

PRÉFACE

DE LUC LEBLANC

Comme moi à la lecture de cet ouvrage, la première question qui vous viendra probablement à l'esprit est : mais quel est mon premier souvenir de Tour de France ? Car que l'on aime ou pas le sport et le cyclisme, nous avons tous un souvenir de Tour de France en nous, comme nous avons tous un souvenir de jeux Olympiques ou de Coupe du monde de football. C'est ainsi. Pour moi, le premier souvenir de Tour de France que j'ai, c'est Raymond Poulidor, ses duels avec Bernard Thévenet et Eddy Merckx. Véritable icône de France et de ma région, dans le Limousin il était notre image. En plus, son histoire personnelle fait qu'il n'a jamais remporté le Tour malgré une abnégation de tous les instants. C'est aussi un homme de la terre, un terreux et surtout un terrien, comme l'était Jean Robic et bien avant lui encore les pionniers, Maurice Garin, les frères Pélissier ou encore Antonin Magne dont vous allez découvrir les histoires de Tour mais surtout les histoires de vie.

Et le premier, c'est évidemment Henri Desgrange, le père du Tour de France. Personne ne doit oublier ceux qui ont créé d'abord, puis fait vivre le Tour de France depuis 1903. Henri Desgrange fut le premier metteur en scène de ces « forçats de la route », de ces premiers acteurs

qui se firent connaître à grands coups d'exploits parfois aussi surhumains que leurs fins furent tragiques. Le Tour de France est légendaire dès son premier départ, au café *Au Réveil Matin* à Montgeron et cela dure depuis plus d'un siècle. Un siècle ! Au fil des décennies, il y a aussi Jacques Goddet, Félix Lévitan, Xavier Louy, Jean-Marie Leblanc et aujourd'hui Christian Prudhomme, tous ces directeurs qui ont suivi le sillon tracé et qui sont tous de grands personnages ayant porté ce mythe à bout de bras. Je garde évidemment pour ma part un souvenir amical de Jean-Marie Leblanc qui, à mes yeux, demeure le dernier patron « à l'ancienne » du Tour, convivial et humain. Gérer un des joyaux du patrimoine français implique une sacrée carrure ; ces hommes-là l'ont, chacun dans leur style, chacun dans leur époque.

Le Tour de France, c'est la compétition ultime, l'épreuve phare du cyclisme dans le monde. L'effet de popularité est là depuis sa genèse. Le vélo, c'est un sport tellement dur, tellement éprouvant que l'admiration naît naturellement, et ce dans toutes les catégories de la société. Le Tour, c'est la vie de tous les jours condensée en un mois et les gens se reconnaissent dedans ! Cette épreuve fait même partie, je pense, d'une certaine éducation à avoir. Les valeurs de travail sur soi et en équipe, d'effort intense, de se surpasser avec une remise en question permanente, c'est la vie qui file, c'est l'évolution de l'homme au fil des années.

Pour moi, et vous allez pouvoir le constater tout au long de plus de 200 histoires autour et dans le Tour, que vous allez découvrir ou redécouvrir sous la plume de Sylvain Letouzé, la Grande Boucle est chargée de symboles et s'avère un miroir absolu de notre société. Le Tour évolue et se calque à tous les changements sociétaux, à tous les progrès, à tous les usages, bons ou mauvais d'ailleurs. On

y voit au fil du temps le plus immense des respects, les plus belles histoires d'hommes et de femmes, mais aussi les pires moments et les pires travers dont l'Homme est capable. À l'image de ce double souvenir qui éclot en vous écrivant, d'abord cette formidable carte postale du Puy-de-Dôme en 1975 puis de cet homme, assénant un coup de poing à Eddy Merckx à l'arrivée de l'étape, ce jour-là.

Véritable office du tourisme de la France, le Tour de France est aussi le tensiomètre du peuple français, chaque été. C'est quelque chose d'unique. Partout en France, le Tour est passé, de Mazé, la plus petite ville étape que vous allez probablement découvrir dans ce livre, à Paris et aux Champs-Élysées, arrivée mythique obtenue par un présentateur télé auprès du président de la République. Partout en France, les articles d'abord, puis les photos et les images de télévision ont mis en valeur le patrimoine de notre pays et par là même, les gens qui font et qui sont notre pays. Aucune compétition sportive ne peut justifier de cela, nulle part dans le monde.

