marché du VTT centré dans un premier temps sur les modèles de taille adulte se diversifie, favorisant ainsi une pratique familiale et conviviale pour tous. Cette fois, du compétiteur professionnel ou simple amateur, adulte ou enfant chacun est convié au « Roc », devenu le rendez-vous incontournable sur la scène française et européenne du VTT.

A l'instar du marché et de la médiatisation croissante et suite à « l'annonce olympique », le Roc d'Azur 1994 continue une croissance régulière avec 4 026 participants mais surtout plus de 25 000 visiteurs sur le salon, 74 exposants et 152 marques représentées. C'est le moment que choisit Stéphane Hauvette pour cesser d'organiser l'événement qu'il a créé onze années plus tôt : « *Cela a été pour moi la fin de l'histoire finalement parce que après, j'ai revendu le Roc d'Azur fin 94. J'ai organisé 94 et j'ai revendu ensuite. Pour moi, c'était logique, c'était un aboutissement, j'avais organisé mon championnat du monde et j'ai réussi à revendre le Roc D'azur à la FFC et à ISL, une agence de marketing. [...] Cela boucle une histoire, très rigolote, très marrante*⁴⁶⁰. » Raisons personnelles et commerciales conduisent à ce changement à la tête d'un événement devenu au fil des années incontournable dans le paysage du VTT français et européen. Le site de Ramatuelle atteint sa capacité limite pour l'édition de 1995 qui accueille cette fois 5 000 vététistes dont de nombreux compétiteurs de la Finale Coupe de France.

L'édition post-olympique qui se déroule pour la première fois à Cogolin sur un site de transition peu adapté à ce type de rassemblement⁴⁶¹, marque un pas supplémentaire dans le gigantisme surtout sur le plan commercial, avec un doublement de la surface du salon qui réunit 140 exposants et 300 marques rassemblées sur 4 800 m². « L'effet JO » confirme un intérêt médiatique croissant avec 80 journalistes et 14 chaînes de télé qui couvrent l'événement. C'est maintenant la diversité des épreuves qui distingue cette édition de 1994. Les 6 309 participants se répartissent en fait ainsi : 380 enfants pour le Kid Roc, 640 participants au Mid Roc, 1 951 randonneurs pour le Rando Roc, 195 participants au Roc Exposants, 65 pour le Roc Trial et enfin 3 500 compétiteurs pour le Roc d'Azur originel.

⁴⁶⁰ Entretien avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

⁴⁶¹ L'édition 1997 aura lieu à Fréjus à la base nature plus adaptée à accueillir les milliers de participants et de visiteurs. En 2008, le Roc d'Azur se tient toujours à Fréjus durant la première semaine d'octobre. L'édition 2008 a accueilli 16 136 participants à 19 épreuves, 200 exposants répartis sur 8 000m² et 150 000 visiteurs confirment l'ampleur et la notoriété de ce rassemblement international.

Roc d'Azur 1996 : 6 000 participants, 140 exposants et 3 000 marques

Finally, from 1990 to 1996 the Roc d'Azur testifies by its intrinsic evolution of the history and of the evolution of the VTT in a general way. From a thousand participants to more than 6 000, the figures confirm a real massification for this event, symbol of the one observed at the national scale. On the commercial plan, the evolution of the number of exhibitors and the size of the salon, confirm the increase of economic stakes and the importance of the place of the VTT in the industry of the cycle, of the equipmentiers and of the leisure investors of full nature. Finally, the variety of tests proposed testifies also of the diversification of practices among which the cross-country and the randonnée remain the sure values of this manifestation. Repère dans le temps and rendez-vous devenu incontournable of the end of season (presentation of novelties for the following year and signature of contracts for the different brands, pilots and retailers), the Roc d'Azur imposes little by little not only as the symbol of development and of the good health of the VTT but also as the media window of the discipline. On the model of the world ski of the Deux-Alpes for the alpine ski and of the salon of the 4X4 of Val d'Isère for the automobile of the mountain, the Roc d'Azur gathers the space of a week-end the forces of the VTT of which it crystallizes in a festive and spectacular way the historical values while announcing the future trends in the market of sport and of leisure.

6.4. Du modèle unique à une segmentation du marché : le boom technologique des années 1990

The years 1970 consecrate the conception and the invention of an engine of artisanal fabrication of more and more reliable thanks to improvements effected by the pioneers concerning the speeds, the braking and the fabrication of specific frames. The decade following with the boom of the practice in the USA and its progressive diffusion through the world, marks a phase and a step of industrial reproduction and of improvement of this concept with components always more reliable and lighter. How evolves the VTT on the technological plan during the following decade ?

According to Olivier Bessy, « a process of diversification and of innovation characterizes the contemporary sport in coherence with the evolution of the needs and of the corporeal representations and in synergy with the economic stakes linked to the permanent renewal of

produits sportifs⁴⁶² ». Qu'en est-il concernant le VTT, produit de loisir qui atteint une phase de maturation commerciale durant les dernières années du XX^e siècle ? Diversification, innovation et renouvellement des produits s'appliquent-ils aux réalités de l'évolution de cet engin durant cette période ?

6.4.1. La fin du « tout rigide » et l'avènement des suspensions

Depuis les premiers modèles, tels le Stumpjumper de Specialized et l'Alpina Sport d'Univega, le modèle rigide à roues de 26'' reste la norme et la référence des modèles de VTT durant les années 1980. L'amélioration du nombre de vitesses (de 10 à 21), de la fiabilité et de la légèreté des différents composants, figurent parmi les innovations majeures durant cette période. Le début des années 1990 avec l'avènement des premiers systèmes de suspension, marque un autre tournant dans l'histoire technologique du VTT. Historiquement, en 1913, la marque italienne Bianchi propose déjà un amortisseur sur la base arrière munie d'un élément de suspension qui ne se développera pas par la suite sur les vélos de route. Au-delà de l'intérêt commercial de l'ajout de ce type de matériel (un supplément technologique sur le plan marketing relance souvent l'intérêt des consommateurs pour un produit), c'est l'aspect performance et efficacité pour les pilotes (dans un premier temps pour les pratiques descendantes) et rapidement l'argument sur le confort pour les pratiquants qui orientent les recherches et impulsent les inventions technologiques.

Parmi les premiers concepteurs visionnaires, l'Américain Mert Lawwill⁴⁶³ fait figure de pionnier avec Doug Bradbury, Paul Turner Steeve Simons. Le créateur de ProCruiser, premier fabricant de VTT en « série artisanale » à la fin des années 1970 rappelle la genèse trois années plus tôt de cette idée⁴⁶⁴ qui va bientôt révolutionner le VTT : *« En 1987, alors que je descendais sur un petit chemin à 20 miles par heure une des pentes du Mont Tam en vélo, je me suis dit que avec une moto je pouvais le faire deux fois plus vite. (Rires). Alors j'ai commencé à penser à l'intérêt d'une suspension arrière. [...] J'ai montré cela à Gary Fisher qui tout de suite été séduit et a voulu le produire en série. Le RS1 Fisher (Rear Suspension 1) a été le premier VTT produit en série avec une suspension arrière Lawwill en 1991⁴⁶⁵. J'ai commencé par l'arrière car c'était plus compliqué et je testais avec une fourche avant rigide.*

⁴⁶² Bessy, Olivier, « Actes du colloque AEEPS », 1997.

⁴⁶³ L'inventeur est issu de la mouvance moto (dans l'équipe professionnelle Harley Davidson de 1964 à 1977) et moto-cross et a participé avec Steeve Mac Queen au Film « *On any Sunday* » en 1971

⁴⁶⁴ En 1984, Dan Hanebrink conçoit aussi un premier modèle tout suspendu qui ne verra pas le jour à grande échelle. La marque Kestrel est aussi pionnière dans ce domaine avec un projet de tout suspendu dès 1987.

⁴⁶⁵ L'inconvénient majeur du Fisher RS1 réside dans le fait qu'il ne pouvait accueillir que des freins à disque (peu aboutis à ce moment) et on ne pouvait pas y adapter des V-Brakes plus en vogue à cette époque.

[...] Et j'ai commencé à faire des suspensions avant en 1991 (Me montre des photos). J'ai cinq brevets déposés pour les suspensions arrière et deux pour l'avant. [...] J'ai vendu ces brevets à Fisher mais juste après il a fait faillite et cela a stoppé la diffusion et la production de mes suspensions⁴⁶⁶. »

Avec ces premiers essais et inventions de Mert Lawwill, une nouvelle ère s'ouvre⁴⁶⁷ avec tout à la fin de l'année 1989⁴⁶⁸ (la diffusion sur le marché européen ne s'effectuera en fait qu'en 1990 et surtout 1991) la venue sur le marché de la première fourche produite à grande échelle. La RS1 produite par RockShox et Dia-Compe lance les bases des suspensions modernes en combinant l'air et l'huile. Au premier championnat du monde en 1990, Ned Overend utilise déjà cette technologie performante et novatrice en cross-country. Le phénomène prend rapidement de l'ampleur au niveau des pilotes et devient un argument de marketing alors que le marché américain est déjà presque à maturation et le marché européen en pleine expansion. Les marques implantées et les concepteurs se lancent alors sur le marché encore vierge de la suspension, comme le préconise Doug Bradbury qui conçoit la première fourche « Manitou » avec un débattement de 1,5 pouces utilisant des anneaux d'élastomère et pesant autour de 1,5 kilogrammes.

1990 : les débuts de la suspension

Concernant la suspension avant, le modèle RS1 de Rockshox reste donc le premier modèle le plus abouti de l'époque. Des systèmes d'amortissement tels la potence « Girvin Flexstem » apparue aussi en 1990, systèmes caractérisés par l'ajout d'un petit tampon d'élastomère pour filtrer les vibrations, rencontrent un succès certain à une période où les premières fourches restent rares et chères. Au niveau des premières suspensions arrière de série, « Cannondale tire le premier⁴⁶⁹ » avec un nouveau cadre intégrant une suspension arrière vendue sous le nom d'*Elevated Suspension Technology*, sur un VTT muni d'une fourche avant rigide (l'amortisseur hydraulique est muni d'un ressort et d'une bague qui

⁴⁶⁶ Entretien avec Mert Lawwill, *op. cit.*, 2006. « J'ai eu l'idée par moi-même. Je savais que cela avait été testé sur des vélos depuis longtemps mais le problème était le poids et la consommation de l'énergie du pédalage (effet de pompage). J'ai donc essayé d'appliquer mon idée et mes connaissances des suspensions de moto et de trouver le meilleur placement de la suspension (point d'insertion). Par essai erreur en faisant des prototypes et en voyant les effets de mes modifications, j'ai trouvé la localisation du point de pivot. [...] C'était de manière artisanale et je le testais personnellement en roulant et envoyant les effets de mon poids et de mon pédalage. [...] J'ai eu le brevet (patent) en 1987. »

⁴⁶⁷ Durant cette période, d'autres projets de ce type apparaissent tel le prototype non produit en série tout suspendu « Bushido » avec 12 pouces de débattement à l'avant et à l'arrière. L'année 1988 voit la firme Kestrel montrer son modèle Nitro au salon de Long Beach muni d'une fourche conçue par Paul Turner et Keith Bontrager.

⁴⁶⁸ En fait, la pré-production commence en septembre 1989 et la production en décembre de la même année.

⁴⁶⁹ Reprise du titre d'un article de *Vélo Vert*, n° 8, août- septembre 1990, p. 25.

permet de régler la précontrainte). Déjà spécialisée dans la création de tubes de cadre surdimensionnés ou *oversized*, la firme américaine se lance dans le domaine prometteur de la suspension arrière. L'année 1991 est annoncée par *VTT magazine* comme « l'année de la suspension⁴⁷⁰ ». Le premier modèle Proflex (modèle 950 et 750) avec seulement une suspension arrière sort lui en 1991 et complète la nouvelle gamme des premiers vélos avec suspension arrière. En 1992, le modèle tout suspendu Offroad Proflex 752 est vendu avec une fourche traditionnelle (Cromo Unicrown et potence Flexstem) avec aussi la possibilité d'ajouter une fourche RockShox Mag 20⁴⁷¹ à l'avant, le transformant ainsi en vélo tout suspendu. A partir de 1993, on recense déjà plus d'une douzaine de marques qui développent des fourches et les systèmes combinant les différentes technologies (air, huile, ressort ou élastomère) se développent et inondent encore davantage le marché. La taille des débattements commence alors à augmenter à la même vitesse que le nombre de fourches sur le marché.

Le prix de ces modèles avec fourches s'avère malgré tout dans un premier temps onéreux car la taille du marché reste à ce moment limitée en France. En 1991, simple fourche avant coûte par exemple entre 1 300 et 2 700 francs. Cette technologie séduit même les cyclistes sur route comme Greg Lemond ou Gilbert Duclos Lasalle qui expérimentent l'utilisation de la fourche RockShox en vue de la course Paris-Roubaix afin de mieux résister aux trépidations des pavés avec un prototype pesant 970 grammes faisant dire aux journalistes de la presse spécialisée que « le vélo tout terrain révolutionne le vélo traditionnel⁴⁷² ».

Encore révolutionnaire et originale en 1990, l'adoption de la suspension devient à partir de 1993 presque un passage obligé pour les compétiteurs de descente, de cross-country et rapidement pour le simple randonneur. Les enjeux concernant l'avènement et la généralisation des suspensions, technologiques dans un premier temps deviennent très rapidement économiques. En tant que produit et bien de consommation, le VTT affublé d'une, voire deux suspensions, déclenche de nouveaux besoins d'achat chez le pratiquant consommateur et relance une industrie en phase de stabilisation au milieu des années 1990.

⁴⁷⁰ *VTT magazine*, n° 20, octobre 1990, p. 54. « En à peine un an, les fourches à suspension ont fait une apparition en masse. Il faut dire que ces produits représentent un réel progrès pour la pratique du tout terrain à n'importe quel niveau. Un seul problème : elles sont chères, mais quand on aime on ne compte pas. »

⁴⁷¹ *Vélo Vert*, n° 28, septembre 1992. Le modèle Offroad Proflex 752 apparaît ainsi équipé d'une fourche sur une publicité.

⁴⁷² *Vélo Vert*, n° 16, juin 1991, p. 8.

6.4.2. Une pratique, un engin ou l'ère de la spécialisation (1993)

Cette révolution technologique de l'arrivée des suspensions avant et arrière impacte l'histoire du VTT à plusieurs niveaux. Elle modifie tout d'abord les pratiques compétitives en ouvrant l'heure définitive de la spécialisation. En 1990, certains champions tels John Tomac participent encore avec quasiment le même engin à l'épreuve de cross-country et à la descente des championnats du monde. Trois années plus tard, les engins se différencient : VTT de trial rigide avec cadre et équipements spécifiques, VTT de cross country semi rigide avec 80 millimètres de débattement et VTT de descente tout suspendu avec 150 millimètres de suspension. Nicolas Vouilloz précise l'évolution engendrée par l'arrivée et le développement des suspensions dans le domaine de la descente : « *Cela a beaucoup évolué de 1992 à 1997 dans le sens du développement des machines. Les vélos sont devenus de vraies petites motos. Autant au début, c'étaient des vélos de XC modifiés avec des pneus plus gros et des fourches plus grandes. [...] En 95, 96, 97, on avait vraiment des vélos de descente avec des géométries de descente, plus lourd et là cela a vraiment commencé à rouler vite. J'ai même eu du mal à m'adapter car j'ai toujours eu un côté aérien et léger et d'un coup on pouvait rentrer fort dans les trous et le vélo encaissé et moi j'étais trop gentil avec le vélo. [...] En fait, il fallait vraiment y aller et j'ai mis quelques courses à m'adapter. Après les débattements⁴⁷³ se sont figés vers 180 ou 200mm⁴⁷⁴. »*

Sur le plan technologique, le profil du marché du VTT de randonnée se modifie réellement avec l'arrivée et la généralisation des suspensions. En janvier 1995, lors d'un test comparatif sur 27 VTT de randonnée, plus de la moitié comportent en première monte une suspension⁴⁷⁵. De plus, malgré l'ajout d'une fourche souvent plus lourde les engins «perdent» en moyenne environ un kilogramme par an de 1993 à 1996. Pour les VTT de randonnée, on passe de 15 kg à 12 kg pour un vélo de gamme moyenne alors que pour les VTT de compétition le poids évolue de 13 kg à 10 kg durant la même période.

⁴⁷³ Les possibilités d'amortissement sont très importantes avec 200mm et les contraintes sur les cadres seraient trop importantes en continuant d'augmenter les débattements (sauf pour les pratiques extrêmes)

⁴⁷⁴ Entretien avec Nicolas Vouilloz, *op. cit.*, 2007. « *Alors que jusque 1996, c'est monté progressivement. Les parcours sont devenus de plus en plus descendants, les organisateurs cherchaient à supprimer les moindres parties de pédalage ; il y en avait de moins en moins. De faire vraiment du pilotage. Des parcours de plus en plus courts aussi. [...] Au tout début, cela pouvait être huit minutes avec du pédalage. Après, on est arrivé au standard de quatre-cinq minutes. Maintenant, depuis que j'ai arrêté cela continue d'être un sport plus en force, plus explosif sur deux-trois minutes. Sur une piste de cinq minutes, la force physique est moins importante que sur deux minutes. Sur deux minutes, il faut être fort. On met tout ce qu'on a ! »*

⁴⁷⁵ *Vélo Vert*, n° 53, janvier-février 1995. Plus précisément, on recense 14 VTT avec fourches télescopiques, 12 modèles rigides. Concernant les cadres, on note 16 cadres en acier, 10 cadres en aluminium et 1 cadre en carbone.

Cette entrée en force des suspensions sur le marché du VTT, par l'apport technologique indéniable en terme d'amortissement des chocs et de contrôle de la motricité, influence d'une manière sensible les différentes pratiques du VTT. Pour le compétiteur de descente, l'amplitude croissante des amortisseurs (jusque 200 mm) favorise un pilotage plus agressif et augmente la difficulté des parcours (nature du sol, taille des sauts, trajectoires, durée du parcours). Pour le pratiquant déjà passionné et engagé dans la découverte de territoires toujours plus inaccessibles, cet outil supplémentaire permet de continuer sa quête de chemins ou de régions alors difficilement accessibles, augmentant le rayon d'action et les pouvoirs de son engin dévoreur d'espace. Dans le domaine du cross-country, l'arrivée de la suspension avant favorise une adhérence accrue, une fluidité et des phases de pilotages plus efficaces en montée comme en descente. Malgré le léger excédent de poids apporté par les suspensions, celles-ci par leur contribution positive sur l'ensemble d'une course, sont rapidement adoptées par les pelotons professionnels et amateurs. Quant à la randonnée, les arguments du confort instantané et sur la durée d'un parcours incitent rapidement les pratiquants réguliers à faire un effort financier supplémentaire pour passer du VTT rigide traditionnel, à un modèle semi-rigide voire tout suspendu⁴⁷⁶. Pour la majorité des utilisateurs occasionnels, le manque de confort du VTT en terrain accidenté restait un motif de crainte voire d'arrêt de la pratique. Le gain en confort occasionné par l'ajout des suspensions reste un argument pour une pratique tournée vers plus de plaisir et reste utilisé par les constructeurs pour favoriser la féminisation de l'activité.

L'avènement de la suspension favorise une pratique plus aisée et ouvre ainsi des perspectives d'utilisation plus agréables. Cet apport technologique de la suspension participe à une accélération de la démocratisation du VTT déjà en cours et permet d'augmenter l'éventail des possibles quel que soit le niveau de pratique. Plus de performance pour le compétiteur et davantage d'aisance et de confort pour le randonneur : autant d'arguments en faveur de l'adoption massive de cet équipement.

6.4.3. Des équipements périphériques et des accessoires toujours plus spécifiques

Durant le début des années 1990, l'avènement des suspensions s'avère donc déterminant sur le plan technologique et économique, modifiant les modalités de pratique et impactant de manière considérable le marché du cycle et du VTT. Dans cette dynamique,

⁴⁷⁶ Il faudra malgré tout plutôt attendre le début des années 2000 pour voir apparaître sur le marché des modèles tout suspendus légers compatibles pour une pratique autre que purement descendante.

cette troisième étape dans l'histoire technologique du VTT⁴⁷⁷ influence la création et la production d'équipements périphériques adaptés à ce nouveau type de vélo. Depuis les premiers dérailleurs créés spécifiquement pour le VTT par Shimano et Suntour au milieu des années 1980 le secteur mécanique de la transmission⁴⁷⁸ se développe rapidement. Après les avancées importantes de l'indexation (Système SIS) en 1988 et du système *hyperglide*⁴⁷⁹ en 1989, le début de la décennie voit se généraliser dès 1990 la cassette sept vitesses (soit 21 vitesses en tout). Le système « STI Rapid Fire » apporte un changement radical dans la façon de changer de braquet puisqu'il n'est plus confié à une seule et unique manette, mais à deux manettes dont la fonction est spécialisée.

Transmission : l'influence de Shimano

Une fois encore la technologie vient au service de l'efficacité et de la facilité d'utilisation. Le changement de vitesse, souvent crucial en VTT devient plus aisé, rendant la progression plus agréable et régulière. Le système « Gripshift » de poignées tournantes, grâce à sa simplicité d'utilisation, recueille beaucoup de succès dans les gammes enfants et randonnée. A partir de 1992, la barre est encore placée plus haut par la firme japonaise avec la sortie du matériel haut de gamme XTR recherché pour sa légèreté et sa précision par les compétiteurs. Avec cette fois huit vitesses, l'étagement des développements devient encore plus intéressant réduisant l'écart de puissance à développer entre chaque changement de vitesse. En 1993, la firme japonaise s'impose définitivement comme le leader de la transmission en VTT et propose une gamme de 13 groupes de transmission, 11 dédiés au VTT et 2 pour le city bike⁴⁸⁰. Cette diversité de produits favorise une grande diversité de montages possibles pour les différents équipementiers. D'autres nouvelles petites innovations telles la fenêtre de visualisation des pignons et des plateaux engagés (Advanced Light Action Optical Gear Display) qui apparaît en 1994 favorisent encore plus pour les non spécialistes la convivialité et la clarté dans les passages de vitesses.

⁴⁷⁷ La première étape étant l'invention de l'engin dans les années 1970, la seconde son industrialisation et sa diffusion à grande échelle durant les années 1980.

⁴⁷⁸ Classiquement, on distingue sur un VTT trois parties : le cadre, la transmission et les éléments périphériques. La transmission se définit comme étant l'ensemble des pièces qui transforment la puissance développée par les jambes. Elle s'étend aux changements de vitesses, aux câbles et gaines qui relient les manettes aux dérailleurs et les leviers de freins. Les périphériques concernent tous les autres éléments : selle, cintre, roues et autres accessoires.

⁴⁷⁹ Cette forme des dents des pignons de la roue libre facilite le passage de la chaîne.

⁴⁸⁰ XTR, DeoreXT, DeoreDX, Deore LX, ExageES, ExageLT, Altus A10, Altus A20, AltusC10, AltusC20, 700CX, 400CX et TY20.

Toutes ces nouveautés trouvent dans le domaine commercial des loisirs sportifs un accueil favorable, dans une période marquée par une propension à s'équiper dans ce type de bien de consommation. En effet, en 1993, au milieu de cette période par exemple, sur un marché européen évalué à 131 milliards de francs, la France, avec 21% de parts de marché, se positionne en troisième position derrière l'Allemagne (29%) et l'Italie (22%). « En dépense par habitant, la France se classe même au premier rang, portée par l'engouement, décidément non démenti des français pour les sports « verts », la randonnée et la pratique du VTT essentiellement, ainsi que l'essor continu du *fitness*⁴⁸¹. » Selon la fédération Française des industriels du sport et des loisirs, chaque français dépense ainsi 512 francs par an pour s'équiper (1 347 francs pour un ménage et 1 326 francs pour un sportif de plus de quatorze ans)⁴⁸².

Fiabilité, robustesse, précision, diversité des produits et facilité d'utilisation toujours croissantes caractérisent l'évolution de la mécanique et de la transmission au début des années 1990. Cette amélioration ergonomique réelle et la simplification de l'usage parfois trop complexe des manettes de dérailleurs restent aussi un argument en faveur de la démocratisation et la féminisation du VTT.

Des accessoires et périphériques au service de la pratique

En parallèle à cette technologisation croissante au niveau de la suspension, des cadres et de la transmission, toute une gamme de produits périphériques arrive également sur le marché durant cette période. Avec le développement des pratiques de descente, le marché du matériel de protection voit le jour. A l'instar du moto-cross, genouillères, coudières et protections dorsales (la marque italienne Dainese devient rapidement la première sur le marché) apparaissent dès 1990 au départ des courses, avant de devenir obligatoire. Tels des *Darkvadors* ou des gladiateurs, les pilotes sont harnachés, prêts à en découdre avec la pente et ses pièges. Le masque et les casques intégraux des pratiquants de moto-cross sont aussi à ce moment rapidement adoptés par les descendeurs.

Plus tourné vers la randonnée et l'itinérance, le sac à dos avec poche à eau développé et démocratisé à partir de 1991 par la marque « Camelbak » facilite la progression, l'autonomie et évite le remplissage de bidons, caractéristique du cyclisme sur route. Créé

⁴⁸¹ Gay, Pierre-Angel, « Le marché des équipements sportifs », *Le Monde*, 13 septembre 1994. « C'est ainsi qu'à côté du marché des chaussures de marche (de 600 000 à 800 000 paires vendues chaque année), se développent dorénavant celui des sacs à dos « techniques » et, dans une moindre mesure, des sacs de couchage et des tentes. Et si le marché du VTT est arrivé à maturité, celui du cerf...volant est, désormais, évalué à 150 000 ou 200 000 unités par an. »

⁴⁸² *Ibidem*.

initialement par un infirmier qui plaça une poche de transfusion sanguine remplie d'eau dans une pochette qu'il épingla sur son dos lors du marathon des sables (course à pied de longue distance dans le désert du Sahara), cette invention astucieuse devient peu à peu un instrument très utilisé voire un signe distinctif d'appartenance des vététistes et des pratiquants des sports de plein air. L'introduction de pédales automatiques spécifiques au VTT avec le modèle Shimano SPD M 737 modifie en partie l'approche des techniques de pédalage en cross-country et pour certains en descente. Puissance développée plus importante, solidarité accrue avec le vélo et déchaussage en cas de chute telles des fixations de ski, ces pédales figurent parmi les produits nouveaux qui complètent l'équipement des compétiteurs puis des randonneurs. L'année 1992 avec le développement croissant des pratiques descendantes voit aussi apparaître sur le marché les premiers freins à disque développé par Sachs, occasionnant un gain de fiabilité et de puissance surtout en conditions humides. Toujours dans le sens de plus de robustesse, la généralisation des boîtiers monobloc et surtout en 1993, les nouveaux jeux de direction de type aheadset (créés par Dia Comp) où la potence enserre le tube de la fourche (et non l'inverse comme sur les modèles anciens) augmentent la sécurité et le réglage des jeux de direction. Légèreté, simplicité de réglage et rigidité de la connexion fourche, cadre, potence restent les principaux apports de ce nouveau standard. Alors qu'il se vend 2,3 millions de VTT en 1995⁴⁸³, les dernières évolutions importantes résident dans la généralisation de l'aluminium qui succède à l'acier alors que Scott sort le premier cadre entièrement thermoplastique monocoque sous le nom « Scott endorphine ». D'autres marques se lancent à ce moment dans des créations haut de gamme qui font exploser la forme triangulaire des géométries classiques des vélos. A ce moment l'apparition puis la généralisation rapide du freinage de type V-Brake à tirage latéral plus puissant que le traditionnel Cantilever à tirage central, confirme le boom technologique du début des années 1990.

Ce développement régulier de matériel et d'équipements périphériques, favorisé par une demande croissante participe à l'affirmation du VTT en tant que produit de grande consommation dans le secteur du loisir en général. Avec la tente, la paire de jogging ou les palmes, le VTT devient tel le canoë gonflable ou la planche à voile quelques années plus tôt, l'instrument presque incontournable lors d'un départ en vacances. En 1994, Décathlon qui développe ce secteur du cycle de loisir depuis 1990 produit 140 000 vélos dont 80% de VTT vendus sous la série *Rockrider*. Développant une gamme de produits abordables, l'engin ne

⁴⁸³ Jakobs, Lee, *op. cit.*, 1999, p. 15. En 1996, 85% des 15,5 millions de bicyclettes vendues aux USA sont des mountain bikes.

semble alors plus réservé à une niche de passionnés mais devient financièrement plus accessible au « randonneur du dimanche » ou pratiquant régulier. Le VTT et ses produits de consommation dérivés (pédales, protections, casques, poches à eau, tenues et chaussures spécifiques, barres énergétiques, topoguides, matériel de réparation, compteurs) deviennent peu à peu le passeport indispensable pour la balade familiale ou l'aventure en montagne partagée et vécue entre amis pendant une heure ou une journée.

Des VTT mythiques des années 1990

Si les premiers clunkers améliorés par Gary Fisher, le Breezer de 1977, le Ritchey de 1979 ou le Stumpjumper marquent l'histoire des *seventies*, certains modèles du début des années 1990⁴⁸⁴ par leur succès populaire, leur originalité ou leur réel apport technologique éclairent l'histoire technologique du VTT durant cette période. Le « SBike Daytona⁴⁸⁵ » avec son cadre monopoutre aluminium série 6000 utilisé en 1992 à la fois en descente par Nicolas Vouilloz et en cross-country par Denis Noël, révolutionne les conceptions classiques avec un concept de cadre audacieux et très rigide. « L'Alpinestars Almega⁴⁸⁶ » innove aussi sur le plan de la géométrie avec l'adoption de bases hautes libérant l'arrière du pédalier. Enfin dans l'esprit du modèle Scrambler Taillefer, le Sunn 5003 R⁴⁸⁷ consacre en 1993 la géométrie slooping favorisant la polyvalence et une maniabilité accrue.

Finalement, sur le plan quantitatif comme qualitatif, le début des années 1990 s'avère décisif. Financièrement, l'achat d'un engin devient réellement plus abordable dans un marché où la part des VTT se stabilise autour de 70 % au mitan des années 1990. Avec 11% des parts du marché du cycle en 1988, puis 35% en 1990 et enfin 70% en 1993⁴⁸⁸, le VTT s'impose comme l'engin à deux roues numéro un, largement devant le vélo de route classique, le vélo de ville ou le BMX. Il se classe en 1996 comme le second sport de plein air avec 28% de pratiquants, derrière la randonnée pédestre⁴⁸⁹. Au-delà d'une place toujours plus conséquente

⁴⁸⁴ La fin des années 1980 consacre entre autres comme modèles principaux le Ms Racing, le Ferraroli Pyrénées, le Trekking bike de Philippe Tomasini ou encore le Ritchey Ascent

⁴⁸⁵ Caractéristiques techniques : cadre : monopoutre. fourche aluminium droite, pivot titane 1''1/4 ; transmission : Deore DX ; pédalier : Middelburn ;

⁴⁸⁶ Caractéristiques techniques : Cadre : aluminium Oversize à base relevées ; Fourche télescopique à élastomères Manitou 1, pivot 1''1/4 ; débattement 40mm ; Transmission Deore XT.

⁴⁸⁷ Caractéristiques techniques : Cadre : Crmo Tange MTB double butted ; Fourche : Crmo Tange cintrée ; Groupe DeoreLX 93.

⁴⁸⁸ La lettre de l'économie du sport, n° 256, 11 mai 1994.

Selon le Conseil National des professions du cycle, il s'est vendu en 1998 : 1463 350 VTT, soit 71% du marché.

⁴⁸⁹ Danjou, Emmanuel, Maillot, Roger et Clauss, Paul, « Le vélo tout terrain dans les stations nordiques et sites de ski alpin et nordique », in *Dossiers et documents de l'AFIT*, 2003. « Selon une étude de l'Agence Française de l'Ingénierie Touristique (AFIT) menée en 1997 (AFIT « Des pistes pour le vélo » mai 1997), on peut déterminer cinq types de cyclistes (sans distinction entre les routiers et les vététistes) : les solitaires, les

au niveau du monde du monde sportif, l'impact du VTT dans le secteur touristique des loisirs de montagne et de campagne témoigne de ce développement régulier de 1990 à 1996.

*

* *

Comment l'institution sportive prend-elle en compte la montée du phénomène ? Quelles formes de pratiques émergent au début des années 1990 ? Quels impacts ces nouvelles activités sportives de pleine nature génèrent-elles sur les différents médias et sur la société en général ? Tels se déclinaient nos questionnements en prélude à l'étude de l'évolution et de l'histoire du VTT en France de 1990 à 1996.

Sur le plan institutionnel, on voit peu à peu apparaître une volonté de structurer la pratique au niveau fédéral avec des formations, des réglementations et un cadre législatif régissant l'activité. La structuration rigoureuse de l'entraînement combinée à une conception globale et multidimensionnelle de ce sport, véritable « école française de VTT » trouve rapidement des concrétisations positives au niveau des résultats internationaux des vététistes français. Institutions scolaires, associatives et fédérations affinitaires intègrent rapidement le VTT dans leurs activités, stages ou rencontres sportives.

Dans le même temps, on assiste à une diversification presque sans fin de la pratique confirmant le cadre théorique développé par Christian Pociello⁴⁹⁰. La randonnée pour le sport loisir et le cross-country pour les aspects compétitifs témoignent d'une réelle vulgarisation du VTT de 1990 à 1996. Les chiffres, proches du gigantisme en 1996 atteints par certaines manifestations telles le Roc d'Azur, confirment aussi cette massification, dans la même

promeneurs, les passionnés, les pères dilettantes et les aventuriers. Malgré un souci de classification et cette grille de lecture semble peu opérante pour le VTT. Il serait plus pertinent selon Danjou, Maillot et Clauss de caractériser les pratiquants selon quatre axes : le type de pratique (VTT de randonnée et de compétition), l'importance de la pratique du VTT par rapport à l'aspect découverte, la pratique occasionnelle et la pratique régulière et enfin la pratique exclusive et multisports. Le VTT serait la deuxième pratique (28%) de loisir de pleine nature après la randonnée (66%). Concernant le VTT, il s'avère que 34% des pratiquants s'adonnent à ce loisir au moins une fois par semaine. Sur l'aspect multisports, les pratiquants de VTT sont 74% à pratiquer aussi la randonnée pédestre, 11% la randonnée équestre, 16% l'escalade et 26% les sports d'eau vive. Dans le même temps, 32% des randonneurs, 43% des randonneurs équestres, 50% des grimpeurs et 59% des pratiquants de sport d'eau vive disent pratiquer aussi le VTT. »

⁴⁹⁰ Selon Jean Corneloup : « Il prédit une montée en puissance de l'aspect festif, ludique champêtre, convivial et hédoniste au sein de la culture sportive. L'évolution se traduit par une prise de distance avec les formes standardisées, institutionnalisées, de socialisation sportive. Le temps semble de plus en plus marqué par la montée en puissance des groupements sporadiques, réseautés, tribaux et communautaires à la recherche d'une personnalisation des apparences et des formes de pratique s'observe. »
<http://www.sportnature.org>

mouvance que celle du développement des grands marathons, « messe des joggers » en plein essor durant les années 1980. La recherche de formes d'organisation à faible contrainte se confirme pour un sport dont le taux de licenciés se compte en dizaine de milliers et le nombre d'adeptes en millions. On se rassemble de manière informelle entre amis le samedi pour une balade conviviale ou pour « freerider » sans contraintes dans les grandes plaines ou pentes alpines. Les pratiques confidentielles détaillées confirment une certaine individualisation ou une personnalisation de l'activité, chacun s'appropriant une facette de l'activité selon son âge, ses motivations et ses représentations. A l'instar des manières de grimper⁴⁹¹, de naviguer⁴⁹² ou de voler⁴⁹³, on peut distinguer différentes manières de rouler et d'appréhender l'activité VTT. Personnalisation et appropriation de ce sport aboutissent à différents styles de pratique.

Le snow bike mettant en scène le VTT sur une piste de ski ou l'indoor de Bercy qui l'introduit dans une salle, corroborent l'idée de délocalisation d'un sport dont les limites et les zones d'évolution originelles se situent sur les chemins ou les pentes herbeuses. Quant à la combinaison et l'hybridation des pratiques du VTT : « Triathlon verts », VTT orientation, Cani VTT, Rallye combiné, Monocycle VTT, elles attestent aussi de cette tendance.

La technologisation croissante de ce sport qui aboutit en 1993 à une segmentation du marché et une spécialisation de plus en plus marquée de la pratique, reste une constante dans l'évolution des sports de plein air ; elle participe à cette spécialisation et diversification des activités. En dehors de l'engin lui-même, on observe même l'émergence d'un marché de produits spécifiques. Affublé de suspensions, puis de freins à disque, le VTT devient maintenant un produit sportif et de loisir réellement abouti, en adéquation avec l'usage qui lui est réservé.

Les pratiques descendantes populaires et collectives (Mégavalanches), compétitives (descente classique de type coupe de France ou coupe du monde), élitistes et extrêmes (KL) ou de loisir (simple pratique descendante pratiquée en station) s'intègrent-elles dans ce cadre ou s'inspirent-elles d'une autre logique ? Convient-il de les classer comme des pratiques de glisse⁴⁹⁴, comme des sports mécaniques ou tout simplement cyclistes ? Ce courant minoritaire sur le plan du nombre des adeptes n'en reste pas moins très influent, créatif voire leader sur le plan des représentations médiatiques et des découvertes technologiques. Il participe à l'émergence du VTT sur le plan sportif, social et culturel durant cette période de maturation.

⁴⁹¹ Corneloup, Jean, *Escalades et société ; contribution à l'analyse du système, du communicationnel et du social*, Thèse de doctorat, Université Paris XI, 1993.

⁴⁹² Lapierre, André, *op. cit.*, 1982.

⁴⁹³ Robène, Luc, *L'homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois*, Paris, l'Harmattan, 1998.

⁴⁹⁴ Loret, Alain, *op. cit.*, 1995.

Si le cross-country, leader des pratiques compétitives renvoie à l'éthique du devoir relié aux valeurs classiques du sport (règle, fair play, soumission, acceptation des contraintes), la majorité des pratiques descendantes se réclame davantage de l'éthique de désir⁴⁹⁵, valorisant l'aspect ludique, hédoniste au travers de petits groupes qui refusent les contraintes imposées. La logique et la notion de vertige (*Ilinx* ou *Ilingos*) développée dans les travaux de Roger Caillois l'emporte ici sur l'*Agon* davantage relié à l'affrontement et la compétition⁴⁹⁶. Finalement, les deux versants du corps énergétiques et informationnels⁴⁹⁷ (voire biomécaniques pour le trial) se complètent et se conjuguent à la fois dans la pratique « alpine » et descendante et le déplacement à travers un espace naturel (XC ou randonnée) avec une valorisation et une valence plus importante de chaque versant selon les différentes spécialités. A la différence du cyclisme sur route à très forte dominante énergétique, la composante technique et informationnelle du XC caractérise par exemple un acte moteur complet et complexe⁴⁹⁸. Dans le même sens, descendre une pente à vive allure nécessite certes engagement et prise d'information fine, mais la composante physique reste conséquente contrairement à certaines activités comme le parapente dont le versant informationnel demeure primordial.

Cette complexité explique l'émergence, le succès rapide et durable du VTT dans les sociétés occidentales depuis le début des années 1980. Par sa logique interne et ses traits pertinents, l'essence de ce sport de plein air s'inspire davantage des traits de la société post-moderne que de la société moderne⁴⁹⁹. Si le cyclisme traditionnel, à la fois vecteur originel mais aussi facteur de rupture des pionniers de Marin County, s'inspire davantage des notions d'unité, de travail (entraînement), de solidarité mécanique (rôle des équipiers), de rationalité ou de devoir être (tenue obligatoire), le VTT revendique au contraire et illustre clairement au travers de ses pratiques des notions bien différentes. Diversité, multiplication des polarités attractives (entrées par la sensation, l'aventure, l'exploit, la nature, la confrontation), importance croissante des valeurs esthétiques (tenues, créations d'engins et de produits novateurs), ouverture vers une solidarité organique (création de structures de défense de la

⁴⁹⁵ Pigeassou, Charles, *op.cit.*, 1997. L'auteur identifie trois éthiques du sport : le devoir, le désir et la consommation. Le sport ne se réduit pas à un échange physique ou technique. Selon Pigeassou, les valeurs attachées au sport ne sont pas immuables et peuvent évoluer en fonction des publics, des contextes et des conjectures.

⁴⁹⁶ Caillois, Roger, *Les jeux et les hommes*, Paris, Gallimard, 1958.

⁴⁹⁷ Vigarello, Georges, *Le corps redressé*, Paris, Delarge, 1978.

⁴⁹⁸ Un acte moteur à composante énergétique et aussi informationnelle

⁴⁹⁹ Maffesoli, Michel, *La contemplation du monde*, Paris, Grasset 1993. Maffesoli, Michel, *Eloge de la raison sensible*, Paris, Grasset, 1996.

pratique telles l'IMBA) et ouverture vers le monde des images (importance de la « belle » photo dans les magazines) sont autant de traits qui rapprochent le VTT des caractéristiques de la société post-moderne. Cette segmentation et cette diversification du marché, des pratiques, des publics, confirment aussi les hypothèses de Georges Vigarello⁵⁰⁰ qui considère le sport comme subissant les effets du système économique, médiatique et technologique. La complexité, le perfectionnement des techniques liées au VTT seraient une issue, une détermination inévitable, caractéristique des déterminations du système sportif.

En adéquation avec les valeurs de la période, les nouveaux convertis trouvent ainsi dans le VTT des réponses à des inspirations contemporaines. Au-delà de la symbolique du jouet d'enfant retrouvé⁵⁰¹, cet engin dévoreur d'espace, outil acrobatique, vecteur de sensations ou de convivialité répond aux valeurs culturelles de la fin du XX^e siècle. Ces valeurs communes, centrales, plurielles voire fondatrices renvoient aux origines historiques de ce sport et favorisent une prospective fondée non pas sur les effets de mode mais sur les permanences identifiées de son histoire durant plus de vingt années. A ce sujet, Jean-Paul Stephan cherche des différences et des points communs entre les différentes tendances du VTT : « *C'est important de dire que c'est une famille diverse car entre les gens qui font du Dirt qui ne veulent pas faire un kilomètre, ceux qui font du Trial qui cherchent le geste ultra précis et ceux qui font la Transvésubienne pendant dix heures dans la souffrance. Ce n'est pas la même chose ! [...] On peut même se demander s'il y a des valeurs communes par rapport à la notion d'environnement par exemple*⁵⁰². » Enfin, poursuivant son analyse sur l'évolution du VTT, Stephan revient sur les origines de son sport favori : « *On n'arrête pas en fait dans le VTT de rechercher l'esprit originel. [...] Mais au départ, la mouvance verte et fun des années 1980 est au centre*⁵⁰³. » Ce champion passionné conclut en envisageant l'avenir selon lui : « *Ce qui est sûr, c'est que c'est le VTT tel qu'il était pratiqué au début qui a le plus de chance de perdurer*⁵⁰⁴. »

Plaisir et nature, sensation et évasion ou en version américaine *fun and outdoor* restent les deux traits permanents, pertinents, voire durables qui caractérisent et traversent l'histoire du VTT. Si l'on observe attentivement, l'évolution des pratiques jusqu'en 1996, seules celles

⁵⁰⁰ Vigarello, Georges, *op.cit.*, 1988.

⁵⁰¹ On évoque ici la valeur symbolique du premier vélo offert à un enfant, symbole de jeu et d'autonomie.

⁵⁰² Entretien avec Jean Paul Stephan, *op. cit.*, 2007.

