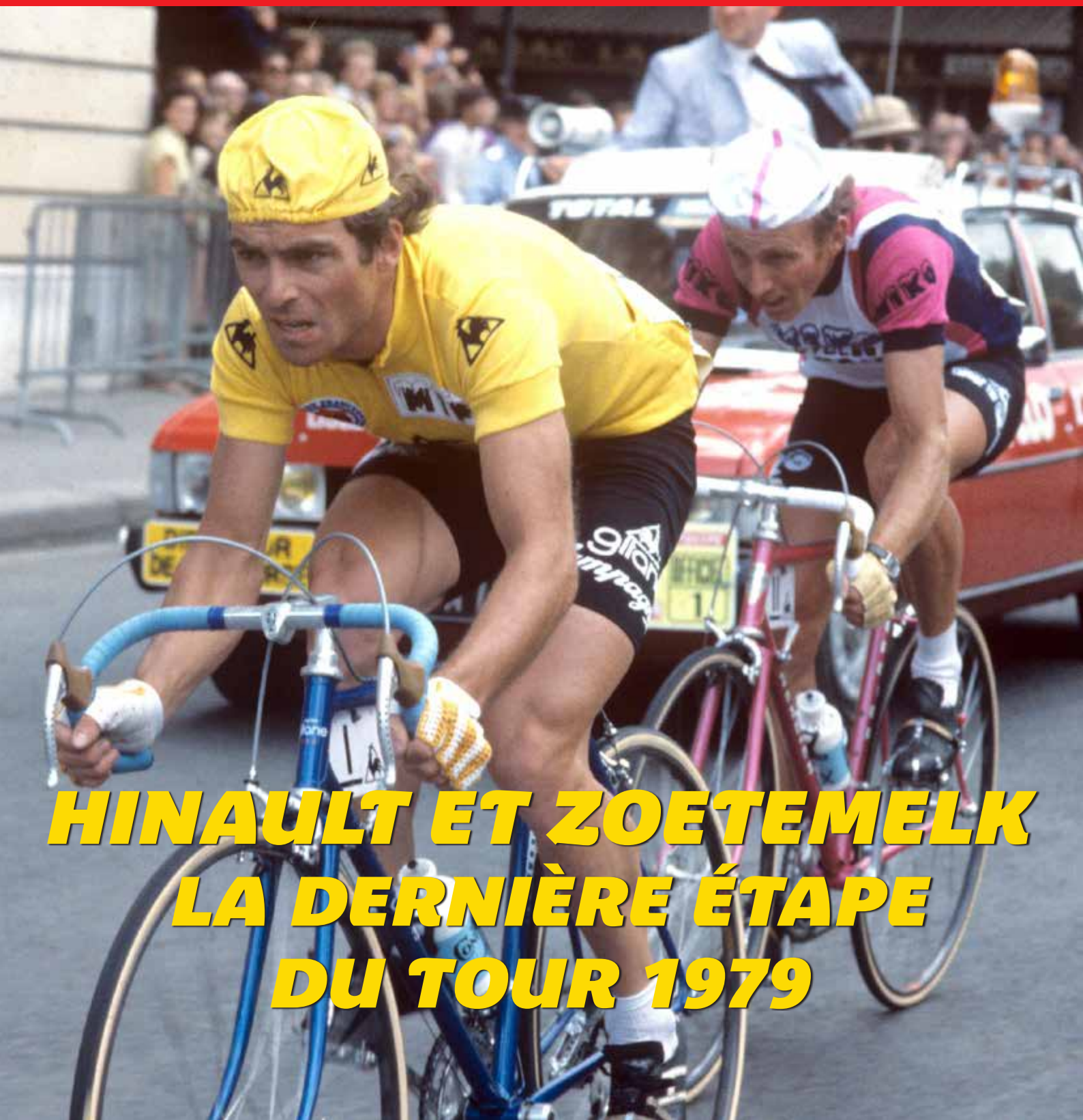
CYCLETTE REVUE N°419
JUILLET 2022 · 80e ANNÉE

VELO Star

LES TOURS DE FRANCE EN "2"
HOMMAGE À JULIO JIMÉNEZ
LA GARDE RÉPUBLICAINE ET LE TOUR

Notre assemblée générale aura lieu le samedi 19 novembre à *la Maison du Sport français*