J'ai eu la chance de vivre le Tour de France comme gamin de bord de route dans ma campagne natale, puis comme coureur et aujourd'hui comme analyste. Cette vision globale, jamais je n'aurais imaginé avoir la chance de la vivre et de la conter. À vie, je me souviendrai de Poitiers, en 1990. J'étais pour la première fois acteur de ce mythe, sur le vélo. Pourtant, ma vie aurait dû s'arrêter bien avant ce 30 juin 1990. Tout jeune, j'ai été victime d'un dramatique accident, fauché par une voiture, où j'ai perdu mon frère avant d'être sauvé *in extremis* par la médecine. Cet accident m'a doté d'une force supplémentaire pour surmonter le handicap qu'il m'a laissé. Ce jour-là, au *Futuroscope*, j'avais les yeux écarquillés, je buvais chaque seconde, percevais chaque bruit, j'admirais chaque visage

ou je mémorisais chaque regard que je pouvais croiser, cherchant le partage d'un instant, juste pour communiquer ce que je ressentais d'exceptionnel. Tout était grand, tout était démesuré, écrasant même.

Car c'est aussi le revers de la médaille. Ce Tour, il est à la fois magnifique et destructeur. Mais il est toujours une leçon à retenir, à utiliser, à bonifier. Si l'on ne se fait justement pas écraser par cette machine, elle permet de grandir, de se bâtir, de s'accomplir. Cette force pour éviter cet écrasement psychologique par l'étau médiatique notamment, je l'ai toujours eue en moi. Heureusement, car l'image véhiculée de vous-même est parfois fautive et ça réclame une grande force pour dépasser tout cela. Quand on a la foi, quand on a les proches, la famille avec soi, c'est une aide incommensurable. À l'image des accidents que vous allez aussi découvrir et qui font partie intégrante de l'histoire du Tour, des drames personnels ou des moments de résignation et de honte, qui ont également jalonné l'épreuve. Chaque jour, le Tour propose un défi, celui de lutter contre l'injustice des hommes. J'ai lutté contre ça dans chacun des Tours de France auxquels j'ai participé. Les gens ne savaient pas, personne ne savait ce que je vivais, ils en restaient au paraître et à l'image créée par les médias. Je me rends encore plus compte aujourd'hui de cette image qui m'a poursuivi pendant des années, lorsque je rencontre des gens surpris que je sois juste gentil, juste humain, juste normal, juste ce que je suis finalement.

De nos jours, et vous allez pouvoir le constater également au long de ces pages, le Tour de France n'est ni meilleur ni moins bon qu'avant. Il est différent, à l'image de ceux qui le font, qui le mettent en musique ou qui le consomment. Demain, qu'on le veuille ou non, le Tour de France continuera de refléter ce que sera notre société. Mais il a

un rôle essentiel à jouer. Tout ce qu'il y a autour du Tour, loin des performances, doit rester dans la réalité, ne pas s'aseptiser, ne pas se couper de ce qui a fait sa légende : les gens de France, avec tout ce qu'ils portent de différences. De tout temps, le Tour de France a permis à des coureurs venus de tous les terroirs de se révéler aux yeux de tout un pays. Le Tour doit être plus que jamais la courroie de transmission des valeurs de ces terroirs. On ne peut plus être jaloux de celui qui gagne, la réussite ne peut plus être un tabou aujourd'hui. L'important est de participer, oui, mais pour gagner, pour aller au-delà de ses rêves. Sans ces valeurs-là, de travail, de réussite et d'ambition, les mêmes que portait Henri Desgrange dès 1900, jamais le Tour de France n'aurait vu le jour. Son héritage est avant tout ici, dans ce que l'épreuve doit véhiculer d'histoires d'hommes, plus encore que dans les exploits sportifs qu'il recèlera.

Luc Leblanc



PRÉAMBULE

Plonger dans l’histoire du Tour de France, c’est d’abord plonger dans l’histoire de la France et des deux derniers siècles. Ses régions, ses pays, ses villes mais surtout ses passionnés ou non de cyclisme qui se massent chaque été sur le bas-côté des routes pour applaudir leurs semblables. Ceux-là mêmes qui pédalent après le fameux maillot jaune, saint Graal dont seuls 61 coureurs se sont parés à l’issue d’une ou plusieurs des 105 premières éditions (2018). Forcément, quand on naît comme moi dans la même Normandie qu’un certain Daniel Mangeas, qui fut pendant quarante années la voix symbole de l’épreuve, le Tour de France résonne peut-être encore plus entre les deux oreilles. Sauf que parler des résultats ou de cadence de pédalage, les plus éminents spécialistes le font déjà à longueur d’année. L’intérêt premier de cet ouvrage est certes d’y intégrer le nectar des exploits réalisés sur la selle, souvent d’ailleurs des miracles d’ingénierie, mais surtout d’aller chercher toutes les histoires autour du Tour. Car avant même d’être une compétition sportive de cyclisme sur route, le Tour de France est, à l’instar des jeux Olympiques ou de la Coupe du monde de football, une extraordinaire aventure humaine. Quand on naît à la faveur de l’une des plus grosses affaires d’État de son pays