⁵⁰³ *Ibidem.*

⁵⁰⁴ *Ibidem.*

qui véhiculent, mettent en scène, organisent ce sport à travers le prisme et la notion de plaisir et de nature perdurent. La disparition des spectacles en salle, l'arrêt du Tour de France confirme bien que le VTT reste davantage un sport d'acteurs que de spectateurs et démontre aussi cette idée de l'importance de ces deux notions de plaisir et de nature comme trait pertinent de l'activité. Les pratiques trop aseptisées ou trop éloignées de ces deux notions ne résistent pas à l'épreuve du temps.

CHAPITRE 7. L'INTRODUCTION DU MOUNTAIN BIKE AUX JEUX OLYMPIQUES

Pratique confidentielle durant les années 1970, en expansion progressive aux Etats-Unis puis en Europe au cours de la décennie suivante et enfin sport mondialement pratiqué en loisir ou en compétition depuis les années 1990, le mountain bike connaît une croissance et une diffusion importantes. Dans un contexte de changement régulier du programme olympique, la question de son introduction au sein de la famille olympique se pose compte tenu de l'engouement populaire et de légitimation institutionnelle dont il fait l'objet depuis peu. Le contexte du programme olympique au début des années 1990 est-il favorable à une entrée rapide du mountain bike dans le giron olympique ? Le Comité International Olympique et sa commission des programmes restent-ils disposés à accueillir ce nouveau sport alors que le nombre d'athlètes et d'épreuves restent sous contrôle pour éviter une démesure et un gigantisme souvent évoqué ?

Quels sont les enjeux, avantages et inconvénients de l'introduction du mountain bike comme discipline olympique pour les deux institutions au cœur du débat : le CIO et l'UCI. Dans ce cadre, quels arguments peuvent être utilisés par l'Union Cycliste Internationale pour convaincre le CIO et quelle est la spécialité retenue par le format olympique ? Finalement, les représentations symboliques, les potentialités et les logiques internes du mountain bike s'accordent-elles potentiellement et dans les faits, avec les valeurs centenaires d'un système olympique en pleine phase de réforme ? Ces questions semblent bien légitimes au début des années 1990 à l'heure où le mountain bike bouleverse la pratique du cyclisme et se structure de manière sérieuse sur le plan international.

De manière parfois prématurée, optimiste ou volontariste, certains dirigeants, tels Marc Lemay évoquent dès 1990 la possibilité de cette introduction au cours de réunions de la CIVTT⁵⁰⁵. La presse spécialisée⁵⁰⁶ suivant l'exemple de *VTT magazine* lance même l'idée, de manière légère sans vérification des procédures et calendriers olympiques, d'une introduction comme sport de démonstration dès les Jeux Olympiques de 1992. Alerté par cette nouvelle, le

⁵⁰⁵ Entretien cité avec Stéphane Hauvette, *op. cit.*, 2006.

⁵⁰⁶ *VTT magazine*, n° 13 Février, 1990, p. 13. Petit encart de 13 lignes « Le mountain bike aux JO ». « Le mountain bike comme sport de démonstration aux prochains jeux olympiques de 1992 ? Loin d'être une utopie, les instances internationales y pensent sérieusement. Dans cette optique, l'Italie se propose d'organiser en juin prochain un super marathon et dans un pays qui n'a pas encore fait parler beaucoup de lui en matière de VTT : la Grèce. »

chef de presse de la Fédération « Swiss Mountain Bike », M. Neuenschwander contacte⁵⁰⁷ le département sportif du CIO afin de démentir l'information. Walter Troeger, directeur sportif du CIO dans une correspondance datée du 25 avril 1990, répond que trois sports ont déjà été choisis par le Comité d'Organisation et approuvés par le CIO qu'« il n'y a pas eu de demande concernant le vélo de montagne⁵⁰⁸ ».

7.1. Un programme olympique favorable

Régulièrement révisé, le programme olympique s'ouvre peu à peu aux nouveaux sports dans un contexte de stabilisation et de contrôle des participants⁵⁰⁹. Le nombre de sports et d'épreuves tend à se stabiliser vers les Jeux d'Atlanta de 1996⁵¹⁰. La tendance durant cette période n'est donc pas à une multiplication des épreuves mais plutôt à un rééquilibrage de leur nombre ou de leur nature⁵¹¹ au sein des différentes fédérations internationales avec une prise en compte possible de certains sports nouveaux.

7.1.1. « L'ère Samaranch » : un changement de perspective

La place historique voire l'hégémonie des comités nationaux européens reste dans ce contexte dans les années 1990 une réalité à prendre en compte. L'Europe, continent le plus surreprésenté lors des épreuves Olympiques de l'Europe recense 12% de la population mondiale pour 49% des athlètes participant aux Jeux de Sydney 2000⁵¹², soit un peu plus d'un dixième de la population mondiale représenté par presque la moitié des athlètes. Il en est de même sur le plan institutionnel pour le cyclisme, les CNO européens représentent 30,3% des

⁵⁰⁷ *Archives du CIO*. Lausanne, Document 11670 : correspondance entre la Fédération Swiss Mountain Bike et le département sportif du CIO, 19 avril 1990. « Afin de démentir dans le journal officiel de la FSMB ces propos me semble-t-il erronés, pourriez-vous me préciser par fax quelles sont les démarches à suivre pour qu'un sport puisse être admis comme sport de démonstration ? Je crois également qu'en 1996, il n'y aura pas de sport de démonstration aux JO. Est-ce exact ? »

⁵⁰⁸ *Archives du CIO*. Lausanne, Correspondance entre le département sportif du CIO et la FSMB. 25 avril 1990.

⁵⁰⁹ *Archives du CIO*. Lausanne, Rapport du président de la Commission pour le Programme Olympique à la 97^e session, annexe 11, p. 113. « La principale préoccupation du CIO est la limitation de la taille du programme olympique à un chiffre avec lequel tout Comité d'Organisation potentiel pourra réellement être en mesure d'organiser des Jeux Olympiques réussis. »

⁵¹⁰ 1984-Los Angeles : 21 sports et 221 épreuves / 1988-Séoul : 23 sports et 237 épreuves / 1992- Barcelone : 25 sports et 277 épreuves / 1996- Atlanta : 26 sports et 271 épreuves.

⁵¹¹ Pelissard-Darrigrand, Nicole, *La Galaxie Olympique*, Anglet, Atlantica, 2003

⁵¹² Augustin, Jean Pierre et Gillon, Pascal, *L'Olympisme. Bilan et enjeux géopolitiques*, Paris, Armand Colin, 2004, pp. 89-93.

CNO affiliés à l'UCI alors qu'ils sont 47,3 %⁵¹³ à participer aux épreuves de cyclisme. Dans la même logique, plus de la moitié des fédérations internationales possèdent leur siège en Suisse, seules quatre fédérations internationales ne sont pas localisées en Europe (le judo et le taekwondo en Corée, le softball aux USA, le triathlon au Canada). Cette hégémonie européenne des fédérations et dans une moindre mesure américaine doit être prise en considération dans le cadre des négociations à venir concernant le mountain bike, nouvelle discipline gérée par l'UCI, basée en Suisse.

Le contexte du début des années 1990

Historiquement, l'influence anglo-saxonne sur le monde Olympique⁵¹⁴ se termine en partie avec l'élection de Juan Antonio Samaranch à la tête du CIO en 1980⁵¹⁵. La question de l'amateurisme, au centre des débats⁵¹⁶ (marquée par quelques exclusions médiatisés d'athlètes) sous la très longue ère Brundage, président de l'institution de 1952 à 1972, relance soudainement ce débat ancien au moment où l'URSS et les pays de l'Est s'imposent de manière parfois écrasante sur la scène olympique. Sur la pression de certaines fédérations internationales, Lord Killanin, successeur de Brundage supprime de la Charte Olympique la référence à l'amateurisme et décide de manière ambiguë de baser les règles d'admission sur celles établies par les Fédérations Internationales. Ce flou politique⁵¹⁷ ne résout pas pour autant le problème et il faut attendre le début de la présidence de Juan Antonio Samaranch pour voir évoluer de manière explicite la position du CIO sur le sujet de l'amateurisme. Dans le nouveau Code des Athlètes de 1985, on impose alors clairement aux athlètes participants aux Jeux de respecter les règles de leur fédération internationale, les règlements antidopage et l'esprit du fair-play. L'entrée officielle des sportifs professionnels dans la famille Olympique, déjà largement amorcée, semble cette fois définitivement consacrée.

⁵¹³ *Ibidem*. p. 93, tableau 3.4. Voici les données pour les autres continents (Part des CNO par continents affiliés à l'UCI / Part des CNO par continents participant aux JO) : Afrique (19,4 % / 7,3%), Amérique (23,9% / 23,6%), Asie (22,6%/14,5%), Océanie (3,9 %/7,3%), Europe (30,3%/ 47,3%).

⁵¹⁴ Chappelet, Jean-Loup, *Le système olympique*, Voiron XXX, Presses Universitaires de Grenoble, Collection « Sports en questions », 1991, pp. 215-224.

⁵¹⁵ Charpentier, Henri et Boissonade, Euloge, *100 ans de Jeux Olympiques. Athènes 1896-Atlanta 1996*, Paris, France-Empire, 1996, p. 730. Le 16 juillet 1980, Juan Antonio Samaranch est élu à la tête du CIO avec 44 voix et une marge confortable sur son second le Suisse, Hodler. « Le nouveau président affirme son pouvoir dès son entrée en fonction en s'installant à Lausanne au siège de l'organisation olympique, ce qu'aucun de ses prédécesseurs n'avait fait avant lui ».

⁵¹⁶ Maliesky, Dominique, « De Coubertin à Samaranch : la diplomatie du CIO » in *Le sport-Pouvoirs*, n°61, Paris, PUF, 1992.

⁵¹⁷ Girginov, Vassil, Parry, Jim et Reedle Craig, *The Olympic Games Explained, a Student Guide to the Evolution of the Modern Olympic Games*, London, Routledge, 2005.

Mais la période du début des années 1980 révèle surtout l'entrée en force de l'économie dans le système olympique, accélérée notamment par le déficit des Jeux de Montréal. « Abandonnant les principes de Brundage affirmant que l'Olympisme n'est pas un *business* et que ceux dont l'ambition est de faire de l'argent n'y ont pas leur place, le CIO engage des stratégies financières⁵¹⁸ assurant sa prospérité actuelle⁵¹⁹. » Pour illustrer, ce phénomène les droits de retransmission télévisuels passent de 34,9 millions de \$ en 1976, à 287 millions de \$ en 1984 puis à 636 millions de \$ huit années plus tard à Barcelone. Dans cette chronologie, les Jeux Olympiques de Los Angeles en 1984 marquent l'ère des premiers Jeux Olympiques réellement excédentaires financièrement⁵²⁰. Dans cette « escalade les Jeux du centenaire organisés à Atlanta, siège de CNN et de Coca-Cola et élue à plusieurs reprises meilleure ville des Etats-Unis pour implanter une affaire, de préférence à Athènes, apparaissent aussi comme un symbole⁵²¹ ». A partir de cette décennie, deux grands types de partenaires financiers cohabitent : d'un côté les médias et de l'autre de grandes entreprises multinationales associant leur image à l'événement (Programme TOP, The Olympic Partners, lancé dès 1985 sous l'impulsion du Président Samaranch).

7.1.2. Féminisation, médiatisation et entrée des sports « californiens »

Au milieu des années 1980, la mutation des Jeux Olympiques semble donc en marche, amorcée et révélée par le succès commercial et médiatique des JO de Los Angeles. Liaison du CIO officialisée avec les partenaires commerciaux internationaux, professionnalisation acceptée des athlètes, médiatisation accélérée par la vente des images aux puissantes chaînes de télévision, ouverture et aide vers les pays émergents, féminisation et écologisation⁵²² des épreuves, caractérisent la politique et les axes du développement de l'institution centenaire,

⁵¹⁸ A ce sujet, William Pound confirme de manière imagée cette tendance le bien fondé et la logique économique de cette tendance engagée dès les années 1980 : « Enlevez le parrainage et la commercialisation au sport d'aujourd'hui et que restera-t-il ? Un moteur, complexe et bien rôdé, âgé de 100 ans, mais sans carburant ».

CIO, *Le mouvement Olympique*, Lausanne, 2001.

⁵¹⁹ Augustin, Jean Pierre et Gillon, Pascal, *op. cit.*, 2004, pp. 41-42.

⁵²⁰ *Ibidem*, p. 129. 222 millions de \$ de bénéfices pour les Jeux de Los Angeles en 1984 contre 990 millions de \$ de déficit pour les Jeux de Montréal en 1976.

⁵²¹ *Ibidem*, p. 41.

⁵²² *L'Agenda 21 du mouvement olympique : le sport pour le développement durable*, CIO, Commission Sport et Environnement, 2003, p. 7. « Le CIO veille à ce que les Jeux olympiques se déroulent dans des conditions qui prennent en compte d'une manière responsable les problèmes d'environnement et encourage le mouvement olympique à se préoccuper de ces problèmes, à traduire cette préoccupation dans toutes ses activités et à sensibiliser toutes les personnes qui lui sont liées à l'importance d'un développement durable ». Initié suite au sommet de Rio de 1992 lors de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED), la plupart des pays se sont engagés dans ce processus. L'« Agenda 21 » a finalement été approuvé lors en juin 1999 par le CIO.

rapidement réformée sous la présidence de J.A Samaranch. Cette nouvelle donne, « new deal » sportif à l'échelle planétaire, en rupture avec l'idéal coubertinien⁵²³, incite de nombreux sports ou disciplines à rechercher leur intégration olympique, gage de reconnaissance internationale mais aussi de pérennité financière. Dans quelle mesure, le mountain bike peut-il profiter de cette conjoncture pour rejoindre la famille olympique ? Dans ce contexte, a priori favorable, sur quels arguments ses défenseurs et la fédération internationale doivent-ils s'appuyer pour amorcer, voire conclure un processus d'intégration, gage de la légitimation institutionnelle suprême ?

Le cadrage du congrès de Birmingham en 1991

Lors de la 97^e session du CIO, réunie du 13 au 16 juin 1991 à Birmingham⁵²⁴, la commission pour le programme débat sur les grandes lignes de la politique du CIO concernant l'organisation et le programme pour l'édition d'Atlanta. Le chiffre butoir de 15000 participants, soit 10000 athlètes et 5000 officiels implique la mise en place d'un certain nombre de nouvelles règles et lignes directrices. Concernant le programme des épreuves et en raison de leur nombre sans cesse croissant, il est décidé que « si un sport souhaite introduire une nouvelle épreuve, elle ne pourra être considérée que comme un remplacement⁵²⁵ ». Les fédérations internationales sont dans ce cadre, invitées à étudier les moyens à mettre en œuvre pour réduire le nombre de participants et d'officiels aux Jeux. Au sujet des limites et des critères de qualification, les fédérations sont « encouragées à introduire des limites de participation et des critères de qualification plus stricts afin de réaliser cette réduction de la participation en étroite coopération avec la commission pour le programme olympique⁵²⁶ ». De plus, les compétitions par équipes seront révisées et « à moins que le CIO ne décide du contraire, une seule épreuve ne peut donner lieu simultanément à un classement individuel et par équipes⁵²⁷ ». Dans cet esprit, la commission des programmes envisage même la possibilité de supprimer du programme toutes les épreuves mixtes par équipes⁵²⁸ au profit d'autres épreuves.

⁵²³ De Coubertin, Pierre, *Mémoires Olympiques*, Lausanne, BIPS, 1932.

⁵²⁴ *Archives du CIO*. Lausanne. Procès Verbal de la 97^e session du CIO.

⁵²⁵ *Archives du CIO*. Lausanne. Rapport du Président de la Commission pour le Programme Olympique à la 97^e session du CIO.

⁵²⁶ *Ibidem*.

⁵²⁷ *Ibidem*. Règle 52, article 4.3.

⁵²⁸ Les épreuves de pentathlon moderne par équipes et de concours complet par équipes sont supprimées lors de cette session. L'épreuve de slalom en canoë (admise à titre exceptionnel pour Barcelone) n'est pas reconduite. En natation, l'épreuve par équipes remplacera le solo et le duet. Il est aussi question d'augmenter le nombre d'équipes féminines en basket-ball et en volley-ball (« compte tenu de la popularité de ces deux sports dans le

Enfin, concernant le programme des Jeux Olympiques d'Atlanta la commission étudie 14 demandes de fédérations olympiques d'été et dix demandes de fédérations non olympiques pour l'introduction de nouveaux sports au programme. « Par conséquent, les modifications apportées au programme des Jeux de la XXVI^e Olympiade à Atlanta sont limitées et ont dû recevoir l'approbation du comité d'organisation d'Atlanta pour qui les Jeux ont été attribués sur la base du cahier des charges 1990⁵²⁹. » En relevant et analysant les décisions et axes politiques développés lors de cette session de Birmingham, on perçoit une volonté de limitation des nouvelles épreuves avec un maintien du nombre d'athlètes par fédération, une féminisation, une ouverture contrôlée et maîtrisée envers les nouvelles épreuves et nouveaux sports et enfin à une prise en compte du contexte local pour l'introduction de certains sports.

Panorama sur les changements de la dernière décennie

Depuis 1984, de nouveaux sports, de nouvelles disciplines ou de nouvelles épreuves⁵³⁰ ont fait leur apparition au programme olympique. A Los Angeles, l'introduction de la natation synchronisée, la gymnastique rythmique et sportive, le tir féminin et la planche à voile, indique une ouverture sur des sports récents et majoritairement féminins. Lors de l'édition de Séoul où le base-ball et le taekwondo figurent en démonstration, le tennis fait son retour dans le giron olympique alors que le tennis de table fait une apparition presque logique en Asie. Enfin, pour l'édition de 1992 de Barcelone, dernière olympiade organisant des sports de démonstration⁵³¹, le judo féminin, le base-ball et le badminton entrent dans le programme olympique. La tendance depuis dix années se situe donc plutôt sur des épreuves individuelles accueillant des féminines.

Concernant les critères d'admission, l'inscription des sports est réglementée par un certain nombre de conditions fixées par la Charte Olympique (règle 47 « Programme de sports, admission des sports, disciplines et épreuves »). Ces différents critères se déclinent pour l'entrée d'une fédération, d'un sport, d'une discipline et d'une épreuve. « Histoire et tradition, universalité, popularité, image et environnement, protection des athlètes,

monde »). A titre exceptionnel (sport populaire de la région), le softball féminin avec huit équipes sera pratiqué à Atlanta.

⁵²⁹ *Archives du CIO*. Lausanne. Rapport du Président de la Commission pour le Programme Olympique à la 97^e session du CIO.

⁵³⁰ Les conventions et le vocabulaire olympique distinguent clairement ces termes. Une discipline est une branche d'un sport qui lui-même comporte une ou plusieurs épreuves. Une épreuve se définit comme une compétition qui débouche sur un classement et donne lieu à une remise de médailles.

Par exemple la Fédération Internationale de Ski (FIS) gère le « sport Olympique » ski, qui inclut entre autre dans ses « disciplines Olympiques » la descente. La descente féminine est dans ce cadre considérée comme une « épreuve Olympique » qui se conclut par l'attribution de médailles.

⁵³¹ Sport de démonstrations : Pelote basque, Roller Hockey, Taekwondo.

développement et coûts⁵³² » figurent parmi les critères analysés par la commission des programmes après chaque olympiade ou pour une introduction éventuelle.

La question de l'introduction de la fédération⁵³³ internationale de cyclisme ne se pose pas puisque cette institution fait déjà partie du mouvement olympique depuis ses origines et compte plus de 150 fédérations nationales à travers le monde. Par contre, le rapport nombre de Comités Nationaux de cyclisme affiliés à l'UCI par rapport au nombre de Comités Nationaux Olympiques (CNO) présents reste historiquement assez faible pour le cyclisme (159/55 soit 35%⁵³⁴) à comparer à des sports largement représentés tels l'athlétisme (97 %) ou la natation (83%). En fait, sur 21 sports olympiques individuels, seuls six sports enregistrent un taux de participation des CNO inférieur ou égal au cyclisme⁵³⁵. Peu représenté au niveau de ces fédérations nationales, le cyclisme, avec donc 159 fédérations nationales figure par contre parmi les sports les plus universels sur le plan institutionnel avec près de 80% (159/200) des pays affiliés au CIO qui possèdent une fédération nationale de cyclisme. Seuls sept sports olympiques individuels comptent plus de fédérations nationales⁵³⁶.

Le critère principal pour l'introduction d'un sport reste l'universalité avec comme seuils annoncés 75 pays pratiquants sur quatre continents pour les hommes et 40 pays pratiquants sur trois continents pour les femmes. Il faut aussi que le sport ne soit pas un sport mécanique et qu'il soit admis sept ans avant les jeux olympiques. Au sujet de cette règle, M.Cernusak indique lors de la 96^e Session du CIO : « En ce qui concerne la recommandation de la commission relative au délai de sept ans pour l'inscription de nouveaux sports, il la juge acceptable, puisque la Charte olympique stipule que la commission exécutive peut autoriser des exceptions à cette règle dans des cas particuliers⁵³⁷. » Au cours de la même réunion, M Stankovic « pense que l'introduction ou la suppression de sports ne devront être décidés que par le CIO. Pour ce qui est des modifications du programme des sports individuels, la fédération internationale concernée devra toutefois être consultée avant que la commission ne soumette des recommandations⁵³⁸. »

⁵³² Ces items sont repris de la règle 47 de la Charte Olympique.

⁵³³ Les critères : administrer un ou plusieurs sports au niveau mondial et comprendre des organisations les administrant au niveau national. Avoir des statuts, des pratiques et des activités en adéquation avec la Charte Olympique. Avoir adopté et appliqué le Code mondial antidopage.

⁵³⁴ Augustin, Jean Pierre et Gillon, Pascal, *op. cit.*, 2004, pp. 41-42.

⁵³⁵ *Ibidem.* p. 91. Tableau 3.3 : « Les degrés d'ouverture des différents sports mesurés par la participation.

Pour les JO de Sydney : Badminton 24%, pentathlon moderne 26%, tennis de table 26 %, tennis 27 %, sports équestres 28%, taekwondo 31%, tir à l'arc 35% et le cyclisme 35%.

⁵³⁶ Pour les JO de Sydney : athlétisme : 199 FI sur 200 CNO (Afghanistan absente de ces JO), tennis 191, boxe 190, tennis de table 188, judo 187, natation 179, haltérophilie 167, taekwondo 167 puis cyclisme 159.

⁵³⁷ *Archives du CIO*, Lausanne, Procès Verbal de la 96^e session, p. 14.

⁵³⁸ *Ibidem.*

Des conditions favorables (universalité, popularité, existence d'événements internationaux, sport individuel pratiqué également par les féminines, volonté du CIO de moderniser le programme) en terme de critères existent donc a priori dans la perspective d'une introduction possible du mountain bike dans le programme olympique, mais des problèmes de délais et le frein de la limitation du nombre d'athlètes au sein de chaque fédération internationale s'avèrent dans cette optique un obstacle majeur à une entrée dans le giron olympique. Un double processus semble donc se dessiner, tout d'abord en externe un processus d'explication et d'argumentation, développé par la fédération internationale pour mettre en avant la légitimité olympique potentielle du VTT, ensuite, en interne, la restructuration inévitable du programme cycliste pour maintenir un nombre d'athlètes presque constant au sein des épreuves cyclistes.

7.1.3. Le cyclisme au Jeux Olympiques, une histoire centenaire

Pour analyser ce processus d'intégration, en plus du contexte évoqué ici concernant la politique de la commission des programmes, il convient d'étudier l'évolution et l'historique du programme cycliste aux Jeux Olympiques afin de mieux envisager les tendances fortes et évolutions au cours des différentes olympiades de ce programme cycliste centenaire. Alors que des courses vélocipédiques sont organisées dès 1865, des fédérations nationales de cyclisme voient le jour au début des années 1890 et structurent progressivement le mouvement cycliste, telles l'International Cyclist Association (ICA) fondée en 1892 à Londres ou l'Union Vélocipédique de France (UVF) créée un an plus tôt. Lors du congrès de Paris de 1894, la commission chargée d'élaborer la liste des sports pour la première olympiade, émet déjà le vœu que figure le vélocipède parmi les épreuves prévues pour les premiers Jeux Olympiques de l'ère moderne à Athènes en 1896.

La valse des épreuves au début du siècle

Pour cette première édition figurent cinq épreuves sur pistes à savoir, le tour de piste qui sera présent aussi une seconde et dernière fois en 1908, la vitesse (3 tours), le kilomètre, le 10 kilomètres (unique apparition), le « 12 heures » (unique apparition) et une épreuve sur route individuelle homme. Lors de l'édition suivante de Paris en 1900 ne subsistent que la vitesse et le 25 kilomètres sur piste. L'édition controversée⁵³⁹ de St Louis en 1904⁵⁴⁰ voit

⁵³⁹ Matthews, George, *America's First Olympics*. Columbia, University of Missouri Press, 2005.

apparaître pour l'unique fois pas moins de sept épreuves sur pistes disputées sur des distances américaines telles le 1/4 de miles, le 1/3 de miles, le 1/2 miles, le mile, le 2 miles, le 5 miles et le 25 miles. Durant cette période, les programmes évoluent encore beaucoup à cause de conjonctures nationales et techniques qui influencent constamment la nature des épreuves. En 1908, pour la première fois une épreuve par équipes (le 4 000 mètres poursuite par équipes) figure au programme cycliste, ainsi que le tandem qui perdurera jusque 1972⁵⁴¹.

En 1909, par une décision de la 12^e session de Berlin, le cyclisme sur piste se trouve supprimé⁵⁴² et il est décidé lors de la 15^e session de Bâle que le cyclisme sur route est une « catégorie qui doit faire partie de toute olympiade ». Depuis la création du Tour de France en 1904 et du succès grandissant du cyclisme sur route, la commission prend en compte cette évolution et intègre cette fois définitivement en 1912 à Stockholm, les épreuves sur route où figurent donc pour la seconde fois l'épreuve de route individuelle et pour la première fois l'épreuve par équipe courue sur 320 kilomètres⁵⁴³. Cette épreuve disparaîtra du programme après les Jeux de Barcelone de 1992. Malgré le retour de la vitesse et du 4000 mètres, les épreuves sur piste sont toujours remises en cause en 1920⁵⁴⁴. Lors de l'édition de Paris en 1924 influencée par l'Union Vélocipédique de France⁵⁴⁵, on reste sur un consensus avec quatre épreuves sur pistes (vitesse, 4000 mètres par équipe, 50 kilomètres⁵⁴⁶ et tandem) et une épreuve sur route.

Un programme cycliste stabilisé après les JO de Paris en 1924

Durant ces trente premières années, le programme cycliste olympique évolue en fait à chaque olympiade (15 épreuves supprimées sur 20 épreuves organisées au moins une fois) au gré des influences et spécificités nationales ou des pressions diverses pour imposer le cyclisme sur route et réduire la part du cyclisme sur piste. On assiste ensuite à une période de stabilité longue de quarante voire même de soixante années du programme cycliste avec

⁵⁴⁰ Gueorguiev, Nikolay, *Analyse du programme olympique- 1896-1996*, Lausanne, Musée Olympique, 1995, pp. 78-83.

⁵⁴¹ Pour cette édition le 500 mètres, le 20 kilomètres et le 100 kilomètres sur piste feront leur unique apparition.

⁵⁴² Lors de la 13^e session de Luxembourg en 1910, la disparition de cette épreuve pour 1912 cause des émois et il sera rétabli rapidement après la première guerre mondiale

⁵⁴³ Selon les éditions, la distance de cette épreuve oscillera ensuite entre 194 et 100 kilomètres avant de se figer sur 100 kilomètres en 1972 et jusque 1992.

⁵⁴⁴ Lors de la 19^e session d'Anvers 1920. Passant en revue les sports, en ce qui concerne le cyclisme, il est décidé : « est à supprimer sur piste complètement ; on conserverait uniquement les courses sur routes ».

⁵⁴⁵ Poyer, Alex, « Paris gagnés pour L'Union Vélocipédique de France. Cyclisme et JO de 1924. » in Terret, Thierry, (sous la dir.de), *Les Paris des Jeux Olympiques de 1924*, Anglet, Atlantica 2008, tome 3.

⁵⁴⁶ Le 50 kilomètres sur piste figure au programme des Jeux Olympiques de 1920 et 1924.

quatre puis cinq épreuves sur piste⁵⁴⁷ (vitesse, kilomètre, 4 000 mètres par équipes, tandem) et deux épreuves sur route (individuelle et par équipes). Pendant cette période, on assiste surtout à une remise en cause du sport lui-même à cause des pratiques de dopage et du professionnalisme. Lors de la 53^e session de Melbourne en 1956, la menace se précise : « Prenant en considération plusieurs protestations adressées au CIO contre les coureurs cyclistes, on constate qu'il est fort douteux qu'un sport dirigé d'une manière aussi souple puisse continuer à figurer au programme olympique. Après une discussion générale, on propose que cette question soit étudiée par la Commission Exécutive du CIO⁵⁴⁸. » Cette remise en cause reste toujours d'actualité cinq années plus tard lors de la 59^e session d'Athènes en 1961. En vue de l'élaboration du programme de JO de Tokyo de 1964, on fait distribuer des bulletins de vote qui contiennent la liste de 22 sports que chaque membre de la commission doit biffer s'il estime qu'il ne doit pas figurer au programme. Lors de cette réunion, le cyclisme est maintenu au programme tout en étant biffé 11 fois. Alors que l'introduction d'une épreuve cycliste féminine proposée par l'UCI est repoussée lors de la 60^e session de Moscou en 1962, la fédération internationale met un terme aux critiques⁵⁴⁹ en séparant lors de son congrès de San Sebastian de septembre 1965, les activités amateurs et professionnelles. Lors de la 63^e session de Tokyo en 1964, la commission des programmes a en effet décidé d'éliminer les sports dont les fédérations régissent à la fois le spot amateur et professionnel, éliminant par ce fait le cyclisme professionnel.

Après les tâtonnements du début du siècle, puis la stabilité du programme cycliste malgré une remise en cause ponctuelle durant les années 1960 de la présence même du cyclisme aux Jeux Olympiques, la troisième évolution notable de ce programme réside dans l'entrée des femmes aux Jeux de Los Angeles. Lors de la 82^e session de Lake Placid en 1980, après un refus en 1962 puis en 1974⁵⁵⁰, le principe d'une épreuve sur route est finalement accepté pour 1984. Poursuivant cette politique de développement du sport féminin au sein du programme olympique, la vitesse sur piste figurera au programme des JO de Séoul ainsi que la poursuite individuelle sur 3 000 mètres lors de l'édition espagnole de 1992.

⁵⁴⁷ L'introduction de la poursuite individuelle homme a lieu en 1964.

⁵⁴⁸ Gueorguiev, Nikolay, *op. cit.*, 1995.

⁵⁴⁹ Le CIO se félicite de la création de ces deux structures lors de la 64^e session de Madrid fin 1965.

⁵⁵⁰ Lors de la 73^e session de Munich en 1972, le CIO n'est pas favorable à l'introduction d'épreuves féminines de cyclisme car les conditions ne sont pas remplies.

Le poids historique de la route et de la piste

Au terme de l'analyse du programme cycliste, on peut conclure au poids historique des épreuves sur piste et sur route avec surtout sept épreuves de référence suite aux Jeux Olympiques de Barcelone, soit après 22 olympiades : la vitesse disputée 20 fois, l'épreuve sur route individuelle (19), la poursuite individuelle (18), le kilomètre (16), la course sur route par équipes (15), le tandem (10) et la poursuite par équipes (8). Les autres épreuves citées précédemment ne totalisent qu'une ou deux apparitions au début du siècle. De 1924 à 1992, seule une épreuve, le tandem en 1972, est supprimée du programme cycliste alors que quatre épreuves sont ajoutées au programme masculin et trois au programme féminin.

Les épreuves sur piste avec la symbolique olympique du stade restent majoritaires en 1992 avec sept courses (cinq masculines et deux féminines). L'ouverture vers le cyclisme sur route renvoie à la prise en compte de cette pratique dès le début du siècle dans le programme olympique et se concrétise en 1992 par deux épreuves masculines et une épreuve féminine. Comme pour beaucoup de sports olympiques à ce moment la tendance réside en une féminisation⁵⁵¹ du programme et en la recherche d'épreuves pratiquées par les deux sexes.

1992 : 448 cyclistes olympiques dont 16% de femmes

Concernant le nombre d'athlètes et de pays représentés les chiffres avant 1988 semblent peu significatifs car minorés par l'effet boycott des années 1980 et 1984 : A Munich en 1972⁵⁵², 360 athlètes et 54 pays participent aux épreuves cyclistes contre 466 athlètes et 62 pays 16 ans plus tard à Séoul en 1988⁵⁵³. Pour cette même édition la proportion des femmes pour les épreuves cyclistes est de 15% (64/419)⁵⁵⁴ en provenance de 23 pays contre 16 nations lors de leur première apparition en 1984 (35 en 1996). Pour l'édition de Barcelone, on assiste à une relative stabilisation du nombre d'athlètes (448) souhaitée par le CIO avec dans le même temps stabilisation de la proportion de cyclistes femmes (16%)⁵⁵⁵. Sur ce point, on peut dire que la proportion des femmes est moindre dans les activités cyclistes, comparée à

⁵⁵¹ « Les femmes sur la scène olympique » in Arnaud Lionel et Arnaud Pierre, *Le sport : jeu et enjeu de société*, Paris, La Documentation française, n° 777, 1996, p. 14. A la féminisation du programme s'ajoute l'augmentation constante du nombre de pays participant aux JO avec des femmes. Sur notre période, on relève : 66 pays en 1976, 54 en 1980, 94 en 1984, 117 en 1988, 136 en 1992, 150 en 1996.

⁵⁵² *Archives de l'UCI*. Document FIAC, Données issues de « Panorama sur quatre années 1985-1989 ».

⁵⁵³ Montréal 1976 : 295 / 49 ; Moscou 1980 : 231/34 ; Los Angeles 1984 : 350/53.

⁵⁵⁴ Les chiffres de participation des athlètes diffèrent ici selon les données car selon les modes de calcul la double participation n'est pas toujours prise en compte.

⁵⁵⁵ Pour les Jeux d'Atlanta 1996 : 68 pays, 479 athlètes et 111 femmes. Dont 386 athlètes et 87 femmes qui participent à leurs premiers JO ; 73/ 17 à leurs seconds ; 17/6 à leurs troisièmes et 3/1 à leurs quatrièmes.

l'ensemble des épreuves, avec un différentiel négatif de 10% ; elle augmente néanmoins régulièrement⁵⁵⁶.

On se situe donc dans un contexte tout à la fois de féminisation⁵⁵⁷ des épreuves, d'ouverture vers de nouveaux sports tels la planche à voile, le badminton, la natation synchronisée, la gymnastique rythmique et sportive et le base-ball et surtout de stabilisation du nombre d'athlètes voulu par le CIO. Durant cette période charnière, le mountain bike commence en 1992 à être sérieusement organisé sur le plan international et pratiqué déjà par des millions de personnes à travers le monde, correspondant ainsi aux critères d'universalité, popularité et d'existence d'événements internationaux. Compte tenu de ces données, comment l'introduction du mountain bike est-elle institutionnellement et politiquement envisageable ou envisagée, souhaitable ou souhaitée par les diverses institutions et partenaires concernés ?

7.2. Les étapes de l'introduction

7.2.1. Des épreuves cyclistes menacées : la piste et le 100 kilomètres par équipes

Le premier rendez-vous sérieux et concret où la question de l'introduction du VTT au programme olympique est évoquée, a lieu le 4 juin 1992 au cours d'une réunion entre les responsables principaux des deux institutions. Quatre personnes participent à cette réunion. Pour le CIO, Juan Antonio Samaranch (Président) et Gilbert Felli (Directeur sportif), pour l'UCI, Hein Verbruggen (Président) et Mr Jekiel (Secrétaire général). En préambule les deux membres de l'UCI indiquent qu'une nouvelle commission chargée du problème médical est mise en place. Concernant le futur des JO, Antonio Samaranch indique d'abord que pour les éditions futures un nombre fixe de participants devra être proposé. Il demande à l'UCI de préparer un système de qualification avec la présence des meilleurs cyclistes et une représentation géographique. Dans un second temps, le président du CIO est d'avis que « pour le futur les épreuves sur pistes ne sont plus suffisamment attractives et qu'il y a lieu d'étudier leur avenir au sein des Jeux. En effet, les Jeux Olympiques ne doivent pas permettre à un sport de se maintenir, uniquement parce qu'il est inscrit au programme. De plus, on ne peut

⁵⁵⁶ Séoul 1988 : 25,8 % de femmes (2186/8465) et 15,2% de cyclistes femme (64/419)

Barcelone 1992 : 28,8% de femmes (2705/9368) et 16,7 % de cyclistes femme (75/448)

Atlanta 1996 : 33,9% de femmes (3497/10306) et 23,1% de cyclistes femme (111/479)

⁵⁵⁷ Heimermann, Benoît, « Elle se sont prises aux Jeux », *L'équipe Magazine*, n° 749, 27 juillet 1996, pp. 34-36. « En 1980, les sportives se contentaient de dix spécialités au total, contre vingt et une seize ans plus tard. [...] En 1995, les femmes ont dépensé pour 6 millions de dollars de chaussures de sport sur le seul territoire américain et dépassé là encore les hommes crédités de 5,6 millions de dollars d'achat seulement. »

pas demander aux organisateurs de ces jeux de construire des installations chères, telles qu'un vélodrome, et qu'elles ne soient plus utilisées par la suite⁵⁵⁸. »

Concernant la présence des meilleurs coureurs à savoir les professionnels, Hein Verbruggen répond que l'UCI étudie la venue certaine pour 1996 des professionnels et fera prochainement une nouvelle proposition de compétition pouvant durer plus d'un jour (trois jours par exemple). Cette proposition n'aboutira pas, trop éloignée des standards et des contraintes olympiques pour ce type d'épreuves individuelles. Il indique également que la compétition devra se dérouler pendant la seconde partie des Jeux Olympiques puisque le Tour de France se termine généralement fin juillet, soit lors de la première semaine des Jeux qui se déroulent du 20 juillet au 4 août. Au sujet des épreuves sur piste, le président explique qu'il existe deux tendances au sein de la fédération : les partisans de l'arrêt de la piste au niveau olympique, opposés aux pays ayant une tradition de piste qui militent pour le maintien de cette discipline⁵⁵⁹.

La présence du cyclisme sur piste se trouve ici remise en cause par le Président du CIO pour des raisons de manque de représentativité et de coûts d'investissements trop importants pour les pays organisateurs où il n'existe pas une pratique réellement suffisante. Les responsables de l'UCI semblent en partie en accord avec ces analyses malgré le poids historique de cette discipline et surtout de sa popularité dans certains pays. Afin de maintenir la présence d'épreuves cyclistes en nombre et dans l'hypothèse de l'arrêt de ces épreuves, le président de l'UCI met alors en avant lors de cette même réunion au sommet la place et le rôle récent du VTT au sein des pratiques cyclistes. « Il indique également qu'une nouvelle discipline existe aussi dans le cadre du cyclisme : le Vélo tout-terrain⁵⁶⁰. » Il poursuit en mettant en avant la nouvelle place de ce sport dans les pratiques cyclistes au sein des fédérations : « Cette discipline se développe très fortement car elle attire la jeunesse et la population en général. » Hein Verbruggen précise aussi que « dans certains pays, 70% de la fabrication des vélos sont consacrés au mountain bike. Il y a actuellement, dans beaucoup de pays davantage de licenciés en mountain bike que d'autres licenciés cyclistes⁵⁶¹. Par

⁵⁵⁸ *Archives du CIO*, Lausanne, « Rapport de la séance du 4 juin 1992 entre le CIO et l'UCI », deux pages signées par Gilbert Felli. (09/06/92/pmu). Participent à cette réunion : pour le CIO, Juan Antonio Samaranch, Président et Gilbert Felli, Directeur sportif ; pour l'UCI, M. Verbruggen, Président et M. Jekiel, Secrétaire général.

⁵⁵⁹ *Ibidem*. « Ceux qui sont du même avis que le président du CIO dont il fait partie » et « ceux qui soutiennent que, dans un certain nombre de pays en développement, d'un point de vue cyclisme tels l'Australie, le Japon, l'Amérique du Sud, seule la piste est bien cotée et que peut-être, sa disparition des Jeux pourrait poser problème. »

⁵⁶⁰ *Ibidem*.

⁵⁶¹ http://www.velovert.com/Information_VTT/1633/Changement_de_président. Ces chiffres annoncés comme argumentaire par le président de l'UCI ne sont pas valables pour la France. En 1991, seuls 7% des licenciés

conséquent, il pense que, pour le futur, un changement pourrait être envisagé entre la piste et le VTT⁵⁶². » Suite à ces explications et arguments le Président du CIO confirme qu'il souhaite « fixer le nombre de participants dans les futurs Jeux, mais qu'il est cependant prêt à discuter le remplacement d'une discipline par une autre au sein du cyclisme⁵⁶³. »

A l'instar du journal *l'Humanité*, la presse généraliste commence à évoquer une possible introduction à l'échéance de l'an 2000 et annonce cette perspective: « Le vélo tout-terrain prend de la hauteur. Ce sport nouvelle vague s'invente un avenir olympique à l'horizon 2000, fort d'un label vert et d'une dynamique tous azimuts, commerciale et sportive⁵⁶⁴. » L'article insiste ensuite sur les succès industriels et l'image « fun » redonnés à un sport traditionnel ainsi que sur l'organisation de coupes du monde et de championnats du monde. Enfin, il termine en évoquant une possibilité d'introduction olympique: « Pour Atlanta, ce sera un peu tôt, admet un des responsables de l'UCI. A moins que Greg Lemond passe d'ici là au vélo de montagne. Pour les organisateurs américains, ce serait une attraction supplémentaire⁵⁶⁵. »

L'UCI entame des réformes profondes et maintient des relations cordiales avec le CIO

L'UCI, en tant qu'institution et son président réformateur Hein Verbruggen se situent à ce moment dans une phase de remise en question face aux menaces qui pèsent sur la piste, une politique à mener face au développement du mountain bike et aussi sur le suivi de plus en plus important et nécessaire du cyclisme sur route. En septembre 1992, juste avant le congrès d'Orlando prévu au mois de novembre, le président Verbruggen présente à la presse⁵⁶⁶ son « vaste plan de réforme » en plusieurs points et sur plusieurs années : dissolution de la FIAC et de la FICP, transfert du siège à Lausanne début 1993, modification du calendrier du championnat du monde, développement de la coupe du monde, épreuves internationales de

étaient des vététistes, pour 84% de cycliste sur route. Cette proportion augmente à 19% pour 2008, pour 68% de cyclistes sur route.

⁵⁶² *Ibidem*.

⁵⁶³ *Ibidem*. « Il demande qu'une séance de travail soit convoquée à Lausanne, après les Jeux Olympiques de Barcelone, et que MM. Jekiel et Felli puissent préparer l'ordre du jour selon les points discutés aujourd'hui. »

⁵⁶⁴ « Le VTT sur le grand plateau », *L'Humanité*, 22 décembre 1992. « Si le côté loisir continue de se développer dans de bonnes proportions, les compétitions ont, elles aussi, suivi le mouvement. Avec en point de mire l'éventualité de devenir sport olympique vers l'an 2000. [...] Le vélo « vert » estime avoir si bien réussi ses débuts qu'il cherche une ultime reconnaissance avec l'entrée aux jeux olympiques. Le Comité International Olympique (CIO) a fait savoir qu'il n'y était pas opposé sur le principe, mais qu'une augmentation du nombre de concurrents cyclistes était hors de question. » [...] « J'ai besoin de deux journées seulement » réclame Marc Lemay, dynamique avocat de quarante et un ans auquel les détracteurs du « VTT » reprochent parfois d'avoir créé un « Etat dans l'Etat » du cyclisme. « Vous devriez être content qu'un sport déjà existant ait accepté de s'intégrer » leur répond-il en reconnaissant que le vélo de montagne se situe à l'écart avec ses propres principes, ses propres règles et ses propres commissaires. »

⁵⁶⁵ *Ibidem*.

