



Le
cyclisme,
une histoire
populaire

Pascal Sergent *Préface de Bernard Hinault*



Editions OUEST-FRANCE



Sommaire



Préface...8
Introduction...9

Les débuts du cyclisme...

Au temps des vélodromes...12
La Française-Diamant...15
Le premier marathon de la route, l'inférieur Paris-Brest-Paris !...16
Des débuts... classiques...17
Une bien belle époque cycliste.....18
Le Tour de France, une légende à créer...20
Les joyeux illuminés et leurs drôles de machines...22

1920-1939, les Années folles

Incorrigible Pélissier !...26
Les équipes nationales, invention de Desgrange.....27
Les classiques aux Belges.....28
Et le Tour aux Français !...29
La piste aux étoiles...30

Les années cinquante, l'ère des géants

Un « Biquet » pour la reprise...34
Les espoirs belges pointent.....35
L'heure des grands duels...36
Giro d'anthologie...38
Avec Bobet, la Bretagne au sommet...40

Sous-bois populaires...41
Un Normand se révèle.....42
De l'espoir aux larmes...43
Les rois de la montagne...44
Dans les cartables !...45
Magie des années cinquante...46

Les années soixante, la France divisée en deux !

Anquetil superstar...50
Les tricolores au sommet...52
Le cyclisme dans les chaumières !...53
Timbrés !...54
Un empereur... roi des Belges !...55
« Poupou » relève le gant...56
Le Tour, toujours...58
Ah, cette ambiance.....60
Sur les tables...61
Un tandem en or...62
Le fameux « Derby »...63
Renaissance italienne...64
Gimondi pas seul.....65
1964, le champion apparaît...66
Jan tout-terrain...67
Les années cinquante et soixante, souvenirs, souvenirs.....68

Les années soixante-dix, une décennie écrasée

- Merckx, rien à redire...**72**
- Indomptables Flamands...**74**
- Luis Ocaña le magnifique...**76**
- Merckx toujours à l'heure...**78**
- Rouleurs magiques...**79**
- Thévenet ravive la France...**80**
- Peloton magnifique...**81**
- Une époque s'achève...**82**
- Distinctions...**83**

Les années quatre-vingt, un Breton au sommet

- Le « Blaireau » en tête...**86**
- Bataves jamais résignés.....**88**
- L'Amérique renaît...**89**
- L'ange blond fait chavirer la France...**90**
- Mondialisation avant l'heure...**92**
- Hors du temps, Moser supersonique !...**93**

Difficiles années quatre-vingt-dix

- « Grand d'Espagne »...**96**
- Favoris du public.....**98**
- À bas le Mur !...**99**

Années 2000, que faut-il retenir ?

- D'une piste à l'autre...**102**
- Sur les pavés...**103**
- Duels au sommet...**104**
- Demain, la relève...**106**

- Du même auteur...**108**
- Remerciements...**109**



Préface

Depuis mes débuts et ma première course et... ma première victoire à Planguenoual, le 2 mai 1971, le cyclisme fait partie de ma vie. Ce sport difficile m'a permis de parcourir le monde bien au-delà de ma Bretagne natale, de rouler sous toutes les latitudes et de me tisser un sérieux réseau d'amis car notre discipline est certes un sport difficile mais aussi, et surtout peut-être, un sport de fraternité. Je me suis toujours un peu intéressé à son histoire, ses exploits et je suis heureux de constater que mon infatigable ami Pascal Sergent vous propose aujourd'hui cette brève épopée, toujours illustrée de ces fabuleux documents historiques. Je le remercie car j'y revois, non sans émotion je dois le dire, mon maillot rose du Giro, ma combinaison La Vie Claire, portée dans un Tour de France. Comme, par exemple, encore, deux maillots de Jacques Anquetil dont j'ai été l'un des proches jusqu'à sa disparition. Le temps passe mais le souvenir reste...

Puisse cet ouvrage, réalisé par les Éditions Ouest-France (on revient toujours aux sources!), vous rappeler les meilleurs souvenirs d'un cyclisme qui nous est si cher...

Bernard Hinault



Introduction

Depuis son apparition en 1868 et bien plus encore à la création du Tour de France en 1903, le sport cycliste a non seulement alimenté la chronique mais aussi, parfois, apaisé les peuples comme le fit Gino Bartali en 1938, quand sa victoire dans la Grande Boucle permit d'éviter le pire en Italie en pleine crise politique ! En France, lors des duels Anquetil-Poulidor, on ne parlait alors que de cela, occultant les soucis quotidiens qui étaient pourtant nombreux malgré les fameuses Trente Glorieuses... Quant aux succès d'Eddy Merckx, ils ont éclip-

sé bien des problèmes de l'époque. Le cyclisme connu depuis ses débuts un retentissement considérable. Ainsi, il était bien difficile de trouver une place libre à l'arrivée de Paris-Brest-Paris en 1891, la première course d'importance, porte Maillot. Les joutes dans les vélodromes se jouaient aussi le plus souvent à guichets fermés, comme les Six Jours au Vél'd'Hiv parisien qui restera également, hélas, dans les annales pour d'autres raisons bien plus dramatiques. Le cyclisme, ce sont des hommes, des valeurs, parfois scandaleusement bafouées, des bénévoles et aussi des objets que l'on peut ramasser sur le bord des routes après le passage de la caravane publicitaire, invention visionnaire d'Henri Desgrange. Vous retrouverez beaucoup de ces objets et leur histoire, ce qui est le plus important, au fil de ces pages...