au début du xx^e siècle, le bulletin de naissance a déjà de l'épaisseur. Quand ensuite, en trois éditions, on réussit à devenir une référence populaire, à glorifier comme jamais ses héros, puis à survivre à deux guerres mondiales avant que les présidents de la République ne manquent pas une occasion de passer vous voir, cela vous donne à mesurer que votre épreuve est bien plus qu'un rendez-vous sportif. « Le Tour », « la Grande Boucle », « le Tour de France » ou « la Kermesse de juillet », appelez-le comme vous voudrez, est devenu un monument de la culture française. Du haut de ses bientôt 120 ans, il a déjà tout subi, tout vu et finalement tout vaincu. Les plus grands moments de courage, de folie, de grandeur, comme les pires, la triche, le dopage, les drames et la mort. Et comment passer outre l'énorme vitrine promotionnelle qu'il représente pour tout un pays ? Cette publicité chaque été de toutes les régions de France, de leurs spécialités, de leur culture, de leur langue et de leurs traditions, tout est pensé et réalisé depuis le premier jour, de telle sorte qu'avant même de regarder une course de vélo, les spectateurs, et désormais les milliards de téléspectateurs qui le suivent, posent d'abord les yeux sur la France. Une loupe grossissante de ce qu'est un pays, sa culture, de ce que sont et font ses habitants, de leur mode de vie et de leur évolution, voilà ce que transporte avec elle depuis 2230 étapes l'épreuve lancée par Henri Desgrange, le 1^{er} juillet 1903.

I

LE TEMPS
DES PIONNIERS
1900-1909

Des coureurs qui trichent en prenant le train, le plus vieux concurrent de l'histoire, six années de salaire offertes au premier vainqueur, des bagarres sur les bords de route ou encore la première et seule femme à avoir participé à la compétition, les premières éditions du Tour de France ont connu des scénarios pour le moins mouvementés. Lancée en 1900 grâce à l'affaire Dreyfus avant de connaître son premier départ en 1903, l'épreuve cycliste d'Henri Desgrange et du journal L'Auto fait une entrée fracassante dans le paysage sportif français, que l'organisation paie parfois au prix fort.

ET L'AFFAIRE DREYFUS CRÉA LE TOUR...

16 octobre 1900. L'affaire Dreyfus bat son plein, « dreyfusards », partisans de l'innocence du capitaine Alfred Dreyfus, accusé d'avoir fourni des renseignements à l'ennemi allemand, contre « antidreyfusards », convaincus quant à eux de la culpabilité de l'Alsacien, se livrent des joutes dans divers médias et c'est au tour de Pierre Giffard, du journal *Le Vélo*, de prendre la plume en faveur de Dreyfus, dans une France qui compte déjà un million de cyclistes. Un acte qui précipite instantanément la chute de son journal. Le baron Jules-Albert de Dion, principal actionnaire du média, est un antidreyfusard patenté. La réaction est immédiate, ce dernier retire tout son argent du journal et décide de créer l'*Auto-Vélo* en réponse. C'est Henri Desgrange, directeur de la revue *Paris-Vélo*, ancien champion de France de tricycle, qui est nommé rédacteur en chef, en compagnie de Victor Goddet qui, lui, est le gestionnaire de ce nouveau titre. L'aventure de ce qui deviendra *L'Auto* après décision de justice en 1902 est lancée, la création du Tour de France va en découler, l'année suivante.



LA GÉO SELON GÉO...