⁵⁶⁶ « La révolution de 1995 », *L'Equipe*, 2 septembre 1992.

cyclo-cross et de piste open, modification du programme de la piste⁵⁶⁷, accès des professionnels au Jeux Olympiques. Ces réformes importantes incluent aussi le mountain bike et « Verbruggen ne désespère pas non plus de voir le VTT faire rapidement son entrée aux Jeux⁵⁶⁸ ».

Durant cette période, le président de l'UCI maintient un contact cordial⁵⁶⁹ avec le président du comité olympique en l'invitant notamment aux Championnats du monde sur route d'Oslo (17 au 29 août 1993) et aussi aux championnats du monde de vélo de montagne, non loin de la Suisse (environ 60 kilomètres de Lausanne) à Métabief en France dans la région de Franche Comté, du 17 au 19 septembre⁵⁷⁰. » Indisponible pour l'épreuve sur route, le président du CIO montre son intérêt⁵⁷¹ envers le mountain bike en répondant positivement à l'invitation pour le championnat du monde de Métabief.

Les débats en interne à l'UCI sur le programme cycliste et le rôle joué par Marc Lemay

Le congrès d'Orlando fin 1992 et celui d'Oslo l'année suivante sont l'objet de débats au sein de l'UCI au sujet des épreuves à proposer et à supprimer du programme olympique. Sur ce point, le 4 000 mètres sur piste et le 100 kilomètres par équipes apparaissent redondants car ils développent une logique sportive et des qualités physiques en partie similaires. De plus, certaines nations puissantes au sein de l'UCI s'opposent à la disparition de la piste dans ce programme alors que dans le même temps le dynamique président de la commission internationale de VTT de l'UCI, Marc Lemay, milite avec conviction pour une introduction rapide de la discipline dont il a la charge. Les responsabilités et le charisme du juriste canadien font de Marc Lemay un intermédiaire et un acteur clef dans l'hypothèse d'une entrée du mountain bike dans le programme olympique. Président de l'association cycliste

⁵⁶⁷ Douze épreuves : Sept masculines et 5 féminines. Vitesse individuelle et par équipes, 200 m lancé, kilomètre, poursuite individuelle et par équipes sur 4 km, course au point pour les masculins, vitesse, 200m lancé, 500m, poursuite individuelle et course aux points pour les féminines.

⁵⁶⁸ *L'équipe, op. cit.*, 2 septembre 1992.

⁵⁶⁹ *Archives du CIO*. Lausanne. (1620-AS4), Correspondance du 25 février 1993 de Hein Verbruggen à Juan Antonio Samaranch.

⁵⁷⁰ Cette politique d'invitation cordiale de l'UCI pour les championnats du monde sur route et de VTT se retrouve aussi dans les correspondances postérieures à 1993. De nombreuses correspondances de ce type durant cette période attestent d'invitations régulières de l'UCI envers le CIO pour assister à diverses manifestations internationales.

⁵⁷¹ *Archives du CIO*. Lausanne. (1816/93/ami), Correspondance du 19 avril 1993 de Juan Antonio Samaranch à Hein Verbruggen. « Ce n'est qu'après avoir établi mon programme pour les prochains mois que je puis répondre à votre lettre du 25 février dont je vous remercie. [...] Je ne pourrai pas assister aux championnats du monde de cyclisme en Norvège à la fin août étant déjà retenu par des voyages officiels à l'étranger à la même période. J'ai pris bonne note des dates du championnat du monde de vélo de montagne à Métabief du 17 au 19 septembre. Je ferai mon possible pour être des vôtres.

Veillez croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.
Juan Antonio Samaranch, Marqués de Samaranch. »

canadienne depuis 1982, il entretient des contacts et des relations privilégiées avec la NORBA nord-américaine favorable à une entrée olympique la plus rapide possible. De plus, son investissement en tant que membre du conseil d'administration du Comité Olympique Canadien depuis le même moment⁵⁷², favorise des contacts affirmés avec l'institution olympique. Enfin en interne à l'UCI, en tant que président de la commission de VTT depuis janvier 1991 et après son élection au comité directeur de l'institution en août suivant, ses diverses responsabilités lui confèrent un droit de parole et une possibilité supplémentaire de plaider la cause de ce sport. Cette présence sur le territoire nord-américain, dans une institution olympique et au sein de la fédération internationale positionne donc Marc Lemay comme un interlocuteur incontournable même si les décisions finales restent du ressort des instances décisionnelles fédérales et, en dernier lieu, de la commission des programmes du CIO.

Concernant le 100 kilomètres par équipes pratiqué par un nombre réduit de pays et dominé par quelques nations dont l'Italie, cette épreuve, bien que présente au programme olympique depuis 1912 et sur le format « 100 kilomètres » depuis 1960, ne semble pas être la discipline la plus universelle. Durant cette période où l'UCI doit trouver une solution rapide face aux propositions du CIO, d'autres modifications interviennent à seulement trois ans du début des prochains Jeux. En mars 1993, la Commission exécutive du CIO⁵⁷³ approuve un certain nombre de changements au programme (sur le plan des épreuves et non des disciplines) pour les Jeux d'Atlanta : double mixte en badminton, épreuves d'épée féminines individuelles et par équipes, trois épreuves de poids légers en aviron, 4 fois 200 mètres féminin en natation. L'heure paraît donc encore à l'introduction d'épreuves féminines et de disciplines accueillants les deux sexes, telles le mountain bike. Des modifications restent donc possibles mais le temps semble compté au regard de l'échéancier olympique.

7.2.2. Une introduction sous condition

Le CIO ne s'oppose donc pas sur le principe à l'introduction de nouvelles disciplines cyclistes en remplacement d'autres, l'entrée possible du mountain bike évoquée précédemment ne soulève guère d'opposition de la part des membres de la commission des programmes. A la lecture des différents procès verbaux, seul l'argument écologiste, évoqué

⁵⁷² Marc Lemay quittera ces deux fonctions en novembre 1992.

⁵⁷³ *Archives du CIO*. Lausanne, Rapport Officiel du Comité d'Atlanta pour les Jeux Olympiques soumis à la 100^e session du Comité International Olympique, juin 1993.

une fois par un membre autrichien, semble un instant menacer une introduction envisagée de plus en plus sérieusement. Ainsi, M. Von Shoeller explique qu'en Autriche ce « sport est une question extrêmement politique, pour des raisons à la fois écologiques et sociopolitiques. Il suggère très énergiquement que l'UCI exerce un contrôle sur ses membres. Il estime que la situation peut être comparée à celle de l'union de tir si elle introduisait le braconnage comme discipline olympique. Il souligne qu'il sera difficile dans son pays de trouver une solution politique au problème si le vélo tout terrain est accepté comme discipline olympique⁵⁷⁴. » Le président répond un peu plus tard à cette question et « estime que Mr Von Shoeller a soulevé un point important. Il le prie d'envoyer un rapport sur la décision du parlement autrichien à propos du vélo tout terrain avant que le CIO ne prenne contact avec l'UCI. Si la décision du parlement est suivie par d'autres pays, elle pourra mettre cette discipline en difficulté⁵⁷⁵. » En fait ce problème ou contre argument écologiste sera rapidement résolu sur le plan administratif en novembre 1993 par l'UCI qui publiera un document de 15 pages où des solutions sont envisagées pour minimiser l'impact du mountain bike sur l'environnement⁵⁷⁶.

Enfin, au mois de juin 1993, lors de la réunion de la commission exécutive les dignitaires olympiques émettent une proposition aux dirigeants de l'UCI rédigée en ces termes et « ouvre la porte au VTT olympique sous conditions » de manière officielle : « décision 4 : Au cas où une demande officielle parviendrait au CIO de la part de l'UCI, le remplacement de la course sur route de 100 kilomètres par équipes par une épreuve de vélo tout terrain (mountain bike) sera approuvé⁵⁷⁷. » L'UCI, un an après la menace de la disparition de la piste, se voit proposer l'introduction du mountain bike au détriment d'une autre épreuve.

L'opportunité d'introduire le mountain bike dans son pays d'origine

Durant cette période, le comité d'organisation, consulté sur des changements possibles, se dit prêt à accueillir le VTT sur les lieux des épreuves équestres et exprime dans le même temps ses difficultés à organiser l'épreuve du 100 kilomètres qui causera des problèmes de circulation. Cette épreuve reste prévue dans les documents préparatoires sur le plan logistique. Dans le programme prévisionnel⁵⁷⁸, le 100 kilomètres doit avoir lieu le 9 août

⁵⁷⁴ *Ibidem*.

⁵⁷⁵ *Ibidem*

⁵⁷⁶ *Archives de l'UCI*. Document interne de l'UCI : « Mountain Bike- Land Management Guidelines », 15 pages, 1^{er} novembre 1993.

⁵⁷⁷ *Archives du CIO*. Lausanne. (CE/S.62), Procès Verbal de la réunion de la Commission Exécutive, Lausanne, les 19, 20, 21 et 22 juin 1993.

⁵⁷⁸ *Atlanta 1996- The Games*. CIO, 1996.

1996 soit le dernier jour des épreuves cyclistes (six jours après l'épreuve sur route et deux jours après la poursuite par équipe) et se dérouler sur le « Stone Mountain Freeway » une autoroute à quatre voies divisée par une bande médiane en herbe. Il est précisé que « l'autoroute sera fermée à la circulation pendant les épreuves et également au moins durant trois heures consécutives et pendant trois jours au cours de la semaine qui précédera le déroulement des épreuves. Enfin concernant le vélodrome, la question du coût et de l'utilisation postérieure aux Jeux Olympiques évoquée par Juan Antonio Samaranch lors de la réunion de 1992 ne se pose pas ici. Il est précisé que « étant déjà un site d'entraînement préféré des cyclistes et des triathlètes, l'addition d'une telle structure renforcera encore la stature de Stone Mountain. Avant et après les Jeux, le vélodrome servira de site d'entraînement pour les nombreux clubs de cyclisme amateur de la région. Il permettra également à Atlanta d'attirer davantage de compétitions régionales, nationales et internationales. Il n'existe pas de vélodrome comparable en Géorgie actuellement⁵⁷⁹. »

Sur le plan logistique, rien ne s'oppose à une bonne marche des épreuves cyclistes sur piste alors que l'épreuve du 100 kilomètres sur route va occasionner des problèmes liés à la fermeture de l'autoroute sur une longue période. Au début de cette année 1993, le comité d'organisation des Jeux d'Atlanta (ACOG-Atlanta Comite Organisation) informé des changements possibles pour les épreuves du programme cycliste interpelle l'UCI sur la possibilité de supprimer ou de remplacer cette épreuve. Hein Verbruggen rappelle cette demande dans le courrier décisif qu'il envoie moins de deux semaines avant la réunion importante du Comité Exécutif de Monaco : « Vous êtes évidemment au courant du courrier de l'ACOG, nous demandant de revoir l'inclusion des 100 kilomètres contre la montre par équipes dans le programme olympique⁵⁸⁰. »

La proposition ambitieuse de l'UCI

Dans ce contexte, le 6 septembre, Hein Verbruggen, en tant que président de l'Union cycliste internationale envoie une lettre décisive à Juan Antonio Samaranch, président du Comité International Olympique dans laquelle il accepte la suppression du 100 kilomètres par équipes sur route avec en perspective la demande d'introduction olympique de trois autres épreuves cyclistes. Avant d'envisager les conclusions et résultats futurs de cette demande,

La zone de départ et d'arrivée est située à 320 mètres au sud du vélodrome olympique à l'endroit où l'autoroute traverse le Parc Olympique. Des tribunes réservées à la famille olympique, la presse et environ 5000 spectateurs domineront l'aire de départ/ arrivée.

⁵⁷⁹ *Ibidem*.

⁵⁸⁰ Annexe n° 66. *Archives du CIO*. Lausanne, (CIO/C.1811), Correspondance entre Hein Verbruggen et Juan Antonio Samaranch, datée du 6 septembre 1993 et reçue le 10 septembre, deux pages.

l'argumentaire développé par le président à ce moment capital du cyclisme olympique reste instructif et informatif de ce moment clef de l'histoire institutionnelle du VTT.

Dans un premier temps, le président rappelle et justifie le délai de réponse consécutif à une procédure assez longue de consultation au sein de l'UCI : « suite à la demande du 5 juillet de soumettre le processus de qualification pour les Jeux Olympiques d'Atlanta et à l'échange de courrier dans lequel nous avons convenu que l'UCI, vu ses réunions d'Oslo fin août avait jusque début septembre pour mettre au courant le CIO des résultats de ses débats et décisions, nous vous informons de ce qui suit ⁵⁸¹ ». Il poursuit en indiquant que les discussions du Comité Directeur de l'UCI concernant le sort du 100 kilomètres ont été « longues et passionnées puisque cette discipline compte de nombreux passionnés » (22 nations participent à cette épreuve lors des championnats du monde de 1992) et que l'institution compte faire un travail de développement pour l'avenir « même s'il est un peu tard pour utiliser cet argument pour convaincre de maintenir cette discipline. »

Le président de l'UCI poursuit son écrit en exprimant les conclusions des débats du Comité Directeur en quatre points :

- Premièrement : « L'UCI se déclare prête à suivre la suggestion de l'ACOG, donc de supprimer les 100 kilomètres contre la montre du programme des Jeux Olympiques. » Par cette annonce, l'UCI sacrifie une discipline parmi les moins pratiquées, difficile à organiser à Atlanta, protégeant aussi les épreuves sur pistes un instant menacées.

- Deuxièmement : « Les 100 kilomètres seraient, selon nos discussions, remplacés par l'introduction du Mountain-Bike⁵⁸² (cross-country) dans le programme des Jeux⁵⁸³. » L'argumentaire sur ce point central se poursuit ensuite par la montée en puissance sportive et médiatique du mountain bike, l'accord de principe du comité d'organisation, le maintien du quota cycliste à 526 athlètes et l'augmentation de la participation féminine consécutive. Le 100 kilomètres, épreuve exclusivement masculine serait remplacé par une épreuve mixte augmentant ainsi la proportion de féminines dans le programme cycliste et le programme olympique en général.

- Troisièmement : « Le Comité Directeur de l'Union Cycliste Internationale se permet de vous demander de maintenir une discipline « contre la montre » au programme des Jeux et notamment une course contre la montre individuelle. » Les arguments développés par l'UCI pour l'ajout de cette épreuve, au-delà du remplacement de l'épreuve par équipes, sont centrés

⁵⁸¹ *Ibidem.*

⁵⁸² « Mountain-Bike » est écrit de cette manière.

⁵⁸³ *Ibidem.*

sur le fait que cette épreuve est essentielle dans le cyclisme et permet de mettre en valeur le meilleur coureur sur le plan athlétique alors que sur la route le facteur tactique peut entrer en jeux. Le parcours pourrait être le même que pour la course sur route sans occasionner de fermeture d'autoroutes comme pour l'épreuve par équipes, tout en mobilisant des coureurs qui participent aussi à la poursuite sur piste et la course sur route (pas plus de coureurs). Enfin, cette épreuve pourrait concerner les femmes et les hommes. Cette proposition compléterait donc le programme sur route qui se chiffrerait à deux épreuves pour les hommes et les femmes.

- Quatrièmement : « Enfin, nous revenons sur notre demande du 26 février 1993, d'inclure la course aux points dames. » Cette discipline qui figure déjà au programme des championnats du monde, compléterait le maigre programme du cyclisme féminin et n'augmenterait pas fortement le nombre de participantes qui seraient pour certaines déjà engagées dans d'autres disciplines. En annexe du courrier figure le système de qualification à compléter en fonction des décisions du CIO. Enfin de manière protocolaire, avant la formule de politesse, le courrier se termine ainsi : « Nous espérons vivement que les propositions faites à l'UCI vont dans la direction de celles souhaitées par le CIO et que les intérêts du cyclisme seront pris en compte⁵⁸⁴. »

Pour résumer la teneur de cette correspondance historique concernant le programme cycliste olympique, l'UCI accepte de supprimer une épreuve contestée par le CIO et le comité d'organisation. Tout en argumentant habilement dans le sens de la politique olympique du moment (intérêt sportif et médiatique, féminisation du programme, pas d'augmentation d'athlètes et faible coût), l'institution effectue la proposition ambitieuse de l'introduction du mountain bike masculin et féminin, du contre la montre sur route masculin et féminin et de la course aux points féminine, soit une nouvelle discipline (le mountain bike) et trois nouvelles épreuves.

7.2.3. La décision de la 101^e Session du CIO consacre le mountain bike

Au mois de septembre 1993, se réunit la 101^e session du CIO à Monaco⁵⁸⁵ avec comme principales missions de désigner la ville olympique pour les Jeux de l'an 2000 et de finaliser le programme et l'organisation des Jeux d'hiver et d'été à venir. Dans un rapport

⁵⁸⁴ *Ibidem.*

⁵⁸⁵ Annexe n° 64. Procès Verbal de la 101^e Session du CIO.

préliminaire, le directeur sportif du CIO fait état du compte-rendu de ses missions⁵⁸⁶ et des décisions de la commission des programmes. Avant dernier moment clef, son rapport décrit le contexte institutionnel qui préside à l'introduction possible du VTT au sein du programme olympique. La retranscription des détails de ce document, en reprenant parfois de manière littérale le texte, permet de rester le plus fidèle possible à l'esprit de cette commission et s'avère ainsi instructive dans l'analyse et l'étude du processus d'introduction d'un sport, à moins de trois ans des Jeux Olympiques.

Dans la partie « Introduction de nouvelles épreuves et modification des épreuves de cyclisme⁵⁸⁷ », le directeur sportif rappelle que lors de la Commission Exécutive précédente, une lettre du Comité d'organisation des Jeux d'Atlanta avait été présentée. Elle faisait état des « difficultés qu'elle rencontrait dans l'organisation de la course des 100 kilomètres par équipes de quatre dans les rues d'Atlanta, occasionnées par la fermeture d'artères principales pendant l'épreuve⁵⁸⁸. » Le directeur poursuit en mettant en avant les difficultés similaires de plusieurs villes pendant les championnats du monde et du « manque d'intérêt que suscite cette épreuve auprès de F.I⁵⁸⁹, dû à une trop grande difficulté technique comparée au faible espoir de réussite. Il est en effet coutumier de voir deux pays se partager les deux premières places de cette compétition. » Le responsable du CIO insiste ici sur le peu d'intérêt sportif de l'épreuve, conjugué à des difficultés organisationnelles spécifiques à l'édition d'Atlanta. Il rappelle à l'assistance que « l'UCI est prête à prendre la décision d'annuler cette épreuve si nous donnions un accord de principe pour l'introduction du vélo tout-terrain (VTT) en lieu et place ». Il indique ensuite les propositions faites par l'UCI : suppression du 100 kilomètres par équipe, introduction d'une épreuve contre la monte individuelle route et dame, introduction de la course aux points féminine. Concernant l'introduction de la « discipline de vélo tous-terrains⁵⁹⁰ (VTT) hommes et femmes, il est précisé que « cette épreuve pourrait se dérouler sur le même site que l'épreuve du concours complet d'équitation. Cette demande est soutenue par l'ACOG⁵⁹¹. »

⁵⁸⁶ Depuis le mois de juin, il s'est rendu à sept championnats du monde, a assisté aux Jeux Méditerranéens, aux Jeux de la Jeunesse Européenne et aux World Games. De plus, il a accompagné le Président du CIO dans ses visites aux CNO de Grande-Bretagne, de Slovénie, de Croatie et de Macédoine.

⁵⁸⁷ *Archives du CIO*. Lausanne, Rapport du directeur sportif à la commission exécutive du CIO. Monaco, septembre 1993, pp. 145-148.

⁵⁸⁸ *Ibidem*.

⁵⁸⁹ Abréviation souvent utilisée dans les archives Olympiques pour désigner les Fédérations Internationales.

⁵⁹⁰ Orthographié de la sorte dans le document

⁵⁹¹ *Archives du CIO*. Lausanne, Rapport du directeur sportif à la commission exécutive du CIO. Monaco, septembre 1993, *op. cit.* Le directeur sportif : « Cette épreuve aurait le grand avantage de conserver une épreuve contre la monte aux JO et de nous garantir davantage que les champions présents aient la possibilité de gagner. Cette épreuve se déroulerait sur le même circuit que la compétition sur route, un ou deux jours avant celle-ci. »

Sur le plan des résultats, la Commission des programmes⁵⁹² prononce un avis défavorable concernant l'épreuve sur piste et ne donne pas d'avis sur les autres propositions dont le VTT. Cette même commission se prononce aussi positivement pour l'introduction du football féminin⁵⁹³ et du triple saut féminin⁵⁹⁴ et émet un avis négatif pour l'introduction du « volley-ball de plage » masculin et féminin⁵⁹⁵. Il appartient malgré tout maintenant à la Commission exécutive, à la lumière de ces avis, de statuer sur le sort olympique de ces différentes épreuves. En conclusion du rapport du directeur sportif, sont précisées les orientations justifiant cette décision : « Dans son ensemble, nous recommandons de soutenir les propositions ci-dessus dans les deux directions souhaitées pour le développement du programme olympique : l'introduction d'épreuves féminines supplémentaires et l'introduction de nouvelles épreuves pratiquées et qui moderniseraient le programme actuel, soit le volley-ball de plage et le vélo tous-terrains. »

Il faut donc attendre, le 18 septembre et la réunion plénière de la commission exécutive du CIO réunie durant quatre jours pour connaître la décision officielle et définitive au sujet des épreuves cyclistes et autres épreuves en phase de demande d'introduction dans le programme. Lors de cette session, lorsque la question des épreuves cyclistes est abordée⁵⁹⁶, le rôle de l'UCI pour rassembler les meilleurs cyclistes amateurs et professionnels est rappelé, ainsi que les votes neutres (contre la montre et mountain bike) et négatifs (course aux points

⁵⁹² Cette commission peut émettre trois types d'avis : favorable, défavorable ou ne donne pas d'avis.

⁵⁹³ Selon certaines conditions à remplir par la FIFA : Ce tournoi comprendrait huit équipes de 16 joueuses.

⁵⁹⁴ *Archives du CIO*. Lausanne, Rapport du directeur sportif à la commission exécutive du CIO. Monaco, septembre 1993, *op. cit.* « Nous venons également de recevoir une demande de l'IAAF pour l'introduction du triple saut féminin dans le programme des JO d'Atlanta. Le programme d'athlétisme sera ainsi identique à celui des championnats du monde. »

⁵⁹⁵ *Ibidem.* « Selon certaines conditions à remplir par la FIVB : cette discipline comprendrait 24 paires hommes et 16 paires femmes (2 paires par nation au maximum). Les compétitions se dérouleraient à Savannah. »

⁵⁹⁶ *Archives du CIO*. Lausanne. Procès Verbal de la réunion de la commission exécutive. Distribué à la commission exécutive à Monaco, les 17, 18, 19 et 20 septembre 1993, p. 37. Voici le texte reproduit de manière intégrale afin de retranscrire le fond voire la rhétorique et les tournures de phrases amenant à cette décision : « L'UCI s'est véritablement démenée pour rassembler les cyclistes amateurs et professionnels au sein de la même Fédération Internationale et qu'elle a exprimé le vœu de voir les meilleurs cyclistes aux Jeux Olympiques, des réactions défavorables pourraient naître si l'on ne retrouvait jamais les meilleurs cyclistes sur le podium. La commission pour le programme n'a pas été en mesure de se prononcer sur ces changements mais **LE DIRECTEUR SPORTIF** fait observer que la commission a toujours clairement dit que si une épreuve ainsi que l'introduction d'une épreuve de vélo tout terrain et d'une épreuve sur piste était ajoutée au programme, il fallait en supprimer une autre, et l'UCI a fait un effort dans ce sens. Si la commission n'est pas favorable à l'ajout d'une épreuve féminine sur piste, c'est que, comme il vient d'être expliqué, il serait nécessaire de supprimer une autre épreuve. L'ACOG ne s'est pas prononcée de manière définitive sur l'introduction d'une course individuelle contre la montre. La suppression de l'épreuve de 100 km contre la montre par équipes ainsi que l'introduction d'une épreuve de vélo tout terrain et d'une épreuve féminine sur pistes sont approuvées par l'ACOG. Ces modifications n'augmenteraient pas le nombre de cyclistes participant aux Jeux.

LE PRESIDENT souligne que les relations que le CIO entretient avec l'UCI sont importantes. Il y avait auparavant deux fédérations, l'une amateur et l'autre professionnelle, et le CIO a joué un grand rôle dans leur fusion. L'UCI a promis que si ces changements étaient acceptés, les meilleurs cyclistes participeraient aux Jeux d'Atlanta. Il propose donc d'approuver la requête de l'UCI. »

féminines) de la commission des programmes. De plus, il est aussi mentionné que le comité d'organisation est aussi d'accord pour la suppression du 100 kilomètres par équipes. Enfin, à la fin de ce passage il est rappelé la proposition de l'UCI d'envoyer les cyclistes professionnels à Atlanta si ces propositions étaient acceptées.

Le mountain bike, le beach-volley, le football et le triple saut féminins : derniers admis à la fête olympique

En conséquence, Le Président « propose donc d'approuver la requête de l'UCI. » Au niveau du résumé des décisions⁵⁹⁷ apparaît en décision 5 « Les changements suivants seront apportés au programme des épreuves cyclistes des Jeux de 1996 à Atlanta : Suppression du 100 kilomètres contre la montre par équipes ; introduction de la course individuelle contre la montre dames et messieurs ; introduction d'une épreuve masculine et féminine de vélo tout terrain (V.T.T) ; introduction d'une épreuve féminine sur piste (course aux points)⁵⁹⁸. » Lors de cette même session, le football féminin à condition que la FIFA ne fixe pas de limite d'âge⁵⁹⁹ (décision 3) fait également son entrée dans le programme olympique. Malgré l'avis négatif de la commission des programmes le « volley-ball de plage » masculin est inclus à titre d'essai (décision 4) et le triple saut féminin est inclus dans le programme d'athlétisme, harmonisant ainsi complètement le programme du CIO et de L'IAAF (décision 6). Enfin il est décidé (décision 7) que le président de la commission pour le programme assiste à l'avenir à la présentation en commission exécutive des changements du programme olympique.

Officiellement, Gilbert Felli directeur sportif du CIO⁶⁰⁰ et le Président Samaranch⁶⁰¹ informent et félicitent la fédération internationale de cyclisme pour l'admission des trois nouvelles épreuves et d'une nouvelle discipline, le mountain bike. L'annonce et la diffusion de ces différentes décisions s'avèrent en parties éclipsées par le suspens médiatique concomitant de l'attribution des Jeux de l'an 2000 remportée par 45 voix à 43 par la candidature de Sydney face à Pékin le 23 septembre 1993.

⁵⁹⁷ *Ibidem.*

⁵⁹⁸ Annexe n° 65. Décisions de la 101^e Session du CIO, p. 39.

⁵⁹⁹ L'épreuve masculine est réservée au moins de 23 ans.

⁶⁰⁰ Annexe n° 62. *Archives du CIO*. Lausanne. (4272/93/GMF/mot). Correspondance entre Gilbert Felli et Hein Verbruggen, 19 septembre 1993. « Je tiens à vous féliciter pour les modifications que vous avez obtenues dans le cadre du programme olympique, à savoir l'introduction des épreuves individuelles contre la montre par équipes, de la course aux points féminine et de la discipline du VTT. Je ne manquerai pas de reprendre contact avec vous en ce qui concerne le détail et les modalités techniques. »

⁶⁰¹ *Archives du CIO*. Lausanne. (4271/93/GMF/mot. cc ACOG). Correspondance entre Juan Antonio Samaranch et Hein Verbruggen, 19 septembre 1993. « J'ai le plaisir de vous annoncer que lors de sa séance du 18 septembre 1993, la commission exécutive du CIO, a pris la décision d'accepter vos demandes de modification du programme. [...] En vous vous félicitant pour cette bonne nouvelle, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée. [...] Juan Antonio Samaranch, Marquès de Samaranch. »

Dans le milieu du mountain bike, la nouvelle se propage vite alors que tous les champions et dirigeants internationaux sont réunis pour les championnats du monde de Métabief en France. Dans sa grande majorité, le microcosme sportif et les principaux acteurs concernés (sportifs, dirigeants, responsables commerciaux) se réjouissent de cette décision. Pour certains, comme Max Commençal cette introduction du cross-country ne modifie pas forcément (a posteriori⁶⁰², soit 11 années plus tard) totalement le destin de ce sport aux multiples facettes : « *Cela me fait plaisir mais pas tant que cela. La finalité du VTT, elle n'est pas forcément dans le chrono absolu*⁶⁰³. »

Un processus complexe d'intégration lié à des intérêts institutionnels communs

Les différentes phases antérieures à cette décision d'introduction, favorisent l'analyse des enjeux et des rapports de pouvoirs initiés par les différents organismes institutionnels et les acteurs au cœur de ce débat. Au centre de certaines discussions et décisions sur le sujet, et en tant que président de la fédération française de cyclisme, Daniel Ball synthétise les moments forts de cette période éclairant ainsi la nature des débats : « *Je relèverai d'abord une volonté du CIO de rénover l'image des JO et d'avoir des disciplines un peu plus spectaculaires, concrétisé en 96 par l'arrivée du VTT et du BMX en 2008. [...] En contre partie, le cyclisme a accepté de revoir fortement sa copie, de voir le 100 kilomètres disparaître. [...] Il y a eu une discussion d'ensemble pour donner une image plus moderne du cyclisme. Plus la notion de nature qui va bien au CIO aujourd'hui et l'universalité de ce sport pratiqué sur les cinq continents. [...] Je me souviens du président de la fédération italienne qui ne comprenait pas pourquoi on voulait supprimer le 100 kilomètres. [...] Mais la volonté de Verbruggen qui a eu ce comportement de novateur pour faire avancer l'UCI est certaine. Le CIO voulait renouveler ces pratiques et le cyclisme avait besoin de se remettre en cause*⁶⁰⁴. » Ces propos confirment effectivement les données recueillies durant cette phase d'introduction où interfèrent finalement plusieurs facteurs à la fois institutionnels, conjoncturels et humains.

⁶⁰² Entretien avec Max Commençal, *op. cit.*, 2007. Cette opinion citée de 2007 diffère en ce sens des engagements antérieurs importants dans le cross-country durant les années 1990 et particulièrement dans le soutien et le management d'équipes (Team Sunn) durant cette période de « l'introduction olympique ».

⁶⁰³ *Ibidem*. « *Il faut faire attention à ce qui était vrai en 1996 et ne l'est plus forcément aujourd'hui. Le VTT, s'il veut être un monde heureux, il n'a pas forcément besoin des Jeux Olympiques. Même au contraire, cette compétition là peut lui faire plus de mal que de bien. [...] Le VTT : c'est du plaisir, c'est une certaine conception des vacances, des voyages et c'est réducteur de vouloir le ramener à un chrono. Les gamins de 16 ans, ce n'est pas de cela dont ils rêvent. Ils ont plutôt envie de faire du ski de piste que du ski de fond ! Ils ont plutôt envie de s'amuser sur des modules ou des bosses. Le VTT doit plus être considéré comme un engin de plaisir que comme un vélo de route que tu mets sur une piste.* »

⁶⁰⁴ Entretien avec Daniel Ball, *op. cit.*, 2007.

Sur le plan institutionnel, le CIO et l'UCI sont de manière concomitante en phase de réforme et de restructuration. Gestion du gigantisme, féminisation des épreuves et ouverture contrôlée vers les nouveaux sports et les athlètes professionnels, constituent les axes politiques de l'institution olympique au début des années 1980. A ce sujet dans son travail de thèse⁶⁰⁵ mené sur cette période, Nicolas Chamerois conclut sur le passage « d'une logique d'approche géopolitique vers une approche géomarketing ». Voulant préserver les jeux taxés parfois de gigantisme, le CIO semble vouloir réorienter sa politique et « les nécessités de restreindre le coût d'organisation et de se conformer aux impératifs médiatiques nuisent à un élargissement géographique, en termes de succès, de l'événement olympique.» L'UCI quant à elle, mène à l'externe sous la direction de Hein Verbruggen, une vaste campagne de réforme et de modernisation du cyclisme alors qu'en interne, malgré l'influence encore incontestable du cyclisme sur route, l'institution cycliste se restructure et organise assez rapidement les nouvelles pratiques du cyclisme telles le VTT et le BMX.

Dans le même temps, le comité d'organisation des Jeux d'Atlanta, dirigé par William Porter Payne accepte l'idée (et favorise ce processus en répondant positivement aux demandes d'accord du CIO) d'organiser même de manière assez rapide à l'échelle olympique des sports nouveaux et déjà populaires sur le sol américain tels le football féminin⁶⁰⁶, le beach-volley⁶⁰⁷ ou le mountain bike qui font déjà partie intégrante du paysage sportif de ce pays et fournissent aussi un potentiel de médailles et de spectateurs potentiels. Enfin, au-delà des réunions et des décisions collégiales prises par les différents comités, l'influence des différents acteurs contribue aussi à cette introduction rapide voire accélérée du mountain bike au sein du programme olympique. Si l'action du président de la CIVTT, Marc Lemay, se situe davantage sur la promotion du potentiel de développement de ce sport en général, au sein des deux institutions, celle de son président Hein Verbruggen se caractérise par l'habileté de négociateur

⁶⁰⁵ Chamerois, Nicolas, *op. cit.*, 2002. Dans cette thèse, au travers d'une approche géopolitique, Nicolas Chamerois étudie aussi le poids des fédérations affiliées par Comité National Olympique selon les différentes zones géographiques.

⁶⁰⁶ Prudhomme-Poncet, Laurence, *Histoire du Football féminin au XX^e Siècle*, Paris, L'Harmattan 2003. Si les origines du football féminin sont clairement européennes avec des pratiques repérables dès les années 1920, les années 1980 voient apparaître un phénomène au niveau du soccer féminin aux Etats-Unis impulsé en partie par l'« Educational Amendment » de 1972 issu du Title IX. De 900 000 pratiquantes en 1980 à 2 000 000 en 1990 puis 3 millions en 1995, ce sport connaît un succès important aux USA (La moitié des pratiquants sont des pratiquantes) Les succès de l'équipe nationale, notamment à la première coupe du monde organisée en 1991 en Chine renforcent ce phénomène relayé par les médias. <http://www.sover.net:~spectrum/womensoverview.html> « Women's soccer History in USA: an Overview. »

⁶⁰⁷ Ce « sport californien » issu du volley-ball classique a des origines américaines. Pratiqué déjà durant les années 1920 sur les plages de Santa Monica (CA), le premier tournoi voit le jour en 1947 à State Beach (CA). Le premier circuit se déroule en 1950 sur différentes plages de Californie du Sud. Le premier championnat du monde a lieu à State Beach près de Los Angeles en 1976, 13 années avant la création du premier circuit international reconnu par la FIVB, nommé world series. Sport de démonstration en 1992, les Jeux d'Atlanta accueillent donc le « Beach », à l'instar du mountain bike, dans son pays d'origine comme sport olympique.

les changements avec son interlocuteur olympique en faisant valoir les points positifs de cette introduction pour le mouvement olympique. Sachant qu'en dernier lieu le CIO reste maître de ses décisions, le président de l'UCI s'appuie sur le point fort du moment à savoir la décision potentielle de l'UCI de laisser les médiatiques cyclistes professionnels participer à l'épreuve d'Atlanta. Sa proposition ambitieuse et finalement victorieuse de faire entrer deux épreuves et une discipline contre le sacrifice du 100 kilomètres s'appuie sur cet avantage stratégique de la gestion des professionnels et aussi des relations solides avec le CIO. Quant à Juan Antonio Samaranch, garant de la tradition olympique, il ne s'oppose pas à cette introduction tant que la politique générale de son institution n'est pas remise en cause. A ce moment la politique d'ouverture du CIO envers les sports nouveaux et les relations cordiales avec le comité organisateur favorable au projet, accélèrent en fait un processus déjà en cours. L'introduction rapide du mountain bike dans le giron olympique est donc la conséquence d'un processus historique de légitimation d'une pratique sportive en expansion internationale mais aussi le fruit de la conjonction de facteurs institutionnels, économiques et humains favorables.

7.2.4. VTT et valeurs Olympiques

Au-delà de ces facteurs identifiés comme favorisant cette introduction, on peut se demander sur un plan plus général, même si aucun document officiel n'aborde le sujet lors des différents débats à ce moment⁶⁰⁸, en quoi le mountain bike répond-il aux valeurs olympiques⁶⁰⁹ ? Et en poursuivant le raisonnement, pourquoi le cross-country, épreuve choisie par l'institution, s'impose-t-il naturellement presque sans débat au sein des deux institutions ?

Citius, Altius, Fortius : cette devise si elle reste l'apanage des valeurs des Jeux Antiques conviendrait presque sur mesure au mountain bike « cross-country ». Plus haut vers les montagnes, plus vite dans les descentes ou lors des sprints et plus fort physiquement et techniquement pour maîtriser le terrain et les éléments qui s'opposent à l'avancée de l'engin. Au-delà, de cette symbolique dans laquelle s'insère parfaitement le cross-country, la

⁶⁰⁸ Les arguments principaux développés à ce moment restent l'universalité, la popularité, l'intérêt médiatique voire commercial ainsi que la structuration compétitive au sein d'une fédération internationale.

⁶⁰⁹ During, Bertrand, « Des valeurs des sports à celle des Jeux Olympiques : une approche historique », in *Valeurs de l'Olympisme*, Paris INSEP, 1989.

symbolique de la course⁶¹⁰, de la confrontation comme pour le marathon ou l'épreuve reine du 100 mètres, renforce ici une image positive qui favorise cette acceptation.

Concernant ces valeurs olympiques, Steven Mas⁶¹¹ examine comment le mouvement olympique met en pratique ses valeurs et, conduit par des principes essentiels, « s'engage à promouvoir au quotidien un changement sportif ». Les trois valeurs fondamentales d'excellence, d'amitié et de respect incarnent, surtout pour les deux dernières, les valeurs historiques, éprouvées et véhiculées par le mountain bike. Concernant les principes de l'Olympisme⁶¹² qui accentuent ces valeurs et permettent qu'elles soient appliquées à long terme, les principes de développement durable, d'humanisme, d'universalité et de solidarité correspondent de manière cohérente avec ceux véhiculés par les adeptes de ce nouveau mode de locomotion. Sur le plan de l'universalité, la fédération internationale de cyclisme représente plus de 150 pays affiliés à cette époque et les grands événements du type championnats du monde rassemblent déjà en 1993 plus de 60 nations, indicateur d'une diffusion internationale importante. Mais au-delà de ces considérations sur les athlètes de haut niveau et compétiteurs, dont la représentativité reste un indicateur important en vue de l'intégration olympique, le mountain bike « non compétitif » (l'usage du vélo sur tous les terrains) ne figure-t-il pas parmi les pratiques corporelles les plus habituelles sur la terre avec la marche, la course et la nage ? Du paysan chinois à l'enfant africain se déplaçant dans les campagnes, de l'aventurier globe trotter évoluant sur les pistes sud-américaines, à l'européen qui le pratique sous la forme « sport-loisir » ou enfin, au new-yorkais « commuter » qui utilise le mountain bike pour se rendre au travail, ce mode de déplacement utilitaire ou de loisir, ce sport pour tous ou de compétition, figure *de facto* parmi les activités corporelles les plus pratiquées dans le monde, favorisant une identification, une transposition, une intégration olympique plus facile, même si les caractéristiques de l'engin, du pilote et du terrain différent évidemment lors de l'épreuve olympique.

Enfin, le choix du cross-country parmi les différentes épreuves existantes à ce moment n'a quasiment jamais été contesté⁶¹³, car cette formule reste la plus représentative de ce sport

⁶¹⁰ La course à pied, avec le lancer du disque, du javelot, la lutte, le pancrace puis le pentathlon figure parmi les premières épreuves olympiques.

⁶¹¹ Maas, Steven « Les valeurs olympiques », in *Revue Olympique*, pp. 30-45.

http://www.olympic.org/upload/news/olympic_review/review_20076292022588fr.pdf

⁶¹² *Ibidem*. L'auteur rappelle les sept principes de l'olympisme : Non-discrimination, développement durable, humanisme, universalité, solidarité, alliance entre le sport, l'éducation et la culture.

⁶¹³ Entretien avec Georges Edwards, *op. cit.*, 2006. Treize années après cette introduction, Georges Edwards regrette de ne pas avoir milité pour l'introduction de la descente et aussi pour un cross-country olympique plus technique : « *J'ai toujours défendu que le VTT soit olympique mais finalement je regrette de ne pas avoir été assez politique pour défendre mes idées. Et l'olympisme, on aurait pu en faire autre chose ! [...] C'est un tourniquet de six kilomètres pourquoi pas, il y a des impératifs. Mais rien ne t'empêche de le bâtir ton circuit.* »

sur le plan compétitif, sur le plan du loisir, combinant qualités physiques, techniques et tactiques. L'aspect mécanique et financier reste minoré par rapport à l'aspect humain et purement athlétique ne s'opposant pas ainsi aux valeurs olympiques. Même les descendeurs qui regrettent que leur discipline ne soit pas représentée, reconnaissent la représentativité du cross-country dans la perspective d'une mono pratique olympique à l'instar de Nicolas Vouilloz : « *J'aurais rêvé de faire les JO dans mon sport. C'est le rêve de tous les sportifs. Le XC, c'est quand même la base, il y a plus de pratiquants, et le début du VTT c'est prendre un vélo pour aller dans les chemins. Donc, c'est logique que le XC soit passé en premier. [...] Maintenant, tant qu'à faire, ils auraient pu mettre les deux car on se rend compte que ce sont les deux disciplines phares du VTT. La descente même si c'est un sport mécanique, il y a de l'adresse, du pilotage. C'est comme le ski. L'argument mécanique, c'est un peu un faux argument*⁶¹⁴. »

Universalité, confrontation, effort, voire ascétisme rattaché à un sport reconnu et universel se conjuguent donc ici avec des valeurs en accord avec celles historiquement reconnues par l'olympisme. Cette adéquation, accélérée depuis le début des années 1990 à la « Californication » justement relevée par Marc Dyreson⁶¹⁵ facilite encore un peu plus ce processus rapide et presque logique d'intégration. Issus d'influences multiples, garant de la tradition cycliste et d'une modernité évidente, cette double caractéristique devient alors un sésame olympique presque inévitable. Avec l'aval, voire le soutien du comité d'organisation, l'appui motivé et argumenté de l'UCI et l'accord bienveillant du CIO qui modernise ainsi le programme cycliste et féminise un peu plus les épreuves, c'est presque logiquement que le mountain bike intègre si rapidement⁶¹⁶ le giron olympique.

L'UCI rassure le CIO a posteriori sur les impacts écologiques du mountain bike

Lors du comité directeur de l'UCI⁶¹⁷ organisé un peu plus de deux mois après l'annonce de l'introduction olympique, le CIO interpelle la fédération internationale sur la

J'aurais milité pour un XC olympique à condition que le circuit soit représentatif du VTT. [...] Nos français ce sont des supers descendeurs. On n'est pas dans l'esprit si tu fais trop roulant. Avec les moyens olympiques, tu peux faire ce que tu veux. [...] Le XC reste un beau produit à montrer au monde entier mais pas de manière aseptisée comme il est actuellement. » Le parcours, assez technique des JO de Pékin relativise la tendance évoquée ici par Edwards.