Les débuts du cyclisme...

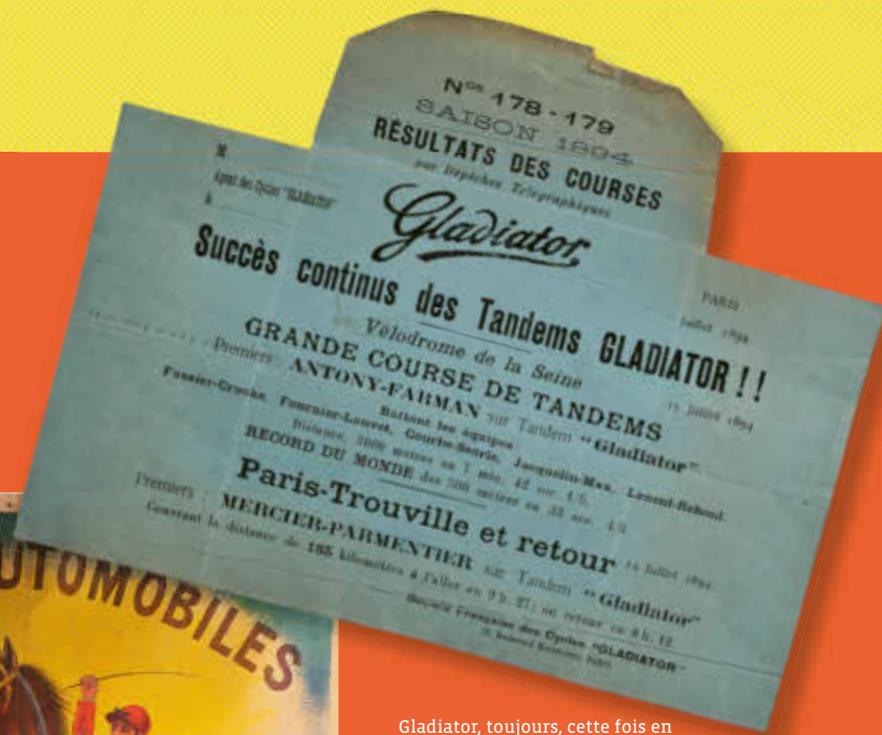


Les rendez-vous cyclistes en 1868 dans le parc de Saint-Cloud. Prémices des premières compétitions.

On peut considérer 1868 comme année fondatrice du sport vélocipédique. La fin du Second Empire jouxte la révolution industrielle. L'invention du baron Karl Drais von Sauerbronn, la fameuse « draisiennne », sorte de cheval à deux roues, est bien loin déjà. Des esprits ingénieux n'ont de cesse de chercher des améliorations. Parmi eux, Pierre Michaux et son fils Ernest. Pierre a l'idée, en 1861, de greffer deux pédales sur le moyeu de la roue avant. Ernest est le premier à tester la nouvelle invention. Prudent, il entame un essai de quelques dizaines de mètres avec une peur unique, celle de la chute ! Mais bientôt, il maîtrise l'engin. D'autres aventuriers chercheront à compléter l'innovation ; c'est ainsi que s'ajoutent les roule-

Premières récompenses à l'effigie de Napoléon III Empereur. La médaille fut remise à un dénommé Gourguillon au terme du concours vélocipédique de Saint-Dizier en 1869.

Affiche des cycles et automobiles Gladiator, l'une des premières grandes marques de la fin du XIXe siècle.

