

*La référence ! Bernard Hinault*

# LA FABULEUSE HISTOIRE DU TOUR DE FRANCE



**THIERRY CAZENEUVE  
PIERRE CHANY**

ÉDITIONS DE LA MARTINIÈRE

Extrait de la publication



PIERRE CHANY  
THIERRY CAZENEUVE

**LA FABULEUSE  
HISTOIRE  
DU TOUR DE FRANCE**

Éditions de la Martinière

Conception couverture : Plaisirs de myope

ISBN 978-2-7324-4793-3

© 1997, Éditions de la Martinière, Paris, France

© 2003, Éditions Minerva, Genève, Suisse

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Connectez-vous sur :  
[www.editionsdelamartiniere.fr](http://www.editionsdelamartiniere.fr)

Dépôt légal : mai 2011

*À René Fallet, qui savait tout,  
et nous offrait sa tendresse.*



## PRÉFACE DE BERNARD HINAULT

### La référence

Curieusement, ce n'est pas au sein d'un groupe sportif que j'ai accompli mon premier Tour de France mais pour le compte Tf 1. J'avais pour mission de reconnaître toutes les étapes à bicyclette, 24 heures avant les autres, puis de donner mon sentiment. Au bout du compte je pense avoir couvert les trois quarts du parcours à vélo, le reste en voiture.

Je venais de remporter mon premier *Critérium du Dauphiné Libéré*, devant Bernard Thévenet, Van Impe, Zoetemelk, Agostinho, Merckx, après avoir gagné dans les semaines précédentes Gand-Wevelgem puis Liège-Bastogne-Liège. Ces succès me désignaient comme le champion de demain mais Cyrille Guimard avait fixé à 1978 mes débuts dans le Tour de France.

Au cours de ce premier Tour de France, j'ai eu le temps de lire la presse, ce qui m'a permis de me familiariser avec les récits de Pierre Chany, que j'ai naturellement vite approché. Je savais que le leader de la rubrique cyclisme de *L'Équipe* était l'ami d'Antoine Blondin. On m'avait également appris qu'il avait gagné le respect des plus grands champions du passé : Fausto Coppi, Gino Bartali, Louison Bobet, Jacques Anquetil, Raymond Poulidor, Eddy Merckx, Luis Ocaña et tous ceux que j'allais côtoyer ensuite.

L'ouvrage que vous avez en main vous permettra de vérifier, à travers chacun des chapitres, que M. Chany était un fameux expert. Très précis dans ses récits, il n'avait besoin de personne pour comprendre la course. Parfois, je me suis même étonné de la justesse de son texte à l'évocation du lendemain, comme s'il avait eu le don de tout prévoir, par-dessus le marché.

Thierry Cazeneuve, son confrère du *Dauphiné Libéré*, qui organisera plus tard l'épreuve du même nom, a pris la plume à son tour pour prolonger *La Fabuleuse Histoire du Tour de France*. Parce qu'il s'en tenu aux faits, parce qu'il a veillé à ne trahir ni l'histoire, ni les hommes qui l'ont bâtie, Pierre Chany serait sans doute heureux et fier de voir que son immense œuvre reste une référence.

Bernard HINAULT

Vainqueur du Tour de France en 1978, 1979, 1981, 1982, 1985



© L'Équipe

*Bernard Hinault, debout sur les pédales, ici devant Raymond Martin, Marino Lejarreta, Robert Alban, Johan Van der Velde, champion de Hollande, entre Manosque et Orcières-Merlette.*



# PRÉFACE DE JACQUES GODDET

## Plus d'un tour dans son sac

Le sport cycliste sur route est un sport dont l'étrangeté porte sur le fait qu'on n'y assiste pas vraiment. On n'en est, au mieux, qu'un participant, jamais vraiment un spectateur.

Même moi, le plus privilégié des suiveurs privilégiés. Suiveurs ? Le terme a désormais pris une signification dérisoire puisque, à la suite de la course, ne sont plus admis derrière ma propre voiture, collée aux fesses du peloton, que les véhicules officiels, directeurs sportifs, commissaires, médecin, gens du service d'ordre. C'est que ceux-ci, très exigeants, se montrent particulièrement intolérants à l'égard des quelques audacieux journalistes qui tentent encore de s'immiscer auprès d'eux dans la colonne de gauche de la route, dont ils réclament la disposition permanente, pour une entière liberté de mouvement, afin d'assurer toutes leurs allées et venues.