⁶¹⁴ Entretien avec Nicolas Vouilloz, *op. cit.*, 2007.

⁶¹⁵ Dyreson, Marc, *op.cit.*, 2007.

⁶¹⁶ Finalement moins de 16 mois séparent la première réunion citée du 2 Juin 1992 entre les quatre dirigeants de l'UCI et du CIO où la possibilité d'introduction du mountain bike est seulement évoquée et puis la décision définitive de septembre 1993.

⁶¹⁷ *Archives de l'UCI*. Aigle. Comité directeur de l'UCI du 3 décembre 1993.

gestion de l'environnement en relation avec le développement du mountain bike. Afin de confirmer qu'elle se préoccupe de ce dossier, l'UCI rédige une lettre⁶¹⁸ et envoie un dossier complet de 17 pages intitulé « Mountain Bike Land Management Guidelines⁶¹⁹ ». Hein Verbruggen indique que le Comité directeur de l'UCI a attiré l'attention de Marc Lemay sur les problèmes relatifs à l'environnement et notamment à la mise en place d'un système tendant à éduquer les athlètes de mountain bike en respectant les zones vertes lors de la pratique de ce sport. Le document présenté au CIO sur ce sujet paraît complet et aborde différentes questions relatives à l'environnement. En introduction, le dossier reprend les données fournies par l'International Mountain Bike Association, déjà très active sur le sujet à cette époque. « L'approche courante pour les nouvelles activités de loisirs est d'ignorer les nouveaux besoins jusqu'à ce qu'un conflit n'apparaisse avec des usagers déjà en place, entraînant souvent par la suite des interdictions ou des restrictions⁶²⁰. » L'idée de ce guide est de prévenir les conflits et de donner un cadre à la pratique de ce sport.

Le mountain bike y est présenté comme un des sports à la croissance la plus rapide dont il faut gérer la pratique sur les différents territoires et ce guide n'a pas de vocation légale, il présente seulement des suggestions pour aider chaque pays selon ces spécificités. Après avoir rappelé les intérêts de ce sport (santé, non polluant, peu cher, agréable dans la nature et motivant), le document liste les problèmes potentiels (passage sur des sentiers interdits ou hors des chemins, mauvais comportement, érosion, collision). Les différentes catégories de pratiquants (familles, amateurs de petits chemins ou sportifs aventureux) sont rappelées avec leurs spécificités et leurs aires d'évolution. Suite à ces différentes analyses, l'UCI propose⁶²¹ un code de conduite en neuf points : premièrement rester sur les chemins, deuxièmement laisser la priorité aux marcheurs et aux chevaux, troisièmement être bienveillant avec les oiseaux, les animaux et les plantes, quatrièmement éviter l'érosion en ne dérapant pas. Enfin dans la dernière partie, il est précisé que les organisateurs d'épreuves prennent connaissance de ces données et « l'UCI pense que la meilleure manière de préserver l'activité est de promouvoir ce code de bonne conduite surtout dans les zones naturelles sensibles⁶²² ». Dans

⁶¹⁸ *Archives du CIO*. Lausanne. (CIO/C.2336.AS4-9666), Correspondance du 22 décembre 1993 de Hein Verbruggen à Gilbert Felli, Directeur Sportif du CIO.

⁶¹⁹ *Archives du CIO*. Lausanne. « Mountain Bike Land Management Guidelines », 1^{er} Novembre 1993, (dossier de 17 pages).

⁶²⁰ Kulla, Andy, « A new perspectives approach » in *National Forest Recreation* », in *IMBA Trail News*, vol. 6, n° 3, juin 1993.

⁶²¹ « Mountain Bike Land Management Guidelines », 1^{er} novembre 1993, *op. cit.*, p. 11.

« 9. The UCI Code of Conduct. [...] Cinqüièmement penser à la sécurité, sixièmement prendre soin de son vélo et septièmement être précautionneux. »

⁶²² *Ibidem*.

cette partie, consacrée aux critères à prendre en compte lors d'événements sportifs, onze conseils sont donnés pour protéger l'environnement tels la prise en compte des caractéristiques du terrain, la cohabitation avec d'autres activités ou la faune environnante, les chemins d'accès pour les spectateurs et la restauration des chemins après l'événement, l'impact de médias tels l'hélicoptère.

Alors que cette question de la préservation de l'environnement devient un enjeu général, l'UCI amorce une politique de gestion raisonnée du mountain bike et rassure le CIO sur son organisation à moyen terme au niveau des événements compétitifs avec un cahier des charges qui prend en compte ces données écologiques et de bonne gouvernance.

7.2.5. La préparation des épreuves et les conséquences de cette décision

Moins de trois années avant le début des épreuves et suite à ce vote positif, le comité d'organisation pour l'aspect pratique et l'UCI et le CIO au niveau des aspects techniques et sportifs préparent donc la première épreuve de mountain bike jamais organisée au niveau olympique⁶²³. Alors que l'organisation de bon nombre d'épreuves est déjà finalisée depuis plusieurs mois ou années, le comité d'Atlanta confirme la possibilité d'organiser cette épreuve sur le site des épreuves d'équitation au centre équestre international de Stone Mountain en Georgie, d'une superficie de 461 hectares, dans la ville de Conyers située à l'Est d'Atlanta et à 53 kilomètres du village olympique. Les épreuves de cross-country sont prévues sur « le parcours de concours complet équestre, qui consiste en sept tours d'une longueur comprise entre 6,5 km et 14 km⁶²⁴ ». Le parcours comprend des pistes à travers bois, des descentes, des segments à une voie et des zones à découvert avec une altitude du tracé située entre 213 et 244 mètres. La brochure explicative⁶²⁵ est approuvée conjointement le 29 juin 1995, soit 13 mois avant l'épreuve par l'UCI et le CIO. Les compétitions de cyclisme sont prévues du 21 au 31 juillet et le 3 août⁶²⁶ (course contre la montre individuelle). L'épreuve de mountain bike est placée le 30 juillet, seule journée sans épreuves équestres, avec un départ prévu à 10 heures pour les féminines et 14 heures pour les masculins, soit la veille de l'épreuve sur route masculine.

⁶²³ Annexe n° 63. Correspondance entre Gilbert Felli (CIO) et Marc Lemay (UCI), 12 octobre 1994.

⁶²⁴ Le profil du parcours dessiné en page 39 de la brochure explicative du CIO annonce 11,5 kilomètres.

⁶²⁵ Pour chaque sport une brochure explicative est éditée par le CIO, donnant tous les renseignements techniques, administratifs, réglementaires et protocolaires.

⁶²⁶ Les épreuves sur piste sont prévues du 24 au 28 juillet 1996.

Concernant la réglementation, les compétitions de cyclisme des Jeux Olympiques sont régies par la version 1996 du règlement de l'UCI⁶²⁷. En cas de désaccord sur l'interprétation de ces règles, c'est le texte anglais qui fait foi. Les cas litigieux non couverts dans ce règlement seront tranchés par la charte olympique, les cas généraux et les questions techniques seront jugés par l'UCI⁶²⁸. Le règlement de l'épreuve précise que c'est une course avec départ en peloton de six à sept tours (environ 2 heures 30 de course) pour les messieurs et de cinq à six tours pour les dames (environ 2 heures). « Le premier concurrent à franchir la ligne d'arrivée est déclaré vainqueur, à moins d'avoir été disqualifié ou rétrogradé pour cause d'infraction au règlement⁶²⁹. »

Sur le plan réglementaire, on reste pour cette première édition sur le principe d'autonomie du coureur, issu des premières réglementations de la NORBA : « aucune assistance technique ou pièce de rechange ne peut être fournie aux concurrents pendant la course. La violation de ces dispositions entraîne une disqualification⁶³⁰. » Symboliquement, ce maintien du point de règlement concernant l'autonomie, centrale dans la conception des pionniers est à relever et maintient pour quelques temps encore⁶³¹ cette caractéristique de la pratique originelle en réduisant ainsi l'assistance mécanique.

Concernant la qualification, le quota et les normes olympiques prévoient un maximum de 50 concurrents chez les messieurs et 30 chez les dames. Ce chiffre se situe bien en deçà bien sûr de la taille d'un peloton participant à un championnat du monde ou à une coupe du monde, impliquant une sélection sévère de l'élite des meilleurs nations telles la France, la Suisse, l'Italie, les Etats-Unis, le Canada ou la Hollande. Deux cyclistes des vingt meilleurs pays sont qualifiés à l'issue des championnats du monde 1995, pour atteindre un total de 40 concurrents avec un système de qualification spécifique pour les dix autres cyclistes qualifiés⁶³². Le même principe est adopté pour les femmes (deux cyclistes des douze meilleurs pays et six places supplémentaires). Les épreuves de sélections qualificatives sont

⁶²⁷ Le délégué technique pour le VTT désigné par l'UCI est Chris Payne alors que le directeur du site mountain bike pour l'ACOG est Eleanor Manson.

⁶²⁸ Il est aussi précisé que « seuls les cyclistes satisfaisant aux conditions d'éligibilité requises par la charte olympique et par le règlement de l'UCI peuvent prendre part à la compétition olympique. »

⁶²⁹ Brochure explicative, *op. cit.*, 1995, p. 13.

⁶³⁰ *Ibidem*, p. 26.

⁶³¹ Le débat au sujet de l'assistance durant les grands championnats perdura encore avant que les nouvelles réglementations ne modifient cette règle originelle (1983) liée à l'autonomie.

⁶³² Brochure explicative, *op. cit.*, 1995, p. 20. « Les deux meilleurs pays aux quatre Championnats continentaux de 1995 sont qualifiés pour un cycliste chacun, pour atteindre un total de huit concurrents. Si un championnat continental n'a pas lieu, le pays de ce continent classé premier aux championnats du monde de 1995 est qualifié pour un cycliste même s'il ne l'était pas auparavant. La commission mixte CIO, UCI, ACNO a toute liberté pour sélectionner jusqu'à deux cyclistes sur proposition de CNO dont les résultats ne leur ont pas permis d'être qualifiés. »

donc les championnats du monde en Allemagne (Kirchzarten du 18 au 24 septembre 1995) et les championnats d'Amérique en Argentine (Mar Del Plata 13 mars 1995), les championnats d'Asie au Japon (Toyota City les 28 et 29 octobre 1995), les championnats d'Afrique en Afrique du Sud (Krugersdorp les 31 mars et 1^{er} avril) et enfin les championnats d'Océanie en Australie (Townsville le 20 septembre)⁶³³. La participation sera donc au maximum de 80 coureurs soit un peu moins de 20% de l'ensemble des cyclistes participants aux Jeux Olympiques avec un maximum selon ce type de qualification de 30 nationalités représentées chez les hommes et de 18 pays présents pour l'épreuve féminine. L'UCI présentera avant le 20 novembre 1995 la liste de tous les pays qualifiés et le nombre d'athlètes par pays dans chaque épreuve cycliste. Les contrôles antidopage seront effectués conformément aux directives établies par la Commission médicale du CIO et au règlement de l'UCI. Quant aux contrôles de féminité, « avant le début des compétitions, chaque concurrente ne pouvant présenter un certificat de féminité délivré lors de compétitions précédentes devra se soumettre à un contrôle de féminité conformément aux directives établies par la Commission médicale du CIO⁶³⁴ ».

Les conséquences du label olympique sur le développement du sport

Sur le plan institutionnel, le fait que le cross-country devienne discipline olympique modifie comme bien souvent l'investissement en moyens humains et financiers de nombreuses fédérations. A partir de 1994, les fédérations nationales et les comités nationaux olympiques commencent à donner plus de subventions et de crédits aux équipes. Des sponsors plus importants s'investissent davantage dans le soutien financier des équipes ou des événements. Thomas Frischknecht observe en tant que coureur l'évolution au sein de sa fédération : « *Au début, beaucoup d'investissement aux US surtout pour l'élite et peu en Europe. Après en 1993, quand l'annonce est faite pour les JO, cela a changé beaucoup au niveau des fédérations nationales. Avant, on était vraiment le sport cycliste le plus bas. On nous donnait juste le maillot et la fédération ne nous donnait pas de moyens. [...] Quand c'est devenu olympique, chaque comité donnait de l'argent. La reconnaissance, les médias : cela devenait sérieux. Chaque fédération s'est mise à envoyer plus de gars dans les coupes du monde*⁶³⁵. »

⁶³³ Archives du CIO. Lausanne. « Jeux de la XXVI^e Olympiade Atlanta 1996. Participation et critères de qualification », mars 1995 (2^e version), p. 37.

⁶³⁴ Brochure explicative, *op. cit.*, p. 21.

⁶³⁵ Entretien avec Thomas Frischknecht, *op. cit.*, 2006.

La légitimation sportive déjà existante avant 1993 se trouve renforcée sur le plan institutionnel par cette consécration olympique souvent considérée comme ultime par le pouvoir sportif étatique, renforçant l'investissement des pouvoirs publics mais aussi l'intérêt des investisseurs privés. Cette situation se trouve confirmée par une aide plus importante pour le cross-country que pour la descente. « *C'était un coup d'accélérateur pour notre sport. Un sport qui vivait, dynamique. Il fallait s'imposer, s'inscrire en parallèle de la valeur de ce sport. Il y a toujours plus une priorité XC parce que c'est un sport olympique. D'une manière globale, un avantage au XC*⁶³⁶ » confirme Yvon Vauchez entraîneur de l'équipe de France depuis 1991 en analysant l'impact de cette décision pour son sport. Sur le plan purement sportif, le formatage olympique qui accentue encore plus le circuit en petite boucle, modifié à partir de 1994 les épreuves de cross-country en France où sur les coupes de France notamment on tend à se rapprocher de ce format olympique considéré comme une référence. De 1990 à 1996, Jean Paul Stephan constate une évolution significative et l'impute en grande partie à ce tournant de 1993. « *Le VTT aux JO : cela a eu surtout un gros effet au niveau des fédés avec la conséquence de réduire encore les boucles*⁶³⁷. » Effectivement, la volonté de médiatiser en regroupant géographiquement les participants sur un espace réduit pour reproduire le format olympique et permettre aux médias de couvrir plus facilement l'événement, a durant cette période, contribué à segmenter les pratiques compétitives des rassemblements plus conviviaux ou de masse, qui privilégient la logique de la grande boucle ou de la traversée plus en adéquation avec l'esprit de découverte initial de ce sport. Christian Taillefer, témoin privilégié de cette époque, constate les changements occasionnés par cette introduction rapide et regrette malgré tout un délai encore trop long selon lui : « *Quand le VTT est devenu olympique, j'ai vu de gros changements. Mais je pense qu'il est passé quatre ans trop tard. Il y a été un peu après le grand boom. Peut-être à ce moment les médias, on les aurait gardés*⁶³⁸. »

Les préolympiques de 1995, une répétition générale

Comme pour bon nombre de discipline olympiques, un an avant le rendez-vous officiel, certains sports dont le mountain bike organisent des « préolympiques⁶³⁹ » permettant aux organisateurs et aux athlètes de se tester, voire d'effectuer une sélection dans des

⁶³⁶ Entretien avec Yvon Vauchez, *op. cit.*, 2007.

⁶³⁷ Entretien avec Jean Paul Stephan, *op. cit.*, 2007.

⁶³⁸ Entretien avec Christian Taillefer, *op. cit.*, 2006.

⁶³⁹ Hernandez, Isaac, « Jeux Olympiques Atlanta- répétition Générale », *Vélo Vert*, n° 64, janvier-février, 1996, pp. 102-103. « Pendant les six prochains mois, les Jeux Olympiques vont monopoliser tout l'actualité du VTT. La course préolympique qui s'est déroulé au mois de novembre dernier nous permet d'y voir un peu plus clair. »

conditions proches du rendez-vous officiel un an plus tard. C'est donc au mois de novembre 1995 qu'une élite clairsemée se retrouve sur le parcours de Conyers en Géorgie. Une bonne partie des champions internationaux se trouve à ce moment de la saison au repos ou en pleine saison de cyclo-cross comme Miguel Martinez, le jeune et prometteur coureur français. Sur une boucle de 10,560 kilomètres avec un dénivelé de 300 mètres par tour, les rescapés d'une longue saison 1995 et les champions curieux de se tester sur le parcours officiel, se retrouvent donc à moins de 10 mois de la première course olympique. Ce tracé, dessiné par John Bailey, le même traceur que pour les championnats du monde de Vail de 1994 est unanimement apprécié par les participants. Après un départ sur hippodrome, il n'y a pas de longues ascensions, mais une succession de montées courtes et abruptes, pas mal de passages en monotrace et des phases de dépassements possibles. La révélation de la coupe du monde 1995, le Norvégien, Rune Hoydahl pense que « la course sera vraiment très très difficile en juillet prochain. Le parcours n'aura pas changé, mais la température va être largement moins clémente, cela fera des dégâts importants⁶⁴⁰ ». Les craintes des coureurs sont légitimes alors que l'on peut parfois rencontrer des températures supérieures à 40° C, fin juillet en Géorgie. Sur le plan sportif, la Française Sophie Englin Hosotte remporte la course longue de 19,8 miles en 1h59'24 devant la promiseuse Norvégienne Gunn Rita Dahle et l'anglaise Alexander.⁶⁴¹ Son compatriote, Christophe Dupouey, fait de même sur la course de 26,4 miles qu'il domine de justesse en 2h19'43'' devant l'Australien Cadel Evans à 8 secondes et le Suédois Jungaker⁶⁴².

La saison suivante sera l'occasion pour tous les pays d'affiner leur stratégie de préparation en fonction des données recueillies et surtout pour les pays habituellement dominateurs sur la scène internationale, de procéder à des sélections parfois très disputées⁶⁴³. Certains dirigeants comme Daniel Ball regrettent à ce sujet que le système de *wild cards* pour les nations puissantes ne soit pas utilisé : « *Après 1993, il fallait mettre en œuvre avec un nombre restreint de coureurs, 50 coureurs et 30 féminines et on a accepté. Sur la ligne de départ à Atlanta cela faisait drôle. Dommage que le CIO n'ait pas attribué des wild cards permettant aux grandes nations de la spécialité comme la France, le Danemark, les USA ou l'Italie de présenter un pilote supplémentaire. En « hommes » seuls 5 des 10 meilleurs mondiaux étaient*

⁶⁴⁰ *Ibidem.*

⁶⁴¹ 4° : Turcotte (Ita), 5° : Matthes (USA), 6° : De Mattei (USA), 7° : Sydor (Can), 8° : Leboucher (Fra), 9° : Ballantyne (USA).

⁶⁴² 4° : Hoydahl (Nor), 5° : Wickholm (Sue), 6° : Fontana (Ita), 7° : Persson (Sue), 8° : Wiejak (Pol), 9° : Early (Irl).

⁶⁴³ En France par exemple, la sélection s'annonce peu aisée chez les hommes avec quatre voire six coureurs très compétitifs (Dupouey, Martinez, Savignoni, Chiotti, Dietsch et Julien,) pour seulement deux places.

*présents ! Mais cela a permis ensuite d'impliquer des fédérations comme la Chine aujourd'hui*⁶⁴⁴. » Le président de la fédération française de 1993 à 2001 évoque ici une question souvent soulevée et résolue mathématiquement par le système de quota par pays. La remarque de Daniel Ball évoque cette question récurrente du quota d'athlètes, par épreuves et par nationalité, avec pour exemple le cas souvent cité de la sélection impitoyable des trois coureurs de 100 mètres américains ou de leurs homologues kenyans du 3 000 mètres steeple⁶⁴⁵.

7.3. Le mountain bike, discipline olympique à Atlanta

Si 1992 et 1993 restent donc des années décisives sur le plan institutionnel en ce qui concerne le processus d'introduction olympique, les deux années suivantes modifient surtout l'approche générale des fédérations et des partenaires privés, pour qui la perspective olympique accélère un phénomène déjà bien enclenché avec le succès des coupes du monde et l'expansion générale de la pratique. Malgré tout, l'année 1996 reste symboliquement un repère essentiel sur le plan de la diffusion du mountain bike vers le grand public ou vers les « non initiés », particulièrement touchés par l'impact médiatique et télévisuel de cette vitrine internationale du sport. Didier Coste, rédacteur en chef de Vélo Vert, caractérise ce changement de perspective : « *On l'a vécu comme une chance extraordinaire ! Quand ton boulot, c'est de rendre compte d'un sport et que tout à coup, il se retrouve au milieu des meilleurs. C'est une reconnaissance fantastique, une crédibilité. Tout à coup les choses ne deviennent plus pareilles*⁶⁴⁶. »

Aussi peut-on s'interroger sur les moyens médiatiques mis en œuvre et leur impact sur le grand public. Puis concrètement, sur la manière dont vont se dérouler ces premières épreuves olympiques pour les spectateurs, dirigeants, bénévoles et bien sûr les premiers champions de l'Histoire du mountain bike olympique. Enfin suite à cette analyse, il sera alors temps de se retourner sur les vingt années d'histoire qui séparent cette légitimation olympique, véritable repère dans l'histoire d'un sport nouveau, de la première Repack Race organisée par les pionniers de Marin County et se demander sur le plan historique, quels changements ou permanences peuvent caractériser cette jeune histoire du mountain bike ?

⁶⁴⁴ Entretien avec Daniel Ball, *op. cit.*, 2007.

⁶⁴⁵ Souvent présents sur les podiums ou dans les finales olympiques avec un vivier parfois de 10 athlètes parmi les 20 meilleurs mondiaux.

⁶⁴⁶ Entretien avec Didier Coste, *op. cit.*, 2007. Le journaliste prendra l'exemple du « spectateur moyen » qui grâce à la couverture médiatique planétaire verra pour la première fois du mountain bike à la télévision voire même en entendra parler pour la première fois.

7.3.1. Une médiatisation unique à l'échelle planétaire

Sur le plan médiatique, les Jeux d'Atlanta représentent une audience cumulée de 19,6 milliards de téléspectateurs répartis soit 18% de plus que l'audience de l'édition précédente⁶⁴⁷. Ils restent aussi l'occasion pour les sports habituellement peu médiatisés ou peu connus du grand public d'obtenir un coup de projecteur planétaire favorisé par des moyens techniques importants et par une diffusion télévisuelle à grande échelle. Pour l'édition américaine de 1996, « mouvement » et « émotion⁶⁴⁸ » seront les axes directeurs de la production télévisuelle qui comptera environ 500 caméras et 256 caméscopes pour 3 000 heures d'images jusqu'au 4 août. Les différents buts de la production seront selon ce document d'expliquer et de faire comprendre les compétitions, d'éduquer l'audience aux particularités de chaque sport, de décrire l'aspect humain de chaque compétition en faisant ressortir les émotions avec les ralentis notamment et de décrire techniquement certains sports avec des caméras placées à des nouveaux angles de prises de vue.

Le mountain bike n'échappe pas à cette logique et dans le dossier technique qui lui est consacré, on s'aperçoit que pour la première fois dans l'histoire de ce sport, l'intégralité spatiale et temporelle de la course sera retransmise. La philosophie de couverture ainsi que les données techniques sont rappelées et détaillées sur sept pages incluses dans le guide de production. « AOB couvrira en direct la course masculine et féminine avec deux unités mobiles et 30 caméras. La couverture d'AOB mettra en valeur la course avec l'utilisation de différents types de caméras suiveuses, offrant des vues de dessus et des prises au niveau du sol lorsque les coureurs se confronteront aux obstacles, monteront les pentes raides et traverseront les parties boisées. Un hélicoptère caméra et une moto suiveuse tout terrain compléteront cette couverture⁶⁴⁹. » Un compte à rebours très précis de dix minutes avant chaque course⁶⁵⁰ prévoit une animation d'ouverture, une localisation de l'événement, un graphique sur le temps, des plans de la foule et l'environnement, des données techniques, une description de la course, une présentation des meilleurs athlètes et des plans de l'aire de départ. Après la retransmission internationale en direct, trois minutes sont aussi prévues pour conclure avec les résultats, des ralentis sur les moments importants, des plans sur le lieu et

⁶⁴⁷ *Journal of Olympic History*, été 1997, p. 55.

⁶⁴⁸ *Archives du CIO*. Lausanne. « Production Guide. Atlanta Olympic Broadcasting. », p. 3. « "Motion" and "Emotion" are the two watch-words for the AOB Production Department and the AOB Production Plan. »

⁶⁴⁹ *Ibidem*.

⁶⁵⁰ *Ibidem*. « Runup- Start of international signal- Clock continues 10 minutes prior to event. », p. 159.

l'animation de clôture. C'est donc en plus du direct, une mise en scène programmée minutieusement qui est prévue par la société de production. Concernant ce direct, 30 caméras fixes ou mobiles dont une caméra sur câble et une sur rail, des caméras à bras articulé, une caméra hélicoptère et une caméra moto sont aussi prévues pour couvrir la course. Dans un document très précis⁶⁵¹ sont indiquées les localisations⁶⁵² des caméras⁶⁵³ sur l'ensemble du circuit, le type de caméra, la focale prévue ainsi que l'action ou le positionnement de l'athlète en fonction de chaque caméra (zone de départ, d'arrivée, sauts, montée, descente, approche de parties techniques, zone boisée, traversée de ruisseau). Les moyens techniques de couverture audiovisuelle paraissent donc considérables, laissant présager une couverture complète et dynamique de la course afin de mettre en valeur la technicité du parcours ainsi que la lutte entre les premiers « vététistes olympiques ».

Pour la première fois, le mountain bike bénéficie donc d'une couverture audiovisuelle de grande envergure, orchestrée selon les moyens et la philosophie de retransmission du Comité Olympique et du Comité d'Organisation.

7.3.2 : Paola Pezzo et Bart Brentjens : premiers champions olympiques

Depuis la décision du mois de septembre 1993, les instances de ce sport se préparent à l'entrée officielle et concrète dans le programme olympique. Réglementation, coordination UCI/CIO, organisation du site⁶⁵⁴, sélection des athlètes, préparation de la couverture télévisuelle : ce long processus antérieur à l'événement lui-même, présage d'une première apparition olympique non improvisée et historique pour les instances sportives et les athlètes. Comment se déroulent réellement ces premières épreuves de l'histoire olympique du mountain bike ? Qui sont les premiers champions olympiques et quel impact cette épreuve a-t-elle au niveau de la diffusion et de la légitimation de ce sport ?

Au-delà du succès télévisuel, cette édition se traduit aussi par un engouement et une présence massive de spectateurs. Selon le *Journal of Olympic History*⁶⁵⁵, 7 885 592 places sont vendues durant cette quinzaine olympique avec trois sports qui dépassent même le million de témoins visuels (l'athlétisme, le base-ball et le basket-ball). Le prix moyen des

⁶⁵¹ *Ibidem*. « Camera Positions - Cycling Mountain Bike », pp. 160-161. Exemple de description : « Camera N°7. Type: Hand Held (6'/6'/0') - Lens (36*10.5) - Location: West section, steep embankment with logs- Coverage: Riders flying downhill around turn.» Camera N° 10. Type: Cablecam- Lens (20*8) - Location: West section, long ride along endurance- Coverage: Long ride heading downhill.»

⁶⁵² Annexe n° 67. Emplacement des caméras sur le parcours olympique/

⁶⁵³ *Ibidem*. « Camera and Commentary Layout- Cycling Mountain Bike », p. 162.

⁶⁵⁴ Trois salariés et huit bénévoles préparent cet événement depuis plus d'un an pour le comité d'organisation.

⁶⁵⁵ *Journal of Olympic History*, *op.cit*, 1997, p. 54.

places est évalué à 37,5 \$ avec un maximum pour la gymnastique (104,3 \$) et un minimum pour le hockey sur gazon (14,7 \$). Le « ticket » pour les épreuves de mountain bike figure parmi les moins onéreux avec un coût moyen de 16,0 \$. Par rapport aux autres épreuves payantes, le mountain bike figure en avant dernière position (444 624 \$) devant l'escrime (222 910 \$) et très loin derrière l'épreuve reine, l'athlétisme qui cumule 72 497 407 \$ soit 163 fois plus de recette (41 fois plus d'audience).

« A guichet fermé », les hommes s'élancent en premier

Le 30 Juillet environ⁶⁵⁶ 40 000 personnes, soit la capacité maximale, se pressent pour assister aux épreuves hommes et femmes. Le prix des places reste raisonnable, l'enthousiasme du public est palpable et certains spectateurs recherchent des places pour assister à cette grande première⁶⁵⁷. Compte tenu de la forte chaleur, des brumisateurs sont installés sur certaines zones pour rafraîchir le public. Pauline Davidson, parmi les bénévoles ou *volunteers*⁶⁵⁸ présentes dans l'organisation, se rappelle l'ambiance et l'effervescence du public. « *J'étais, bénévole pour les courses de cyclisme sur route, le mountain bike et le marathon*⁶⁵⁹. *La course de mountain bike était très intéressante parce que c'était la première organisée. La foule était importante. [...] J'étais à un endroit où ils devaient sauter.[...] Un très bon public. Très bon jour. Les gens savaient que c'était la première fois et ils étaient très excités. [...] Il y avait plusieurs milliers de personnes tout le long de la course. Il faisait chaud, le sol était sec et l'air humide. Les coureurs avaient l'air contents. [...] Il y avait beaucoup de caméras. Je ne rappelle pas trop des coureurs américains. Ils passaient vite et tout le monde encourageait. Il y avait autant de monde pour les deux courses. Tout le monde est resté. Les gens étaient vraiment excités. Les volontaires n'étaient pas seulement des cyclistes, juste des volontaires*⁶⁶⁰. »

Alors que le programme initial cité précédemment prévoit la course féminine à 10 heures et la course masculine à 14 heures, le comité d'organisation modifie cette programmation pour des raisons médiatiques certainement avérées. Le journaliste du

⁶⁵⁶ Selon les sources, citées, le chiffre évolue de 28 000 (Rapport officiel des jeux du centenaire) à 35 000-40 000 (*Washington Post*) ou 50 000 (*Vélo Vert*), 27 789 places vendues (*Journal of Sport History*).

⁶⁵⁷ « Atlanta cross country Olympique 30/07/96. Un Martinez en Bronze. », *Vélo Vert*, n° 71, septembre 1996. Selon le journaliste de *Vélo Vert* présent sur place qui constate les prix pratiqués et observe des spectateurs cherchant des places (« Needs Tickets ») avant l'épreuve.

⁶⁵⁸ Plus de 500 bénévoles ont assurés le service d'ordre des courses sur route et de l'épreuve de mountain bike.

⁶⁵⁹ Beaucoup des bénévoles présents pour le mountain bike seront aussi retenus pour l'épreuve terminale et mythique du Marathon olympique.

⁶⁶⁰ Entretien avec Pauline Davidson, bénévole (Volunteer) sur le cross-country olympique masculin et féminin du 30 juillet 1996, Long Beach (CA), le 25 février 2007.

magazine *Vélo Vert*⁶⁶¹ explique que l'inversion des départs est due « uniquement à la volonté des diffuseurs télé qui imposèrent l'épreuve féminine à une heure de grande diffusion⁶⁶² puisque c'était dans cette catégorie que les américaines avaient une chance de médaille. » Sur le plan sportif, les résultats conforteront cette prévision de performances plus importantes des Américaines par rapport à leurs homologues masculins, gage a priori d'un taux d'écoute plus important. Susan de Mattei, future troisième et Julie Furtado neuvième de la course donneront raison aux pronostics des diffuseurs avec de très bons classements comparés aux modestes résultats des deux *yankees* engagés, Tinker Juarez et Don Myrah respectivement 19^e et 20^e. En s'appuyant sur cet exemple, le journaliste conclut sur l'importance du poids des médias dans l'organisation de ces Jeux Olympiques.

A la tête d'une délégation française, parmi les plus compétitives, Yvon Vauchez, entraîneur de l'équipe de France garde un souvenir très positif de cette première expérience olympique et analyse le contexte spécifique de cette épreuve : « *Pour nous, c'est la première fois, une reconnaissance. On n'a pas connu le village olympique. Tout le cyclisme français vivait dans un motel, les équipes de France ensemble*⁶⁶³ (Route, piste, VTT) *au sud d'Atlanta. [...] C'est un grand succès populaire, les caméras, des brumisateurs géants, une marée humaine quelques heures avant l'événement. Le souvenir d'arriver de manière protégée au milieu d'une grande foule. [...] Le circuit, très travaillé, avec un départ plat sur hippodrome. C'était du VTT, cela a été vécu comme tel et les athlètes ont eu cette sensation dès Atlanta. Très clairement, on a des changements avec une absence de pub sur les maillots. Tu ne pouvais pas mettre de pub sur le casque ni sur les chaussures et chaussettes. Le départ était un par nation sur la première ligne. L'esprit était de faire un coureur par nation. On n'avait que deux coureurs*⁶⁶⁴. »

« Premier champion olympique de l'histoire du VTT, on l'est pour la vie⁶⁶⁵. »

Du 27 au 29 juillet, les compétiteurs sont autorisés à s'entraîner sur le parcours alors que des épreuves équestres se déroulent non loin de là. Et c'est donc par une température déjà élevée et devant un public nombreux, que s'élance à 10 heures le peloton masculin

⁶⁶¹ « Pourquoi les hommes partirent à 10h ? », *Vélo Vert*, n° 71, op.cit., 1996, p. 94. « Conséquence de ce caprice, les filles eurent encore plus chaud que les hommes. [...] C'est encore un exemple du poids de la télé sur les Jeux olympiques. »

⁶⁶² 16 heures (Côte Est) et 19 heures (Côte Ouest) est un créneau plus intéressant que 10 heures et 13 heures.

⁶⁶³ La fédération avait pris l'option d'utiliser sa propre logistique dont un cuisinier et de rassembler tous les cyclistes français dans un même lieu. Les vététistes sont hébergés dans une très bonne ambiance avec les cyclistes sur route Jalabert, Virenque, Brochard, Moncassin et les pistards tels Florian Rousseau.

⁶⁶⁴ Entretien avec Yvon Vauchez, op. cit., 2007.

⁶⁶⁵ « Atlanta par Max Commençal », *Vélo Vert*, n° 71, op. cit., 1996, p. 94.

comportant 44 participants⁶⁶⁶ en provenance de 30 pays, sur 48,8 kilomètres et 4 tours et demi. Selon Max Commençal, le responsable du team Sunn et employeur habituel des deux représentants français, Miguel Martinez et Christophe Dupouey⁶⁶⁷, le « circuit est beau, nerveux, technique par sa topographie, roulant par son terrain. Il convient bien à nos coureurs. » Par contre, le patron de Sunn regrette le résultat du tirage au sort défavorable pour les coureurs français qui se retrouvent en troisième et quatrième ligne. « Le Comité Olympique n'a absolument pas tenu compte de leur classement UCI (2^e et 4^e) ni de leur position en coupe du monde⁶⁶⁸ (1^{er} et 3^e). » Pour cette première édition, la hiérarchie internationale n'est donc pas prise en compte⁶⁶⁹ pour le CIO comme le regrette encore onze années plus tard Miguel Martinez : « *La mise en grille était tirage au sort. J'avais beau être n°1 mondial, je suis parti 6^e ligne ! Parce que c'était les premiers JO, ils ont fait tirage au sort. [...] Au bout de 300 mètres, j'étais à pied derrière les Chiliens et les autres alors que j'étais n° 1 mondial. Je voyais déjà des gars comme Brentjens qui avaient déjà une minute d'avance au bout de cinq minutes de course. C'était une course poursuite après ! [...] Et surtout avec la chaleur, c'était une galère. Ils nous ont placés comme des formules un avec deux mètres d'écart et en quinconce. Surtout que c'était un départ dans l'herbe qui ne m'avantageait pas⁶⁷⁰.* » Dans sa chronique dans la presse spécialisée, Max Commençal relève aussi la symbolique et l'importance pour ces coureurs de cette course particulière : « *Le problème, c'est qu'on peut dire ce que l'on veut, ce n'est pas une épreuve comme les autres, c'est la course Olympique, le titre suprême, l'épreuve qui ne revient que tous les quatre ans, pour 1 460 jours. Premier Champion Olympique de l'histoire du VTT, on l'est pour la vie. Y'a quand même de quoi se prendre la tête non ? D'ailleurs, tout le monde est tendu, quelle tactique employer, partir à fond, en garder sous la pédale⁶⁷¹ ?* » Les coureurs s'appêtent à entrer dans l'histoire olympique et l'histoire du mountain bike, augmentant ainsi l'enjeu de la course pour les différents partenaires impliqués (fédérations, sponsors).

Brentjens en or, Frischknecht en argent et Martinez en bronze

Suite à ce départ sur une large portion d'hippodrome, l'Italien Bramati, réputé pour son explosivité prend la tête de la course rapidement poursuivi par l'un des favoris, le

⁶⁶⁶ 29 athlètes sont issus de 17 pays européens et 15 du reste du monde (deux australiens, deux américains, deux colombiens, deux canadiens, deux brésiliens, un argentin, un Costa ricain, un antiguanais, un japonais et un coréen)

⁶⁶⁷ Jérôme Chiotti est nommé comme remplaçant suite au retrait pour cette place de Jean Christophe Savignoni.

⁶⁶⁸ *Vélo Vert*, n° 71, *op. cit.*, 1996, p. 94.

⁶⁶⁹ Le placement se fera en fonction de cette hiérarchie lors des Jeux de Sydney 2000.

⁶⁷⁰ Entretien avec Miguel Martinez, *op. cit.*, 2007.

⁶⁷¹ *Vélo Vert*, n° 71, *op. cit.*, 1996, p. 94.

champion du monde sortant, le Hollandais Bart Brentjens qui connaît bien le circuit (il y avait abandonné sur crevaison lors des préolympiques.) Les deux hommes prennent le commandement de l'épreuve suivis de Pontoni à 10 secondes (ensuite handicapé par un problème de dérailleur). L'organisation a également prévu des brumisateurs sous lesquels passent les coureurs à chaque tour. Après plus d'un tour les poursuivants Martinez, Dupouey et le Suisse Frischknecht sont pointés à près d'une minute. A la fin du second tour Bart Brentjens extrêmement préparé pour l'événement s'échappe dans une ascension et commence une véritable contre la montre, seul contre tous. « *J'ai dit à ma femme ce matin qu'après le premier tour, ils ne me reverraient plus*⁶⁷² » déclare-t-il par la suite. Pour s'entraîner spécifiquement aux caractéristiques climatiques de cette course, il s'est préparé en partie dans des conditions similaires dans une salle très chaude et humide et ne semble pas trop souffrir de la chaleur. Derrière le Hollandais⁶⁷³ apparemment intouchable, Miguel Martinez encouragé par de nombreux supporters se bat avec le Suisse Frischknecht pour la médaille d'argent. « *C'étaient les premiers JO. Très grandiose ! C'était grand ! En 1996, je gagne la coupe du monde et je loupe les JO entre parenthèses. Troisième ! J'avais des cartons entiers de supporters à l'époque. C'était ma grosse année. J'ai même été champion du monde de cyclo-cross. [...] C'était grandiose. Il y avait énormément de supporters français qui avaient fait le déplacement. Il y avait des drapeaux français partout*⁶⁷⁴. » C'est presque logiquement que le Batave s'impose après 2h17'38'' de course, devant Frischknecht à 2'36'', déjà médaille d'argent lors des premiers championnats du monde six ans plus tôt et le jeune Français de vingt ans, Miguel Martinez à 2'58'', qui termine la course sur la roue arrière, donnant ainsi une image joyeuse et spectaculaire de ce sport, reprise par les différents ralentis de la télévision⁶⁷⁵. Les écarts avec les autres concurrents sont considérables à cause notamment de la chaleur : le dernier classé le Polonais Barul termine à plus de 36 minutes alors que sept cyclistes ne finissent pas l'épreuve (défaillance physique ou mécanique). A 27 ans, le Hollandais Bart Brentjens, dossard 35, devient ainsi le premier champion olympique de l'histoire du mountain bike⁶⁷⁶.

⁶⁷² *Archives du CIO*. Lausanne. Rapport Officiel des Jeux Olympiques du centenaire. 1996, « Vivre le rêve/Cyclisme », p. 347.

⁶⁷³ Après la course, il indique également : « Ce titre, c'est le résultat de sept mois de travail intensif. Pour cette course, les éléments étaient en ma faveur. Le rythme et la chaleur m'ont permis de faire la différence. »

⁶⁷⁴ Entretien avec Miguel Martinez, *op. cit.*, 2006.

Le Français devient Champion Olympique quatre années plus tard à Sydney.

⁶⁷⁵ *Archives Olympiques*. Lausanne. Bande vidéo de l'épreuve de cross-country masculine.

⁶⁷⁶ 4^e : Christophe Dupouey (Fra) à 7'25'', 5^e : Daniele Pontoni (Ita) à 7'30'', 6^e : Jose Andres Brenes (CRC) à 8'13'', 7^e : Luca Bramati (Ita) à 8'27'', 9^e : Cadel Evans (Aus) à 8'37'', 10^e : Ralph Berner (Ger) à 10'07.

Son dauphin helvète reconnaît sportivement la domination du champion néerlandais : « *La course fut très claire avec un départ hyper rapide et une nette domination de Brentjens. Je n'ai pas spécialement fait l'effort derrière lui quand j'étais en compagnie des deux français. Puis par la suite, je me méfiais de Martinez. Mais j'étais attentif et le résultat est logique*⁶⁷⁷ » déclare-t-il à la presse. Dix années plus tard, le champion⁶⁷⁸ qui incarne certainement le mieux l'histoire du cross-country moderne par sa longévité et ses résultats, réalise l'impact de cette médaille sur sa carrière et le développement de son sport : « *Pour moi c'est le grade final. J'ai gagné trois fois la coupe du monde et fini trois fois second aux Championnats du monde. [...] Pour la Suisse, petit pays, ma médaille d'argent a été un niveau plus important de reconnaissance. Pour le sport aussi et pour moi. La couverture télé fut aussi très importante. C'est la première fois qu'il y avait un direct à la télé et beaucoup de personnes ont entendu parler du mountain bike et se sont dit : cela doit être sympa. [...] Pour le parcours, ils ont fait le mieux qu'ils ont pu. C'était assez technique mais cela ne représente pas le mountain bike au mieux*⁶⁷⁹. »

Les Américains sous pression, en difficulté sur la terre natale du mountain bike

L'engouement du public et des médias pour cette course reste aussi localement important. La presse nationale américaine couvre l'événement en titrant notamment « *Mountain Biking joins Olympics*⁶⁸⁰ ». « *Le mountain bike est aussi américain que le baseball* » indique dans cet article le coureur américain Don Myrah 20^e qui termine à plus de 18 minutes du vainqueur. Il poursuit pour justifier ce résultat : « *Les gars qui ont gagné aujourd'hui sont les "Michael Jordan" et les "Jo Montana" du cyclisme*⁶⁸¹. *On a donné tout ce que l'on a pu et j'espère que tout le monde comprend et que cela ne va pas nuire à notre sport. Avec ces débuts olympiques, c'était une chance pour les Américains de briller durant leurs propres Jeux*⁶⁸². » Tinker Juarez, l'autre Américain sélectionné et seulement 19^e de cette première course olympique met en avant un surentraînement et aussi une pression importante : « *Nous avons eu beaucoup de pression parce que les Jeux se disputaient chez*

⁶⁷⁷ *Vélo Vert*, n° 71, *op. cit.*, 1996, p. 94.

⁶⁷⁸ L'athlète suisse participe quelques jours plus tard à l'épreuve sur route remportée par son compatriote Pascal Richard.

⁶⁷⁹ Entretien cité Thomas Frischknecht, *op. cit.*, 2006.