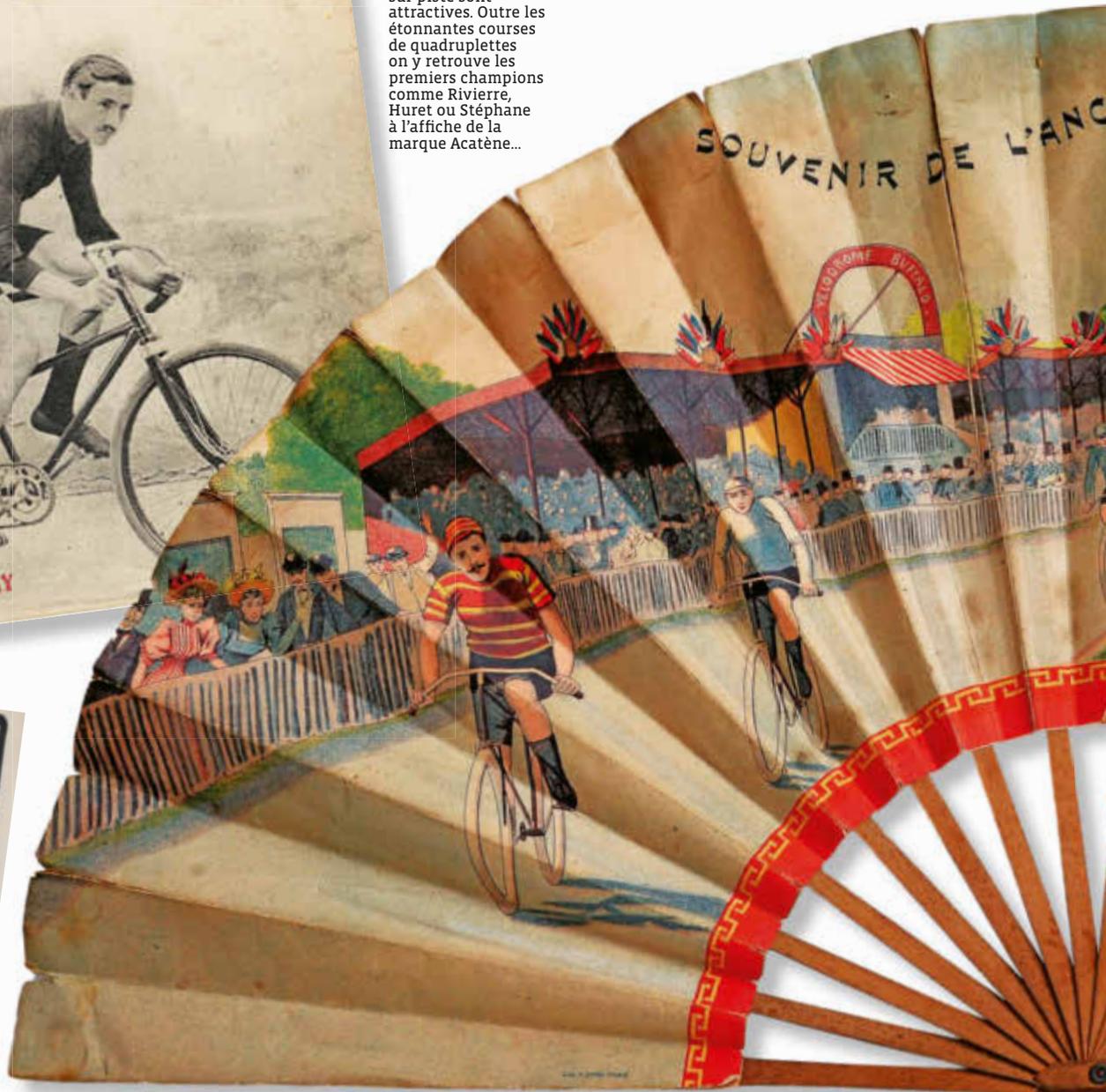


Gladiator, toujours, cette fois en 1894. Télégramme publicitaire annonçant la victoire du tandem Antony-Farman au vélodrome parisien de la Seine.

ments à billes puis les bandages caoutchoutés qui amortissent les chocs. Le vélocipède prend peu à peu forme. Michaux a l'un des stands les plus visités lors de l'Exposition universelle de Paris en 1867 et le fils de Napoléon III devient un adepte de ses machines. La mode est lancée. Les premiers clubs cyclistes se créent dès 1868, à Paris, naturellement, mais aussi à Rouen ou à Toulouse. Les compétitions pionnières voient bientôt le jour. Le Pré Catelan et Versailles organisent les premiers rassemblements. Les fêtes de la Pentecôte sont le prétexte à une organisation officielle à Saint-Cloud. Le 31 mai, la grande foule se presse dans les allées du parc, venant voir ces nouveaux fous juchés sur de bien drôles de machines. L'Anglais James Moore, un vélocipédiste de Maisons-Laffitte, en sort grand vainqueur et reçoit une médaille d'or ainsi qu'une somme de 100 francs ! Ce sera le même James Moore qui enlèvera la première classique jamais organisée, Paris-Rouen, le 7 novembre 1869. Le sport cycliste est cette fois véritablement né...

AU TEMPS DES VÉLODROMES...

Les courses sur piste sont attractives. Outre les étonnantes courses de quadruplettes on y retrouve les premiers champions comme Rivierre, Huret ou Stéphane à l'affiche de la marque Acatène...





Autre endroit mythique,
le petit vélodrome
Trousselier à Neuilly-
Levallois. Cette petite
carte publicitaire en
vante les deux pistes...
fleuries !