La presse dite, bien anachroniquement, « suiveuse » est devenue, de ce fait, un corps quelque peu étranger qui ne fait que précéder l'ensemble articulé de la course ! Elle navigue dans la large zone qui se situe devant la voiture amirale de l'autre directeur de course, Félix Lévitan, féroce et vigilant à ne pas laisser se bouchonner l'aire à l'intérieur de laquelle sont censés devoir s'élancer les attaquants, ces intervenants si bienvenus dont il convient de protéger les efforts ; zone qui peut s'étendre sur plusieurs kilomètres, les chers confrères étant toutefois assurés d'être « arrosés », à travers le circuit interne de la radio du Tour, de toutes les informations

vivantes de la course, chaque péripétie étant, dans l'instant même, diffusée par les soins de l'organisation.

Alors, ce Pierre Chany, cet augure, cet expert de réputation mondiale, qui porte des jugements si formels sur la compétition cycliste sur route, il n'est donc en mesure, lui aussi, de livrer ses récits aux mille facettes, d'émettre ses avis, de déployer ses critiques qu'à travers les oui-dire soniques, par simple raisonnement, en conséquence ?

Une sorte d'imposteur ? Ou d'imaginatif ?

Pierre Chany, leader à *L'Équipe*, est, à la vérité, un sacré animal de métier, mû par une exceptionnelle conscience dans l'exercice du devoir professionnel. Mais il possède, c'est bien certain, un sens supplémentaire de perception, lequel lui permet de tout savoir, de voir l'essentiel, de prévoir le reste.

Auvergnat, il appartient à ces pays de chasse où l'on ne se trompe pas de piste et où l'on ne traque que le gibier qui vaut la peine d'être poursuivi. Il sait occuper le terrain utilement, sans gêner ni importuner quiconque, juste dans les moments nécessaires. S'il bénéficie d'un certain droit d'admission au cœur des batailles, c'est qu'il en use avec le tact nécessaire et qu'on sait qu'il l'utilisera au seul service de la vérité.

Et puis, il sent la course, il en comprend tous les replis, il la dissèque comme un chirurgien sait discerner toutes les fonctions organiques lorsqu'il a ouvert, de haut en bas, un corps humain afin de distribuer en lui le meilleur ordonnancement de la vie. Il pressent les défaillances, il découvre les nouveaux talents, il analyse les raisons des mouvements tactiques sur lesquels s'échafaude le sort de la bataille. Par sa perception des choses, vues ou sues, sa connaissance des valeurs humaines, la profondeur de son jugement sur les athlètes – qui sont ses amis –, il aboutit à une lumineuse compréhension de choses généralement fort embrouillées puisqu'une course cycliste sur route engage quelque cent cinquante compétiteurs, aux moyens, donc aux objectifs, totalement diversifiés, selon la nature de l'épreuve, selon sa forme ou la motivation du moment.

Il faut encore d'autres vertus pour faire carrière dans cette drôle de spécialité journalistique : essentiellement la confiance qu'on vous accorde dans le milieu qui la compose. C'est par la réunion de mille petits secrets et de quelques graves confidences que se tisse la trame des bons papiers et des critiques pertinentes. Pierre Chany obtient l'accès des pensées comme

celui des cœurs, parce qu'il honore sa profession en respectant la vie privée de ceux qu'il approche, parce qu'il parvient à tout dire et à tout faire comprendre sans déroger au devoir de décence.