⁶⁸⁰ Stapleton, Arnie, « Mountain Biking Joins Olympics », *Washington Post*, 30 juillet 1996. « Alors que le mountain bike a été inventé en Californie durant les années 1970, les européens ont dominé le circuit masculin durant ces dernières années ».

⁶⁸¹ *Ibidem*. Le journaliste évoque ici deux icônes en activité en 1996 de sports majeurs aux USA, le basket ball et le football américain.

⁶⁸² *Ibidem*.

nous. J'ai été nettement dépassé et les meilleurs étaient devant. A mon âge, je relativise car il y aura encore d'autres courses, mais je n'ai plus mes jambes de vingt ans⁶⁸³. » Comme Frischknecht, plus de dix années plus tard, le mythique pilote de « Cannondale » revient sur cette domination presque d'ordre culturelle : « La raison de la domination européenne est historique. Leurs pères faisaient de la route. C'est dans le sang. Le vélo en Europe est fantastique. Chaque fois que j'y vais le niveau augmente. Le mountain bike a démarré fort aux USA parce que les gens voulaient quelque chose de « fun » et rester en forme⁶⁸⁴. »

Six années après leur succès du premier championnat du monde de Durango, la hiérarchie internationale a nettement évolué ; les Américains ne sont plus prophètes en leur pays⁶⁸⁵.

Paola Pezzo dominatrice, sous la chaleur, en quête du titre suprême

Lorsqu'à 16 heures, les 29 concurrentes⁶⁸⁶ s'élancent pour les 24 miles de la course olympique, la chaleur reste suffocante avec plus de 33 degrés et beaucoup d'humidité. Le public semble tout acquis à la cause des Américaines Furtado et DeMattei, parmi les favorites. Après un départ rapide de la Canadienne Sydor et des Françaises Leboucher et Temporelli sur l'hippodrome, l'une des favorites, Paola Pezzo chute dans le premier tour alors que Furtado semble souffrir de la chaleur et peine à se placer dans les grands rendez-vous⁶⁸⁷. La transalpine regagne rapidement la tête de la course et porte son attaque dans une montée au onzième kilomètre à plus de 20 kilomètres de l'arrivée. Malgré une belle résistance de la Canadienne Sydor et de l'expérimentée Américaine Susan De Mattei⁶⁸⁸, l'Italienne gère son avance comme l'avait fait quelques heures plus tôt son homologue masculin. Paola Pezzo, protégée de... Gary Fisher⁶⁸⁹ devient en 1 heures 50 minutes et 51 secondes la première championne de l'histoire du mountain bike olympique⁶⁹⁰.

⁶⁸³ Tinker Juarez, pilote issu de la filière BMX reste le meilleur coureur américain durant cette période, troisième aux Championnats du monde en 1994 à Vail et souvent bien placé dans les Coupes du monde.

⁶⁸⁴ Entretien avec Tinker Juarez, pilote international, sélectionné dans l'équipe américaine lors des JO d'Atlanta, San Jose (Costa Rica), le 4 novembre 2006.

⁶⁸⁵ Après les 15 médailles remportées en cyclisme durant les Jeux de Los Angeles (Boycott des pays de l'Est), les résultats de Séoul (une médaille de bronze) et de Barcelone (deux médailles de bronze) marquent aussi un recul général du cyclisme américain sur la scène internationale et olympique durant cette période.

⁶⁸⁶ Parmi ces 29 athlètes, 19 concurrentes sont issues de 12 pays européens et 10 du reste du monde (deux Canadiennes, deux Américaines, une Néo-Zélandaise, une Australienne, une Sud-Africaine, une Japonaise, une Chinoise et une Argentine.)

⁶⁸⁷ La première championne du monde de 1990 termine finalement 10^e.

⁶⁸⁸ Son mari le vététiste David Wiens figure parmi les traceurs de l'épreuve.

⁶⁸⁹ Elle fait partie du team Fisher.

⁶⁹⁰ Seconde : Alison Sydor (Can) à 1'07'', troisième : Susan DeMattei (USA) à 1'45'', 4^e : Gunn-Rita Dahle (Nor) à 2'59'', 5^e : Elsebth Vink (Ned) à 3'47'', 6^e : Annabella Stropparo (Ita) à 5'05'', 7^e : Regina Marunde (Ger) à 6'30'', 8^e : Katy Lynch (NZL) à 6'49'', 9^e : Eva Orsova-Lowe (Svk) à 7'05''.

En grande championne, elle dédie son titre à son ancien coéquipier l'Italien Fabio Casartelli tragiquement disparu sur le Tour de France en 1995 suite à une chute. Quant à l'Américaine Susan DeMattei, elle espère que les spectateurs et téléspectateurs « *seront inspirés par cet événement et voudront aller en extérieur avec un mountain bike*⁶⁹¹ ». Comme son homologue masculin, Pezzo justifie son succès par une préparation très soutenue grâce au programme de la fédération italienne de cyclisme⁶⁹². A l'instar de Bart Brentjens, champion du monde en 1995, la nouvelle championne olympique, déjà championne du monde en 1993 à Métabief puis championne d'Europe en 1994, n'est pas une inconnue, montrant ainsi une hiérarchie sportive assez établie signe d'un sport déjà mûre.

Pour ces épreuves de mountain bike, la proportion de féminines s'élève à 39,7%, alors que pour les épreuves de cyclisme sur route cette proportion se chiffre à 23,6% et à 22,9% pour la piste.⁶⁹³ La proportion de femmes prenant part aux épreuves de mountain bike se trouve donc bien supérieure à la proportion des cyclistes olympiques qui se chiffre à 25%⁶⁹⁴ et même significativement supérieure à la proportion de femmes participantes à l'ensemble des épreuves des Jeux d'Atlanta qui se chiffre à 33,9%. Le troisième du classement masculin Miguel Martinez conclut sa course sur une note amusante en levant sa roue et la troisième concurrente féminine souhaite que son exemple incite les gens à pratiquer le vélo dans la nature. Les premiers concurrents olympiques évoquent et mettent ainsi en exergue dans leur actes ou leurs propos deux valeurs essentielles de leur sport : le plaisir et la nature.

7.3.3. Une entrée olympique réussie

Ces chiffres confortent la ligne politique menée par le CIO dans la perspective d'une augmentation de la participation féminine. Dans le rapport officiel des Jeux Olympiques du centenaire, l'institution conclut ainsi sur les épreuves de mountain bike : « Le VTT, pour ses débuts olympiques, s'est attiré le soutien de supporters acharnés lors de cette compétition

⁶⁹¹ *Washington Post*, op. cit., 1996. Susan De Mattei : « *I hope people will see it and be inspired and just want to go out and ride a mountain bike* »

⁶⁹² *Vélo Vert*, n° 71, op. cit., 1996, p. 97. « *Le programme de préparation olympique de la fédération italienne de cyclisme a porté ses fruits. C'est grâce à cet entraînement de plusieurs mois pour ne pas dire de plusieurs années que j'ai pu décrocher le titre. C'est une victoire collective, la mienne, mais aussi celle de l'encadrement. Pour ce qui est de la course, elle s'est révélée très dure, plus à cause de la chaleur que du circuit, mais je n'ai jamais été en difficulté. Bien sûr, il y a eu cette petite glissade dans le premier tour qui a pu me déconcentrer. [...] Dès que j'ai rejoint la tête à mi-course, je me sentais forte, suffisamment pour attaquer, ce fut presque simple.* »

⁶⁹³ On compte 29 participantes féminines en mountain bike pour un total de 73, route 59/249 et piste 41/179.

⁶⁹⁴ Selon le mode de calcul qui prend en compte ou non les doubles participations on arrive au chiffre de 23% (111/479) ou 25% (129/501).

d'une journée qui a consacré deux champions, le Hollandais Bert Brentjens et l'Italienne Paola Pezzo. Près de 28 000 spectateurs ont suivi les deux épreuves de cross (messieurs et dames) qui se sont déroulées sur un parcours difficile. Les six médailles de cette compétition ont été distribuées de manière équitable, six pays différents en obtenant une⁶⁹⁵. » Le succès populaire, la difficulté sportive et surtout le caractère universel des médaillés avec six pays différents sur le podium, sont ici mis logiquement en valeur pour cette première apparition. Pour le Comité International Olympique, l'objectif est atteint avec des épreuves de cyclisme renouvelées et l'apparition d'une discipline jeune, universelle et pratiquée par des féminines en adéquation aussi avec les volontés du Comité d'organisation américain. La place de ce sport avec 73 athlètes représentant 30 pays se trouve dès sa première apparition à un niveau respectable sur le plan quantitatif et qualitatif, même si la règle des quotas olympiques ne permet pas la participation exhaustive des 20 meilleurs mondiaux.

Ces Jeux Olympiques signifient pour l'UCI un tournant important avec l'arrivée attendue des professionnels de la route dans l'échiquier olympique, l'accroissement significatif et même le doublement des épreuves féminines⁶⁹⁶ et l'introduction du mountain bike cross-country. Son président, à l'origine de ces réformes, se réjouit de cette entrée réussie du mountain bike dans le programme olympique : « *La première participation du VTT aux JO est une réussite. L'aspect sportif a été respecté et la course fut très disputée. La bonne image du VTT fait beaucoup de bien au cyclisme traditionnel, on se doit de l'encourager et il a déjà une place enviable*⁶⁹⁷ ». Alors que l'ombre du dopage pèse déjà lourdement sur le cyclisme à ce moment, l'arrivée sur la scène internationale et olympique du mountain bike avec des connotations plus orientées sur la convivialité, le plaisir et la nature, participe à redorer l'image et modifie en partie les représentations négatives associées au cyclisme en général. Selon Ned Overend, premier champion du monde encore en activité à ce moment, « *Les JO ont validé notre sport qui a grandi si vite et de manière si bien organisée*⁶⁹⁸. »

Sur le plan sportif, comme le constate Yvon Vauchez, l'entraîneur de l'équipe de France : « *Un des faits marquants de ces JO, c'est la confirmation que l'Europe a pris le pas sur les USA dans la hiérarchie mondiale. Chez les garçons, c'était fini. Chez les filles, c'est*

⁶⁹⁵ Archives du CIO. Lausanne. « Rapport officiel des Jeux Olympiques du Centenaire », p. 347.

⁶⁹⁶ En 1992, le programme olympique en cyclisme féminin comprenait seulement trois épreuves : la vitesse et le 3 kilomètres poursuite individuelle sur piste et l'épreuve sur route individuelle. En 1996, s'y ajoutent trois épreuves supplémentaires : la course individuelle au point sur piste, le contre la montre individuel sur route et l'épreuve de mountain bike cross-country.

⁶⁹⁷ *Vélo Vert*, n° 71, *op. cit.*, 1996, p. 94.

⁶⁹⁸ Entretien avec Ned Overend, *op. cit.*, 2006.

*un petit peu différent avec De Mattei et Sydor et une résistance du continent américain*⁶⁹⁹. »

Cette domination s'avère à la fois quantitative et qualitative. Avec une qualification olympique largement basée sur les résultats aux championnats du monde (40 des 50 places chez les hommes et 24 des 30 places chez les femmes), le continent européen qualifie pour les épreuves géorgiennes 2/3 des concurrents⁷⁰⁰. Sur le plan des performances, si les deux champions olympiques appartiennent à « l'ancien continent », la proportion reste identique avec quatre médaillées européennes et deux médaillées nord-américaines⁷⁰¹. Enfin, si l'on analyse la nationalité des finalistes, technique traditionnellement usitée au niveau olympique, seul le costaricain Brenes (6^e), premier non européen se classe dans les huit premiers chez les hommes. Chez les féminines, trois concurrentes (2^e, 3^e et 8^e) perturbent cette domination européenne. Le maintien de la règle de l'autonomie rappelle en partie l'esprit sportif originel.

Le format olympique implique malgré tout un concentré de l'activité en ne choisissant qu'une seule épreuve, certes représentative mais pas unique de ce sport multiforme, avec de plus un nombre réduit d'athlètes représentés qui ne permet pas de mettre en valeur toute la dimension collective de cette pratique. Au niveau de l'organisation de l'épreuve elle-même, cette première olympique dans le pays d'émergence des premières pratiques identifiées, reste sur le plan organisationnel une réussite, avec un public nombreux et enthousiaste et un parcours représentatif du cross country, avec des caractéristiques techniques intéressantes mises en valeur par des prises de vues travaillées mettant en valeur la spécificité de ce sport. La tension du départ, les chutes, les passages en forêt, les slaloms, les montées raides, la vitesse des pilotes dans les descentes et les masques de souffrance accentués par la chaleur, le final en roue arrière de Miguel Martinez ou le charme de la nouvelle championne olympique, sont autant d'images qui interpellent, séduisent ou étonnent les amateurs comme les béotiens du mountain bike, pour la première fois mis en scène avec les moyens techniques et financiers et la puissance médiatique des Jeux Olympiques.

En fait, renforçant une légitimation institutionnelle acquise depuis peu, cette médiatisation et cet éclairage planétaire inscrivent une étape supplémentaire dans cette courte histoire. L'introduction du mountain bike aux Jeux Olympiques d'Atlanta 1996 symbolise finalement le changement de statut d'un sport pratiqué par des millions de personnes sous la

⁶⁹⁹ Entretien avec Yvon Vauchez, *op. cit.*, 2007.

⁷⁰⁰ Les chiffres exactes s'élève à 65,5% chez les féminines (19/29) et 65,9% chez les masculins (29/44) pour un total de 65,7% d'Européens (48/73).

⁷⁰¹ Femmes: Or: Pezzo (Ita), Argent: Sydor (Can), Bronze: DeMattei (USA). Hommes : Or : Brentjens (Ned), Argent : Frischknecht (Sui), Bronze : Martinez (Fra).

forme de loisir et de compétition, à un sport légitimé par l'institution sportive la plus puissante, accélérant encore davantage une diffusion vers le public non initié et plus pérenne encore, avec ses premiers champions, ses premiers drames et ses premières histoires partagées à l'échelle planétaire.

Conclusion de la troisième partie

Dans un contexte d'expansion générale de la pratique à travers le monde, le mountain bike va prendre entre 1990 et 1996 une dimension supplémentaire. Sport à la mode, sport cycliste et de plein air reconnu et en expansion durant la période précédente, il passe au statut de sport de loisir pratiqué par des millions de personnes et devient même discipline olympique, consécration considérée souvent comme suprême et ultime pour un sport institutionnalisé.

Sur le plan économique, l'engin se diffuse maintenant en millions d'exemplaires avec une technologisation et une segmentation croissante du marché. Au niveau géographique, tous les pays occidentaux et finalement plus de 80 nations sont concernées concrètement par la massification de cette pratique. Dans l'espace des sports de pleine nature et de loisirs, à l'instar du ski, le mountain bike occupe maintenant une place prépondérante, les médias de tous ordres couvrent de plus en plus régulièrement les exploits de ses nouveaux champions mais font aussi découvrir au travers de leurs reportages, les joies et aventures liées à sa pratique. Processus institutionnels, économiques et culturels se conjuguent en fait durant cette période, accélérant un peu plus cette évolution.

La fédération internationale de cyclisme institutionnalise et organise ce mouvement déjà codifié au niveau américain dès 1983⁷⁰². En l'espace de deux années, l'UCI intègre le mountain bike comme sport de compétition à part entière. Dans un premier temps attentiste envers la montée du phénomène, la création de la commission de vélo de montagne en novembre 1988, les premières réglementations mais surtout une structuration solide et moderne du mountain bike, symbolisée par la tenue et la réussite des premiers championnats du monde officiel à Durango en 1990, signalent une volonté de développer ce sport au sein de cette institution dédiée historiquement au cyclisme sur route. Le succès des premiers championnats du monde de Durango et les échanges réciproques qui en résultent officialisent et confirment la voie d'une internationalisation réelle des pratiques compétitives, véritable tournant dans l'histoire de ce sport. L'organisation dès 1991 des coupes du monde confirme cet investissement de l'UCI sur un nouveau type de cyclisme de compétition.

L'hégémonie sportive américaine sur ce sport reste finalement d'assez courte durée du fait de l'implication vigoureuse des pilotes et des fédérations européennes déjà investies dans le mountain bike telles la Suisse, la France ou l'Italie. En fait, l'Europe, après une phase

⁷⁰² Malgré la fondation de l'AFMB à la fin de la même année, le processus d'institutionnalisation possède à ce moment quelques années d'avance aux USA avec une NORBA déjà bien structurée.

d'observation, importe, reproduit puis rapidement adapte le modèle américain et le surpasse enfin en l'espace de quelques années. Traditions cyclistes, encadrement des fédérations, existence de réseaux de chemins techniques déjà en place, appétence culturelle et sportive envers ce mode de locomotion et existence d'un vivier important de jeunes pilotes talentueux et entraînés, expliquent ces changements rapides.

Cette codification et cette unification du mountain bike concrétisées par ce processus d'institutionnalisation à l'échelle mondiale, aboutissent en fait à lui donner une visibilité plus grande et lui confèrent peu à peu un statut de sport moderne et universel⁷⁰³. Le cross-country et la descente, en tant que pratiques choisies et reconnues comme officielles et représentatives par l'institution, se trouvent en fait en filiation directe avec les formes d'évolution à l'origine de l'explosion et de l'engouement rapide pour ce sport. En ce sens, l'essence, l'éthique, les valeurs fondamentales des pionniers, certes formatés subsistent : plaisir, nature et sensations restent au centre de ce nouveau sport. « Plus haut, plus loin et plus vite », les fondements historiques à l'origine des premières pratiques persistent au travers des compétitions qui prennent néanmoins une autre dimension.

Dans le même temps, des formes de pratiques diversifiées, véritables déclinaisons à l'infini du cross-country et de la descente, émergent et favorisent une démocratisation de ce sport de pleine nature. Processus d'hybridation, d'écologisation, de technologisation et surtout de diversification déjà mis en évidence dans d'autres activités de pleine nature, apparaissent aussi pour le mountain bike confirmant un stade de développement et une reconnaissance encore plus aboutis. Loin de diluer et de faire perdre du sens à ce sport, la diversité de ses modes d'expression concentre au contraire presque systématiquement les valeurs originelles de plaisir, de sensations, de nature voire de convivialité avec des dominantes affirmées selon la spécialité concernée. Un pays de culture cycliste tel la France en partie perméable à la culture de masse américaine, intègre ainsi le mountain bike sur le plan institutionnel, au niveau du système sportif traditionnel mais aussi dans le domaine plus général de l'espace des loisirs sportifs en pleine expansion durant cette période.

Cet engouement des années 1990 et cette massification réelle du phénomène se justifient largement par les besoins d'aventures, de sensations et de ruptures avec le système sportif traditionnel. La perméabilité française à la nouveauté reste malgré tout relative durant cette époque et explique par exemple le temps d'observation ou de latence en cours, face à l'importation du modèle au milieu des années 1980. Mais le support historique connu,

⁷⁰³ Guttman, Allen, *op. cit.*, 1978.

facilement accessible et déjà pratiqué antérieurement à savoir le vélo, couplé à une réponse possible aux besoins et attentes du moment, concourt ensuite à justifier puis décupler le succès populaire, sportif et médiatique du mountain bike dont les caractéristiques se rapprochent et s'accordent davantage avec des valeurs post-moderne. Au final, le mountain bike se positionne donc à la fois dans l'espace des sports cyclistes pour les adeptes de la compétition mais aussi sur le pôle des activités de pleine nature et de loisir en général.

Cette place originale dans le système des sports, associée à cet engouement populaire et commercial sur le plan international (argument utilisé par les dirigeants de l'UCI par exemple) participe en ce sens à la promotion du mountain bike lors de la phase de son introduction olympique. Un contexte favorable préside en fait à une entrée finalement très rapide de ce sport dans le programme olympique. La volonté du CIO de rénover le programme cycliste en supprimant des épreuves considérées comme peu représentatives, l'opportunité d'organiser le mountain bike dans son pays d'origine favorable au projet et la montée en puissance de ce sport dans l'espace des pratiques cyclistes à ce moment, favorisent un processus de négociation constructif entre les partenaires institutionnels. Dans une conjoncture de modernisation et de féminisation des épreuves, les atouts du mountain bike s'avèrent aussi valorisés par une promotion active et bienveillante de l'UCI qui rénove elle-même son fonctionnement. Enfin, les valeurs véhiculées par le cross-country concordent avec la politique olympique du moment, accélérant un peu plus encore ce processus d'introduction du mountain bike. Discipline d'effort, d'abnégation et d'opposition, il renvoie à la logique olympique ancienne ; sport spectaculaire, technique et de prise d'informations plus proche des options rénovatrices de la commission des programmes, le cross-country trouve ainsi logiquement sa légitimation et intègre à sa première tentative le programme olympique.

Admis officiellement le 18 septembre 1993, son entrée réussie à Atlanta avec au grand rendez-vous un public passionné, lui ouvre pour la première fois une médiatisation à l'échelle de la planète. Cette reconnaissance officielle, symbolique et prestigieuse, marque une étape supplémentaire dans sa jeune histoire, sa diffusion et sa reconnaissance institutionnelle, économique et culturelle sur le plan international.

CONCLUSION GENERALE

« Le VTT était un secret. Une fois partagé, il a changé les gens à jamais. Le voir se propager et apporter du plaisir au monde entier nous a donné à mes contemporains et à moi la sensation d'avoir fait quelque chose de bien pour la société⁷⁰⁴. »

Gary Fisher

« Le mountain bike n'a pas seulement créé un nouveau vélo, il a humanisé le cyclisme⁷⁰⁵ », le sport et une partie de la société serait-on tenté d'écrire en prolongeant la pensée de Joe Breeze. Sans sacraliser une invention, un engin nouveau, ni même, un sport devenu planétaire, le quart de siècle écoulé de 1970 à 1996 marque néanmoins une étape, un apport, une évolution significative dans le domaine de l'histoire du sport et des loisirs.

Impulsée par un attrait personnel, une passion pour le mountain bike et la volonté de combler un vide scientifique et historique perceptible, cette recherche voit le jour, initiée par des questionnements élémentaires. Pourquoi et quand le mountain bike a-t-il été inventé ? Où sont apparues les premières pratiques identifiées et significatives et vers où se sont-elles diffusées ? Quels acteurs majeurs et institutions influentes se trouvent à l'origine et au centre de l'évolution de ce nouveau sport ? Quelles pratiques identifiables voient le jour et se pérennisent peu à peu ? Quels acteurs s'engagent sur cette nouvelle voie et quels engins apparaissent et légitiment peu à peu le mountain bike ? Mais rapidement, la question davantage analytique du « comment » s'impose, oriente peu à peu les premières réponses et donne un sens nouveau à cette histoire passionnante. Comment ces processus de divulgation massive et d'adoption culturelle universelle s'expliquent-ils ? Quelle est la nature des influences rencontrées, provoquées ou subies par le mountain bike au cours de sa jeune histoire ? Comment ces influences réciproques, entre deux logiques culturelles et sportives différentes engendrent-elles un nouveau sport déjà universel en 1996 et offrent à un si large public la synthèse réussie de ces deux modèles ? Quelles spécificités, ruptures ou continuités observe-t-on entre cette singulière histoire comparée à celles d'autres sports ?

⁷⁰⁴ Jakobs, Lee, *op.cit.*, 1999, p. 32.

⁷⁰⁵ Ouvrage Collectif, *The noblest invention: An Illustrated History of the Bicycle*, St Martin, Rodale, 2003, p. 221. « *The mountain bike didn't just create a new bicycle, it humanized cycling.* »

Conjonctures et valeurs post-modernes : le mountain bike toujours sur la bonne vague

Dans une période charnière, à la croisée des valeurs modernes et post-modernes, le questionnement s'oriente, presque inévitablement vers la recherche des contextes locaux, nationaux ou internationaux et des conjonctures sociales, culturelles, économiques et politiques. La société américaine des années 1970 et plus particulièrement la région de San Francisco sont soudainement traversées par une vague collective de contestation (guerre du Vietnam), de liberté (sexuelle et d'expression) et de rejets de certaines valeurs jugées conservatrices comme la compétition. Le *Just for fun* s'oppose au *Time is money* encore présent, le Rock concurrence le Jazz et la bicyclette redevient même à la mode après la crise pétrolière de 1973. Le bastion des sports traditionnels américains se voit concurrencé par la montée en puissance de la pratique féminine dans les universités (Title IX), du développement croissant des activités *outdoor* et l'arrivée en force des « sports californiens ». Le surf, le BMX, le skate-board, le hand-gliding ou le wind-surfing séduisent la jeunesse des *seventies* avant de se diffuser encore davantage à travers le monde. Le Comté de Marin, caractérisé par un contexte topographique, climatique, social, culturel, historique, matériel et humain des plus favorables, se positionne comme un lieu très propice à l'éclosion de nouvelles formes de pratiques cyclistes. La conjonction de ce contexte local facilitateur et d'une société en mouvement et en synergie avec les nouvelles tendances culturelles et sportives, amorce puis facilite l'émergence de la pratique du *clunking* jusque 1977 puis accélère nettement ensuite, celle du mountain bike.

Les Etats-Unis des années 1980 traversés par le *Reaganisme* restent le berceau potentiel d'une accélération du phénomène déjà amorcé lors de la décennie précédente. La reprise économique, l'ouverture, la décrispation politique sur le plan international et une montée progressive de l'individualisme⁷⁰⁶ témoignent de ces changements. En France, « les créations publicitaires des années 1980 offrent le modèle d'une société de la vitesse, de la vie trépidante, et de la réussite individuelle⁷⁰⁷ » qui participe à l'importation potentielle d'un sport aux représentations dynamiques. Tendance au zapping sportif, rejet partiel des sports traditionnels, attrait croissant vers des sports à faibles contraintes, augmentation du temps libre, sensibilité de plus en plus marquée envers les sports de glisse et recherche de la forme, offrent ainsi un terrain réellement favorable à l'importation, à la découverte et à l'acceptation de « pratiques californiennes exportées » telles le mountain bike. L'existence d'une culture

⁷⁰⁶ Kaspi, André, *op.cit.*, 2002, p. 611.

⁷⁰⁷ Rioux, Jean Pierre, Sirinelli, Jean François, *op.cit.*, 2002, p. 428.

cycliste centenaire associée à une sensibilité ancienne aux thèmes du plein air⁷⁰⁸ ou aux sports de pleine nature mais aussi la résistance parfois observée face aux modèles culturels américains modifient rapidement la « donne américaine » initiale.

Selon Jean-François Sirinelli, les années 1990 valorisent « des comportements plus solidaires, le retour à l'authenticité, les références écologiques »⁷⁰⁹. Cette décennie est surtout celle de la mondialisation amorcée avec la chute du Mur de Berlin. L'explosion de l'informatique, d'internet et la circulation toujours plus significative des biens et des personnes accélèrent la diffusion du savoir et facilitent les échanges et interactions culturelles de plus en plus « globalisées ». Le sport n'échappe pas à ces évolutions déterminantes. Les pratiques sportives subissent de plein fouet ces changements sociétaux. Commercialisation, technologisation, massification, aseptisation, hybridation, segmentation, spécialisation, écologisation, médiatisation, professionnalisation, féminisation, mises en forme aventureuses ou diversification restent autant de tendances lourdes qui émergent ou se confirment définitivement durant cette période. Les nouvelles orientations et le gigantisme des Jeux Olympiques à ce moment attestent de ces changements. En fait, le mountain bike et ses déclinaisons motrices ou corporelles peuvent s'inscrire, se reconnaître, se développer ou s'émanciper dans chacune des différentes tendances de cette décennie. Les atouts de croissance et d'émancipation mais aussi le panel potentiel de pratiquants sensibles à ses différentes valeurs semblent dès lors immenses : les *baby-boomers* bientôt *papy-boomers*⁷¹⁰ deviennent une cible de choix, un public en attente de changement et avide de découvrir de nouveaux espaces, de nouvelles sensations. Le mountain bike « ringardise » provisoirement le vélo de route, symbole de « l'ancien⁷¹¹ » ; il devient alors le vecteur principal d'une modernité retrouvée de la bicyclette.

Finalement, le mountain bike, sport d'acteur en ce qui concerne la randonnée ou le cross-country, se positionne aussi comme sport de spectateur lorsqu'il s'agit de disciplines plus spectaculaires ou visuelles telles la descente ou le trial. Le cross-country, leader des pratiques compétitives, renvoie à l'éthique du devoir reliée aux valeurs classiques du sport (règle, fair play, soumission, acceptation des contraintes), la majorité des pratiques descendantes se réclame davantage de l'éthique de désir⁷¹², valorisant l'aspect ludique, hédoniste au travers de petits groupes informels refusant les contraintes imposées. Selon les

⁷⁰⁸ Sirost, Olivier, *La tente noire : sociologie du camping*, Thèse de doctorat, Université de Paris V, 2000.

⁷⁰⁹ *Ibidem*.

⁷¹⁰ Sirinelli, Jean-François, *op. cit.*, 2003.

⁷¹¹ Defrance, Jacques, *op.cit.*, 1995.

⁷¹² Pigeassou, Charles, *op.cit.*, 1997.

époques, mais surtout selon ses diverses modalités de pratiques, le mountain bike peut donc se positionner à la fois sur des valeurs modernes mais aussi post-modernes⁷¹³. Il bénéficie dans la Californie des années 1970 d'un environnement local et d'une conjoncture propice à son invention et son émergence. Le contexte des années 1980 et le nombre croissant d'adeptes favorisent et confirment son développement à l'échelle occidentale. Grâce à des traits pertinents universels et en adéquation aux valeurs des années 1990, le mountain bike s'impose ensuite rapidement comme une pratique sportive de loisir et de compétition cette fois planétaire.

De Marin County vers le reste du monde (1970-1996)

Les questionnements autour du « quand » et du « où » renvoient à la notion historique de périodisation et à la question géographique de diffusion. Sur ce plan, on distingue six phases majeures dans ce processus, de la petite zone autour du mont Tamalpais à la planète entière.

De 1970 à 1976, la diffusion du mountain bike reste très locale dans le Comté de Marin, autour du Mont Tamalpais et des communes telles Larkspur (foyer initial), Fairfax, San Anselmo, Mill Valley ou Tiburon. Cette première phase s'effectue par contagion (augmentation du nombre de personnes pratiquantes) mais aussi par expansion (plusieurs centres sont touchés permettant une nouvelle contagion rejoignant la première⁷¹⁴).

L'année 1977, surtout grâce à la Repack Race marque une diffusion régionale à toute la baie de San Francisco à l'est (Berkeley) et vers le sud (San Jose) dans un périmètre de 40 miles autour de Marin County.

De 1978 à 1980, la troisième phase, plus significative effectuée cette fois par migration (départ des inventeurs de la pratique innovante vers d'autres lieux et aires culturelles), voit le jour lors du voyage des pionniers californiens à Crested Butte en 1978. Cette rencontre et cette randonnée de deux jours vers le Pearl Pass Tour, annonce le début de la diffusion géographique vers l'ouest du territoire. Le Colorado, l'Utah et bientôt le grand ouest américain sont rapidement concernés. Le foyer naissant de Californie du sud (Victor Vicente) et de Californie du nord (Bodfish) se trouvent eux aussi influencés et dynamisés par la venue des pionniers de Marin lors de Reseda to the Sea par exemple (migration)

⁷¹³ Guttman, Allen, *op. cit.*, 2005, p. 323

⁷¹⁴ Hagerstrand, Torsten, *op. cit.*, 1953.

De 1980 à 1983, la diffusion par contagion et expansion atteint cette fois l'ensemble des Etats-Unis et aussi le Canada.

De 1983 à 1990, l'Europe de l'ouest avec l'Angleterre, la Hollande, l'Allemagne, la France, la Suisse, la Belgique et l'Italie est d'abord touchée par migration (venue de pionniers) puis rapidement par contagion et expansion vers les pays nordiques et de l'est. Le Japon, l'Australie, la nouvelle Zélande puis tous les pays occidentaux sont rapidement atteints par cette diffusion à l'échelle occidentale

Après 1990, les premiers championnats du monde (34 pays), la vente d'engins très bon marché puis la reconnaissance olympique impulsent puis consacrent la divulgation à l'échelle planétaire. Le mountain bike devient à la fois un engin de compétition et de loisir pour les pays riches mais aussi un mode de déplacement supplémentaire pour les pays en voie de développement.

Ces différentes phases correspondent souvent à des voyages, événements ou création d'institutions, centrales dans la périodisation historique. Ainsi les voyages vers le Colorado (1978) et vers l'Europe (1983), la fondation de la NORBA (1983), la création de la Repack (1976) et les premiers championnats du monde UCI (1990) et bien sûr la reconnaissance olympique (1993) contribuent à l'accélération du phénomène de diffusion.

Le poids des acteurs et des institutions

La question du « qui » oriente définitivement le débat vers les acteurs. Certes un sport apparaît, se développe, ou disparaît en fonction de contextes ou de conjonctures mais jamais sans acteurs au sens sociologique du terme car les précurseurs restent dans un premier temps les personnages centraux de ce processus. Mais rapidement, les pratiquants de loisirs et de compétitions mais aussi les acteurs et structures institutionnelles participent ensuite à la cohérence et à la mise en forme publique et à la reconnaissance de ce sport.

Durant la période de découverte et d'initialisation des premières pratiques, les « déclencheurs qu'il faut chercher dans un premier temps au niveau d'individualités⁷¹⁵ » jouent effectivement un rôle primordial de 1970 à 1977 alors que le mouvement reste très restreint, surtout jusque 1983. Tout à la fois concepteurs, expérimentateurs, bricoleurs, constructeurs de cadres, fabricants, organisateurs, compétiteurs, écrivains, photographes, communicateurs, commerçants et/ou hommes d'affaires, les pionniers de Marin County se distinguent grâce à une complémentarité unique et efficace, conjuguée à une passion puis un

⁷¹⁵ Terret, Thierry, *op.cit.*, 1996, p. 243.

engagement sans limite. Ils participent activement à l'éclosion puis à la divulgation du phénomène. La polyvalence de Gary Fisher, parfois surnommé *Mr Mountain Bike*, symbolise cette force collective des pionniers, guidés et animés par des personnalités affirmées comme Charles Kelly, Joe Breeze, Charlie Cunningham, Alan Bonds ou Jacquie Phelan. Premiers codificateurs en 1983 (création de la NORBA) de ce sport qu'ils ont développé, ils participent aussi à l'instar de Phelan, Shafer ou Fisher à sa diffusion européenne jusqu'au milieu des années 1980. Leur influence diminue ensuite progressivement jusque 1990 ; ils deviennent peu à peu spectateurs d'un sport qui ne leur « appartient » plus désormais. Certains (Kelly, Guy, Cragg, Bonds) reprennent un travail classique ; d'autres comme Victor Vicente ou Jacquie Phelan se marginalisent un peu, conservant la passion originelle et entretenant la philosophie des années 1970. Scott Nicol, Ross Shafer, Charlie Cunningham, Mark Slate, Steeve Potts, Joe Breeze (militant pour le transport et responsable de Breezer) ou Gary Fisher (Fisher Bikes) gardent encore un rôle actif après 1990. Tom Ritchey, le plus grand producteur de cadres de l'ère artisanale, et Mike Syniard, patron de Specialized et père du Stumpjumper, figurent toujours parmi les personnes les plus influentes de l'industrie du cycle

Presque logiquement, l'influence des précurseurs français couvre la période 1983 à 1987. Fer de lance du mouvement, Stéphane Hauvette y occupe des fonctions diverses : organisateur d'événements, président de la première association, créateur du Roc d'Azur, maillon central de l'intégration fédérale, président de la CNVTT, membre de la CIVTT de l'UCI puis responsable des championnats du monde de 1993. Personnage incontournable, davantage homme « d'appareil » que de terrain, le business man parisien influence fortement les dix premières années de l'histoire du VTT français. D'autres personnalités figurent parmi les acteurs centraux de cette période : Jacques Crozet, le premier constructeur et patron de l'entreprise Mécacycles qui s'investit dès 1984 dans la construction de VTT, Michel Forestier pour le développement de la randonnée, Georges Edwards au travers de ses actions en faveur de la descente puis au sein de la CNVTT. A partir de 1987, d'autres acteurs influencent jusqu'au début de la décennie suivante le développement et les orientations futures de ce sport en France. Jacques Devi le premier champion de France et pilote reconnu puis Christian Taillefer, Bruno Lebras, Patrice Thévenard, les frères Hosotte ou Sophie Englin les premiers athlètes médiatisés, Yvon Vauchez pour le développement et le succès de l'école française de VTT, Max Commençal en tant que constructeur visionnaire, Daniel Ball pour son investissement fédéral en faveur du VTT ou Bernard Bon comptent parmi les figures de proue de ce mouvement en pleine expansion.

Les pionniers américains restent finalement les acteurs incontournables et les plus déterminants dans ce processus : ce sont les véritables inventeurs, « défricheurs », déclencheurs, expérimentateurs de tous les aspects originels de ce sport (engin, modes de pratiques et valeurs). Les précurseurs français, dans une période postérieure, endossent eux un rôle secondaire dans un contexte moins fécond d'importation de l'engin. Ils restent néanmoins les premiers à s'approprier le « jouet », à reproduire, à pratiquer, à divulguer, à institutionnaliser, puis à modifier peu à peu un modèle déjà opérationnel à grande échelle par ailleurs.

Mais rapidement, lorsque le sport se structure et se développe davantage, les structures institutionnelles prennent en partie le relais de ces individualités. Quatre moments clefs (1983, 1988, 1990, 1993), communs aux deux continents et six institutions majeures se distinguent.

Tout d'abord, la création de la NORBA en janvier 1983 marque les débuts de l'institutionnalisation de ce sport aux USA avec la formalisation des premières réglementations et codifications de son histoire. Le but initial de sa fondation est de promouvoir, protéger, organiser la pratique du mountain bike. Mais l'institution fondée par les pionniers signale surtout les débuts de la sportivisation du mountain bike avec le passage du *rider* au *racer* et la transition explicite entre des règles implicites ou tribales à des règles formalisées et connues de tous⁷¹⁶. En maintenant la règle fondamentale de l'autonomie du compétiteur en course, les premiers législateurs de la NORBA conservent sciemment une des valeurs distinctives et fondatrices de leur sport.

La fondation de l'AFMB en 1983 annonce officiellement le début du processus d'institutionnalisation important en France. Dans un premier temps, ce jugement semble certes, valable sur le plan théorique mais l'épreuve des faits nuance cette affirmation. En effet, de 1983 à 1987, c'est davantage un homme seul (Hauvette) qu'une institution (AFMB), qui mène les débats et organise la pratique en France. « Son » institution préside aux préludes du développement du VTT en France durant des « débuts laborieux ». Première structure à apparaître dans un contexte pourtant favorable, l'association essaie avec des moyens limités de diffuser le concept ; elle est à l'origine d'événements, de règlements, d'un travail de sensibilisation envers l'industrie du cycle, de projets sportifs ou commerciaux. Mais finalement, c'est davantage un acteur, le président Hauvette qui impulse ces actions que l'association elle-même ou une communauté identifiée. Le mountain bike met finalement

⁷¹⁶ Guttman, Allen, *op. cit.*, 2005, p. 323. En parlant des sports californiens: “ Mosts of them have spontaneous play to the rules and regulations of an institutionalized sports contest. [...] The has, admitelly, been ambivalence about commercial, sponsorship, about the formation of bureaucratic organizations, and about participation in national or international chmpionships.”

treize années pour s'institutionnaliser véritablement aux USA (1970-1983) ; en France ce processus d'institutionnalisation ne prend pas quatre mois (août 1983, La Plagne-décembre 1983, création de l'AFMB) pour se mettre en place mais plutôt quatre années (1983 à 1987, premier championnat de France et rapprochement avec la FFC). Après quatre années de balbutiements, de développement laborieux de l'AFMB, la signature de la convention en janvier 1988 avec la FFC marque les débuts d'une institutionnalisation pérenne du VTT en France. Fédération centenaire, ouverte sous certaines conditions à l'intégration de nouvelles pratiques telles le BMX, la FFC se positionne rapidement comme le partenaire institutionnel incontournable pour un développement structuré du VTT de compétition et de loisir (balisage et aménagement de parcours pour tous les niveaux).

A ce moment, après avoir codifié la pratique en 1983, les Américains s'organisent pour en structurer la défense. Compte tenu du développement du mountain bike sur le territoire, la question environnementale et de l'accès à la pratique devient rapidement capitale. En 1988, l'IMBA par une politique de prévention, d'éducation et de création de chemins spécifiques résout en partie le problème des conflits entre usagers. Dans une logique de rapprochement vers les structures internationales historiques, la NORBA se trouve finalement intégrée en février 1989 à l'USCF, pendant étasunien de la FFC, la seule fédération américaine reconnue par l'UCI à ce moment.

Durant les années 1990, la FFC poursuit une politique d'envergure qui aboutit à des résultats pour la masse et le haut niveau. La structuration progressive de la FFC au niveau de la formation, de la réglementation, de l'entraînement, de l'aménagement, de la promotion de ce sport sur le plan événementiel (championnat du monde de Métabief), la conception d'un jeune vététiste complet (TNJV) et la pépinière de jeunes talents issus du BMX, participent à faire de la France une nation majeure sur la scène internationale. Enfin, sensible à cet engouement général, l'UCI ne se positionne seulement qu'à la suite des expériences concluantes précédentes. La fédération internationale ne s'engage franchement dans cette voie qu'une fois assurée de la prise en main de ce sport par les fédérations historiques nationales qu'elle reconnaît (le VTT en France en 1988 au sein de la FFC et le mountain bike en 1989 aux USA intégré à l'USCF). La création de la CIVTT en 1989, une première réglementation sommaire, une programmation internationale sur plusieurs saisons mais surtout l'organisation réussie des premiers championnats du monde de mountain bike en 1990, signalent un investissement tardif mais dynamique de l'UCI. Le développement ambitieux et le succès rapide des coupes de monde UCI cross-country à partir de 1991 (1993 pour la descente)

lancent définitivement le mountain bike sur la piste d'une reconnaissance sportive internationale suprême : la reconnaissance olympique.

La dernière phase dans l'histoire institutionnelle du mountain bike a donc lieu en septembre 1993 avec l'introduction du mountain bike comme discipline olympique lors de la 101^e session de Monaco. Compte tenu de la nouveauté de ce sport, de la volonté du CIO de réduire le gigantisme des Jeux donc de limiter l'entrée de nouvelles disciplines et d'une marge temporelle très courte, cette intégration ne va, a priori, pas de soi. Au-delà de rapports cordiaux et de relations centenaires entre l'UCI et le CIO, des conditions propices favorables (universalité, popularité, existence d'événements internationaux, sport individuel médiatique pratiqué aussi par des féminines, contexte américain très facilitateur) encouragent rapidement un terrain d'entente entre les institutions concernées, toutes deux en phase de réforme et de modernisation. Discipline d'effort et d'opposition, voire d'ascétisme, rattachée à un sport reconnu par le grand public, le cross-country renvoie dans un premier temps à la logique et aux valeurs centenaires de l'olympisme ; discipline spectaculaire, « californienne », technique et de prise d'informations, cette spécialité complète s'avère rapidement en adéquation avec les récentes options rénovatrices de la commission des programmes. C'est presque logiquement que cette déclinaison majeure du mountain bike trouve sa légitimation au sein du programme olympique pour les Jeux d'Atlanta de 1996. Ce mariage heureux entre modernité et tradition, accéléré depuis le début des années 1990 par le phénomène de « Californication » justement relevé par Marc Dyreson⁷¹⁷, facilite encore un peu plus un processus rapide, justifié et presque logique d'intégration du mountain bike comme discipline olympique.