HINAULT ET ZOETEMELK LA DERNIÈRE ÉTAPE DU TOUR 1979

L'Amicale du Cyclisme
Œuvre de solidarité

www.amicaleducyclisme.fr

Siège social : Amicale du Cyclisme
38, rue du Surmelin - 75020 Paris

Correspondance : Didier Béoutis
40, avenue d'Italie - 75013 Paris
courriel : **didierbeoutis@yahoo.fr**

Présidents successifs :
Daniel Gousseau (fondateur), Marcel Laignel, Antonin Magne, Roger Piel, Luis Ocaña, Bernard Thévenet, Jean Bobet, Jean-Marie Leblanc, Marc Madiot.

COMITÉ DE DIRECTION

Président : Marc Madiot
Vice-Président : Christian Tessier
Secrétaire général : Didier Béoutis
Secrétaire général adjoint : Marc Papillion
Trésorier : Jean-Jacques Maréchal

Membres : Philippe Bouvatier, Guy Brault, Bruno Cornillet, Serge Laget, Alain Mathieu, Jean Pitallier, Gérard Porte.

VÉLO STAR

Directeur de publication :
Marc Madiot

Rédacteur en chef :
Didier Béoutis

Rédacteur en chef-adjoint :
Serge Sury

Comité de rédaction :
Didier Béoutis, Guy Brault, Serge Laget, Jean-Jacques Maréchal, Marc Papillion, Gérard Porte, Serge Sury.

Ont également participé à ce numéro :
Gérard Darques, Loïc Drollée, Jean-Michel Linfort, Jean-Jacques Teissèdre.

Illustrateur : **Jean-Michel Linfort.**

Administrateur du site internet :
Bruno Cornillet.

Dépôt légal : 3ème trimestre 2022.
ISSN : 1244-1899
© VÉLO STAR. Juillet 2022.

Conception et réalisation technique :
Advence
99-101, avenue Louis Roche
Péripark 92230 Gennevilliers - Bâtiment D2-2
Tél. : +33 (0)1 40 36 10 15

Routeur et expéditions : ESAT DE L'ÉLAN
20-26, passage Trubert-Bellier
75013 PARIS.

NOTRE MI-AOÛT cycliste et touristique en Vendée.

Notre « mi-août » approche, avec le départ du Tour de l'Avenir (le 18), à La Roche-sur-Yon, et deux jours de tourisme au Puy-du-Fou (les 19 et 21). Il reste encore quelques places. Merci de prendre contact, à cet effet, avec Christian Tessier (ctessier85@gmail.com - Tél. : 06.07.30.63.85).

LUCIEN AIMAR décoré de la Légion d'honneur.

Nommé chevalier de la Légion d'honneur dans la promotion de juillet 2021, l'ancien vainqueur du Tour de France et du championnat de France a reçu ses insignes, des mains de M. Jean-Pierre Giran, maire d'Hyères-les-Palmiers, ancien député, lors d'une émouvante cérémonie, le 4 juin au Vélodrome de Costebelle, à Hyères, en présence notamment des anciens coureurs Daniel Morelon, Pierre Trentin, Jacques Cadiou, Pierre Gautier, des historiens du cyclisme Philippe Brunel, Jean-Paul Vespini, Didier Béoutis, Gérard Gibelli, et du chef de la rubrique du cyclisme à *L'Équipe* Philippe Le Gars.

Lucien Aimar, lors de son discours de remerciements, à côté de M. Giran.

UNE RUE « MARCEL QUEHEILLE » à Mauléon.

Le 7 mai, a été inaugurée, par M. Louis Labadot, maire de Mauléon-Licharre (Pyrénées-Atlantiques), en présence de M. Jean-Pierre Mirande, conseiller départemental, de la famille et des amis (dont André Darrigade et Romain Sicard), une rue « Marcel Queheille ». Il s'agit de la voie menant au local du Sport athlétique mauléonais, l'ancien club de Marcel. L'initiative en revient au Mauléonais Vincent Bengochéa, ancien communiquant de l'équipe cycliste de l'armée de Terre. L'inauguration fut suivie d'une exposition sur Marcel Queheille. Un bon moyen de pérenniser la mémoire du pittoresque « diable rouge » Marcel Queheille (1930-2021), ancien équipier de Poulidor, puis d'Anquetil, vainqueur, entre autres, d'une étape au Dauphiné et d'une autre au Tour de France.