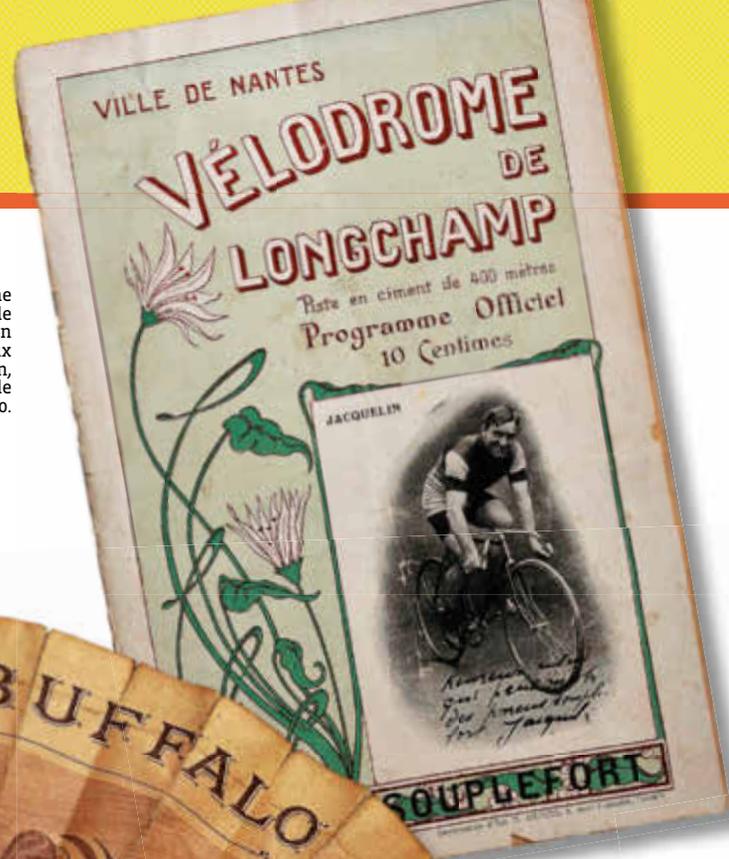


Le vélodrome Buffalo,
l'un des hauts lieux
prisés des sportsmen
parisiens. L'éventail
souvenir, de la fin
du XIX^e siècle, le
représente avec
ses premiers
compétiteurs.

Après le conflit de la guerre de 1870, le cyclisme entre en sommeil pour une petite vingtaine d'années. Il va essentiellement se réveiller avec la construction de différents vélodromes dans la capitale. Parmi eux, le célèbre Buffalo, à Neuilly, construit précisément où William Cody, *alias* Buffalo Bill, d'où son nom, star de l'Exposition universelle de 1889, avait installé son campement de Peaux-Rouges durant la manifestation. C'est là que les sportsmen se donneront rendez-vous puis, plus tard, au vélodrome des Arts libéraux. La concurrence crée une certaine émulation et la multiplication des compétitions. Les champions commencent également à voir un avenir sportif. Parmi eux, un certain Henri Desgrange, jeune clerc de notaire, qui va marquer la première performance dans l'heure avec 35,325 kilo-

mètres à Buffalo, grâce à un immense braquet de 44 x 20... et un bidon accroché au guidon ! Des années durant, le cyclisme sur piste dominera la route et ses courses embryonnaires. Puis, en fin de siècle, on viendra admirer à la piste municipale de Vincennes les fabuleux sprinters, maîtres de Paris, les Morin, Bourrillon, Banker et surtout Jacquelin, l'incomparable. Jusqu'à la Première Guerre mondiale, ils tiendront le haut de l'affiche avant de laisser place aux valeureux routiers et au Tour de France...

Programme du vélodrome de Longchamp avec en couverture le prestigieux Edmond Jacquelin, champion du monde de vitesse en 1900.



L'avert de l'éventail du vélodrome Buffalo. Il représente Tommy Hall, vedette des courses derrière entraîneurs.



LA FRANÇAISE-DIAMANT



Quelques marques se partagent le marché de la bicyclette en plein essor. Parmi elles, Peugeot, Gladiator ou La Française-Diamant. Cette dernière, comme ses rivales, inonde les murs de ses affiches publicitaires. On y vante la solidité des produits commercialisés et nombre de victoires enlevées sous ses couleurs... À coup de milliers de francs, « La Française » entretient un groupe sportif où figurent les meilleurs coureurs de l'époque. Avoir un contrat dans l'équipe classe son champion. Outre l'aspect purement pécuniaire, le côté sportif

ne peut être occulté. En effet, « La Française » participe aux épreuves les plus importantes et sa supériorité est telle qu'il est toujours possible pour l'un de ses coureurs de pouvoir accrocher à son palmarès l'un des monuments du cyclisme...

Programme et affiche des cycles La Française-Diamant. La marque gagne toutes les principales épreuves du calendrier cycliste de l'époque.



LE PREMIER MARATHON DE LA ROUTE, L'INFERNAL PARIS-BREST-PARIS !



Dans la foulée du premier Bordeaux-Paris, en 1891, enlevé par l'Anglais George Mills, Pierre Giffard, chef des informations de l'important *Petit Journal*, a l'idée d'organiser une course plus folle, plus démesurée encore que la précédente : Paris-Brest-Paris. Rien de moins ! Au terme d'importants préparatifs, Giffard édicte le règlement qui stipule, notamment, que la course sera nationale, c'est-à-dire interdite... aux étrangers ! Le 6 septembre 1891, pas moins de 206 coureurs, alléchés par les prix, dont une somme ronde-

lette pour l'époque de 2 000 francs au vainqueur,

se retrouvent au départ, face aux locaux du *Petit Journal*, pour un périple de 1 196 kilomètres ! Rapidement, deux hommes dominent les débats : Jiel-Laval et Charles Terront. Jiel-Laval traverse le premier Brest devant une foule considérable et, moins d'une heure plus tard, Terront arrive. Les deux hommes ne sont restés que cinq minutes, juste pour signer le registre, avaler un bouillon chaud et repartir presque aussitôt ! Les autres sont bien plus loin. Jean Corre, à quatre heures trente, Couillibœuf à plus de dix heures...