Des pratiques tribales aux Jeux Olympiques, du clunker aux mountain bikes

Le questionnement autour du « quoi » oriente la réflexion autour de l'essence même de ce sport et de ses pratiques dérivées mais aussi des aspects technologiques en relation directe avec l'usage souhaité. Traits pertinents, valeurs partagées, modalités de pratiques, règlements, organisations spécifiques, structures nécessaires, configurations ou lieux spécifiques, nombre d'adeptes, constituent autant d'analyseurs opérationnels pour étudier les différentes déclinaisons du mountain bike qui progressivement voient le jour. De manière logique, ces deux thématiques (les modalités motrices et technologiques) se trouvent en synergie constante : le pilote veut développer un engin plus performant en fonction de sa spécialité, le pratiquant désireux d'évoluer différemment sur son mountain bike en modifie les

⁷¹⁷ Dyreson, Marc, *op.cit.*, 2007.

caractéristiques (cadre, poids, solidité, éléments périphériques, géométrie, débattement des suspensions, système de freinage ou de transmission par exemple).

En préambule, les filiations originelles au mountain bike, à savoir des pratiques antérieures tout terrain communes, restent des repères historiques, des sources d'inspirations ou des influences incontestables sur le mouvement qui va suivre. Par contre, aucune de ces expériences, rassemblements, associations ou courants ne possède autant d'envergure, d'impact, d'assise culturelle et de conséquences sur la pratique du vélo tout terrain. Ni les Buffalos Soldiers ou autres militaires, ni les cyclo-muletiers, ni les membres du VCCP ou du Rough Stuff, ni les pratiquants du cyclo-cross⁷¹⁸ ou même du BMX, encore moins les « cas (trop) isolés » à travers le monde, n'impactent l'histoire du vélo tout terrain autant que les pionniers californiens. Ces différents mouvements ne véhiculent pas les mêmes valeurs. Ils ne voient pas le jour dans le même contexte technologique économique et culturel et ne sont pas initiés par les mêmes acteurs. Leur pérennité, leur devenir, leur place passée ou future dans l'espace des pratiques tout terrain, se distinguent donc nettement du mouvement unique et de l'invention générée au début des années 1970 en Californie.

Le mountain bike se définit dans cette logique comme « la pratique physique d'un vélo à pneus larges, hors de la route, sur terrains variés, sous forme utilitaire, de loisir ou de compétition ». Quatre périodes permettent de caractériser le processus d'affirmation progressif, de développement ou de régression des différentes modalités d'utilisation d'un mountain bike.

Lors de la genèse de ce sport et jusque 1976, on observe déjà une certaine diversité dans les approches motrices : les premières formes de pratiques sont de type utilitaire, tribal, ludique et pré-sportif. L'usage ancestral sur chemin existe aussi dans le Comté de Marin où quelques personnes roulent hors de l'asphalte pour aller chasser, pêcher ou se rendre d'un point à un autre. Plus originale est la pratique tribale, confidentielle et majoritairement descendante (un point de départ, un point bas d'arrivée), initiée par les jeunes adolescents du Larkspur's Canyon Gang. Elle diffère radicalement de la précédente. La confrontation, la vitesse, la prise de risque et le choix du parcours (incertitude du milieu) renvoient à des types d'exercices où l'aspect émotionnel⁷¹⁹ devient central. Cette activité ludique et festive concerne la frange des jeunes qui utilisent le vélo pour échapper aux autorités et faire la fête dans les collines. En 1974, certains compétiteurs (les membres du Morrow Dirt Club) utilisent

⁷¹⁸ Le cyclo-cross servira de révélateur et mettra en avant la spécificité des nouveaux engins. Le BMX fournira un potentiel de pratiquants mais l'influence de ces coureurs semble réduite sur cette période.

⁷¹⁹ Jeu, Bernard, *Le sport, l'émotion, l'espace*, Paris, Vigot 1983.

déjà un clunker à vitesse lors du cyclo-cross de Mill Valley), marquant le départ des premières pratiques pré-compétitives. Ces quatre modalités d'utilisation utilisent toutes un même type d'engin. C'est souvent un modèle Schwinn ou similaire des années 1940, appelé clunker. Ce vélo est lourd, robuste, muni d'une à cinq vitesses et d'un système de freinage précaire. C'est le temps de la récupération et du bricolage ; Gary Fisher notamment, développe le concept vers plus de fiabilité, de légèreté et de fonctionnalité.

La période suivante voit se développer les trois modes d'expression majeurs de ce sport : la descente, la randonnée et le cross-country. Apparues et développées en Californie et dans l'ouest des Etats-Unis entre 1976 et 1983, ces trois déclinaisons principales restent encore aujourd'hui dominantes, représentatives des réalités économiques et culturelles de ce sport. Catalyseur de toutes les passions, rassembleuse et novatrice, la Repack Race (1976) marque les débuts historiques d'une tendance majeure : la descente chronométrée. Du défi entre amis à la compétition, ce format de course réellement novateur insuffle un esprit original dans les pratiques cyclistes compétitives et se distingue par un double intérêt. Il permet d'une part une expression et une valorisation en compétition de la vitesse, du risque, de la sensation et des qualités de pilotages et d'autre part une intégration de tous et une convivialité constatée sur la ligne de départ ou d'arrivée, grâce à son format, plus accessible physiquement que le cross-country. La formule randonnée, déjà pratiquée ponctuellement auparavant voit définitivement le jour en septembre 1978, lors du périple épique de deux jours des pionniers californiens et du Colorado en haut du Pearl Pass Tour. Effort, partage, convivialité et sensations de pilotage dans un cadre de nature se trouvent ici réunies en montagne, magnifiant un peu plus la pratique de randonnée du mountain bike. Déclinée par la suite à l'infini (durée, difficulté, lieu, nombre de participants, familiale ou amicale, formalisée ou libre), la randonnée devient rapidement la forme de pratique majeure de ce sport. Consécutivement, une tendance compétitive de la randonnée se développe au début des années 1980. Reseda to the Sea, la Fat Tire Week, la Wiskeytown puis la Rockhopper signalent l'émergence et le développement rapide du cross-country comme le choix majeur en compétition. A la différence du cyclisme sur route à très forte dominante énergétique, la composante technique et informationnelle du XC caractérise un acte moteur complet et complexe qui séduit rapidement. Le cross-country, bientôt leader des pratiques compétitives, renvoie davantage à l'éthique du devoir relié aux valeurs classiques du sport (règle, fair play, soumission, acceptation des contraintes) mais aussi à des sensations nouvelles liées à la confrontation et aux incertitudes du milieu naturel.

Sur le plan technologique, on passe de la phase du bricolage à la phase artisanale. La Repack Race devient dans un premier temps le premier laboratoire validant la solidité et la fiabilité des engins. Joe Brezze construit en 1977 le premier cadre spécifique et deux années plus tard, Fisher et Kelly ouvrent le premier commerce qu'ils nomment « Mountain Bikes ». En 1978⁷²⁰, on compte plus d'une centaine de clunkers pour seulement onze mountain bikes ; en 1981, 2000 mountain bikes sont produits de manière artisanale. Le temps de la pérennisation semble proche. Le mountain bike possède déjà les exigences requises à savoir, une viabilité technologique, une adoption et une promotion par un groupe social et enfin une organisation spatio-temporelle. L'engin devient, plus léger, plus fiable et très demandé ; les délais d'attente sont parfois importants. Les débuts de la production industrielle, initiés par Univega (3000) et Specialized (500) en 1983, marquent le passage à l'ère industrielle symbolisée par le succès du Stumpjumper. L'idée et le concept semblaient presque évidents, l'engin devient rapidement révolutionnaire : « Ce n'est pas un nouveau vélo : c'est un nouveau sport⁷²¹ ! »

La période suivante jusqu'en 1987 confirme le rôle dominant de la randonnée, du cross-country et de la descente dans les stations (1985). Aux Etats-Unis, cette phase annonce les prémices d'une diversification avec les premières apparitions du trial (1984), du dual slalom (1986), des pratiques aventureuses ou extrêmes (Idita Bike en Alaska) et des mises en forme spectaculaires (Coliseum de Los Angeles) ou touristiques (Moab). En France, les pratiques originelles se calquent dans un premier temps sur le modèle américain dans un contexte empreint à la fois de scepticisme et de curiosité face à l'importation de cet engin. Les débuts restent laborieux ; les premiers rassemblements sont souvent confidentiels et l'industrie du cycle encore timorée. Sur le plan technologique, la phase industrielle est réellement activée aux USA ; les mountain bikes deviennent plus abordables, plus fiables, mais sans révolutions techniques majeures. On reproduit à grande échelle, on améliore un peu le concept : un engin de 15 vitesses muni d'une fourche rigide en acier et pesant autour de 13-14 kilogrammes.

Les six années suivantes (1987-1993) représentent finalement l'apogée créatrice dans le processus d'évolution du mountain bike. Durant cette période, les modèles européens et américains se rencontrent, s'observent, se comparent, se confrontent, s'enrichissent et finalement se confondent et deviennent presque syncrétiques en 1993. Jusque 1990, le modèle américain reste majoritairement dominant avec une transposition des règlements, des formats

⁷²⁰ 1980 (300), 1981 (2000), 1982 (5000), 1983 (50 000).

⁷²¹ Slogan publicitaire lors du lancement du *Stumpjumper* de Specialized.

de courses, des tenues, du vocabulaire, de la référence au champion. Avec un décalage presque logique, on voit en France se reproduire dans un premier temps un déroulement observé par ailleurs quelques années auparavant (tribus, randonnées, cross-country, débuts de la descente, mise en forme touristique). Mais rapidement, les nouveaux convertis, les institutions et les acteurs influents modifient déjà sensiblement l'approche de ce sport. Les premiers pratiquants (montagnards, cyclistes, skieurs nordiques, bicrosseurs, amateur de « moto-verte », triathlètes, cyclo-crossmen, cyclo-muletiers, habitués de la formule multisports, « urbains funs » ou passionnés de sport de pleine nature), représentent un intéressant *melting pot* qui influence jour après jour l'évolution du VTT. Entre admiration et remise en question de certaines facettes du modèle américain, le mountain bike subit déjà des transformations perceptibles. La technicité des descentes, l'utilisation de concepts anciens (Paris-Roubaix ou TransJurassienne), l'existence et le balisage de chemins ancestraux, la prise en main fédérale volontariste, l'influence du cyclisme traditionnel, le poids du système fédéral national et international, la reproduction partielle de mises en forme déjà existantes et cette diversité des acteurs, restent autant de facteurs qui façonnent peu à peu le mountain bike importé en 1983.

Après le premier championnat du monde de Durango en 1990, ce phénomène d'influence réciproque devient cette fois complètement interactif et opérationnel. Cette première compétition internationale officielle représente surtout la rencontre concrète, sportive et culturelle entre plus de 300 champions venus de 34 pays et 700 Américains, la confrontation de deux mondes jusqu'alors très peu en contact direct et massif. Les Américains respectueux des traditions cyclistes européennes, accueillent la fédération internationale avec bienveillance ; les Européens découvrent « une autre planète » et reviennent confortés par les potentialités du sport qu'ils pratiquent depuis peu. A plus d'un titre, « Durango » marque donc un tournant dans l'histoire du mountain bike, le faisant passer d'une pratique en parallèle sur deux territoires distincts à un sport partagé et à une confrontation sportive cette fois officialisée de deux cultures cyclistes. La pratique du mountain bike explose alors quantitativement et le phénomène de diversification s'amplifie et se décline ensuite presque à l'infini. Peu à peu, chacun s'approprie une facette de l'activité selon son âge, ses motivations et ses représentations. On assiste alors à une nette spécialisation des compétiteurs. Dans un premier temps, certains pilotes pratiquent à la fois le cross-country et la descente mais avec quasiment le même engin (1990-1991) puis les derniers « polyvalents » et les nouveaux spécialistes se confrontent cette fois en utilisant un engin spécifique (1992). Enfin, on assiste

définitivement en 1993 à une spécialisation athlétique et mécanique avec deux épreuves, deux populations d'athlètes et deux engins complètement distincts.

A l'instar des manières de naviguer, de voler ou de grimper, on distingue maintenant différentes manières de « rouler ». Les tendances lourdes caractéristiques des sports modernes telles la massification, l'hybridation, la technologisation, la féminisation, l'écologisation, la spécialisation, la spectacularisation, la délocalisation ou la mise en forme aventureuse façonnent peu à peu une myriade de pratiques diversement partagées et pas toujours pérennes. Le mountain bike n'échappe donc pas à ces propensions relevées dans d'autres sports, il les porte même parfois à leur paroxysme en les déclinant à l'infini (tandem VTT, monocycle tout terrain, « cani-cross VTT », VTT voile). De l'unique vététiste cascadeur dévalant une pente à 200 km/h aux millions de pratiquants évoluant sur les chemins de campagne, les déclinaisons et représentations de ce sport restent très polymorphes. Le mountain bike, sous l'influence de cette multiplicité de tendances se conjugue alors au pluriel, exprimant une richesse créatrice et un engouement collectif, provoquant aussi la confusion pour le *quidam*.

Evolution des pratiques et changements technologiques étant en interaction, cette effervescence dans l'évolution et les diverses formalisations évoquées se retrouvent également de 1987 à 1993 sur le plan commercial. Dès 1987, le développement de l'indexation et du système de poignées tournantes, associés à une augmentation du nombre de vitesses disponibles accélèrent un peu plus le phénomène de massification. L'obstacle décourageant de la manipulation parfois technique des vitesses disparaît peu à peu. A partir de ce moment, un marché de produits périphériques spécifiques (casques, protections, vêtements, revues spécialisées) voit le jour. Mais l'explosion technologique et commerciale intervient surtout au début des années 1990, pour un engin qui n'a finalement pas subi de modifications révolutionnaires depuis le *Stumpjumper*. L'avènement puis la démocratisation des suspensions à l'avant et rapidement à l'arrière de l'engin, « assoient » définitivement des qualités déjà reconnues. Affublé de suspensions, puis de freins à disque, le VTT devient maintenant un produit sportif et de loisir réellement abouti, à la fois confortable et efficace et désormais en parfaite adéquation avec les usages qui lui sont réservés.

On observe subitement une explosion des ventes et une hégémonie commerciale soudaine du mountain bike par rapport au vélo traditionnel. L'achat d'un engin devient réellement plus abordable, les offres de produits spécifiques augmentent, l'offre se segmente de plus en plus. Avec 16% des parts du marché du cycle en 1988, puis 35% en 1990 et enfin

70% en 1993⁷²², le VTT s'impose en France comme le « deux roues » numéro un, largement devant le vélo de route classique, le vélo de ville ou le BMX. En tant que pratique physique, il se classe, en 1996 comme le second sport de plein air avec 28% d'adeptes, derrière la randonnée pédestre.

La spirale créatrice des influences réciproques.

En s'intéressant au premier sport non occidental introduit aux Jeux Olympiques, le judo, Allen Guttmann fait la remarque suivante : « *Like the kayakers, whose sport derives from the pre-Columbian cultures of North America, judokas have increasigly adapted their martial art to the dictates of modern sports*⁷²³. » Qu'en est-il pour le mountain bike, si on ne considère pas cette fois, une diffusion de l'Asie vers l'Occident puis le monde, mais plutôt une diffusion des Etats-Unis vers le vieux continent ? Ce nouveau sport a-t-il dû aussi s'adapter pour se faire reconnaître ou n'observe-t-on qu'une simple transposition suffisante au sésame olympique ? Quelle est la nature des influences réciproques qui participent non seulement à cette reconnaissance institutionnelle suprême mais aussi à ce plébiscite planétaire ?

Le Tour de France, ses épopées et ses champions mythiques, l'histoire du cyclisme en général, le vélo dix vitesses, le modèle de transport hollandais, nourrissent en grande partie les imaginaires, les inspirations et un respect avoué par les pionniers les plus actifs. Durant les années 1970, c'est aussi en rupture avec ces valeurs compétitives, culturelles et les contraintes vestimentaires et d'entraînement du cyclisme européen, modèle de référence, que les pionniers les plus actifs, compétiteurs de niveau régional ou national et férus de cyclisme sur route, envisagent une nouvelle manière d'évoluer et de se confronter sur un vélo. Leurs sources d'inspiration sont multiples et fécondes mais cette référence européenne utilisée en opposition mais aussi par appropriation, reste une réalité qui touche aussi leur invention. Effectivement, certains standards mécaniques utilisés par les pionniers sont européens, la pratique en Californie du cyclo-cross s'inspire des modalités européennes et la volonté de vouloir progresser vers le haut fait aussi référence aux efforts déployés par les champions dans les montagnes (Fisher parle à ce sujet de respect pour la bicyclette). Ces exemples fournissent des illustrations de cette influence partielle mais incontestable du modèle historique européen dans la genèse du mountain bike. De 1977 à 1983, le modèle californien se structure peu à peu, se personnalise et s'autonomise, il adopte sa propre logique. La

⁷²² Cette proportion correspond à celle atteinte aux USA en 1990 pour le mountain bike.

⁷²³ Guttmann, Allen, *op. cit.*, 2005, p. 271.

référence et l'influence européenne s'estompent face à la force, à la richesse, à la pertinence et à l'indépendance du modèle en plein développement avec des valeurs et des modes de pratiques de plus en plus spécifiques. Lorsque le *Stumpjumper* s'exporte vers l'Europe, la pratique possède déjà une identité marquée, l'engin une originalité incontestable.

En 1983, lorsque le mountain bike touche le continent européen, il est présenté par les organisateurs et commerciaux comme un sport *fun* venu des Etats-Unis. Toutes les dénominations anglophones (*surf-riding*, *bicrossing*, *hand gliding*, *skate-boarding*, *wind-surfing*, *snow-boarding* et... *mountain-biking*) des sports d'origine californiennes, qui circulent durant les années 1970 et les années 1980, illustrent et démontrent sur le plan linguistique et sémantique, l'impact en cours du modèle californien durant cette période. Ce n'est qu'une fois le modèle exposé et en action sur le nouveau territoire, que la terminologie évolue plus ou moins en fonction de l'emprise du modèle initial et de l'influence linguistique en cours. Concernant le mountain bike, la dénomination des engins fait à ce moment majoritairement référence à ce modèle avec des patronymes, suggestifs tels le *Nevada*, le *Ranger*, le *Tracker* ou le *Descender*. Sur le plan humain, les pionniers eux-mêmes comme par exemple Fisher (1983 en France) ou Phelan (1985 en Angleterre), se déplacent, « exposent » le modèle apportant une touche d'exotisme et un crédit supplémentaire sur des terres pas encore conquises. Le scepticisme des cyclistes sur route du vieux continent, qui voient arriver le mountain bike comme une mode éphémère, puis comme une pratique potentiellement concurrentielle, confirme cette tendance. Dans l'hypothèse d'une divulgation, les dirigeants du cyclisme traditionnel et l'industrie du cycle supportent mal un amalgame possible de leur sport avec des activités considérées comme uniquement ludiques, telles la planche à voile ou le skate-board. L'hypothèse de Pierre Bourdieu qui avance que « *les transformations de l'offre [...] s'engendrent dans les luttes de concurrence pour l'imposition de la pratique sportive légitime et pour la conquête de la clientèle des pratiquants ordinaires [...], luttes entre les différents sports et, à l'intérieur de chaque sport, entre les différentes écoles ou traditions, luttes entre les différentes catégories d'agents engagés dans cette concurrence*⁷²⁴ » semble vérifiée dans ce cas. Les oppositions sérieux/fun et sport/jeu imprègne encore fortement les mentalités et les structures. Un sport peut, à ce moment, difficilement être *fun*, c'est pourtant comme cela que le mountain bike est présenté dans un premier temps. Le modèle américain peine à s'imposer ; une certaine résistance semble de mise. Mais cette vision reste pour l'instant la seule référence et domine la scène technologique et sportive. La

⁷²⁴ Bourdieu, Pierre, *op. cit.*, 1992, pp. 194-195.

France et l'Europe observent et s'approprient très lentement ce modèle sans le remettre trop en cause.

A partir de 1987, après ce temps progressif d'importation, d'exposition suffisant puis de découverte du mountain bike, le contexte favorable et la convergence significative des valeurs favorisent un développement de la pratique et rapidement une confrontation des modèles. Dans un premier temps, la démonstration et la domination américaine lors de l'épreuve de Villard de Lans en 1987 par exemple ou le second championnat du monde officieux d'Aminona (Suisse) en 1988 participent encore à cette exposition du modèle mettant surtout en valeur l'avancée technique, technologique et le professionnalisme des Américains. Ces premières confrontations internationales « *crédibilisent l'image du sport*⁷²⁵ ». Les coureurs de « l'oncle Sam » attirent les médias, véhiculent une image innovante, moderne, dynamique et *fun* du cyclisme, validant ainsi la passion encore méconnue des premiers précurseurs français et européens qui découvrent ces héros de l'époque. Ces événements accélèrent une dynamique et un engouement déjà amorcés à petite échelle. Mais rapidement, les Américains particulièrement en 1989 et 1990 découvrent des parcours (techniques et cassants) adaptés aux conceptions françaises de la descente. Ces changements parfois radicaux remettent en partie en cause leurs conceptions initiales orientées davantage sur la vitesse. Lors de leurs participations aux différents cross-country organisés en Europe, les champions américains affrontent de plus en plus des cyclistes formés à « l'école de la route » avec leurs traditions tactiques et leur science de l'entraînement et de la course, modifiant ainsi leur propre approche de cette discipline. Dans l'autre sens, quelques Européens comme Frisknecht, Rey ou Gould tentent une carrière professionnelle aux USA découvrant le modèle initial, très peu transformé avant les années 1990. Ces différents voyages participent au processus en cours d'évolution de la pratique. Les spécificités françaises et européennes entraînent peu à peu des résistances par rapport au modèle initial (conception de la descente, approche de l'entraînement, logique de traçage des parcours) sans remettre en cause pour l'instant le poids, l'influence et les fondements du modèle américain. D'une exportation stricte et totale du modèle au début de la décennie, on passe donc progressivement à une adaptation et non à un rejet « à la française » dans une phase où les influences réciproques renforcent un peu plus la vigueur originelle et l'essence déjà éprouvée de ce nouveau sport. Confirmant cette phase d'appropriation et de restructuration du modèle, les termes anglo-saxons en cours au début de la décennie font maintenant place à des dénominations aux

⁷²⁵ Entretien avec Jacques Devi, *op. cit.*, 2006.

consonances un peu plus francophones. On parle alors de surf, de bicross, de delta-plane, de planche à roulettes, de planche à voile, de surf des neiges. Le terme « VTT » passe rapidement dans le langage courant. Ce changement de terminologie stigmatise le début d'une acculturation équilibrée et d'une réappropriation progressive du modèle initial au sein de l'espace des sports.

A Durango par exemple, tout est prétexte aux échanges réciproques : techniques d'entraînements, matériels, tactiques de course, formes d'organisation, mises en scène, réglementations, nouvelles disciplines. Ces deux mondes se respectent et s'influencent mutuellement. La création des coupes du monde maintient un niveau régulier dans la rencontre des modèles qui s'homogénéisent peu sur le plan réglementaire et sportif. La pratique se diversifie rapidement à ce moment confirmant que « cette tendance à la fragmentation est désormais une constante de la culture américaine⁷²⁶ ». Parallèlement les succès sportifs rapides de la Suisse, de l'Italie, de la France puis de l'Allemagne remettent en cause l'hégémonie sportive américaine en cours depuis 1987. Après la *razzia* de Durango, l'emprise des pilotes d'Outre-Atlantique se maintient autour d'un quart des médailles durant les cinq années suivantes pour ne plus représenter que 13% en 1996. Dans le même temps, les trois pays de l'arc alpin (France, Italie et Suisse) remportent depuis 1991 entre 44% et 58% des médailles. Ce nouveau rapport de force confère encore davantage de poids aux tendances et propositions européennes dans les modifications apportées progressivement aux formats américains originaux. Durant cette période s'opère donc un travail de transformation des règlements du mountain bike de compétition ; un compromis entre ces deux versants culturels se dessine peu à peu prenant en compte l'orthodoxie sportive nécessaire, les logiques commerciales et l'essence originelle de l'activité. On assiste alors à un rééquilibrage progressif entre les approches américaines et européennes, confortant ainsi la thèse de la réciprocité de ces influences mutuelles. En 1993, le règlement de la descente acceptant à la fois des phases de vitesses et des passages techniques symbolise en partie ce rapprochement en cours des deux modèles. Le cross-country, discipline dominante à ce moment, rassemble en ce sens des valeurs dominantes de chacune des deux cultures : plaisir et effort, pilotage et technicité, épreuve individuelle et départ collectif.

⁷²⁶ Rioux, Jean Pierre et Sirinelli, Jean François, *op. cit.*, 2002, p. 63.

Vers un modèle et une reconnaissance planétaire

Cette lisibilité des épreuves et cette cohérence progressive identifiées en 1993, favorisent ensuite les deux étapes ultimes de ce processus : la reconnaissance olympique et la diffusion planétaire. Facilité par le processus de « Californication » à son apogée au début des années 1990 et l'influence depuis le XX^e siècle des Etats-Unis sur le mouvement sportif et olympique⁷²⁷, l'intégration du mountain bike s'explique par trois autres facteurs : une adéquation et un consensus bienvenus entre la politique du CIO et les projets rénovateurs de l'UCI, l'existence d'une discipline faisant preuve d'un formatage, d'une validité et d'une légitimité reconnue très récemment (1990-1993) sur le plan international et enfin une adéquation entre cette discipline et les valeurs olympiques.

Citius, Altius, Fortius. Cette devise, apanage des Jeux Antiques convient presque sur mesure au mountain bike « cross-country » lors de l'apparition de cette discipline aux Jeux Olympiques du centenaire de l'ère moderne : plus vite dans les descentes, plus haut vers les montagnes, et plus fort physiquement pour maîtriser le terrain et les éléments. Ces valeurs originelles se conjuguent de manière presque parfaite avec la devise adoptée au XXI^e siècle : *Respect, Performance et Amitié.* La symbolique et la définition de cette discipline mécanique à propulsion humaine, véritable course moderne, spectaculaire, technologique et écologique offrent une image positive qui favorise cette acceptation. De plus, les principes et valeurs de l'Olympisme se trouvent également confortés par les notions de développement durable, d'humanisme, de partage et de plaisir, valeurs également reconnues par la majorité des millions d'adeptes de ce nouveau mode de locomotion.

Cette consécration olympique constitue certes une apogée symbolique dans l'histoire institutionnelle et sportive du mountain bike. L'année 1996 peut ainsi logiquement être considérée comme un jalon supplémentaire dans l'histoire d'une activité physique et sportive qui ne se résume pas à l'apparition de cet unique format, ni même à cette seule mise en forme prestigieuse. En adéquation avec les valeurs de la période, les nouveaux convertis trouvent aussi dans un sport renouvelé des réponses à des inspirations contemporaines. Un engin performant, dévoreur d'espace, outil acrobatique, vecteur de sensations, de convivialité et de liberté répond désormais aux valeurs culturelles de la fin du XX^e siècle. Ces valeurs fondatrices, plurielles et partagées renvoient aux origines historiques de ce sport innovant et favorisent un développement rapide et durable fondé, non pas sur les effets de mode mais bien

⁷²⁷ Dyreson, Marc, « Crafting Patriotism-Meditations on “Californication” and other Trends », in *The International Journal of The History of Sport*, op. cit., 2008, pp. 307-311.

sur des formes nouvelles consensuelles issues du jeu d'influences réciproques solides et identifiées durant un peu plus de vingt années. « Pour la très grande majorité des sportifs, enlevez la performance, la comparaison, le plaisir du corps et de l'esprit ainsi que la convivialité... et le sport n'existe plus. Le XXI^e siècle sera celui de la segmentation et de la différenciation des pratiques sportives autour de fondamentaux qui garantissent sa pérennité⁷²⁸. » Dans cette perspective, le mountain bike s'inscrit dans cette tendance lourde mise en évidence par Pierre Arnaud, Michael Attali et Jean Saint-Martin.

Engin de déplacement, utilitaire dans un grand nombre de pays, objet de plaisir et d'émotion, de loisir pour tous les âges, de performance, de dépassement et d'entretien personnel, de rencontre, de découverte de nouveaux territoires sauvages, utilisant un concept universel déjà éprouvé par le temps, le mountain bike réinvente la bicyclette déjà symbole de liberté. Sauter, glisser, rouler, se déplacer, explorer plus loin encore, autant de fonctionnalités conciliables et de richesses motrices offertes qui interpellent l'Homme du XXI^e siècle. Au-delà de la symbolique du « jouet d'enfant retrouvé », son essence, ses valeurs et son histoire suscitent un réel écho chez l'adulte de demain.

Finalement, de 1970 à 1983, des influences européennes anciennes participent en partie à la genèse et la pertinence du modèle californien du mountain bike (70-77) puis à sa diffusion rapide et à son succès à l'échelle américaine (77-83). Tout à la fois sources d'inspiration mais aussi de rupture, ces influences originelles restent une des bases fondatrices de la contribution des pionniers de Marin County. De 1983 à 1990, l'exportation et la découverte du modèle américain (83-87) puis la confrontation et la comparaison de deux cultures sportives et cyclistes (87-90) témoignent tout à la fois de l'acceptation mais aussi d'une transformation en cours du modèle initial. Enfin, de 1990 à 1996, l'homogénéisation progressive puis la fusion des deux modèles ponctuent l'apogée des influences réciproques (90-93). En 1993, le format consensuel et reconnu du cross-country, synthèse réussie de ces deux conceptions complémentaires du mountain bike, facilite et accélère le processus d'intégration olympique. Cette reconnaissance institutionnelle suprême légitime dès 1996 le mountain bike au sein de la communauté sportive internationale. A la fois sport de compétition et de loisir de pleine nature mais aussi moyen de déplacement utilitaire dans certaines zones défavorisées, le mountain bike est désormais une pratique réellement planétaire.

⁷²⁸ Arnaud, Pierre, Attali, Michael et Saint Martin, Jean, « Sport et modernité : les origines du "sport moderne" » in Arnaud, Pierre, Attali, Michael et Saint Martin, Jean, (sous la dir. de), *Le sport en France*, Paris, La Documentation Française, 2008, p. 21.

Des pistes nouvelles pour l'historien du sport

En s'appuyant sur les apports informatifs, historiques, analytiques et les conclusions de cette recherche, d'autres pistes peu explorées s'ouvrent alors à différents niveaux d'analyse.

Dans le domaine spécifique de l'histoire des pratiques cyclistes, une recherche plus approfondie permettrait d'envisager plus précisément les caractéristiques et les fondements des pratiques cyclistes tout terrain antérieures à 1970. Cyclo-muletiers, groupements méconnus ou cas isolés peuvent illustrer (approche historique et anthropologique) de manière fondée cette tendance ensuite consacrée massivement de l'Homme à vouloir explorer les territoires les plus reculés avec cet engin. Toujours dans ce domaine, en s'appuyant sur les données et conclusions de la période 1970-1996, l'étude quantitative et qualitative des diverses pratiques du mountain bike depuis cette consécration mondiale, particulièrement celle des processus de diversification, de distinction et de massification exacerbés après 1996 pourrait alors interroger le sociologue et l'historien sur l'évolution de ce sport déjà mature.

Au travers d'une approche à la fois géographique, historique et culturelle de la notion de diffusion, on peut aussi s'interroger, dans la continuité des travaux d'Allen Guttmann⁷²⁹ et de nombreux historiens⁷³⁰ sur les motifs, les enjeux ou les freins de la diffusion d'un sport vers un autre territoire. Pourquoi et selon quelle temporalité un sport ne se diffuse-t-il pas du tout, un peu ou massivement vers d'autres territoires (enjeux économiques, historiques, culturels et institutionnels) ? En prenant l'exemple du basket-ball, du football américain et du mountain bike, on observe que trois sports d'origine américaine voient leur diffusion et leur expansion se différencier nettement : précoce, très lente mais importante pour le basket-ball⁷³¹ ; tardive et limitée pour le football américain⁷³² ou précoce, rapide et très importante pour le mountain bike. La référence aux influences culturelles réciproques, aux effets de concurrence et aux contextes historiques, semble alors indispensable pour mener à bien cette analyse comparative entre l'évolution de ces processus pour les sports américains traditionnels et les sports « californiens ».

⁷²⁹ Guttmann, Allen, *op.cit.*, 2005, pp. 190-191.

⁷³⁰ Humbert, Henri et Terret, Thierry, *op.cit.*, Humbert, Henri et Terret, Thierry, *Histoire et diffusion de la gymnastique aquatique (1960-2000)*, Paris, L'Harmattan, 2002. 2002.

⁷³¹ Chavinier, Sabine, *op. cit.*, 2008, pp. 27-48. Le basket-ball importé en Europe en 1896, organisé sous forme de championnat du monde en 1936, ne devient réellement diffusé en Europe qu'après les années 1950 ?

⁷³² Guttmann, Allen, *op.cit.*, 2005, p. 193. Le football américain, malgré une volonté farouche de la ligue américaine (NFL) de voir se développer ce sport en Angleterre dans les années 1980 ne parvient-il pas à s'implanter sérieusement de l'autre côté de l'Atlantique ?

Enfin, toujours dans cette logique d'une approche comparative, un travail plus spécifique peut être envisagé dans le domaine des sports de pleine nature (activités de montagnes, aériennes et nautiques) et/ou celui des sports d'origine « californienne ». Certains comme le mountain bike, la planche à voile ou le snow-board se positionnent logiquement dans ces deux classifications. On peut alors s'interroger sur une spécificité des activités sportives de pleine nature d'origine européenne (le ski, l'alpinisme) et étudier les différents processus historiques et culturels en cours en les comparant avec des sports de pleine nature d'origine californienne (snow-board ou mountain bike). Quelles différences peut-on par exemple observer entre les processus de diffusion, d'institutionnalisation et de légitimation du ski d'origine européenne ancienne et le snow-board d'origine californienne récente ? Peut-on observer des permanences, des tendances communes dans le processus de diffusion en fonction de l'origine géographique et culturelle de chaque modèle initial ou bien chaque sport évolue-t-il de manière indépendante, tributaire du jeu des acteurs, des conjonctures, du poids des institutions, de ces traits pertinents, d'enjeux culturels et de son universalité potentielle ? Le poids fédérateur des influences réciproques identifié pour le mountain bike peut-il alors devenir le critère déterminant d'une diffusion réussie, pérenne et planétaire ?

Dans ce cadre d'analyse des filiations, d'étude des processus de genèse, d'invention, de diffusion, de recherche d'influences réciproques potentielles entre deux cultures sportives, d'identification des phases d'exportation, d'acceptation, de rejet, de reproduction, d'assimilation, de transformation ou de fusion potentielle, une étude approfondie pour chaque sport pourrait être alors le point de départ de nouvelles recherches. En comparant ce processus pour chaque sport, chaque classification de sport consacrée ou chaque approche corporelle, une nouvelle voie dans l'interprétation ou l'analyse d'un monde en mouvement semble alors envisageable. « Sans doute Elias fut-il un peu provocateur lorsqu'il écrivit "que la connaissance du sport est la clé de la connaissance de la société"⁷³³ ». Pourtant, l'analyse des pratiques vives des mondes contemporains pourrait être une voie d'entrée privilégiée à la connaissance des sociétés⁷³⁴ ». Approches techniques, économiques, culturelles, anthropologiques, ethnologiques et historiques conjuguées dans cette perspective, cette fois inter ou transdisciplinaire axée sur l'étude des facteurs permettant à un sport de devenir universel pourrait venir enrichir la réflexion et compléter la littérature déjà féconde de l'histoire des sports. Cette étude doit tout d'abord interroger le passé. Une fois validée, elle

⁷³³ Elias, Norbert et Dunning, Eric, op. cit., 1994, p. 25.

⁷³⁴ Boutroy, Eric, *L'ailleurs et l'altitude alpinisme lointain et quête de la différence*, Thèse de doctorant en anthropologie, Université d'Aix Marseille I, tome 3, 2004, p. 645.

pourrait favoriser une prospective intéressante pour l'étude du marché du sport et des loisirs du XXI^e siècle.

D'autres montagnes seront alors à franchir, d'autres univers à découvrir et de nouvelles rencontres à envisager. Il sera alors temps de reprendre la plume. Bien avant, le mountain bike nous conduira sur les routes de la liberté, celles de Kerouac⁷³⁵. Vers d'autres chemins à explorer...

⁷³⁵ Kerouac, Jack, *op.cit.*, 1960.

SOURCES

ARCHIVES de la NORBA

Archives privées de Charles Kelly. Minutes de la NORBA du mois de janvier au mois de juillet 1983. (58 pages)

Documents majeurs cités

- *Minutes de la réunion N° 4 de la NORBA*, 3 février 1983.
- *Minutes de la réunion N° 5 de la NORBA*, 8 février 1983.
- *Minutes de la réunion N° 10 de la NORBA*, 3 mars 1983.
- *Minutes de la réunion N° 11 de la NORBA*, 10 mars 1983.
- *Minutes de la réunion N° 12 de la NORBA*, 17 mars 1983.
- *Minutes de la réunion N° 13 de la NORBA*, 23 mars 1983.
- *Minutes de la réunion N° 14 de la NORBA*, 7 avril 1983.
- *Minutes de la réunion N° 15 de la NORBA*, 19 avril 1983.
- *Minutes de la réunion N° 16 de la NORBA*, 28 avril 1983.
- *Minutes de la réunion N° 19 de la NORBA*, 24 mai 1983.
- *Minutes de la réunion N° 20 de la NORBA*, 2 juin 1983
- *Archives privées de Charles Kelly*. Correspondance entre Woodward et Charles Kelly.
- *Archives privées de Charles Kelly*. Correspondance entre Glenn Odell et la NORBA. Lettre du 27 Juillet 1983 envoyé à Glenn Odell suite à une ultime réunion du 26 Juillet 1983.

ARCHIVES de l'AFMB

Archives privées de Stéphane Hauvette de 1983 à 1990 (deux cartons)

Documents majeurs cités

- Statuts de l'AFMB, 1983.
- Correspondance entre les « *Ateliers de la rive* » et l'AFMB, 10 Janvier 1984.
- Correspondance du 17 mai 1984. *Archives de l'AFMB*, 8 mars 1984 (11 pages).
- Liste des rassemblements et courses prévues par l'AFMB pour la saison 1984.
- Correspondance AFMB/ Jo Peretti, 20 août 1984.
- Correspondance entre l'AFMB et l'Office Nationale des Forêts, 22 août 1984.

- Correspondance AFMB/ Commandant Delopino, 23 août 1984.
- Correspondance AFMB/ Mairie de Ramatuelle, 4 septembre 1984.
- Correspondance AFMB/ Président du Conseil Général du Var, 6 septembre 1984.
- Correspondance AFMB/ Mécacycles, 6 septembre 1984.
- Correspondance AFMB/ Ateliers de la rive, 11 septembre 1984.
- Correspondance AFMB/ Préfecture du Var, 22 septembre 1984.
- Correspondance AFMB/ Shimano, 24 septembre 1984.
- Plaquette d'inscription du Roc d'Azur 1984.
- Photo ligne de départ du premier Roc d'Azur.
- Programme d'activité 1986 de l'AFMB.
- Correspondance avec la Chambre Nationale du cycle, 10 avril 1986.
- Correspondance du 16 Juin 1986. Convocation à l'assemblée générale extraordinaire.
- Correspondance privée entre Patrick Hennem et Stéphane Hauvette, le 21 juin 1986.
- Règlement de course du Roc d'Azur 1987.
- Cahier des charges du championnat de France 1987.
- Commission Nationale de Vélo Tout Terrain. Dossier d'information VTT 1988.
- Cahier des charges Championnat de France de VTT 1988.
- Convention du 13 janvier 1988 entre la FFC et l'AFMB.
- Correspondance du 25 avril 1988 s'adressant aux membres de l'AFMB.
- Compte rendu de l'assemblée extraordinaire de l'AFMB, 17 décembre 1988.
- Correspondance entre Stéphane Hauvette et le Président de la FFC non datée.
- Lettre du président de la FFC au président de la CNVTT, 29 mars 1989.
- Lettre de Stéphane Hauvette président de la CNVTT, président de l'AFMB au président de la FFC, 3 avril 1989.
- Correspondance entre la direction des sports du ministère, la FFC, le président de la fédération, 7 avril 1989.
- Compte de rendu Réunion de la CNVTT, 9 et 10 décembre 1989.
- Procès Verbal de la réunion du groupe technique vélo de montagne à Paris (FFC) le 20 avril 1990.
- Procès Verbal rédigé par André Tignon de la réunion du groupe technique vélo de Montagne Paris (FFC), le 22 avril 1990.
- Procès Verbal de la première réunion du Comité Restreint du GTMB, non daté, 5 pages,
- Publicité pour le rallye des Alpes, non datée.

ARCHIVES DE LA FFC

Archives consultées de 1984 à 1996 au siège de la FFC en octobre 2006 avec l'assistance de Madame Leroy.

- Procès Verbal du Comité Directeur, 6 décembre 1985, p. 5.
- Procès Verbal du Comité Directeur, 19 avril 1986, p. 6.
- Procès Verbal du Comité Directeur, 20 mars 1987, p. 8.
- Bureau du Comité Directeur, 23 novembre 1987, p. 10.
- Procès Verbal du Comité Directeur, 18 mars 1988, p. 2.
- Procès Verbal du Comité Directeur, 8 avril 1989.
- Procès Verbal du Bureau du Comité Directeur, 21 avril 1989.
- Bureau du Comité Directeur, 12 mai 1989.
- Annexe au Procès verbal du Bureau du Comité Directeur, 12 mai 1989.
- Procès Verbal du Comité Directeur, 27 mai 1989, pp. 4-5.
- Procès Verbal du Bureau du Comité directeur, 1^{er} septembre 1989.
- Procès Verbal du Comité directeur, 16 septembre 1989.
- Procès Verbal du Bureau du Comité Directeur, 17 novembre 1989.
- Procès Verbal du Bureau du Comité Directeur, 22 décembre 1989.

ARCHIVES DE L' UCI

Archives consultées en septembre 2007 au siège de l'UCI à Aigle (Suisse) avec l'assistance de Julien Stauffer.

- « Panorama sur quatre années 1985-1989. La FIAC dans le monde », *Rapport d'activité 1985-1989*.
- *Le monde cycliste magazine*, septembre 1988, pp. 24-25. « Comptes rendus des commissions ».
- Comité Directeur de la Haye.23/11/1988, p. 36.
- Rosati, Augusto, « Mountain bike ou l'expression par excellence de la ductilité de la bicyclette, *Le monde cycliste magazine*, avril 1989, pp. 44-51.
- *Le monde cycliste magazine*, avril 1989, p. 52.
- Comité Directeur de Moscou, le 14 juillet 1989, p. 3.
- Procès Verbal du Congrès de Chambéry, le 13 août 1989, p. 53.
- « Mountainbike 90 », *Le monde cycliste magazine*, juillet 1990, p. 9.

- « Mountain Bike- Land Management Guidelines », Document interne de l'UCI 15 pages, 1^{er} novembre 1993.
- Comité directeur de l'UCI, 3 décembre 1993.

ARCHIVES DU CIO

Archives consultées en octobre 2007 au musée olympique de Lausanne avec l'assistance et la préparation de l'équipe de documentaliste.