Jacques GODDET



© L'Équipe

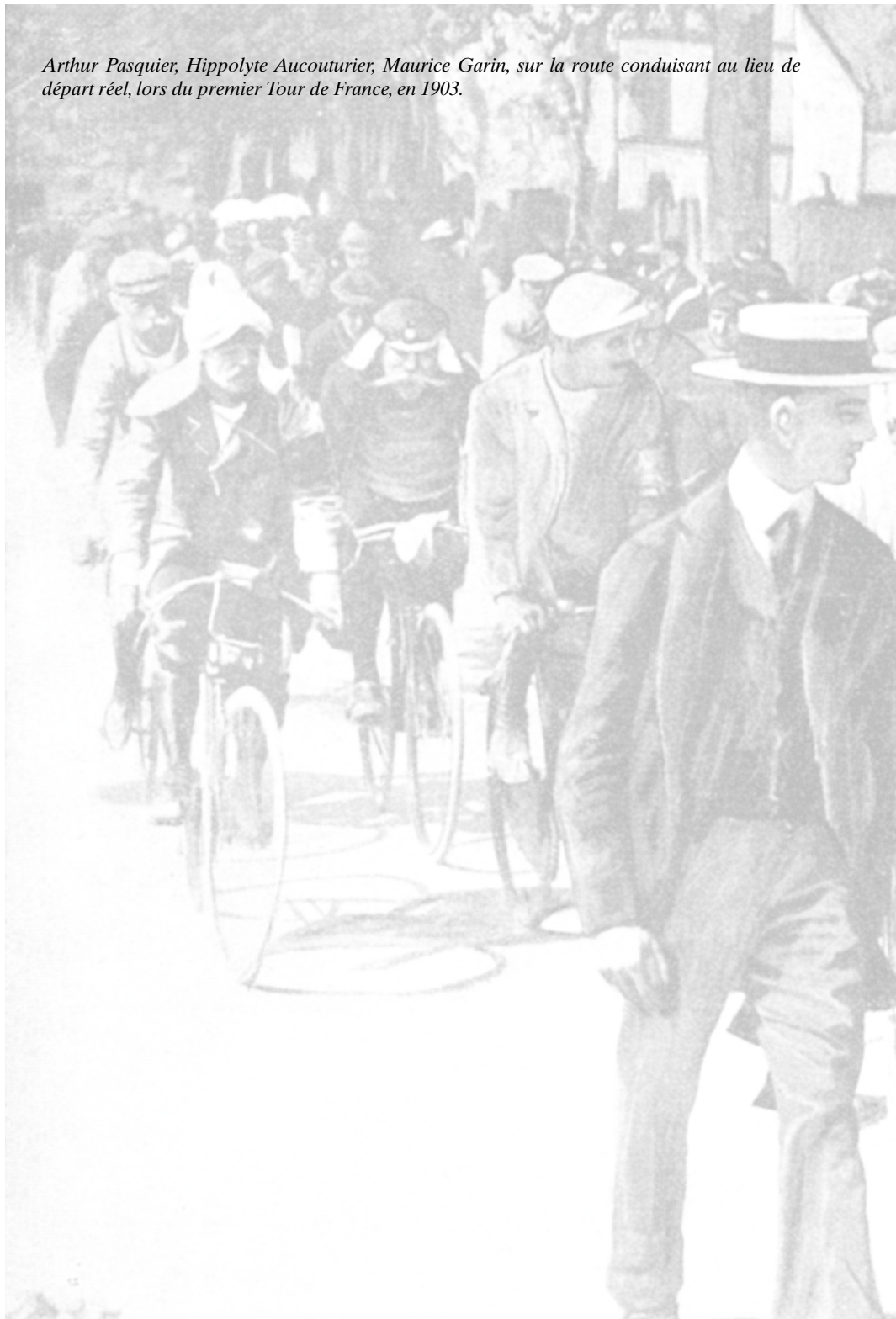
*Jacques Goddet, fils spirituel de Henri Desgrange, est d'abord journaliste puis rédacteur en chef à L'Auto, de 1928 à 1939. À partir de 1947 et jusqu'en 1987 il occupe, en plus de ses fonctions de Directeur Général fondateur de L'Équipe, celles de Directeur Général du Tour de France. On le voit ici en conversation avec Roger Walkowiak, vainqueur du Tour de France 1956, l'édition dont il a longtemps affirmé qu'elle fut l'une des plus belles...*



PREMIÈRE PARTIE

**LES CHEMINS DE L'AVENTURE**

*Arthur Pasquier, Hippolyte Aucouturier, Maurice Garin, sur la route conduisant au lieu de départ réel, lors du premier Tour de France, en 1903.*





CHAPITRE PREMIER

**LE TEMPS DES PIONNIERS**

(1903-1909)