Dans la seconde partie de l'épreuve, Terront fera la différence. Son arrivée aux portes de Paris, face au *Café Gillet*, près de la porte Maillot, se fera à l'aube mais devant, là aussi, une foule d'admirateurs. Charles Terront entre dans la légende du sport. Jiel-Laval pointe en deuxième position, avec un retard de huit heures et demie, la foule étant si considérable qu'il ne pourra approcher le contrôle d'arrivée que la bicyclette à la main. Le coup de Pierre Giffard reste un coup de maître dans l'histoire de la vélocipédie...



Rare médaille offerte par le *Petit Journal*, organisateur de Paris-Brest-Paris 1891. Elle fut remise au coureur Masclet, arrivé 61^e, qui a effectué le trajet en 7 jours, 11 heures et 17 minutes.

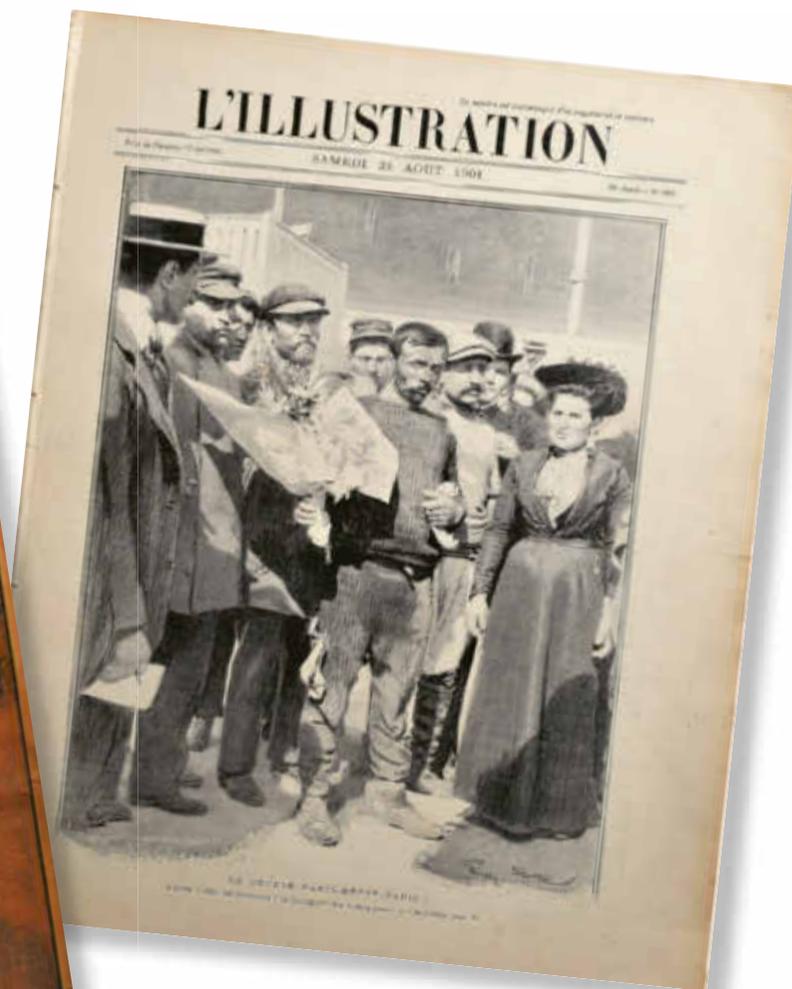
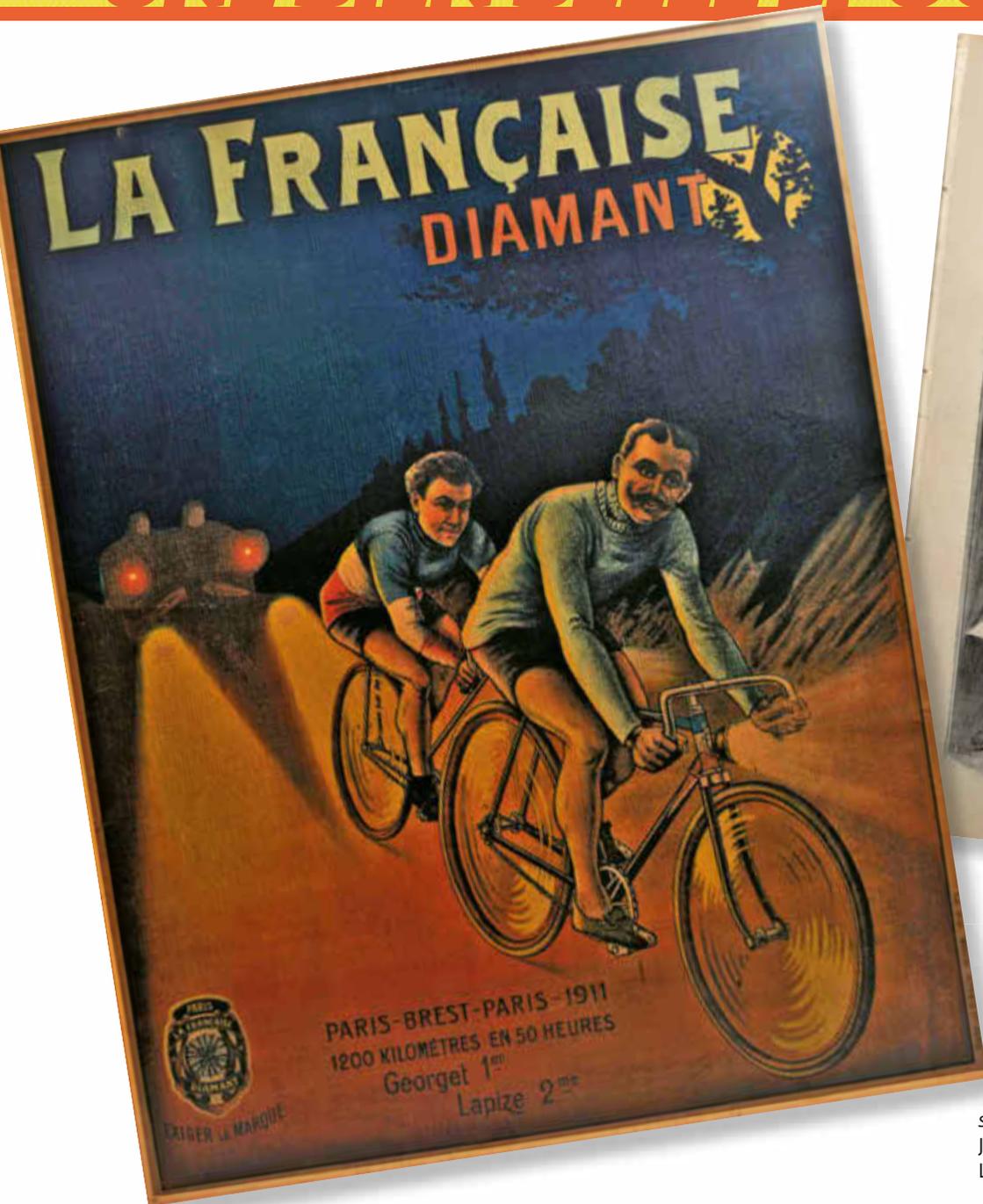