- Document 11670 : correspondance entre la Fédération Swiss Mountain Bike et le département sportif du CIO, 19 avril 1990.
- Correspondance entre le département sportif du CIO et la FSMB. 25 avril 1990.
- Rapport du président de la Commission pour le Programme Olympique à la 97^e session, annexe 11, p. 113.
- Procès Verbal de la 96^e session du CIO, p. 14.
- Procès Verbal de la 97^e session du CIO.
- Rapport du Président de la Commission pour le Programme Olympique à la 97^e session du CIO.
- Rapport de la séance du 4 juin 1992 entre le CIO et l'UCI, deux pages signées par Gilbert Felli. (09/06/92/pmu).
- Correspondance du 25 février 1993 de Hein Verbruggen à Juan Antonio Samaranch CIO, (1620-AS4).
- Correspondance du 19 avril 1993 de Juan Antonio Samaranch à Hein Verbruggen, (1816/93/ami).
- Rapport Officiel du Comité d'Atlanta pour les Jeux Olympiques soumis à la 100^e session du Comité International Olympique, juin 1993.
- Procès Verbal de la réunion de la Commission Exécutive, Lausanne, les 19, 20, 21 et 22 juin 1993, (CE/S.62).
- Correspondance entre Hein Verbruggen et Juan Antonio Samaranch, datée du 6 septembre 1993 et reçue le 10 septembre, deux pages, (CIO/C.1811).
- Rapport du directeur sportif à la commission exécutive du CIO. Monaco, septembre 1993, pp. 145-148.
- Procès Verbal de la réunion de la commission exécutive. Distribué à la commission exécutive à Monaco, les 17, 18, 19 et 20 septembre 1993, p. 37.

- Correspondance entre Gilbert Felli et Hein Verbruggen, 19 septembre 1993, (4272/93/GMF/mot).
- Correspondance entre Juan Antonio Samaranch et Hein Verbruggen, 19 septembre 1993, (4271/93/GMF/mot. cc ACOG).
- Correspondance entre Hein Verbruggen à Gilbert Felli, Directeur Sportif, 22 décembre 1993 du CIO, (CIO/C.2336.AS4-9666).
- « Mountain Bike Land Management Guidelines », 1^{er} Novembre 1993, (Dossier spiralé de 17 pages).
- « Production Guide. Atlanta Olympic Broadcasting. », 1995, p. 3.
- « Jeux de la XXVI^e Olympiade Atlanta 1996. Participation et critères de qualification », mars 1995 (2^e version), p. 37.
- Rapport Officiel des Jeux Olympiques du centenaire. 1996, « Vivre le rêve/Cyclisme », p. 347.
- « Rapport officiel des Jeux Olympiques du Centenaire », 1997, p. 347.

PRESSE INTERNATIONALE

- Kelly, Charles, « New California Fad Clunker Bikes », *The Washington Post*, 08 octobre 1978.
- « Mountain Bikes: The only way to fly », *Bicycling News Canada*, juillet 1981.
- « Crested Butte to Aspen : one more time », *Bicycling News Canada*, 1982, vol. 16.
- *Rough Stuff Journal*, vol. 27, n° 4, juillet-août 1982.
- « The cruisers are coming. Off-road bicycles make their Australian début », *Freewheeling*, sept-oct 1982, pp. 15-18.
- *Bicycle*, février 1983.
- « Exports of Mountain Bikes Picking up: A boom on the U.S West Coast » *Japan Cycle Press*, février 1983
- *The Times*, 11 août 1986, p. 1.
- « Two Wheeled Terrors », *Newsweek*, 28 septembre 1987.
- Buchanan, Rob, « Birth of the geared nation », *Rolling Stones*, n° 634, Juillet (9-23), 1992, pp. 81-89.
- Stapleton, Arnie, « Mountain Biking Joins Olympics », *Washington Post*, 30 juillet 1996.

PRESSE NATIONALE USA

- « Moto-Bike : Off-Road Bicycle Built Like a Motorcycle », *Popular Science*, août 1974.
- Nilsen, Richard, « Clunker Bikes-The dirt bicycle comes of age », *The CoEvolution Quarterly*- Printemps 1978.
- « Built to take it », *Mariah-Outside*, septembre 1979, pp. 43-47.
- « Back to basics », *National Outdoor Outfitters News*, novembre-décembre 1980.
- « Bicycle Report », *Outdoor Retailer*, 1981.
- Epperson, Dave, « Repack Realities », *Action Now*, mars 1981.
- Kelly, Charles, « New Wave-Cruisers and mountain bikes: a different breed », *American Bicyclist and Motorcyclist*, juillet 1981.
- « Review- Mountain Bikes », *Adventure Experience*, août 1981, p. 26
- « Becoming popular cruisers », *Sports Illustrated*, 26 octobre 1981.
- Kelly, Charles, « Mountain bike tires: there are now ballon tires for every possible use », *American bicyclist and motorcyclist*, n° 104, septembre 1983, pp. 78-79.
- Newman, B, « Glory in Purgatory : The World Mountain Bike Championships were hell on wheels”, *Sports Illustrated*, New York, 24 septembre 1990.
- Kerig, B, « Over the mountains, across the sea. Mike Kloser is one of the a handful of American mountain bike riders who is competing in Europe », *Winning*, octobre 1990
- Finkel, M, « Cycling singular sisterhood: Jacquie Phelan WOMBATS offers women mountain bikers tea and sympathy », *Sports Illustrated*, 11 janvier 1993.
- « Mountain bikes: cruising of the craze », *Smithsonian*, juin 1994, pp. 74-77.
- Glock, A, « Jacquie Oh! », *Women’s Sports and Fitness*, vol. 16, n° 4, 1996, pp. 56-60.

PRESSE LOCALE USA

- « Bike Riders on a dedicated, slightly risky journey »,« Legal Brief » *Independent Journal of Marin*, 15 juillet 1968.
- « Marin has bike trail on paper », *Independant journal*, 14 novembre 1969, pp. 8-9.
- Foster, Jeanette, « The Great Outdoors.Bicycling » *San Francisco Bay Guardian*, 10-23 mai 1973, p. 7.
- « Bike trails through Marin », *Independent Journal*, 3 juin 1975, p. 15.
- Starr, Bob et Verplank, Rick, « First Pearl Past Tour », *Crested Butte Pilot*, 17 septembre 1976.

- *Independent Journal*, 9 octobre 1976.
- « A race is nice, but a tour has spice », *Crested Butte Pilot*, 29 septembre 1978.
- « Crested Butte to Aspen event », *Crested Butte Chronicle*, 29 septembre 1978.
- *Marin County Court Reporter*, 11 février 1980.
- Cooney, Gerard, « Klunker Tour », *Crested Butte Pilot*, septembre 1980
- *Crested Butte Pilot*, vol. 9, n° 25, 2 octobre 1981.
- Cleeland, Nancy, « Off-road bikes: Cost vs quality », *The Tribune*, édition de San Diego, p.5, 17 novembre 1981.
- « Rules of the off roads: Locals bikees are writing the etiquette », *Ross Valley Republican*, 9 février 1982.
- *The Chronicle*, vol. 20, n° 23, 24 septembre 1982.
- « Ballon tires are big now », *Pacific Sun*, 18-24 mars 1983.
- Ryan, Pat, « Clunker bikes and county trails », *Pacific Sun*, 25-31 mai 1984.
- Salcedo, Tracy, « Mountain-bikes, hikers and horse people work out solutions », *Ross Valley Republican*, 26 septembre 1984.
- « Mr Bike », *Pacific Sun*, 28 avril 1987.
- « Mount Tam Bicycle patrols to be rangers “eyes and ears” », *Marin Independent Journal*, 20 janvier 1989.
- « NMWD official proposes limiting bicyclists on Mt Tam », *Marin Independent Journal*, 9 avril 1989.
- Polito, Richard, « Different Spokes: Who really invented the mountain bike? », *Marin Independent Journal*, 6 août 1996.

PRESSE SPECIALISEE CYCLISME ET MOUNTAIN BIKE USA

DIVERS

- Gioia, D, « Frame builder talks about workmanship and methods », *Bike World*, vol. 7, n°1, janvier-février 1978, pp. 30-33.
- Muhlolland, Owen, « California bikies are ‘mountainside surfing’ », *Velo News*, le 1^{er} février 1978.
- Kelly, Charles, « Clunkers among the hills », *Bicycling*, janvier 1979, pp. 40-42.
- « Stand Wars: The Cruisers », *BMX Action*, septembre 1979.

- Skrabak, Darryl, «Working Up an Appetite », *City Sports*, décembre 1979.
- « Full Bore Cruisers -Loaded for bear and ungodly expensive», *BMX Action*, janvier 1980, pp. 73-78.
- « BMX plus Test: The Ritchey Mountain Bike », *BMX Plus*, février 1980, pp. 66-68.
- « Why Cruisers? », « The Ritchey Mountain Bike Test », *BMX plus*, février 1980.
- Photo de la couverture du magazine, *Bicycling*, avril 1980, p. 1.
- Kelly, Charles, « Rocky Mountain High », *Bicycling*, avril 1980, pp. 44-46.
- « Mountain Biking: The Off-Road to happiness », *Bicycle Dealer Showcase trade Mag*, mai 1980.
- « Cruisers: New variations on an old theme” *Bicycle Journal*, juin 1980.
- Street, Richard, « Clunker Capital of the World », Supplément « Whells » du *Pacific Sun’s Transportation*- 25 au 31 juillet 1980.
- « Klunking Away », *City Sports*, janvier 1981.
- « Back Country Biking », *Bicycling*, mai 1981.
- Francis, John, «A bike for all seasons », *Bicycle Dealer Showcase*, mai 1981, pp. 38-40.
- Shubert, John, « Buying an Off-Road Touring Bike », *Bicycling*, mai 1981, pp. 58-63.
- « Making it big as cruiser Headquarters », *American Bicyclist*, juillet 1981.
- Kelly, Charles, « Fat tire gaining ground in West », *Velo News*, 13 novembre 1981.
- *Suntour Guidelines*, 1982, Magazine interne de Suntour
- « Two Wheels to go-MB et custom Builders », *New Cycling*, vol. 20, n° 213, 1982. numéro spécial en japonais.
- Berto, Franck, « A look at the long Beach Bike Show », *Bicycling Magazine*, mai 1982.
- Francis, John, « The future Now? » *Bicycle Dealer Showcase*, mai 1982, pp. 12-13.
- Fisher, Gary, « The view from Japan », *Bike Tech*, vol. 1, n°3, oct 1982, pp. 1-3.
- Ingram, Jack, « The mountain bike market: where is it going? », *Bicycle Dealer Showcase*, vol. 12, n°5, mai 1983, pp. 10-16.
- Chuck, Elliot, « The very first off-road bike race: where Flat Tires provide the needs of Fat Tires », *Mountain Bike Magazine*, novembre-décembre, 1986, pp. 22-23.
- Chuck, Elliot, « Is Mountain Biking New? » *Mountain Bike for the Adventure*, 1987, vol. 3, n° 6, pp. 16-17.
- *Mountain Bike Action*, Avril 1987, p. 52.
- Feldman, Bruce, «Hikers Vs Bikers: The Sierra Club revises its mountain bike policy », *Mountain Bike For the adventure Magazine*, octobre 1988, pp. 25-28.
- *Dirt Rag*, premier numéro, avril 1989, p. 1.

- Breeze, Joe « Who really invented the mountain bike? », *Bicycling*, mars 1996, pp. 60-69.
- Breeze, Joe, *Mountain Bike Origins*, texte de Joe Breeze 1996.
- Smith, Joel, « The Search for the Cupertino Riders », *Mountain Biker*, juin 2007, pp. 54-57.

FAT TIRE FLYER

Corpus central de l'histoire du mountain bike aux USA de 1980 à 1987 (32 numéros).

Ce corpus a été étudié de manière exhaustive du premier au dernier numéro.

Principaux articles cités.

- *Fat Tire Flyer*, n° 1, 1980, p.1.
- *Fat Tire Flyer*, n° 1, 1980, pp. 8-9.
- *Fat Tire Flyer*, n° 2, 1980, p. 4.
- *Fat Tire Flyer*, n° 2, 1980, p. 5.
- *Fat Tire Flyer*, n° 3, 1981, pp. 6-7.
- *Fat Tire Flyer*, n° 3, 1981, p. 8.
- *Fat Tire Flyer*, n° 4, 1981, p. 2.
- *Fat Tire Flyer*, n° 4, 1981, p. 3.
- *Fat Tire Flyer*, n° 4, 1981, p. 10.
- *Fat Tire Flyer*, n° 5, 1981, p. 5.
- *Fat Tire Flyer*, n° 5, 1981, p. 7.
- *Fat Tire Flyer*, n° 5, 1981, p. 6.
- *Fat Tire Flyer*, n° 6, 1981, p. 4.
- *Fat Tire Flyer*, n° 6, 1981, p. 15.
- *Fat Tire Flyer*, n° 7, 1981, p. 5.
- *Fat Tire Flyer*, n° 8, vol. 2, n° 1, p. 8.
- *Fat Tire Flyer*, n° 11, vol. 2, n° 4, 1982, p. 9.
- *Fat Tire Flyer*, n° 12, vol. 3, n° 1, 1983, p. 12.
- *Fat Tire Flyer*, n° 13, vol. 3, n° 2, 1983, p. 4.
- *Fat Tire Flyer*, n° 13, vol. 3, n° 2, 1983, p. 18.
- *Fat Tire Flyer*, n° 14, vol. 3, n° 3, 1983, p. 2.
- *Fat Tire Flyer*, n° 14, vol. 3, n° 3, 1983, p. 18.
- *Fat Tire Flyer*, n° 16, vol. 4, n° 1, 1984, p. 4.
- *Fat Tire Flyer*, n° 16, vol. 4, n° 1, 1984, p. 5.
- *Fat Tire Flyer*, n° 16, vol. 4, n° 1, 1984, p. 19.
- *Fat Tire Flyer*, n° 16, vol. 4, n° 1, 1984, p. 22.
- *Fat Tire Flyer*, n° 17, vol. 4, n° 1, 1984, p. 8.
- *Fat Tire Flyer*, n° 17, vol. 4, n° 1, 1984, p. 15.
- *Fat Tire Flyer*, n° 17, vol. 4, n° 1, 1984, p. 19.
- *Fat Tire Flyer*, n° 17, vol. 4, n° 1, 1984, p. 20.
- *Fat Tire Flyer*, n° 18, vol. 4, n° 3, 1984, p. 4.
- *Fat Tire Flyer*, n° 18, vol. 4, n° 3, 1984, p. 19.
- *Fat Tire Flyer*, n° 18, vol. 4, n° 3, 1984, p. 22.
- *Fat Tire Flyer*, n° 19, vol. 4, n° 4, 1984, p. 5.
- *Fat Tire Flyer*, n° 19, vol. 4, n° 4, 1984, p. 5.
- *Fat Tire Flyer*, n° 20, vol. 4, n° 5, 1984, p. 3.

- *Fat Tire Flyer*, n° 20, vol. 4, n° 5, 1984, p. 5.
- *Fat Tire Flyer*, n° 20, vol. 4, n° 5, 1984, pp. 12-13.
- *Fat Tire Flyer*, n° 21, vol. 4, n° 6, 1984, p. 13.
- *Fat Tire Flyer*, n° 21, vol. 4, n° 6, 1984, p. 17.
- *Fat Tire Flyer*, n° 21, vol. 4, n° 6, 1984, p. 8.
- *Fat Tire Flyer*, n° 21, vol. 4, n° 6, 1984, p. 18.
- *Fat Tire Flyer*, n° 22, vol. 5, n° 1, 1985, p. 9.
- *Fat Tire Flyer*, n° 24, vol. 5, n° 3, 1985, p. 17.
- *Fat Tire Flyer*, n° 25, vol. 5, n° 4, 1985, p. 5.
- *Fat Tire Flyer*, n° 25, vol. 5, n° 4, 1985, pp. 11-12.
- *Fat Tire Flyer*, n° 26, vol. 6, n° 1, 1986, p. 12.
- *Fat Tire Flyer*, n° 29, vol. 6, n° 4, 1986, p. 12.

PRESSE NATIONALE et REGIONALE FRANCE

- Œuvre d'un constructeur Stéphanois : Le vélo qui grimpe aux montagnes », *Loire Matin*, 15 Janvier 1984.
- « Avec Roc d'Azur : découvrez le vélo tout terrain », *Var Matin*, 27 septembre 1984.
- « Les vélos costauds de Stéphane Hauvette », *Revue Challenge*, mai 1989.
- « Le VTT sort ses dents et bouffe le marché », *Libération*, 27 août 1990, p. 35.
- « La révolution de 1995 », *L'Equipe*, 2 septembre 1992.
- « Le VTT sur le grand plateau », *L'Humanité*, 22 décembre 1992.
- « Coup d'envoi du mondial », *L'Equipe*, 14 septembre 1993.
- Gay, Pierre-Angel, « Le marché des équipements sportifs », *Le Monde*, 13 septembre 1994.
- Heimermann, Benoit, « Elle se sont prises aux Jeux », *L'équipe Magazine*, n° 749, 27 juillet 1996, pp. 34-36.
- *Libération*, 5 août 1996.
- Normand, Jean-Michel et Pereira, Acacio, « Les sports extrêmes privilégient les défis personnels », *Le Monde*, 20-21 octobre 1996.
- Miquel Paul, « 25 ans déjà... la ruée vers le VTT », *L'équipe Magazine*, n° 908, 18 septembre 1999, pp. 66-74.

PRESSE SPECIALISEE FRANCE

DIVERS

- *La France Cycliste*, 16 mars 1986, p. 16.
- *VELO TOUT TERRAIN*, n° 5, mars, avril 1987, p. 1. (Revue éditée par l'AFMB)
- *VELO TOUT TERRAIN*, Fédération Française de Cyclisme et Association Française de janvier 1989, p. 2.
- « Le grand boom », *Vélo Sprint 2000*, mai 1991, pp. 44-46.
- « Grundig World Cup : le sacre de Tomac », *Vélo Tonic*, n° 8, nov 91, p. 83.
- Corvol, P, « Vélo tout terrain. A l'assaut des collines », *Le Cycle*, n° 94, pp. 82-91.

LES PAGES VERTES

Corpus étudié du n°1 janvier 1991 au n° 41 août 1994

Principaux documents cités.

- *Les Pages Vertes*, n° 1, janvier 1991, p. 1.
- *Les Pages Vertes*, n° 2, février 1991, p. 2. « Un diplôme utile, moniteur national VTT »,
- *Les Pages Vertes*, n° 3, mars 1991, p. 2.
- *Les Pages Vertes*, n° 3, mars 1991, p. 4.
- *Les Pages Vertes*, n° 9, septembre 1991, p. 3.
- *Les Pages Vertes*, n° 9, septembre 1991. Compte rendu fédéral sur la réussite des championnats d'Europe de la Bourboule.
- *Les Pages Vertes*, n° 10, octobre 1991, p. 4.
- *Les Pages Vertes*, n° 13, janvier 1992, p. 1.
- *Les Pages Vertes*, n° 14, février 1992, pp. 1-4
- *Les Pages Vertes*, n° 16, avril 1992, p. 2.
- *Les Pages Vertes*, n° 19, juillet 1992, p. 4.
- « Rassemblement national des jeunes bikers les 21 et 22 août 92- Les vainqueurs au Canada avec l'équipe de France », *Les Pages Vertes*, n° 19, juillet 1992, p. 8.
- « Un rassemblement des jeunes bikers prometteur », *Les pages Vertes*, n° 21, septembre 1992, p. 11.
- « Quand l'Europe chahute le nouveau monde », *Les Pages Vertes*, n° 22, octobre 1992, p.1.
- *Les Pages Vertes*, n° 22, octobre 1992, p. 4.

- *Les Pages vertes*, n° 24, décembre 1992, p. 4.
- *Les Pages Vertes*, n° 25, mars 1993, p. 2.
- « Compte rendu des états généraux du VTT », *Les Pages Vertes*, n° 34, mars 1994, p. 10.
- « TNJB 93 : Exemplaïre ! », *Les Pages Vertes*, n° 30, août 1994, p. 8.
- « Championnat d'Europe de VTT à Métabief : les premiers du genre », *Les Pages Vertes*, n°40, juillet 1994, p. 3.

VTT MAGAZINE

Corpus étudié de décembre 1987 à décembre 1996.

Principaux articles cités.

- *VTT Magazine*, n° 1, 1987, p. 14.
- *VTT Magazine*, n° 6, janvier- février 1989, pp. 38-39.
- « Amazonie : Les nouveaux conquérants », *VTT Magazine*, n° 7, mars-avril 1989, pp. 83-88.
- *VTT magazine*, n° 8, mai-juin 1989, pp. 62-63.
- « Lima-La Paz-Rio. Voyage au bout de l'inconnu », *VTT Magazine*, n° 9, juillet-août 1989, pp. 94-101.
- *VTT Magazine*, n° 9, juillet-août 1989, p. 13
- *VTT Magazine*, n° 10, septembre- octobre 1989, p. 12.
- « Les Arcs : Un vrai goût de hors pistes », *VTT Magazine*, n° 10, septembre-octobre 1989, pp. 52-53.
- *VTT magazine*, n° 11, novembre-décembre 1989, p. 10.
- « Fontainebleau : des bâtons dans les roues », *VTT magazine*, n° 11, novembre-décembre, 1989, p. 31.
- *VTT Magazine*, n° 11, novembre-décembre 1989, pp. 68-71.
- *VTT Magazine*, n° 12, janvier 1990, pp. 85-88.
- « Le mountain bike aux JO » *VTT magazine*, n° 13, février, 1990, p. 13.
- « Les princes du Dakar », *VTT Magazine*, n° 13, février 1990, pp.58-64.
- « Première descente du Macaron : A consommer sans modération », *VTT Magazine*, n° 13, février 1990, pp. 90-91.
- « Iditabike 1990- Snow fun ? », *VTT Magazine*, n° 15, avril 1990, pp. 82-88.
- *VTT magazine*, n° 20, octobre 1990, p. 54.
- « Le vélo village est né », *VTT Magazine*, n° 20, octobre 1990, pp. 94-95
- *VTT Magazine*, n° 20, octobre 1990, p. 112.

- « Gloire au purgatoire », *VTT magazine*, n° 21, novembre 1990, p. 91.
- « Coupe du monde Grundig-FIAC. Le choc des titans », *VTT magazine*, n° 28, juin 1991, pp. 101-102.
- « Le Trophée National du Jeune Biker : Une vraie compétition », *VTT magazine*, n° 54, octobre 1993, p. 82.
- « Championnats d'Europe : un cru satisfaisant », *VTT Magazine*, n° 54 octobre 1993, pp. 112-115.
- « Les copains d'abord », *VTT Magazine*, n° 102, mars 1998.
- « Comme les grands », *VTT Magazine*, n° 113, février 1999.

VELO VERT

Corpus étudié de manière exhaustive de décembre 1989 à décembre 1996

Principaux articles cités.

- *Vélo Vert*, n° 1, Décembre 1989.
- Editorial de *Vélo Vert*, n° 1, *op.cit.*, p. 3
- « Réunion : une première historique », *Vélo Vert*, n°2, janvier-février 1990, pp. 50-51.
- *Vélo Vert*, n° 2, janvier-février 1990, p. 58.
- *Vélo Vert*, n° 3, mars 1990, p. 13.
- *Vélo Vert*, n° 5, mai 1990, pp. 56-59.
- *Vélo Vert*, n° 7, juillet 1990, p. 18.
- *Vélo Vert*, n° 8, août-septembre 1990, p. 25.
- « Patrice Thévenard, Champion du monde. Papy fait de la résistance », *Vélo Vert*, n° 10, novembre 1990, pp. 47-49.
- « Championnat du monde à Durango. Hey, Ned ! », *Vélo Vert*, n° 10, novembre 1990, p. 58.
- *Vélo Vert*, n° 13, mars 1991, p. 6.
- *Vélo Vert*, n° 13, mars 1991, pp. 81-84.
- *Vélo Vert*, n° 16, juin 1991, p. 8.
- Couput, Jean-Yves, « Coupe du monde FIAC à Manosque : Pari gagné. », *Vélo Vert*, n° 17, juillet 1991.
- *Vélo Vert*, n° 19, octobre 1991, pp. 93-96.
- *Vélo Vert*, n° 21, décembre 1991, p. 16.
- *Vélo Vert*, n° 21, décembre 1991, p. 64.
- *Vélo Vert*, n° 26, Juin 1992, p. 55.

- « La Bourboule. Une affaire de famille », *Vélo Vert*, n° 26, juin 1992, pp. 49-51.
- « Grundig Downhill Supercup à la bourboule « 400 fêlés pour 10 minutes de bonheur »,
- *Vélo Vert*, n° 28, août- septembre 1992, p. 67.
 - *Vélo Vert*, n° 28, août- septembre 1992, pp. 121-127.
 - *Vélo Vert*, n° 29, octobre 1992, p. 100.
 - *Vélo Vert*, n° 30, novembre 1992, p. 81.
 - Couput, Jean -Yves, *Vélo Vert*, n° 33, mars 1993, p. 86.
 - *Vélo Vert*, n° 36, juin 1993, p. 108.
 - *Vélo Vert*, n° 37, juillet 1993, p.38.
 - « La star Nicolas 1^{er} », *Vélo Vert*, n° 37, juillet 1993, pp.102-104.
 - *Vélo Vert*, n° 38, novembre 1993, p. 43.
 - « Championnats d'Europe : Répétition générale », *Vélo Vert*, n° 39, octobre 1993.
 - *Vélo Vert*, n° 40, octobre 1993, p. 23.
 - *Vélo Vert*, n° 40, novembre 1993, p. 31.
 - *Vélo Vert*, n° 41, décembre 1993, pp. 64-67.
 - *Vélo Vert*, n° 42, janvier-février 1994, pp. 33-35.
 - *Vélo Vert*, n° 43, p. 12.
 - *Vélo Vert*, n° 43, mars 1994. , p. 28.
 - Interview d'Olivier Guincêtre. *Vélo Vert*, n°43, mars 1994, p. 100.
 - *Vélo Vert*, n° 45, mai 1994, pp. 27-30.
 - *Vélo Vert*, n° 46, juin 1994, p. 10.
 - Interview de Georges Edwards, *Vélo Vert*, n° 47, juillet 1994.
 - *Vélo Vert*, n° 48, août 1994, p. 27.
 - *Vélo Vert*, n° 48, août 1994, p. 53.
 - *Vélo Vert*, n° 50, octobre 1994, p.76.
 - *Vélo Vert*, n° 53, janvier-février 1995.
 - *Vélo Vert*, n° 54, mars 1995, p. 12.
 - *Vélo Vert*, n° 54, mars 1995, p. 51.
 - *Vélo Vert*, n° 55, avril 1995, p. 85.
 - *Vélo Vert*, n° 55, avril 1995, p. 141.
 - *Vélo Vert*, n° 57, juin 1995.
 - *Vélo Vert*, n° 59, août 1995, p. 41.
 - *Vélo Vert*, n° 60, septembre 1995, p. 19.
 - *Vélo Vert*, n° 61, octobre 1995, p. 102.

- « Championnats du monde de Kirchzarten : la cerise sur le gâteau. Le monde à l'or française », *Vélo Vert*, n° 62, novembre 1995, p. 74.
- Hernandez, Isaac, « Jeux Olympiques Atlanta- Répétition Générale », *Vélo Vert*, n° 64, janvier-février, 1996, pp. 102-103.
- « Sunn Success story », *Vélo Vert*, n° 66, avril 1996.
- *Vélo Vert*, n° 67, mai 1996, p. 46
- *Vélo Vert*, n° 68, juillet 1996, p. 122.
- « Pourquoi les hommes partirent à 10 heures ? », *Vélo Vert*, n° 71, octobre 1996, p. 94.
- « Atlanta par Max Commençal », *Vélo Vert*, n° 71, octobre 1996, 1996, pp. 94-97.

Sources diverses France

- Ministère de l'Education Nationale, " Plein air ", Fascicules de documentation administrative 153, 1960.
- Loi n° 92-156 du 17 juillet 1992.
- *Archives privées de Georges Edwards*, Résultats du TNJB 1993, classement par comité.
- *La lettre de l'économie du sport*, 5 mars 2004.
- *La lettre de l'économie du sport*, 11 mai 1994.
- Publicité « La Poste » 1995.
- *Revue EPS*, n° 329, janvier - février 2008, pp. 13-15.

FILMOGRAPHIE

- *On Any Sunday*, film de Bruce Brown, 1971
- *Breaking away*, film de Peter Yates, 1979.
- *ET*, film de Steven Spielberg, 1982.
- *Le Grand bleu*, film de Luc Besson, 1988.
- *Battle at Durango : 1990 World Mountain Bike Championships*, San Diego, New and Unique Videos, 1991, Cassette VHS.
- *Epreuve mountain bike cross-country*, Archives Olympiques, Lausanne, 1996.
- *Klunkers*, film de Bill Savage, 2007.

INTERNET

<http://www.kclibrary.nhmccd.edu/decade70.html>

<http://www.bss.sfsu.edu/dreyfus>

<http://www.fisherbikes.com>

<http://www.kennifer.com/bikepages>

http://www.wikipedia.org/wiki/Infanterie_cycliste

<http://www.kclibrary.lonestar.edu/decade80.html>

http://www.wikipedia.org/wiki/Critical_Mass

<http://www.wombats.org/>

http://www.ffc.fr/a_PoloVelo/presentation/index.asp

<http://www.forestiere.free.fr/sgt/historique.php>

http://.codep38.free.fr/VTT/commission_vtt_nature.htm

<http://www.sportnature.org>

http://www.velovert.com/Information_VTT/1633/Changement_de_président

<http://www.sover.net/~spectrum/womensoverview.html>

ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS

Liste des entretiens réalisés

Identité	Profil	Date	Lieu	Durée
Graventies Steeve	Pionnier USA	15/02/05	San Anselmo	1 :25 :34
Kelly Charles 1	Pionnier USA	16/02/05	Fairfax	1 :11 :55
Guy Otis	Pionnier USA	18/02/05	Fairfax	50 :31
Breeze Joe 1	Pionnier USA	28/02/05	Fairfax	1 :48 :13
Phelan Jacquie 1	Pionnière USA	04/03/05	Fairfax	3 :02 :04
Fisher Gary 1	Pionnier USA	08/03/05	San Anselmo	1 :33 :25
Cragg Wendy	Pionnière USA	11/03/05	Larkspur	29 :33
Vicente Victor	Pionnier USA	22/03/05	Clearlake	1 :35 :08
Berto Franck 1	Historien	12/01/06	Fairfax	2 :19 :27
Berto Franck 2	Historien	17/01/06	Fairfax	1 :52 :19
Overend Ned	1 ^{er} Champion du monde	12/02/06	San Rafael	15 :58
Shafer Ross	Pionnier USA	28/02/06	Petaluma	1 :40 :25
Lawwill Mert	Pionnier USA	01/03/06	Tiburon	53 :07
Fisher Gary 2	Pionnier USA	04/03/06	San Francisco	1 :41 :06
Phelan Jacquie 2	Pionnière USA	08/03/06	Lake Lagunitas	1 :46 :13
Kelley Mickael	Fondateur IMBA	09/03/06	Berkeley	40 :25
Kelly Charles 2	Pionnier USA	20/03/06	Mill Valley	1 :40 :40
Nicol Scott	Pionnier USA	07/06/06	Santa Rosa	1 :39 :41
Hauvette Stéphane	Pionnier France	28/06/06	Paris	1 :48 :41
Verbrackel Daniel	Organisateur France	31/08/06	Roubaix	38 :08
Devi Jacques	1 ^{er} Champion de France	24/09/06	Apt	1 :25 :22
Edwards Georges	Organisateur	06/10/06	Fréjus	42 :15
Taillefer Christian	Pionnier Descente	06/10/06	Fréjus	56 :46
Scavini François	Président CNVTT	20/10/06	Annecy	35 :50
Frischknecht Thomas	Champion international	04/11/06	SanJose CRica	26 :05
Juarez Tinker	Champion BMX et MB	04/11/06	SanJose CRica	14 :28
Ritchey Tom	Pionnier USA	04/11/06	SanJose CRica	48 :59
Davidson Pauline	Volontaire aux JO 96	25/02/07	Long Beach	05 :51
Fiat Nathalie	Championne de France	09/05/07	Gap	1 :01 :55
Commençal Max	Fabricant de VTT	13/10/07	Fréjus	22 :07
Martinez Miguel	Champion Olympique	13/10/07	Fréjus	18 :51
Stephan Jean-Paul	Champion du monde M	13/10/07	Fréjus	15 :20
Vouilloz Nicolas	Champion du monde	13/10/07	Fréjus	16 :59
Coste Didier 1	Journaliste	14/10/07	Fréjus	53 :24
Vauchez Yvon 1	Entraîneur National	15/10/07	Téléphone	44 :32
Vauchez Yvon 2	Entraîneur National	17/10/07	Téléphone	42 :57
Forestier Michel	Pionnier Français	20/10/07	Téléphone	39 :27
Coste Didier 2	Journaliste	23/10/07	Carrières/Seine	1 :37 :17
Ball Daniel	Président de la FFC	25/10/07	Paris	48 :22

-39 entretiens (15 février 2005 au 25 octobre 2007) menés, numérisés et exploités.

-Durée totale des entretiens : **41 heures 29 minutes soit 1h 04' de moyenne par entretien**

-21 concernent des pionniers Américains (26 heures 54 minutes) soit 1h 17' de moyenne

-17 concernent des acteurs Français (14 heures 9 minutes) soit 50' de moyenne + Frischknecht

-De juin 2007 à octobre 2008, 10 entretiens complémentaires d'une dizaine d'heures (afin de valider certaines conclusions) non numérisés et non mentionnés dans ce tableau ont été effectués : Lawwill 2, Charlie Cunningham, Mark Slate, Alan Bonds, Phelan 3, Fisher 3, Edwards 2, Guy 2, Breeze 2, Kelly 3, Julien Absalon.

BIBLIOGRAPHIE

Histoire générale, données de cadrage et méthodologie

Aceti, Monica, « The globalization process of Capoeira : economic imbalances and intercultural inequalities », International Conference, Université de Neuchatel, 26 et 27 juin 2008.

Alaphilippe, François et Karaquillo, Jean, Pierre, *Dictionnaire juridique du sport*, Paris, Dalloz, 1990.

Andreff, Wladimir : « Economie internationale du sport. Internationalisation économique du sport », in Andreff, Wladimir (sous la dir. de), *Economie politique du sport*, Paris, Dalloz, 1989.

Andreff, Wladimir, « L'évolution du modèle européen de financement du sport professionnel », in *Reflét et perspectives*, Tome XXXIX, n° 2-3, 2000.

Augustin, Jean-Pierre, *Sport, géographie et aménagement*, Paris, Nathan Université, 1995.

Augustin, Jean-Pierre, « Géographie du sport en France (1945-2000), l'organisation des espaces sportifs » in Tétart, Philippe, (sous la dir. de), *Histoire du sport en France de la libération à nos jours*, Paris, Vuibert 2007.

Augustin, Jean Pierre, Bourdeau, Philippe et Ravel, Loic, *Géographie des sports en France*, Paris, Vuibert 2008.

Barthes, Roland, *Mythologies*, Paris, Le Seuil, 1957.

Baudry, Pascal, *Français et américain, l'autre rive* », Paris, Ed Village mondial /Pearson, 2004.

Berstein, Serge et Milza, Pierre, *Histoire de la France de 1974 à nos jours*, Bruxelles, Complexe, 1994.

Bessy, Olivier, *Sport, loisir et développement durable des territoires*, Voiron, PUS, 2008.

Bourdieu, Pierre, *Questions de sociologie*, Paris, éditions de minuit, 1992.

Brunet, Roger, Ferras, Robert et Théry, Hervet, *Les mots de la Géographie. Dictionnaire critique*, Montpellier, La Documentation Française, 1992.

Caillois, Roger, *Les jeux et les hommes*, Paris, Gallimard, 1958.

Camy, Jean, *Pratiques sportives et production sociale du corps*, Thèse de sociologie, Université de Lyon II, 1981.

- Chazaud, Pierre, *Management du tourisme et des loisirs de pleine nature*, Voiron, PUS, 2004
- Collectif, « Le ministère du temps libre, 1981-1983 : La « renaissance contrariée » du ministère de la Jeunesse et des Sports ? », *Cahiers d'Histoire. Revue du Comité d'histoire des ministères chargés de la Jeunesse et des Sports*, n° 2, Paris INSEP, 2004.
- Corbin, Alain, *L'Avènement des loisirs 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995.
- Cox, Richard et Salter, Michael, « The IT revolution and the practice of Sport History: An Overview and Reflection on Internet Research and Teaching Resources », in *Journal of Sport History*, vol. n° 25, n° 2, 1998, pp. 283-301.
- Delerm, Philippe, *La tranchée d'Arenberg et autres voluptés sportives*, Paris, Panama, 2007, pp. 47-48. Chapitre intitulé « La Tranchée d'Arenberg ».
- Descarries, Francine, *Théories féministes : essai de typologie*, Montréal, Presses Universitaires du Québec, 1990, pp. 85-91.
- Dumazedier, Joffre, « Techniques du corps et valeurs du temps libre dans la société d'aujourd'hui », in *Revue Science et Motricité*, n° 2, 1983, pp. 3-11.
- Dumazedier, Joffre, *Vers une civilisation du loisir ?*, Paris, Le Seuil, 1962.
- Ehrenberg, Alain, *Le culte de la performance*, Paris, Calmann-Lévy, 1991.
- Eric, Dunning et Norbert, Elias, *Sport et Civilisation, La violence maîtrisée*, Paris, Fayard, 1994.
- Faure, Roland, « Sport et télévision : le marché forcé », in *Revue STAPS*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, vol. 14, n° 32, octobre 1993, pp. 50-55.
- Febvre, Lucien, *Combats pour l'histoire*, Paris, Armand Collin, 1953.
- Fourastié, Jean, *Les Trente glorieuses*, Paris, Hachette, 1979.
- Guttman, Allen, *From Ritual to Record. The Nature of Modern Sports*, New York, Columbia University Press, 1978.
- Guttman, Allen, *Women's Sports*, New York, Columbia University Press, 1991.
- Guttman, Allen, *The First Five Millennia*, Amherst, University of Massachusetts, 2005.
- Hagerstrand, Torsten, *Innovation: Diffusion as a spatial process*, Chicago, University Press, 1953.
- Haumont, Antoine, « Les variations géographiques du sport » in Augustin, Jean et Callède, Jean-Paul (sous la dir.de), *Sport, relations sociales et action collective*, Bordeaux, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine 1995.

Hillairet, Dieter, « Comment l'analyse des brevets d'invention peut-elle contribuer à définir les tendances futures des objets sportifs ? », in *revue STAPS*, vol. 14, n° 32, octobre 1993, pp. 16-17.

Jeu, Bernard, *Le sport, l'émotion, l'espace*, Paris, Vigot 1983.

Kaspi, André, *Les Américains- Les Etats-Unis de 1945 à nos jours*, Paris, Le seuil, 2002.

Kerouac, Jacques, *Sur la route*, Paris, Gallimard, 1960.

Liotard, Philippe, « Médiatisation et ritualités sportives des années 1960 à nos jours », in Tétard, Philippe (sous la dir.de), *op.cit.*, 2007, pp. 369-391.

Lipovetski, Gilles, *L'ère du vide*, Paris, Gallimard, 1983.

Loret, Alain, *Concevoir le sport pour un nouveau siècle*, Voiron, PUS, 2004.

Lovelock, James, *La terre est un être vivant*, Monaco, Ed du Rocher, 1986.

Maffesoli, Michel, *Eloge de la raison sensible*, Paris, Grasset, 1996.

Maffesoli, Michel, *La contemplation du monde*, Paris, Grasset 1993.

Mangan, James et Park, Roberta, *From fair sex to feminism*, London, Frank Cass, 1987.

Marchand, Olivier et Thélot, Claude, *Le travail en France, 1800-2000*, Paris, Nathan 1997.

Mauss, Marcel, « Les techniques du corps », in *Journal de Psychologie*, n° 32, 1936

Mauss, Marcel, *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF, 1950.

Nys, Jean-François, « Trois aspects de l'économie du sport depuis les années 1960 : l'aide publique, la professionnalisation, le marché », in Tétard, Philippe (sous la dir.de), *Histoire du sport en France de la Libération à nos jours*, Paris, Vuibert 2007, p. 245.

Park, Roberta, « Sport, Dress Reform and the Emancipation of Women in Victorian England: A Reappraisal », in *International Journal of the History of Sport*, vol. 6, n° 1, 1989, pp. 10-30.

Parlebas, Pierre, *Contribution à un lexique commenté en science de l'action motrice*, Paris, INSEP, 1981.

Parlebas, Pierre, *Eléments de sociologie du sport*, Paris, PUF, 1986.

Parlebas, Pierre, *Jeux, sports et sociétés*, Paris, INSEP, 1999.

Pfister, Gertrud, « The Kournikova syndrome: Doing gender, Mass Media and Commodification », in *Sport, Howell and Howell Adress*, NASSH, 2002.

Pigeassou, Charles, « Les éthiques dans le sport : voyage au cœur de l'altérité » in *Revue Corps et Culture* n° 2, 1997.

Pociello, Christian, *Sport et société*, Paris, Vigot, 1981.

Portes, Jacques, « La guerre du Vietnam, « repoussoir » de la stratégie américaine » pp. 59-62 et « 1981-1991 : Du « reaganisme » à la guerre du Golfe », pp. 69-74, in *Etats-Unis, Peuple et Culture*, Paris, La découverte, 2004,

Revel, Jean-François, *L'obsession américaine*, Paris, Saint-Simon, 2005.

Revue Juridique et économique du Sport, n° 38, Paris, Lamy, mars 1996, pp. 55-56.

Rioux, Jean Pierre et Sirinelli, Jean François, *La culture de masse en France. De la Belle Epoque à aujourd'hui*, Paris, Fayard 2002.

Rogers, Everett, *Diffusion of Innovations*, New-York, Free Press of Glencoe, 1962.

Russo, François, *Introduction à l'histoire des techniques*, Paris, Librairie scientifique et technique, 1986.

Sirinelli, Jean-François, *Les Baby Boomers. Une génération 1945-1969*, La Flèche, Fayard, 2003.

Sirost, Olivier, *La tente noire : sociologie du camping*, Thèse de doctorat, Université de Paris V, 2000.

Sirost, Olivier, *Le corps extrême dans les sociétés occidentales*, Paris, L'Harmattan, 2005.

Tournes, Ludovic, « La popularisation du jazz en France (1948-1960) : les paradoxes d'une massification des pratiques musicales, in *La Revue Historique*, n° 617, 2001, pp. 109-130.

Vertinsky Patricia, *The Eternally Wounded Woman*, Manchester, Manchester University Press, 1989.

Veyne, Paul, *Comment on écrit l'histoire*, Paris, Le Seuil, 2002.

Yonnet, Paul, *Système des sports*, Paris, Gallimard, 1998.

Zancarini, Michelle, *Histoire des femmes en France*, Rennes, PUR, 2005.

Zunz, Olivier, *le Siècle américain. Essai sur l'essor d'une grande puissance*, Paris, Fayard, 2000

Histoire du sport et des loisirs en France

Arnaud, Pierre., *Le sportsman, l'Ecolier et le Gymnaste : la mise en forme scolaire de la culture physique (1869-1914)*, Thèse d'Etat, Université Lyon 2, 1986.

Arnaud, Pierre, Attali, Michael et Saint Martin, Jean, (sous la dir. de), *Le sport en France*, Paris, La Documentation Française, 2008.

Attali, Michaël et Saint-Martin, Jean, *L'éducation physique de 1945 à nos jours. Les étapes d'une démocratisation*, Paris, Armand Colin, 2004.

Attali, Michaël, « L'explosion des pratiques sportives : massification, diversification, différenciation (des années 1970 à nos jours) », in Tétard, Philippe, *op. cit.*, 2007, p. 69.

Augustin, Jean-Pierre, « Assiste-t-on vraiment à un rejet de la culture sportive traditionnelle ? » in *Education Physique, sport et loisir. 1970-2000*, revue AFRAPS, pp. 317-323.

Bessy, Olivier, *De nouveaux espaces pour le corps. Approche sociologique des salles de « mise en forme » et de leur public. Le marché parisien*, Thèse de doctorat, Université de Paris V, 1990.