## LE TOUR DE FRANCE, UNE INVENTION DE JOURNALISTES

Mercredi 1<sup>er</sup> juillet 1903. Le soleil éclaire la campagne au sud de Ville-neuve-Saint-Georges, dans la lointaine périphérie parisienne, où les brumes de chaleur font vibrer l'horizon. À l'embranchement des routes de Montgeron et de Draveil, devant le Réveil-Matin, auberge rustique que fréquentent les garçons de ferme et les charretiers du voisinage, soixante cyclistes, équipés pour les longues randonnées, se tiennent sous les ordres d'un personnage picaresque et moustachu, vêtu d'un veston de toile légère et coiffé d'un panama à large bord : l'« impeccable » Monsieur Abran. Cet homme soigné, dont la tenue révèle un constant souci d'élégance, a été commis par Henri Desgrange pour donner le départ du premier Tour de France. D'un roulement de sifflet, il invite les coureurs et l'assistance à lui prêter attention.

– Messieurs... En raison des travaux en cours, le départ aura lieu à six cents mètres d'ici, en direction de Draveil...

Dans son sillage, les concurrents effectuent le trajet à très petite allure, le vélo à la main, suivis de leurs accompagnateurs très provisoires.

– Halte !

Les coureurs enfourchent soudain silencieux les « machines » et Monsieur Abran, très solennel pour ne point dire guindé, lève avec une lenteur calculée un fanion jaune brodé au sigle de *L'Auto*, le journal organisateur de l'épreuve, dont il est le secrétaire général. Quand il abaisse le fanion, sa



montre sortie du gousset marque très exactement 15 heures et 16 minutes. Les soixante concurrents s'éloignent aussitôt, aiguillonnés par un premier démarrage d'Hippolyte Aucouturier. Il entre dans leur projet « d'atteindre au plus vite la ville de Lyon, distante de 467 kilomètres », terme de la première des six étapes imposées par Henri Desgrange.

La scène s'est déroulée devant quelques centaines de curieux, parmi lesquels une escouade de photographes, mais aucun de ces témoins de l'Histoire ne saurait imaginer la portée lointaine de l'événement en cours. Au reste, Henri Desgrange, soi-même, serait fort étonné si on venait lui dire que le geste de Monsieur Abran, libérant soixante volontaires, a marqué le début d'une des aventures parmi les plus exaltantes du XX<sup>e</sup> siècle ; si on lui révélait dans l'instant que l'œuvre maîtresse de sa vie est naissante, que son Tour de France, pour l'heure vagissant, s'épanouira demain pour devenir un authentique chef-d'œuvre. Une réalisation de longue haleine, dont on peut affirmer maintenant en toute tranquillité qu'elle a servi de modèle à tous les organisateurs du monde, forçant l'enceinte naturelle du sport pour devenir un fait social de très grande dimension.

Ce Tour de France n'est pas né du hasard, mais de l'ambition et de la pugnacité d'un homme taillé à la hache, qui voyait dans l'exercice physique poussé à son paroxysme le plus sûr moyen de former un caractère. Ancien champion de tricycle et premier recordman du monde de l'heure, en 1893, Henri Desgrange ne cessa d'ailleurs jamais sa gymnastique matinale et ses courses pédestres. Cet ancien clerc de notaire, converti au journalisme, était surtout un homme d'action exigeant envers lui-même, sévère pour l'entourage, un inconditionnel dans son culte pour l'Empereur, toujours prêt au combat. Il préparait avec patience, et non sans ruses, ses Austerlitz personnels et condamnait la concurrence aux Waterloo de la faillite : « Un patron dur et inflexible qui supportait mal la contradiction, mais savait retenir les suggestions » diront ses collaborateurs. Au vrai, la naissance du Tour de France fut liée on ne peut plus étroitement à la démarche personnelle d'Henri Desgrange, dont l'un des mérites fut de saisir la chance née d'une conjoncture très particulière, en 1901.