Carte de visite de Pierre Giffard, organisateur du premier marathon de la route, chef du *Petit Journal*, puis directeur du *Vélo*. C'est un personnage incontournable de son temps.



Le vainqueur de ce Paris-Brest-Paris, Charles Terront, vedette des cycles Rudge et aussi lauréat d'un retentissant match des 1 000 kilomètres.

UNE BIEN BELLE ÉPOQUE CYCLISTE...



Si la « Belle Époque » ne le fut pas pour tout le monde, le cyclisme en profita pour se développer dès le début du xx^e siècle. Les courses d'un jour, appelées classiques, connaissent alors une importante croissance d'une dizaine d'années. Quelques noms surgissent et reviennent déjà dans les conversations des *sportsmen*, ceux des routiers Maurice Garin, Josef Fischer, Hippolyte Aucouturier ou Lucien Lesna. Ils forment déjà, avec quelques autres

Maurice Garin, premier vainqueur du Tour de France en 1903 et ici à l'arrivée de Paris-Brest-Paris 1901. Bouquet à la main et moustaches au vent !

Émile Georget et Octave Lapize, deux immenses champions de la Belle Époque. Ils vont s'emparer des deux premières places de Paris-Brest-Paris 1911.



qui les rejoindront, comme Émile Georget, Louis Trousselier, Lucien Petit-Breton, le petit peloton des vedettes de la route comme les deux vedettes incomparables que furent François Faber et Octave Lapize. Ces deux-là connurent une carrière extraordinaire. Durs au mal, enfourchant de lourdes bicyclettes, empruntant des routes qui n'en possèdent que le nom, Faber, le Luxembourgeois, et le Parisien Lapize représentent toutes les valeurs d'un engagement total. Cela leur vaudra d'ailleurs de trouver tous les deux la mort lors du premier conflit mondial. Jusqu'en 1914, le duo s'est partagé les premiers rôles, accrochant chacun un Tour de France, Paris-Roubaix (trois pour Lapize), Paris-Tours ou Paris-Bruxelles... Cette période riche fut également l'occasion pour les groupes sportifs, constitués par des marques de bicyclettes comme La Française-Diamant ou Peugeot, d'accroître considérablement leur notoriété. Le Tour de France, créé en 1903, fit le reste...



Les belles heures de la piste. Un match de stayers à Scheveningen aux Pays-Bas entre Van Nek et les Américains Moran et Walthour (en haut, à gauche). Le Sarthois Germain se fait raser durant les Six Jours de Paris 1913 (ci-dessus). Le départ de cette même épreuve avec les vedettes, notamment Petit-Breton (manches rayées) et Van Hauwaert (deuxième à gauche, bonnet sur la tête).