À la suite de son procès perdu contre son concurrent *Le Vélo*, le journal *l'Auto-Vélo* devient *L'Auto*. Problème majeur à l'époque, car si l'automobile est peu développée, le vélo, lui, est en plein essor. Les dirigeants de *L'Auto*, Victor Goddet et Henri Desgrange en tête, doivent donc faire face à une baisse drastique de leur lectorat. Il faut trouver une idée nouvelle. Après avoir chipé l'organisation au *Vélo* en 1901 du Paris-Brest-Paris, course décennale, *L'Auto* continue de chercher une idée qui lui permettrait de regagner des lecteurs. C'est alors que le 20 novembre 1902, Géo Lefèvre, journaliste responsable de la rubrique cyclisme, déjeune en compagnie d'Henri Desgrange à la brasserie *Le Zimmer* et lui propose « une course qui ferait le tour complet du pays ». La réponse de Desgrange sonne : « Vous avez les clés de mon coffre-fort. » Victor Goddet, le grand argentier du journal, approuve. Georges « Géo » Lefèvre, se lance alors dans la création du premier Tour de France. Le départ est entériné : ce sera le 1^{er} juillet 1903.

La phrase : « Du geste large et puissant que Zola dans *La Terre* donne à son laboureur, *L'Auto*, journal d'idées et d'action, va lancer à travers la France, aujourd'hui, les inconscients et rudes semeurs d'énergie que sont nos grands routiers professionnels. » *Henri Desgrange, édito du journal L'Auto, 1^{er} juillet 1903.*

À JAMAIS LE PREMIER...

1^{er} juillet 1903. Paris étant interdit de courses cyclistes par le préfet de police de la Seine, Louis Lépine, c'est dans

la petite commune de Montgeron, dans l'Essonne, qu'est fixé le rendez-vous de départ du premier Tour de France. Devant le café *Au Réveil Matin*, ce sont très exactement 59 coureurs cyclistes qui s'apprêtent à prendre le départ d'une première étape qui doit les conduire de Montgeron à Lyon, soit 480 kilomètres d'effort. Initiateur et concepteur de l'épreuve, sous la houlette d'Henri Desgrange et de Victor Goddet, le journaliste Géo Lefèvre en est le directeur. Un directeur qui doit déployer des trésors d'imagination pour remplir son rôle puisqu'il ne dispose pas de voiture. Il doit se rendre aux points de contrôle fixes de Nevers, Moulin et Roanne en train, poinçonner la carte des coureurs et repartir au point suivant, jusqu'à Lyon, ville d'arrivée. Opération qu'il doit répéter au long des 4 étapes prévues. Depuis le début de matinée, les coureurs défilent dans le petit café de région parisienne pour signer la feuille d'engagement, recevoir le règlement de la course et leur brassard numéroté. Il est 15 h 16, à quelques mètres du café *Au Réveil Matin*, Géo Lefèvre agite son drapeau sur le territoire de la commune limitrophe de Villeneuve-Saint-Georges. Le départ de la première étape de l'histoire du Tour de France est donné.

SIX ANS DE SALAIRE !

19 juillet 1903. Après six étapes et 2428 kilomètres, le premier Tour de France se termine par une victoire du Français Maurice Garin, à Paris, en 94 heures, 33 minutes et 14 secondes, soit près de trois heures de mieux que Lucien Pothier, son dauphin, à une moyenne de 30 km/h sur un vélo de 15 kg. Seuls 21 des 59 coureurs engagés terminent le Tour de France. Au guidon de son vélo, le

Lensois Garin reçoit alors le total de ses primes acquises, soit 6125 francs de l'époque (24 000 euros en 2019). Une véritable fortune en 1903, puisque cette somme représente alors six années de salaire moyen en France. Déjà vainqueur des plus grandes courses, le Paris-Brest-Paris en 1901, le Paris-Roubaix en 1897 et 1898 ou encore le Bordeaux-Paris en 1902, Maurice Garin achète un magasin de cycles à Lens puis un autre à Châlons-sur-Marne, avant de revenir à Lens où il est propriétaire d'une station-service sur la devanture de laquelle il fait écrire : *Au champion des routiers du monde*. Rien de moins.

JEUNE LOUP, VIEUX LION...

2 juillet 1904. Au départ du 2^e Tour de France à Montgeron devant le désormais célèbre café *Au Réveil Matin*, ce sont 88 concurrents qui viennent signer la feuille d'engagement pour défier les six étapes proposées, identiques à l'édition 1903 avec 2429 kilomètres à effectuer. Parmi ces concurrents, on trouve trace de deux hommes dont le destin reste encore lié à leur présence dans cette 2^e édition du Tour de France.



Camille Fily, tout d'abord, est âgé de 17 ans et 50 jours en ce 2 juillet 1904. Benjamin de l'épreuve, son visage juvénile tranche avec les bacchantes et le visage buriné d'Henri Paret, cycliste de Saint-Étienne qui, lui, affiche l'âge de 50 ans. Dix-neuf jours plus tard, les deux

hommes terminent le Tour de France en 9^e position pour Camille Fily et en 11^e position pour Henri Paret dit « Le Père Paret ». Un classement pour la postérité puisque ces deux coureurs restent surtout, encore aujourd'hui en 2019, le plus jeune et le plus âgé à avoir participé à un Tour de France.