Depuis dix ans, l'audience de Bordeaux-Paris allait grandissante et Maurice Garin, l'ancien petit ramoneur du Val-d'Aoste, émigré dans le Nord de la France, venait de gagner le second Paris-Brest-Paris de l'Histoire. Entre-temps, une multitude d'épreuves avaient vu le jour, dont

Paris-Roubaix et Paris-Tours en 1896. Le public, jusqu'alors friand des compétitions sur pistes, se prenait de passion pour les courses sur routes, organisées sur de longues distances, tests d'endurance et banc d'essai d'un matériel encore très lourd, sans cesse en cours de perfectionnement. Ces épreuves au long cours, sur des voies empierrées, imposaient des parcours de nuit; elles favorisaient les rebondissements, les drames humains, les gestes épiques, et répondaient par là même à l'appel des sportifs, ou des moins sportifs, tous à la recherche de sensations fortes. À l'époque, le journaliste Pierre Giffard, dit « Jean-sans-terre », s'écriait dans les colonnes du *Petit Journal*: « La bicyclette, c'est plus qu'un sport et qu'un moyen de locomotion, c'est un bienfait social. ».

Pour sa part, Géo Lefèvre faisait écho dans le *Journal des Sports*, dirigé par A. de Lucenski, où il publiait en date du lundi 1<sup>er</sup> janvier 1901 cet article enthousiaste et à certains égards prémonitoire: « La fin du dix-neuvième siècle aura été, pour nous Français, une époque exceptionnelle. Notre jeunesse, qui commençait à s'avilir, à s'abêtir, s'est tout à coup transformée. Nous avons assisté à la rénovation des exercices physiques, non pas en une lente évolution, mais par un véritable coup de théâtre, changement à vue si prodigieux qu'on le dirait œuvre de fée. La fée qui a donné le coup de baguette tout puissant, c'est la bicyclette. C'est la bicyclette qui a donné à des natures qui s'endormaient les joies du grand air, des longues excursions et des saines fatigues, c'est elle qui a rendu la vie aux routes de France en y lançant toute une foule avide de lointains espaces. C'est elle encore qui a vulgarisé l'idée de sport. Ils devaient forcément rechercher la lutte, ces jeunes qui sentaient fuir sous eux des roues légères dont la vitesse correspondait à leur force et à leur souplesse personnelles. Une sélection se produisit: les uns s'en tinrent aux joies plus rudes de la route, les autres préférèrent les enivrements de la vitesse. Ces derniers créèrent des pistes, inventèrent un sport nouveau. Le bruit de leurs exploits frappa la masse, la séduisit, la tenta. Les foules vinrent, conquises par la petite reine. Et c'est aujourd'hui le Touring Club et ses cent mille membres, c'est le sport professionnel, c'est le sport amateur, c'est le mouvement merveilleux qui a tout entraîné sur son passage [...]. Notre génération verra le triomphe de la locomotion mécanique, de la bicyclette démocratique, de l'automobile supprimant le cheval, qui deviendra uniquement objet de luxe et de sport. »

Le bon Géo Lefèvre était un pionnier optimiste et visionnaire, de même que Pierre Giffard et Henri Desgrange, ces trois contemporains offrant chacun une écorce différente de celle des deux autres. Or, tous les trois furent invités par le destin à prendre une part prépondérante dans la création du Tour de France. Nous touchons ici au phénomène de la concurrence commerciale et journalistique à l'aube bouillonnante du siècle, un phénomène relativement complexe dont Henri Desgrange, Pierre Giffard et Géo Lefèvre furent les instruments. Car la grande presse, longtemps réticente devant « l'agitation des vélocipédistes », s'était résolue, enfin, à ouvrir plus largement ses colonnes aux « sportsmen », les industriels du cycle engageant pour leur part une âpre concurrence, et assurant aux journaux concernés la manne publicitaire indispensable : « Comme un enfant commence à parler lorsqu'il sait à peu près marcher seul, le monde vélocipédique eut sa presse spéciale dès que sa force commença à s'affirmer, écrivait encore Géo Lefèvre.