LE TOUR DE FRANCE, UNE LÉGENDE À CRÉER

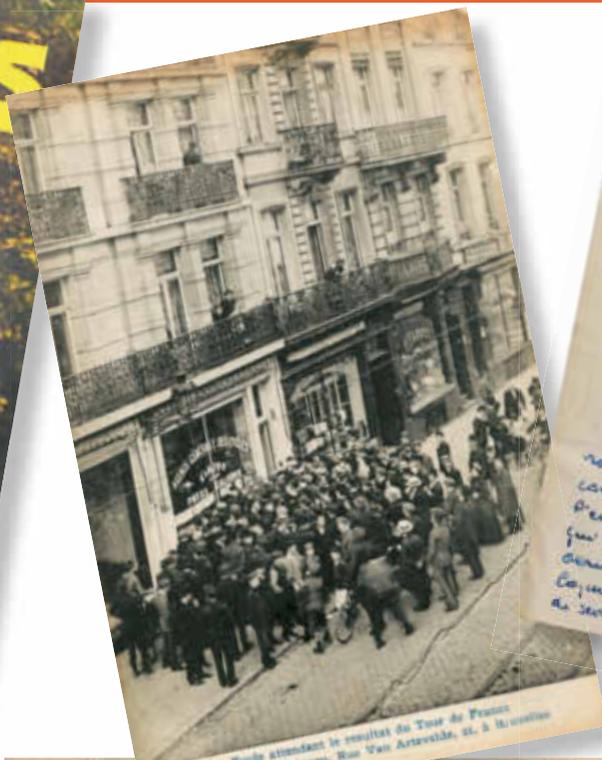
Patron du journal *L'Auto*, qui fait rapidement référence, Henri Desgrange s'entoure de collaborateurs précieux et compétents tels Géo Lefèvre, Georges Abran ou Alphonse Steinès. C'est d'ailleurs Géo Lefèvre qui, le 20 novembre 1902, lors d'un déjeuner à la fameuse *Brasserie Zim-mer* à Paris, suggère à Desgrange d'organiser une épreuve qui ferait le tour du pays en plusieurs étapes. Desgrange se montre d'abord réticent. Il hésite à se lancer dans une pareille aventure mais son souci d'écouler son journal

le convainc d'y réfléchir et bientôt de créer le Tour de France. Tout est à faire, à inventer, mais Desgrange relève le défi et l'annonce à la une de son quotidien, le 19 janvier 1903. « La plus grande épreuve cycliste jamais organisée », écrit-il. Cette fois encore, celui qui fut jadis le premier recordman du monde de l'heure a raison. Ce premier Tour de France s'élancera de Montgeron, dans la région parisienne, pour aboutir à Ville-d'Avray avant un grand défilé qui mènera les rescapés au Parc des Princes. Maurice Garin, le champion de son époque,





THYS



La foule attendant le résultat du Tour de France devant le Magasin Alcyon, Rue Van Artevelde, 11, à Bruxelles



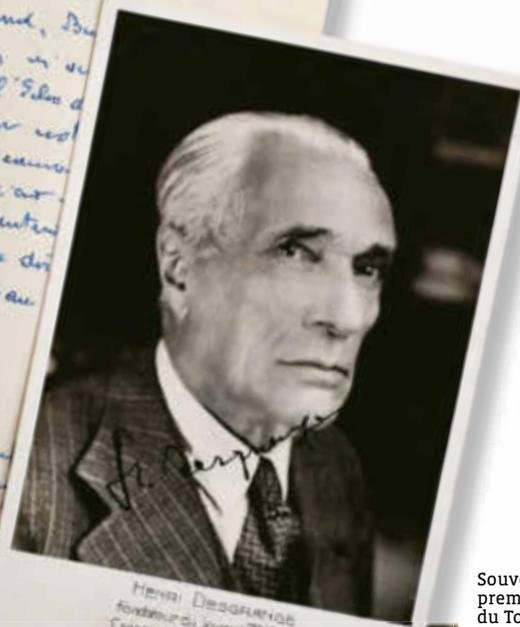
1910 - GRENOBLE. — La Pont de la Porte de France et la Michardière. — LL.

Faute de composer 1^{er} sur la page suivante est certain ? : un nos règles sont les 11000^e le règlement. 2^e d'après les pages 11000^e de nos Supplément d'offense et réglementé aussi au lieu la que se passe

Ab! si pour l'homme, Bon affectivement sur les rangs en de le recevoir (Buffalo pour l'Edou et très amicalement pour une fois q'importe, un moi pas beaucoup de Buffalo. La est vrai, je n'ai vu 2 fois le quartier de l'intérieur de l'homme d'art quelle que soit le "club" de se déclarer participant

Ami tien
H. Desgrange

Je n'ai pas d'avis sur le Tour de France, il y a tant de gens qui ont couru avec lui. Le 11^{er} jour d'offense est celui de 2^e d'offense qui avait l'offense. Le mardi nous avons de l'entente au Buffalo, et vendredi de l'entente au Buffalo, et vendredi de l'entente au Buffalo.



Henri Desgrange fondateur du journal "L'Auto" créateur du Tour de France Cycliste



1906 - Contrôle du Tour de France 1906

Souvenirs des premières éditions du Tour de France. La foule qui attend les résultats de l'étape du jour face au magasin Alcyon, une carte postale envoyée par un concurrent et portant le tampon du Tour 1909, les officiels au contrôle d'Amiens en 1906 et Henri Desgrange, créateur de l'épreuve (portrait et lettre manuscrite).

La carte du Tour de France 1910 (page de gauche). Il sera enlevé par l'inégalable Octave Lapize. Philippe Thys vante les mérites de sa bicyclette type « Tour de France ». Il sera le premier à enlever trois fois l'épreuve.

inscrit le premier son nom sur les tablettes. La « Grande Aventure » peut débuter. Elle ne sera stoppée qu'à deux reprises, entre 1915 et 1918, puis lors et peu après la Seconde Guerre mondiale, entre 1940 et 1946.