P'TITS CLOUS, COUPS DE CAILLOUX ET GARÇON DE CAFÉ !

17 juillet 1904. La 4^e étape du 2^e Tour de France entre Bordeaux et Nantes connaît un énième incident. Sur la route, de nombreux clous et tessons de bouteille font crever les pneus des coureurs les uns après les autres, notamment ceux d'Henri Cornet, futur vainqueur de l'épreuve. C'en est trop, Henri Desgrange n'en peut plus et signe un édito cinglant sur un Tour 1904 imbuvable et noirci par des comportements d'une incroyable violence dans les rangs des supporteurs sur le bord des routes, et dans les différents subterfuges employés pour gagner du côté des coureurs.



Le Tour de France est « *mort de son succès, des passions aveugles qu'il aura déchaînées, des injures et des sales soupçons qu'il nous aura valus des ignorants et des méchants* », écrit Henri Desgrange en conclusion d'une série d'incidents qui débutent dès le 2 juillet. Pierre Chevallier est disqualifié pour avoir fait une partie de la première étape en... voiture ! Dans la foulée, à quelques encablures de l'arrivée à Lyon, c'est un commando de quatre hommes cagoulés qui tente d'attaquer Maurice Garin et Lucien Pothier, les deux leaders. Lors de la 2^e étape, entre Lyon et Marseille, au cœur de la nuit et dans l'ascension du col de la République près de Saint-Étienne, Antoine Faure, le local, place une attaque tandis que ses soutiens se regroupent pour arrêter le peloton et le molester à coups de cailloux et de gourdin, en venant même à assommer Giovanni Gerbi avant une bagarre générale. Ce n'est que le début des affrontements puisque le 13 juillet, dans l'étape Marseille-Toulouse, pour protester contre la disqualification du coureur gardois Ferdinand Payan, ses supporters attaquent le peloton au point de contrôle de Nîmes. Géo Lefèvre raconte « *une bagarre effrayante* » pendant que Maurice Garin, tenant du titre et objet de toutes les jalousies, parvient à se sortir du pugilat en empruntant un tablier dans la brasserie attenante pour se déguiser en garçon de café et se carapater. Si les affrontements cessent ensuite, le Tour est alors en grand danger.

VAINQUEUR APRÈS 153 JOURS DE COURSE !

Si le départ du 2^e Tour de France a bien été donné le 2 juillet 1904, l'arrivée, elle, si elle a bien été vécue à Ville-d'Avray le 24 juillet – le Parc des Princes étant inondé

et rendu impraticable par des trombes d'eau ce jour-là –, Maurice Garin ne profite pas longtemps de sa potentielle seconde victoire au terme d'une course menée de bout en bout puisque le classement n'est pas officialisé avant le 2 décembre 1904. Après une longue enquête sur d'éventuelles aides extérieures, matérialisées par des montées en voiture ou en train des coureurs pour gagner du temps ou par des manœuvres illicites, l'Union vélocipédique de France (UVF) disqualifie 29 coureurs accusés de tricherie, dont les quatre qui ont fini en tête de la course. Cent cinquante-trois jours après le départ, c'est donc un jeune de 20 ans du nom d'Henri Cornet, cinquième du classement général, remarqué le 17 juillet 1904 lors de l'étape Bordeaux-Nantes pour avoir dû terminer les quarante derniers kilomètres avec ses deux roues crevées, qui devient le vainqueur du 2^e Tour de France de l'histoire avec seulement 14 coureurs classés derrière lui.

LA NUIT, TOUS LES CHATS ÉTAIENT TROP GRIS...

9 juillet 1905. Parmi les nombreuses mesures prises par Henri Desgrange et l'organisation du Tour de France après le pitoyable bilan de l'édition 1904, celle de ne plus faire rouler les concurrents la nuit reste la plus importante puisqu'elle entraîne non seulement l'impossibilité de profiter de l'obscurité pour tricher et chercher assistance, mais elle permet aussi aux étapes de se trouver raccourcies. Ainsi, la 3^e édition du Tour de France comporte 11 étapes contre 6 aux précédentes et chacune s'étale entre 198 et 348 kilomètres « seulement », au lieu des 450 kilomètres de moyenne affichés auparavant, ce