Cette presse uniquement cycliste, elle créa les autres sports. Le mouvement étant entré dans les mœurs, elle l'étendit, rénovant les exercices anciens, favorisant l'importation des sports étrangers. Elle les soutint, étant le héros de tous les combats sportifs. Les répandant dans la jeunesse, elle força celle-ci à s'y intéresser d'abord, à s'y mêler ensuite. Enfin, la bicyclette a créé l'automobile, triomphe de la locomotion mécanique. Et voilà comment se démontre l'union de tous les rouages de cette grande machine mise en mouvement avec une rapidité fébrile ! Voilà comment la bicyclette qui fut la mère, les sports athlétiques et l'automobile qui sont les enfants – ils ont bien profité, du reste – sont en train de transformer notre jeunesse française d'un commun effort, soutenus et guidés par une presse qui naquit d'eux et qui pourtant les a élevés ! »

Aux premiers jours du siècle nouveau, le personnage le plus considérable de la trilogie évoquée plus haut n'était ni Henri Desgrange ni Géo Lefèvre, mais bien le dynamique et ombrageux Pierre Giffard. Il occupait le poste important de chroniqueur au *Petit Journal* et dirigeait conjointement le journal *Le Vélo*, dont il était le créateur et l'éditorialiste réputé. Ce quotidien de sport, publié sur papier vert, distribuait quatre-vingt mille exemplaires chaque matin, écrasant de sa puissance et de son influence ses nombreux concurrents à parution hebdomadaire (la France comptait treize journaux de sport en 1900). Enfin, Pierre Giffard était l'organisateur

de Bordeaux-Paris et de Paris-Roubaix, activité qui ajoutait encore à son prestige et lui offrait les plus larges moyens d'action. En d'autres termes ce journaliste-organisateur agissait en état de monopole.

Dans le même temps, le clerc de notaire Henri Desgrange, sportif en activité, ambitieux et déjà barbu, quittait son étude des Batignolles, à Paris, pour occuper la fonction d'agent de publicité auprès du constructeur de cycles Adolphe Clément. Depuis plusieurs années déjà, il publiait des articles et son ouvrage d'initiation au cyclisme, *La Tête et les jambes*, lui avait valu une excellente réputation. Enfin, il avait créé son propre vélodrome dans la prairie du Parc des Princes, à l'ouest de la capitale.

En réalité, Adolphe Clément nourrissait une idée capitale, qui allait faire son chemin. Il supportait mal l'influence jugée tyrannique de Pierre Giffard dans les milieux de la « vélocipédie » et plus encore les tarifs publicitaires du *Vélo* ! D'où l'idée de se donner une tribune, avec le concours de plusieurs commanditaires tels Edmond Michelin, le comte de Dion, le baron Zwilen de Nyevelt et le comte de Chasseloup-Lambot. Il lancerait donc sur le marché de la presse un quotidien sportif de combat, dont la direction serait confiée à Henri Desgrange, l'homme de la situation. En effet, celui-ci n'était pas des mieux disposés à l'endroit de Pierre Giffard, lequel avait poussé l'ostracisme jusqu'à lui refuser, dans *Le Vélo*, la publicité payante du Parc des Princes. Il avait même omis, Pierre Giffard, d'annoncer la réunion inaugurale du vélodrome, pour conclure d'une façon laconique, le lendemain : « Trop grand, trop loin ! »

Le projet d'Adolphe Clément fut promptement réalisé, et le mardi 16 octobre 1900, dans les derniers jours de l'Exposition universelle et des Jeux olympiques de Paris, parut le premier numéro de *L'Auto-Vélo*, titre proposé par Henri Desgrange, nommé directeur-rédacteur en chef, et qui choisissait pour administrateur son ami Victor Goddet, jusqu'alors contrôleur au vélodrome de l'Est. Ce nouveau quotidien sportif, imprimé sur papier jaune, était vendu au prix de cinq centimes. Sous l'autorité de Desgrange et de Léveillé, son secrétaire de la rédaction, s'étaient regroupés des journalistes qualifiés, ainsi Georges Prade, spécialiste de l'automobile, Marise, Violette, Jack May, Alphonse Steinès et François Mercier, les trois derniers très connaisseurs en matière de cyclisme, auxquels s'étaient joints des collaborateurs du *Journal des Sports*, disparu depuis peu, parmi lesquels Géo Lefèvre.



RÉALISATION : NORD COMPO À VILLENEUVE-D'ASCQ  
NORMANDIE ROTO IMPRESSION S.A.S. À LONRAI  
DÉPÔT LÉGAL : MAI 2011. N° 104316  
IMPRIMÉ EN FRANCE