Entre-temps, le Tour de France, dirigé par Henri Desgrange jusqu'au milieu des années trente, est devenu un monument du sport mondial.

LES JOYEUX ILLUMINÉS ET LEURS

VIE AU GRAND AIR
NUMÉRO SPECIAL
CONSDRE AU
CYCLISME
SUR
ROUTE

Frank Kramer et Henry Mayer, deux sprinters d'envergure caricaturés par Mich.

Issus des classes populaires, ouvriers ou paysans, les routiers vont supplanter peu à peu dans le cœur des foules les pistards aux allures félines. Ce sont généralement de robustes athlètes, insensibles au mal et aux conditions climatiques. Ces surhommes se lancent des défis extraordinaires sur des épreuves interminables : Paris-Brest-Paris, organisé tous les dix ans depuis 1891, Bordeaux-Paris à la renommée incomparable et, bientôt, le Tour de France dont les étapes dépassent les 300, voire parfois les 400 kilomètres ! Ces marathons sont taillés pour des champions motivés, chevauchant leurs lourdes bicyclettes, engoncés dans des gros maillots de laine. Les routes sont le plus souvent épouvantables. Lors des arrivées, les commissaires de course peinent parfois à les reconnaître. Mais leurs noms commencent à claquer au vent. Dans la suite des pionniers, les Garin, Aucouturier, Cornet ou Trousselier, ceux de Garrigou, Petit-Breton, Van Hauwaert, le premier des Belges, et quelques autres arrivent dans toutes les conversations. Le public se presse aux départs et aux arrivées pour approcher ces dieux de la route. Parmi eux, deux prodiges : Octave Lapize et François Faber. À la charnière des années 1910, l'implacable duo va tout gagner au gré des compétitions, le Tour et les classiques. Comme Petit-Breton, ils connaîtront un sort funeste lors de la Première Guerre mondiale.



DRÔLES DE MACHINES



Le Danois Thorvald Ellegaard, six fois champion du monde de vitesse entre 1901 et 1911, toujours sous les traits de Mich.



Ambiance d'avant-guerre. Octave Lapize (à gauche) et Cyrille Van Hauwaert (à droite) s'affrontent lors d'une épreuve sur piste (ci-dessus). En bas, ledit Van Hauwaert, vainqueur de la première étape du Tour de France 1909 à Roubaix.



Image traditionnelle de ravitaillement du Tour de France. Ici, en 1933 à Hostens, durant l'étape Pau-Bordeaux, enlevée par le Belge Jean Aerts. Le public peut approcher les coureurs...

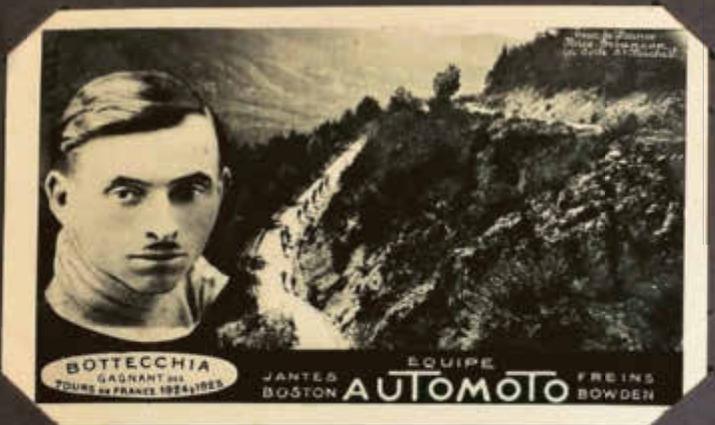


La publicité, toujours, avec les moyens « Préférence ». De quoi être vraiment satisfait...



1920-1939, Les Années folles

Au printemps 1919, le sport se réveille difficilement, à l'image des peuples abasourdis par quatre années d'enfer. Peu à peu, les pelotons se reforment. Au départ des premières classiques, comme Paris-Roubaix le 20 avril, les prétendants se comptent au départ. Octave Lapize, François Faber, Lucien Petit-Breton, vedettes d'une autre époque, ne sont plus là. Dans ce monde



La casquette Derby fait de la « réclame » grâce aux champions cyclistes Georges Speicher, André Raynaud, Jean Maréchal, Maurice Archambaud et le pistard Toto Gérardin.



meurtri, les succès d'Henri Pélissier ravivent la flamme nationale. Le Parisien, forte tête, deviendra l'idole de tout un peuple, surtout après sa victoire au Tour de France 1923. Mais il sera aussi à l'origine de la légende des « Forçats de la route », après le reportage d'Albert Londres pour *Le Petit Parisien*, où Henri, en compagnie de son frère Francis et de leur ami Maurice Ville, force *furieusement* le trait sur les conditions de vie des coureurs cyclistes ! Grâce à lui, et à quelques autres, la machine cycliste repart et évoluera jusqu'en 1939 avec un grand organisateur qui se nomme toujours Henri Desgrange, personnage incontournable.

Album de cartes postales publicitaires des Tours de France des années vingt. On y retrouve les champions en exercice sur les routes... sans oublier la marque Automoto !