Boisson, Jean-Paul et Crosnier, Dominique, « Un demi-siècle de licences sportives », *Stat-Info*, n°4-6, Ministère de la jeunesse et des sports, novembre 2004, p. 4.

Chavinier, Sabine, *Histoire du basket-ball français catholique (1911-1921). Jeu des patronages ou sport américain ?*, Sciences Sociales et Sport, Paris, L'Harmattan, 2008.

Corneloup, Jean, *Escalades et société. Contribution à l'analyse du système, du communicationnel et du social*, Thèse de doctorat, Université ParisXI, 1993.

Defrance, Jacques « La course libre ou le monde athlétique renversé. Sociologie des représentations collectives de deux variantes de la course à pied » in *Histoire sociale des pratiques sportives*. Travaux de recherche en EPS, n°8, INSEP, décembre 1985.

Defrance, Jacques, *Sociologie du sport*, Paris, La Découverte, 1995.

Defrance, Jacques, « Les sports traditionnels après la fin de la tradition sportive », in Terret, Thierry (dir), *Education physique, sport et loisir, 1970-2000*, Clermont-Ferrand, AFRAPS, 2000, pp. 311.324.

Gérard Bosc, « Une histoire du basket français, 1893-1966 », Paris, Presses du Louvre, 1999
Humbert, Henri et Terret, Thierry, *Histoire et diffusion de la gymnastique aquatique (1960-2000)*, Paris, L'Harmattan, 2002.

INSEE, « Les pratiques de loisir, Enquête 1987-1988- Résultats, consommation-modes de vie », n° 1, 1989.

Irlinger, Paul, Louveau, Catherine et Métoudi, Michèle, *Les pratiques sportives des Français*, Paris, INSEP, 1987, (Tome1).

Jorand, Dominique, « Du hand gliding au vol libre : l'émergence d'un « sport californien » en France dans les années 1970 » in *Stadion*, XXVIII, 2002, pp. 275-292.

Lassus, Marianne, Martin, Jean-Luc et Villaret, Sylvain, « Les politiques publiques du sport (1945 à nos jours) », in Tétart, Philippe, *op. cit.*, 2007, pp. 119-154.

Loirand, Gilles : « De la chute au vol : Genèse et transformations du parachutisme sportif », in *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n°79, 1989, pp. 37-49.

Loret, Alain, *Génération Glisse*, Autrement, Série Mutations, n° 155-156, 1995.

Loret, Alain, « L'avènement d'un « sport alternatif », in Ceaux, Pascal (sous la dir.de), *Le sport à l'épreuve*, revue Lire et Savoir, Paris, Gallimard Jeunesse, n° 3, mars 1996, pp. 10-19.

Moneghetti, Merryll, Tétard, Philippe et Wille, Fabien, « De la plume à l'écran. Sports et médias depuis 1945 » in Tétard, Philippe (sous la dir.de), *op. cit.*, 2007, p. 215.

Pociello, Christian : « Prospective des pratiques de loisirs sportifs (1980-2010) » in *Sports et sciences sociales*, Paris Vigot, 1999, pp. 201-218.

Pociello, Christian, « Tendances lourdes d'évolution et faits porteur d'avenir », in *Les cultures sportives*, Paris, PUF, 1999 (3^e édition), pp. 255-256.

Pociello, Christian, *Les cultures sportives*, Paris, PUF 1995.

Poyer, Alex, *Les premiers temps des vélocé-clubs, Apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1867 et 1914*, Paris, L'Harmattan, 2003.

Prudhomme-Poncet, Laurence, *Histoire du Football féminin au XX^e Siècle*, Paris, L'Harmattan 2003.

Rauch, André, *Vacances et pratiques corporelles*, Paris, PUF, 1988.

Rauch, André, *Vacances en France de 1830 à nos jours*, Paris, Hachette, 2001.

Rauch, André, « Grand air, plein air, pleine nature », Dossier Ecrit 1, AFRAPS, 1987, pp.229-243.

Rauch, André, « Les pratiques corporelles chez les usagers de la nature », in *Anthropologie des techniques du corps*. Actes du Colloque International organisé par la revue STAPS- Nice. Bulletin STAPS, 1984, pp. 319-327.

Terret, Thierry, « Du sport aux sports. Plaidoyer pour une histoire comparée des sports », in Terret, Thierry, *Histoire des sports*, Paris, L'Harmattan, 1996.

Terret, Thierry, *Le sport en France*, Paris, PUF « Que sais-je », 2007.

Thibault, Jacques, *Sport et éducation physique, l'influence du mouvement sportif sur l'évolution de l'éducation physique dans l'enseignement secondaire français (1870-1970)*, Paris, Vrin, 1972.

Travaillot, Yves, « Gymnastiques et recherches de la forme dans la première moitié des années 80 », in *revue STAPS*, n° 42, février 1997, pp. 19-30.

Ulmann, Jacques, *De la gymnastique aux sports modernes*, Paris, Vrin, 1965.

Vigarelo, Georges, *Le corps redressé*, Paris, Delarge, 1978.

Vigarelo, Georges, « D'une nature l'autre », in Pociello, Christian, *Sports et société*, Paris, Vigot, 1981, pp. 239-247.

Vigarelo, Georges, *Une histoire culturelle du sport. Techniques d'hier... et d'aujourd'hui*, Paris, Robert Laffont, 1988.

Yonnet, Paul, *Jeux, modes et masses, 1945-1985*, Paris, Gallimard 1989.

Histoire du sport et des loisirs aux Etats-Unis

Aron, Cindy, *Working at Play: a History of Vacations in United States*, Oxford, Oxford UP, 1999.

Chavez, DJ et Winter, PL, « Recreational mountain biking: a management perspective », *Journal of park and recreation administration*, Champaign, automne 1993, pp. 29-36.

Chavez, DJ, « Mountain biking: direct, indirect, and bridge building management styles », *Journal of park and recreation administration*, Champaign, hiver 1996, pp. 21-35.

Cohen, Michael, *The History of the Sierra Club, 1892-1970*, San Francisco, Sierra Club Books, 1988.

Cross, Gary et Walton, John, *The Playful Crowd: Pleasure Places in The Twentieth Century*, New York, Columbia UP, 2005.

Diem, Carl, *Weltgeschichte des Sports*, Frankfurt, Cotta, 1971.

Dunning, Eric et Elias, Norbert « Quest for excitement. Sport and leisure in the Civilizing Process », Oxford, Basil Blackwell, 1986.

Dyreson, Marc, « Crafting Patriotism-Meditations on 'Californication' and other Trends », in *The International Journal of The History of Sport*, vol. 25, n° 2, 15 février 2008, pp. 307-311.

Granat May, Kirse, *Golden State, Golden Youth: The California Image in Popular Culture, 1955, 1966*, Chapel Hill, UP North Carolina, 2002.

- Grover, K, *Fitness in American Culture*, Amherst, University of Massachussets Press, 1989.
- Guttman, Allen, « Our National Game », in *Prospects*, n° 1, 1975, pp. 119-136.
- Guttman, Allen, *Games and Empire: Modern Sports and Cultural Imperialism*, New York, Columbia University Press, 1994.
- Guttman, Allen, *Du rituel au record. La nature des sports modernes*, traduction française, Terret, Thierry, Paris, L'Harmattan, 2006, p. 10.
- Holt, Richard, *Sport and the British*, Oxford, Oxford, University Press, 1989.
- Joan, Chandler, "Title IX: The Cooption of Females into Male Collegiate Athletic Model", in *NASSH Proceedings 1989*.
- John Tunis, *The American Way in Sport*, Duell, Sloan and Pearce, New York, 1958.
- Kimberley, Sandra, *Duke, a Great Hawaiian*, Honolulu, Bess Press, 2004.
- Leonard, Georges, *The Ultimate Athlete*, Berkeley, North Atlantic Book, 1974.
- Maguire, John, « More than a Sporting Touchdown: The Making of American Football in England, 1982-1990 » in *Sociology of Sport Journal*, 1990, 7, pp. 213-237.
- Mangan, James A, *Athleticism in the Victorian and Edwardian Public School*, Cambridge, Cambridge University Press, 1981.
- Mangan, James A, *The Games Ethic and Imperialism. Aspects of the Diffusion of an Ideal*, Boyds, Sequitur Books, 1986.
- Marloy, David, *Winning is eveything: a curse or a blessing?*, New York, Ed Putnam, 1983.
- Morin, Edgar, *Journal de Californie*, Paris, Le Seuil, 1970, p. 191.
- Muir, John, *The Mountain of California*, New York, The Century, 1894.
- Nasaw, David, *Going Out: The Rise and Fall of Public Amusements*, Cambridge, Harvard UP, 1999.
- Nendel, Jim, « New Hawaiian Monarchy: The Media Representations of Duke Kahanamoku », *Journal Of Sport History*, vol. 31, n° 1, pp. 33-52.
- Nendel, Jim, Surfing in Early Twentieth Century Hawai'i: The Appropriation of a Transcendent Experience to Competitive American Sport », *North American Society For Sport History Proceedings*, 2007, pp. 109-110.
- Ouvrage Collectif, *Grands parcs de l'Ouest américain*, Paris, Arthaud, 2001, p. 257.

Rader, B.G, « The Quest for Self-Sufficiency and the New Strenuosity: Reflections on the Strenuous Life of the 1970s and 1980s », in *Journal of Sport History*, vol. 18, n° 2, Summer 1991.

Riley, Geary, *Vitals signs*, World Watch Institute 1996.

Roden, Donald, « Baseball and the Quest for National Dignity in Meiji Japan », in *The American Historical Review*, 1980, vol. 85, pp. 511-534.

Rooney, John, « Up from the Mines and Out of the Prairies: Some Geographical implications of Football in United States », in *Geographical Review*, 1969, vol. 59, pp. 471-492.

Rooney, John, *A Geography of American Sport: from Cabin Creek to Anaheim* », Reading, Addison-Wesley Publishers, 1974.

Sports Illustrated, *the Anniversary Book 1954-2004*, New York, Sports Illustrated Books, 2004, p. 263. « Most Covers by Sport».

Torliatt, Lee, *Sports Memories of Sonoma County*, Chicago, Edition Arcadia 2002, p. 15.

Wheaton, B, « Windsurfing. A subculture of commitment », in Rinehart, R.E, *To the extrem. Alternative sports, inside and out*, Albany, State University of New York Press, 2003, pp.75-101,

Wuest, D et Bucher, C, *Foundations in Physical Education and Sport*, New York, McGraw-Hill, 1999.

Histoire de l'Olympisme

Arnaud, Lionel et Arnaud, Pierre, « Les femmes sur la scène olympique » in, *Le sport : jeu et enjeu de société*, Paris, La Documentation française, n° 777, 1996, p. 14.

Augustin, Jean Pierre et Gillon, Pascal, *L'Olympisme. Bilan et enjeux géopolitiques*, Paris, Armand Colin, 2004, pp. 89-93.

Caillat, Michel et Brohm Jean-Marie, *Les Dessous de l'Olympisme*, Paris, La Découverte, 1984.

Chamerois, Nicolas, *La mondialisation des Jeux Olympiques de Séoul (1988) à Sydney (2000)*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Franche-Comté, 2002.

Chappelet, Jean-Loup, *Le système olympique*, Voiron, Presses Universitaires de Grenoble, Collection « Sports en questions », 1991, pp. 215-224.

Charpentier, Henri et Boissonade, Euloge, *100 ans de Jeux Olympiques. Athènes 1896-Atlanta 1996*, Paris, France-Empire, 1996.

CIO, *Le mouvement Olympique*, Lausanne, 2001.

CIO, *Atlanta 1996- The Games*, Lausanne, 1996.

De Coubertin, Pierre, *Mémoires Olympiques*, Lausanne, BIPS, 1932.

De Coubertin, Pierre, *Revue Olympique*, Juillet 1912, p. 111.

Girginov, Vassil, Parry, Jim et Reedle Craig, *The Olympic Games Explained, a Student Guide to the Evolution of the Modern Olympic Games*”, London, Routledge, 2005.

Gueorguiev, Nikolay, *Analyse du programme olympique-1896-1996*, Lausanne, Musée Olympique, 1995, pp.78- 83.

L'Agenda 21 du mouvement olympique : le sport pour le développement durable, CIO, Commission Sport et Environnement, 2003, p. 7.

Maliesky, Dominique, « De Coubertin à Samaranch : la diplomatie du CIO » in *Le sport-Pouvoirs*, n° 61, Paris, PUF, 1992.

Matthews, George, *America's First Olympics*. Columbia, University of Missouri Press, 2005.

Pelissard-Darrigrand, Nicole, *La Galaxie Olympique*, Anglet, Atlantica, 2003

Poyer, Alex, « Paris gagnés pour L'Union Vélocipédique de France. Cyclisme et JO de 1924. » in Terret, Thierry, (sous la dir.de), *Les Paris des Jeux Olympiques de 1924*, Anglet, Atlantica 2008, tome 3.

Histoire et sociologie des sports de pleine nature et des « sports californiens »

Alain Loret, Anne-Marie Waser, *Glisse urbaine*, Paris, Autrement, 2001.

Allen, John, *Le ski en France. 1840-1940*, Saint-Cyr-sur-Loire, A.Sutton, 2003.

Allen, John, *The culture and sport of Skiing, from antiquity to world war II*, Plymouth, University of Massachusetts, 2007.

Baddeley, M, *Sports extrêmes, sportifs de l'extrême*, Genève, Georg éditeur, 2002.

Barthélémy, Marianne, *Le marathon des Sables. Etude ethnologique et sociologique d'une épreuve multiple*, Thèse de doctorat STAPS, Université de la Méditerranée, 1999.

Barthélémy, Marianne, « Le goût de l'extrême : Passion et souffrance dans les aventures organisées », in Bromberger, Christian, *Passions Ordinaires, du match de football au concours de dictée*, Paris, Bayard, 1998, pp. 477-495.

Bombard, Alain, *Naufragé volontaire*, Livre de Poche, 1958.

Bourdeau, Philippe et Mao, Pascal, « Nouvelles pratiques sportives de montagne et de nature », in Bessy, Olivier et Hillairet, Dominique, (sous la dir.de), *Les espaces sportifs innovants : Nouvelles Pratiques, Nouveaux territoires*, Tome 2, Voiron, PUS, pp. 180-196.

Bourdeau, Pierre, Corneloup, Jean, Mao, Pascal et Boutroy, Eric, « Les interactions entre cultures sportives de montagne et territoires : un état des lieux de la recherche française depuis 1990 », in *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 48, n° 133, avril 2004.

Boutroy, Eric, *L'ailleurs et l'altitude alpinisme lointain et quête de la différence*, Thèse de doctorant en anthropologie, Université d'Aix Marseille I, 2004.

Cessford, Gordon « Perception and Reality of Conflict: Walkers and Mountain Bikes on the Queen Charlotte Track in New Zealand », in Arnberger, A et Brandenburg, C, Conference Proceedings, *Monitoring and Management of Visitors Flows in Recreational and Protected Areas*, pp. 102-108. Université de Vienne, Autriche, 2002.

Collard, Luc, « Le risque calculé dans le défi sportif », in *L'année sociologique*, n° 2, pp. 351-369.

Corneloup, Jean, *Escalades et société ; contribution à l'analyse du système, du communicationnel et du social*, Thèse de doctorat, Université Paris XI, 1993.

Decamp, Erik, « L'outdoor se cherche une traduction française », *Le monde*, 30 mars 1995.

Defrance, Jacques et Hoibian Olivier (dir.), *Deux siècles d'alpinismes européens. Origines et mutations des activités de grimpe*, Paris, L'Harmattan, 2002.

Donnelly, Peter, « Social Climbing: A Case study of the changing class of rock climbing », in *Sociology of Sport Journal*, vol. 8, 1981, pp. 70-78.

Favory, Michel, « Surf et néo-territorialités » in Augustin, Jean-Pierre, *Surf atlantique. Les territoires de l'éphémère*, Pessac, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 1994.

Frison-Roche, Roger, *Premier de cordée*, Paris, Arthaud, 1946.

Guerin, Jean-Paul et Hozotte, Patrice, « Comment gérer et organiser la pratique du vélo tout terrain dans les parcs », *op.cit.*, 1993.

Herzog, Maurice, *Annapurna premier 8000*, Paris, Arthaud, 1951.

Hillary, Edmund, *Au sommet de l'Everest*, Paris, Hoëbeke, 1955

Hoibian, Olivier, *Les alpinistes en France (1870-1950). Une histoire culturelle*, Paris, L'Harmattan, 2003.

Jankélévitch, Vladimir, *L'aventure, l'ennui, le sérieux*, Paris, Aubier, 1963, p. 9.

Knight, R et Gutzwiller, K: « Wildlife and Recreationists ». Covelo, Island Press, 1995.

Kulla, Andy, « A new perspectives approach » in National Forest Recreation », in *IMBA Trail News*, vol. 6, n° 3, juin 1993.

Lapierre, Alain., *Sports de pleine nature et pratiques sociales, Analyse socioculturelle du canoë-kayak et de l'escalade*, Mémoire INSEP, Paris, 1981.

Loret, Alain, *Génération glisse : dans l'eau, l'air, la neige, la révolution du sport des années fun*, Paris, Autrement, 1995.

Mounet, Jean Pierre, « Sports d'eau vive et pêche en rivière : un conflit asymétrique », in *revue STAPS*, n° 40, pp. 4-20.

Mounet, Jean-Pierre, Nicollet, Jean-Pierre et Rocheblave, Mathieu, « L'impact des activités sportives de nature sur l'environnement naturel », in *Montagnes Méditerranéennes*, n° 11, 2000, pp. 67-76.

Pégar, Olivier, « Ethnographie d'une pratique ludique urbaine : le skateboard à Montréal », in *Les Cahiers Internationaux de la Sociologie*, vol. 105, 1998, pp. 31-45.

Pégar, Olivier, « Une pratique ludique urbaine », in *Les Cahiers internationaux de sociologie*, vol CIV, 1998, pp. 185-202.

Raspaud, Michel, *L'aventure himalayenne. Les enjeux des expéditions sur les plus hautes montagnes du monde*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2003.

Rivière, Serge, « Le plein air et la demi-journée de sport » in Andrieu, Gilbert, *l'EP et le sport en France de 1958 à 1969*, Nanterre, 1988.

Robène, Luc, *L'homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois*, Paris, l'Harmattan, 1998.

Simmel, Georges, « L'aventure » in *Philosophie de la modernité*, Payot, 1989.

Testevuide, Serge, *APPN : Quoi enseigner en EPS*, Rouen, CRDP Rouen, 1994, pp. 95-101.

Testevuide, Serge, « Le plein air, les Cross, le lycéen et l'EPS. Quand le sens l'émotion et l'histoire se mêlent », in *Revue Hyper*, n° 208, 3^e trimestre 1999.

Vignal, Bénédicte, *La sensibilité écologique et les usages sociaux de la nature dans les pratiques de plein air : le cas de la baignade en eaux-vives*, thèse de doctorat, Université de Lyon 1, 1999.

Vivier, Christian, *La sociabilité canotière : la société nautique de Besançon*, Paris, L'Harmattan, 1999.

Histoire des pratiques cyclistes

Backschmidt, Frédéric, *Découverte et pratique du Vélo Tout Terrain*, Ingersheim-Colmar, Editions S.A.E.P, 2001.

Baroni, Francesco, *La Bicyclette : Mythes et techniques, passion et design*, Paris, Edition française White Star.

Becquet, Jean Michel, *Tout le VTT*, Paris, Amphora, 1996.

Beraud, Thierry, « VTT orientation », in *Revue EPS*, n° 296, Paris, juillet-août 2002, pp. 31-33.

Berto, Franck, « The Great American Bicycle Boom » in *Cycle History 10, Proceedings of the 10th International Cycling History Conference*, San Francisco, Van der Plas Publication 1999, pp. 133-141.

Berto, Franck, « Who invented the mountain bike », in *Cycle History, The Proceedings of the 8th International Cycle History Conference, Glasgow*, San Francisco, Van der Plas, 1997.

Berto, Franck, *The birth of Dirt*, San Francisco, Van der Plas, 1999.

Berto, Franck, *The Dancing Chain. History and Development of the Derailleur Bicycle*, San Francisco, Van der Plas, 2005. Chapitre 11: “The dawn of Mountain Biking-1975-1984” et chapitre 12: “The Rise of Shimano”, pp. 227-299.

Berto, Frank, « Sunset for Suntour », *Proceedings of the 9th International Cycle History Conference*, San Francisco, Van Der Plas Publication, 1999.

Buenstorf, Guido, « Designing clunkers: demand-side innovation and the early history of the mountain bike » in Metcalfe, J.S et Cantner U, *Change, Transformation et Developpement*, Heidelberg, Physica, 2003, pp. 53-70.

Calvet, Jacques, *Le Mythe des géants de la route*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1981.

Chany, Pierre, *La fabuleuse histoire du cyclisme*, Paris, Minerva, 2004.

Cholas, Yves et Grappe, Frédéric, « Vélo tout terrain : l'équilibre, repères techniques et pédagogiques », in *Revue EPS*, n° 269, Paris, janvier-février 1998, pp. 54-55.

Chuck, Elliot, *Starting from Kalamazoo*, Chico, Bodfish Books, 1978.

Chuck, Elliot, *Butte Country Bicycle Journeys*, Chico, Bodfish Books, 1979.

Chuck, Elliot, *Cycling in the shadow of Shasta*, Chico, Bodfish Books, 1981.

Chuck, Elliot, *Cycling the California Outback*, Chico, Bodfish Books, 1985.

Cosarin, Mark, « Marshall « Major » Taylor : a Case Study on the Racism Experienced by Black Bicycle Racing Champion 1878 to 1932» in *NASSH Proceedings and Newsletter*, 1992, p. 40.

Danjou, Emmanuel, Maillot, Roger et Clauss, Paul, « Le vélo tout terrain dans les stations nordiques et sites de ski alpin et nordique », in *Dossiers et documents de l'AFIT*, 2003. pp. 30-31.

De Mondenard, Jean-Pierre, *Technopathies du cyclisme*, Rueil-Malmaison, Geigy, 1989.

« Dossier VTT», *Cyclotourisme France*, n° 368, 1989, pp. 36-42.

Durand, Yvon, « VTT au collège, in *Revue EPS*, n° 285, Paris, septembre-octobre 2000, pp. 56-59.

Fitzpatrick, Jim, *The Bicycle In Wartime: An Illustred History*, Washington DC, Brassey's Inc, 1998.

Fix, Patrick et Loomis, John, «The economic benefits of mountain biking at one of its meccas: an application of the travel cost method to mountain biking in Moab, Utah », *Journal of Leisure Research*, Vol. 29, 1997, pp. 342-352.

Gaboriau, Philippe, L'Auto et le Tour de France. Regard critique sur l'histoire du cyclisme et l'année 1903, in Terret, Thierry, *op.cit.*, 1996, pp. 39-49.

Gaboriau, Philippe, « Les trois âges du vélo en France », in *Vingtième siècle*, n° 29, janvier-mars 1991, pp. 17-33.

Gaboriau, Philippe, *Le Tour de France et le vélo. Histoire sociale d'une épopée contemporaine*, Paris, L'Harmattan, 1995.

Gaulrapp, H, Weber, A et Rosemeyer, B: « Injuries in mountain biking: a compararison between popular sports and world cup level », in *International Journal of sports medecine*, 1998, tome 19, p.74.

Goddet, Jacques, *L'équipée belle*, Paris, Robert Laffont/ Stock, 1991.

Guerin, Jean-Paul et Hosotte, Patrice « Comment gérer la pratique du VTT dans les parcs naturels ? », in *Cahiers Techniques des espaces naturels*, novembre 1993.

Haigh, John, *The Bicycling book*, « Mountain Touring », New York, Dial Press, 1982

Haushalter, Gérard, *La biomécanique en cyclisme*, Rosheim, Kocher, 1999.

Hemon, Roger, *Connaissance et Technique : le VTT*, Paris, Denoel, 1992.

Jakobs, Lee, *VTT en liberté*, San Francisco, Amici Design, 1999.

Jameux, Dominique, *Fausto Coppi. L'échappée belle, Italie 1945-1960*, Paris, Denoel, 2003.

Laget, Serge, *La saga du Tour de France*, Paris, Gallimard, 1990.

Lee, H, Martin, D, Anson, JM, Grundy, D et Hahn, AG, « Physiological characteristics of successful mountain bikers and professional road cyclists », in *Journal of sports sciences*, London, Dec 2002, pp. 1001-1008.

Londres, Albert, *Les forçats de la route*, Paris, Arléa, 1996. (Articles parus dans *Le Petit Parisien* en 1924).

Martignoni, Stefano et Rota, Luciana, Milan, RCS Libri, 1999.

Metayer, M, Poisson, T et Samoyeault, E, « De la piste aux chemins », in *Revue EPS 1*, n° 96, Paris.

Niels Sorensen, Georges, *Iron Riders-Story of the Buffalo Soldier Bicycle Corps*, Missoula, Pictorial Histories Pub Comp, 1999.

Ouvrage collectif, *Maillot Jaune*, Porte, Patrick et Villa, Dominique, (présenté par), Anglet, Atlantica, 2003

Ouvrage collectif, *The Noblest Invention: An Illustred History of the Bicycle*, Rodale Press USA, 2003, pp. 214-261, chapitre 5, Mountain bikes, Zapata Espinoza.

Pavelka, Ed, « Hearts beat fast'for unforgettable week », in *VeloNews, Bicycle Racing in the Modern Area. Twenty-five years of Cyclism Journalism*, Boulder, VeloPress, 1996, pp. 42-44.

Portes, Gérard, *Guide du cyclisme*, Paris, Albin Michel, 1995.

Riedy, Mark, *Specialized Stumpjumper, 25 years of mountain biking*, Halcottsville, Breakway Books.

Ritchie, Andrew, *Major Taylor: The extraordinary Career of a Champion Bicycle Racer*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1988.

Roy, Wallack, *Bike for Life*, New York, Avalon Publishing, 2005.

Savre, Frédéric, *L'invention du Vélo Tout Terrain : de la Californie au modèle américain (1970-1983)*, Mémoire de Master 2, Métiers de l'intervention et de la formation en Activités Physiques et Sportives, Université Lyon1, 2005.

Savre, Frédéric, Saint-Martin, Jean et Terret, Thierry, « Le vélo Tout-Terrain: une invention californienne des années 1970 » in *New Aspects of Sport History, Proceedings of the 9th ISHEPS Congress Cologne, Germany 2005*, eds Manfred Lammer, Evelyne Mertin and Thierry Terret, Sank Augustin Academia Verlag, 2007, pp. 233-240.

Savre Frédéric, *A history of mountain biking in USA. From Marin County's seventies clunkers to the first official world championship in Durango, 1990*. NASSH Proceedings , Lubbock (Texas) Mai 2007.

Savre, Frédéric, *Jacquie Phelan, pionnière du VTT au féminin*, colloque femmes et hommes en montagne au-delà des différences, Lyon-Grenoble, 29,30 et 31 mai 2008.

Savre, Frédéric, *Fat Tire Flyer, premier magazine de l'histoire du VTT : Mémoire, indicateur et vecteur de développement d'un nouveau sport durant les années 1980*, colloque Sport et Médias (XIX^e- XX^e siècles) Grenoble 30-31 octobre-1^{er} novembre 2008.

Sergent, Pascal, *Un siècle de Paris-Roubaix*, Bruxelles, De Eecloonaar, 1996.

Sergent, Pascal, *Reflets cyclistes d'une époque 1900-1914*, Bruxelles, Ed Eecloonaar, 2000.

Sergent, Pascal, *De Paris à Roubaix : sur les traces d'un phénomène sportif*, Bruxelles, De Eecloonaar 2005.

Sloane, Eugene, *Sloane's Complete Book of All-Terrain Bicycle*, Seattle, Simon and Schuster, 1991.

Sloane, Eugene, *The Complete Book of Bicycling*, New York, Simon and Shuster, 1974.

Van der Plast, Robert, *Mountain-Bike. Know-how*, Munich, BLV Verlagsgesellschaft, 1990.

Vayre, Denis, *Le VTT à l'école, L'école du VTT*, Paris, Vigot 1994.

Vigarello, Georges, « Le Tour de France », in Nora, Pierre (sous la dir.de), *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 1993, 3^e partie, tome 2.

Viollet, Sandrine, *Le Tour de France cycliste, 1903-2005*, Paris, L'Harmattan, 2007.

Vuillemot, C, « VTT-Trial, pratiquer en toute sécurité », in *Revue EPS*, n° 283, Paris, mai-juin 2000, pp. 50-52.

Wilcockson, John, « Overend, Furtado complete gold rush », in *Bicycle Racing in the modern era- Twenty-five years of cycling*, *Velo News*, Boulder, Velo Press, 1997, pp. 87-91.

Wilson, Stuart, « The Bicycle as an instrument for change », in John, Haigh, *The Bicycling Book*, Dial Press 1982, pp. 256-257.

Woodward, Bob, *Mountain Biking: The Complete Guide*, Lanham (MD), First Sports Illustrated Edition Books, 1996.

TABLE DES MATIERES

VOLUME 1

SOMMAIRE DU VOLUME 1	2
REMERCIEMENTS	4
INTRODUCTION GENERALE	7
<u>PREMIERE PARTIE</u>	
NAISSANCE ET DIVULGATION AMERICAINE D'UN NOUVEAU SPORT : LE MOUNTAIN BIKE (1970-1983)	36
INTRODUCTION DE LA PREMIERE PARTIE	37
CHAPITRE 1. LE TEMPS DES PIONNIERS DE MARIN COUNTY (1970-1976)	42
1.1. <i>Le poids des contextes</i>	42
1.1.1. La société américaine durant les années 1970	43
1.1.2. Une dimension locale particulière : Marin County	44
1.1.3. « Sports, outdoor et bicycling » aux USA durant les <i>seventies</i>	48
1.1.4. Des pratiques originelles venues d'Europe et d'Amérique	52
1.2. <i>Des premières pratiques utilitaires, ludiques, tribales et pré-sportives</i>	61
1.2.1. Le vélo comme moyen de déplacement utilitaire ou festif	61
1.2.2. Le Larkspur's Canyon Gang en haut du Mont Tamalpais	64
1.2.3. Une manière de s'entraîner et de se confronter différemment	66
1.2.4. Le cyclo-cross de Mill Valley, le 1 ^{er} décembre 1974 : un tournant	68
1.2.5. Des compétiteurs vecteurs de développement du clunker à Marin	70
1.3. <i>Les clunkers : le temps du bricolage</i>	71
1.3.1. L'existence sur le territoire des modèles Schwinn des années 1940.....	71
1.3.2. L'invention des « Cupertino's boys » avec l'apport du dérailleur	72
1.3.3. Vers la fiabilité, la légèreté et la fonctionnalité	73
CHAPITRE 2 : ENTRE SPORT ET COMMERCE : LA DIFFUSION PROGRESSIVE D'UN NOUVEAU SPORT (1976-1983)	76
2.1. <i>La Repack Race à Marin County : catalyseur de cette nouvelle pratique</i>	76
2.1.1. Du défi entre amis à la compétition	77
2.1.2. Une notoriété et une médiatisation croissante	78
2.1.3. Un esprit nouveau dans les pratiques cyclistes de compétition : l'intégration de tous	84
2.1.4. Une course unique, différente des autres rassemblements	85
2.2. <i>Une diffusion progressive vers le Colorado et la Californie du Sud</i>	86

2.2.1. Des événements isolés comme la première course à Chico (Cal) en 1976.....	86
2.2.2. Vers la pratique en montagne : le Pearl Pass Tour dans le Colorado.....	87
2.2.3. « Reseda to the Sea » : Victor Vicente et la diffusion vers le Sud.....	91
2.2.4. Les premières classiques de mountain bike	94
2.3. Du stade artisanal à la production industrielle, du clunker au mountain bike	99
2.3.1. La Repack véritable laboratoire pour les engins en construction.....	99
2.3.2. Le « Brezzer 1 »	101
2.3.3. « MountainBikes » : le premier commerce	103
2.3.4. Le « Stumpjumper », un engin pour tous	106
2.3.5. L'accélération japonaise, vers la phase industrielle	109
2.4. Les pionniers de Marin County, acteurs décisifs	112
2.4.1. Une complémentarité unique et efficace	112
2.4.2. La diffusion du mountain bike dans la presse : l'influence de Charles Kelly..	114
2.4.3. Les débuts de la presse spécialisée.....	118
2.4.4. Gary Fisher: "Mister Mountain Bike"?	120
2.4.5. Perception de cette nouvelle pratique par la presse et le public.....	125
CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE	128

DEUXIEME PARTIE

UNE DIFFUSION RAPIDE A L'ECHELLE OCCIDENTALE : LE TEMPS DES INFLUENCES RECIPROQUES (1983-1990)..... 133

INTRODUCTION DE LA DEUXIEME PARTIE.....134

CHAPITRE 3. LE MOUNTAIN BIKE DANS LE PAYSAGE SPORTIF DES ANNEES 1980 AUX ETATS-UNIS : VERS L'EXPORTATION DU MODELE)137

3.1. Les « eighties » : la fin des années de contestation, une nouvelle donne géopolitique..... 137

3.1.1. Contextes et conjonctures..... 138

3.1.2. Le cyclisme sort de sa confidentialité aux USA

3.2. De la NORBA à L'IMBA : une institutionnalisation progressive du mountain bike

3.2.1. La Création de la National Off Road Bicycle Association en 1983 : les premières règles sportives

3.2.2 : Le temps des concurrences NORBA/ USCF

3.2.3 : Pour la sauvegarde de l'accès à la pratique : l'International Mountain Bike Association (IMBA).....

3.3. Vers une reconnaissance générale des médias

3.3.1. L'âge d'or de Fat Tire Flyer: 1983-1985

3.3.2. Une presse devenue plurielle, symbole de la diversification du mountain bike.....

3.4. Des engins, des courses et des champions mythiques.....

3.4.1. Une technologie à la hauteur de l'engouement des pratiquants

3.4.2 : De la « Rockhopper » aux premiers championnats du monde officiels de Mammoth Mountain : une succession de « premières »	170
3.4.3 : Jackie Phelan et Joe Murray : les premiers champions de l'histoire du mountain bike	176
CHAPITRE 4. L'EXEMPLE FRANÇAIS : REPRODUCTION, TRADITION ET INNOVATION	188
4.1. <i>Des débuts laborieux (1983-1986)</i>	191
4.1.1. La première démonstration de mountain bike	191
4.1.2 : La création de l'Association Française de Mountain Bike	195
4.1.3 : Des premiers rassemblements confidentiels, une industrie du cycle attentiste	209
4.1.4 : Des origines sportives, des logiques et des modes de pratiques multiformes.	223
4.2. <i>L'exemple américain face aux spécificités françaises : vers un nouveau modèle ? (1987-1990)</i>	229
4.2.1. De l'AFMB à la Commission Nationale de Vélo Tout Terrain : une intégration fédérale inéluctable	229
4.2.2. Du temps des tribus à l'arrivée des cyclistes traditionnels : le choc des cultures	255
4.2.3 .Vers les caractéristiques d'un sport moderne	267
4.2.4. Les débuts de la massification	278
4.2.5. Une croissance du marché exponentielle	287
CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE	297

VOLUME 2

SOMMAIRE DU VOLUME	309
--------------------------	-----

TROISIEME PARTIE

MASSIFICATION ET SPORTIVISATION : VERS LA LEGITIMATION OLYMPIQUE (1990-1996)	311
---	------------

INTRODUCTION DE LA TROISIEME PARTIE	312
--	------------

CHAPITRE 5. INSTITUTIONNALISATION ET DIFFUSION INTERNATIONALE DU MOUNTAIN BIKE	314
---	------------

5.1. <i>Une attitude attentiste puis volontariste de l'UCI</i>	314
5.1.1 : Les fédérations nationales impulsent le changement	315
5.1.2 : La création de la première Commission Internationale de Vélo de Montagne	318
5.1.3. La perspective du premier championnat du monde ou l'accélération du processus	325
5.2. <i>Durango (1990) : un événement central dans l'histoire du mountain bike ...</i>	336
5.2.1. Une « autre planète »	337
5.2.2 : L'épreuve reine : le cross-country ou le sacre des « locaux »	344
5.2.3 : Une domination écrasante des athlètes américains	349

5.3 : <i>Vers une structuration du mountain bike à l'échelle planétaire</i>	352
5.3.1 : La création d'épreuves européennes et internationales.....	352
5.3.2. « L'âge d'or » des coupes du monde, l'ère de la spécialisation.....	360
5.3.3. La fin de l'hégémonie américaine : retour sur six années de confrontation.....	364
CHAPITRE 6. ORGANISATION ET DIVERSIFICATION DU VTT EN FRANCE : VERS UN NOUVEAU MODELE.....	371
6.1. <i>L' « Ecole française de VTT »</i>	372
6.1.1. Formation, réglementation et entraînement : une structuration rigoureuse	373
6.1.2. La conception d'un vététiste complet : l'exemple du Trophée National du Jeune Vététiste (TNJV)	383
6.1.3. Un impact rapide sur les institutions scolaires, associatives et sportives.....	387
6.2. <i>Du VTT aux « VTTs » : vers une diversification sans fin de la pratique ?</i> ...	392
6.2.1. La randonnée et le cross-country : piliers de la massification	393
6.2.2 : Multisports et raid nature : un nouvel engin en vogue.....	399
6.2.3. Le cas des pratiques confidentielles : le concept décliné à l'infini	402
6.2.4. L'emprise croissante des pratiques de descente.....	405
6.2.5 : Les pratiques extrêmes : exploits , aventures et VTT	410
6.3. <i>Evénements et médias : les années fastes</i>	421
6.3.1. Le tournant médiatique et le succès populaire des Championnats du monde de Métabief en 1993.....	421
6.3.2. Tour de France VTT et indoor de Bercy : les raisons de succès sans lendemain ..	427
6.3.3. L'avènement des teams : « les années Sunn »	433
6.3.4. Le Roc d'Azur : symbole de la massification	436
6.4. <i>Du modèle unique à une segmentation du marché : le boom technologique des années 1990</i>	438
6.4.1. La fin du « tout rigide » et l'avènement des suspensions	439
6.4.2. Une pratique, un engin ou l'ère de la spécialisation (1993).....	442
6.4.3. Des équipements périphériques et des accessoires toujours plus spécifiques .	443
CHAPITRE 7. L'INTRODUCTION DU MOUNTAIN BIKE AUX JEUX OLYMPIQUES.....	453
7.1. <i>Un programme olympique favorable</i>	454
7.1.1. « L'ère Samaranch » : un changement de perspective	454
7.1.2. Féminisation, médiatisation et entrée des sports « californiens »	456
7.1.3. Le cyclisme au Jeux Olympiques, une histoire centenaire.....	460
7.2. <i>Les étapes de l'introduction</i>	464
7.2.1. Des épreuves cyclistes menacées : la piste et le 100 kilomètres par équipes...	464
7.2.2 : Une introduction sous condition	468
7.2.3 : La décision de la 101 ^e Session du CIO consacre le mountain bike	472
7.2.4 : VTT et valeurs Olympiques	478
7.2.5. La préparation des épreuves et les conséquences de cette décision.....	482

7.3 : <i>Le mountain bike, discipline Olympique à Atlanta</i>	487
7.3.1 : Une médiatisation unique à l'échelle planétaire	488
7.3.2 : Paola Pezzo et Bart Brentjens : premiers champions olympiques	489
7.3.3 : Une entrée olympique réussie	496
CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE	500
CONCLUSION GENERALE	503
SOURCES	526
<i>Archives</i>	526
Archives de la NORBA.....	526
Archives de l'AFMB	526
Archives de la FFC.....	528
Archives de l'UCI	528
Archives du CIO.....	529
<i>Presse internationale</i>	530
<i>Presse américaine</i>	531
Presse nationale USA	531
Presse locale USA	531
Presse spécialisée Cyclisme et Mountain Bike USA	532
Divers	532
Fat Tire Flyer.....	534
<i>Presse française</i>	535
Presse nationale et régionale France	535
Presse spécialisée France	536
Divers	536
Les Pages Vertes	536
VTT Magazine	537
Vélo Vert.....	538
<i>Sources diverses françaises</i>	540
<i>Filmographie</i>	540
<i>Interne</i>	541
<i>Entretiens</i>	542
BIBLIOGRAPHIE	544
Histoire générale, données de cadrage et méthodologie	544
Histoire du sport et des loisirs en France	548
Histoire du sport et des loisirs aux Etats-Unis	550
Histoire de l'Olympisme	552
Histoire et sociologie des sports de pleine nature et des « sports californiens ».....	553
Histoire des pratiques cyclistes.	556
TABLE DES MATIERES	560

VOLUME 3

Annexes

La diffusion et l'institutionnalisation du mountain bike : des origines californiennes à la légitimation olympique (1970-1996).

L'analyse croisée de sources américaines et européennes permet de retracer trois étapes dans l'histoire du mountain bike durant le dernier quart du XX^e siècle. Dans un premier temps, de 1970 à 1983, des influences européennes anciennes participent en partie à la genèse et la pertinence du modèle californien du mountain bike puis à sa diffusion rapide et à son succès à l'échelle américaine. Tout à la fois sources d'inspiration mais aussi de rupture, ces influences originelles restent une des bases fondatrices de la contribution des pionniers de Marin County. De 1983 à 1990, l'exportation et la découverte du modèle américain puis la confrontation et la comparaison de deux cultures sportives et cyclistes témoignent tout à la fois de l'acceptation mais aussi d'une transformation en cours du modèle initial. Enfin, de 1990 à 1996, l'homogénéisation progressive puis la fusion des deux modèles ponctuent l'apogée des influences réciproques. En 1993, le format consensuel et reconnu du cross-country, synthèse réussie de ces deux conceptions complémentaires du mountain bike, facilite et accélère le processus d'intégration olympique. Cette reconnaissance institutionnelle suprême légitime dès 1996 le mountain bike au sein de la communauté sportive internationale. A la fois sport de compétition et de loisir de pleine nature mais aussi moyen de déplacement utilitaire dans certaines zones défavorisées, le mountain bike est désormais une pratique réellement planétaire.

The spread and institutionalisation of the mountain bike : from its Californian origins to Olympic recognition (1970-1996)

From both American and European sources, three stages can be traced in the history of the mountain bike and mountain biking over the last quarter of twentieth century. Early European influences contributed partially to the emergence and relevance of the Californian model of mountain bike from 1970 to 1983, its birth and its invention, and then its success across America. As source of inspiration as well as making for breakthrough changes, these original influences remain the foundation of the Marin County pioneers' contributions. From 1983 to 1993, the export, exhibition and discovery of the Californian model along with the confrontation and comparison of two sporting and cycling cultures bear witness both to the success of the initial model and its ongoing transformation. The reciprocal influences culminated in the gradual convergence and then the merger of the two models. After 1993 the agreed upon and recognised cross-country format, representing the successful synthesis of these two complementary mountain bike designs, facilitated and accelerated the process of Olympic acceptance. In 1996, this supreme institutional recognition established the mountain bike in the international sporting arena. A competitive and recreational outdoors sport as well as a utilitarian means of travel in some disadvantaged areas, the mountain bike is now practiced on a truly worldwide scale.

Discipline : Sciences et Techniques et des Activités Physiques et Sportives (S.T.A.P.S.)

Mots-Clés : Mountain bike, Histoire, Sports, Diffusion, Institutionnalisation, Californie, France, Jeux Olympiques

INTITULE ET ADRESSE DU LABORATOIRE :
CRIS, Bâtiment R. Dubois, 27-29 boulevard du 11 Novembre 1918
69622 VILLEURBANNE CEDEX