LA « CYCLONOT » à Plédran (Côtes-d'Armor), les 9 et 10 septembre

Le championnat cycliste des notaires, qu'organise, chaque année, Guy Brault, membre de notre comité directeur, aura lieu, les 9 et 10 septembre, à Plédran (Côtes d'Armor). Le journaliste et historien du cyclisme Jean-Paul Ollivier en sera l'invité d'honneur, et Fabien Schmidt, Plédranais, ancien cycliste professionnel, le parrain.

SOMMAIRE

Échos 2

Le mot du Président
Marc Madiot 3

C'est arrivé il y a 50 ans
Didier Béoutis 4-5

Histoire
Les Tours de France des années se terminant en " 2 ".
Didier Béoutis 6-9

Histoire
Julio Jiménez : dans le Tour de France 1964 à 1968
Didier Béoutis 10-14

Entretien : Hinault et Zoetemelk
Jean-Jacques Teissèdre 15-17

Évocation
Antoine Blondin, le Hussard, chantre du Tour de France.
Didier Béoutis 18

Évocation
Portrait de Roland Lacombe, et hommage aux équipiers.
Gérard Darques 19-20

Évocation
Les motards de la Garde-Républicaine.
Loïc Drollée 21-23

Que sont-ils devenus ?
Christophe Bastianelli, Jacques Decrion.
Serge Sury 24-25

Ils nous ont quittés
Didier Béoutis 26-29

Bibliothèque
Serge Laget, Didier Béoutis 30-31

L'œil de Jean-Michel Linfort 32

Les illustrations de ce numéro sont dues à l'agence *Presse-Sports-L'Équipe*, à Didier Béoutis, Jean-Marie Letailleur, Jean-Michel Linfort, Serge Sury, Jean-Jacques Teissèdre.

Le mot du Président

GAST, TU VIENS À LANARVILY !

Ce cri, cette invitation, des générations de coureurs l'ont entendu de la part de Jean Le Hir. Le « vicomte » paysan de Lanarvily restera comme le roi de l'organisation des cyclocross. Souvenons-nous, Lanarvily, 450 habitants, Finistère nord, fut le centre du monde, certes du cyclocross en 1982, en accueillant le mondial du cross (et les championnats de France en 1973, 1996, 2007, 2011 et 2017). Jean Le Hir renversait tout avec son tracteur, au propre comme au figuré, pour arriver à ses fins, à savoir organiser un grand cyclocross dans son village breton.

Personnage volubile et hors du commun, il restera pour tous les coureurs qui l'ont croisé un grand Monsieur. Sa disparition, le 2 mai, à près de 88 ans, nous invite à saluer l'engagement et la détermination de nos irréductibles organisateurs de courses cyclistes autour de nos clochers. Kenavo Jean ! Ta poignée de main restera dans nos mémoires. Les circonstances de la vie font que dans ce numéro, nous retrouvons Julio Jiménez qui, lui aussi, nous a quittés, le 8 juin.

L'élégant vainqueur du Puy de Dôme 1964, un grand grimpeur un peu oublié par la grande histoire Poulidor/Anquetil. Décidemment, la période est particulière puisqu'un autre oublié, Harm Ottenbros, a passé la ligne d'arrivée. Personnellement, sans l'avoir connu, je garde une affection particulière pour ce modeste coureur qui a réussi l'exploit d'être, un jour, champion du monde sur route, ce qui démontre qu'il faut toujours croire en un possible exploit.

La course continue, le Tour nous attend avec un départ atypique au Danemark. Le menu est maintenant entre les mains des coureurs qui vont écrire un nouveau chapitre de leur histoire avec ce monument. Bon Tour à tous !

Jean Le Hir,
grand organisateur
et homme de cœur.

Marc MADIOT.

1972	Cyclisme	Autres sports et actualités
MAI	1er mai : Le Grand-Prix de Francfort est remporté par Gilbert Bellone, détaché devant Merckx, et Paris-Mantes (amateurs) par Patrick Béon. ------ 11 mai : Un jeune Breton de 17 ans et demi, Bernard Hinault, remporte, détaché, le *Premier Pas Dunlop*, à Arras. ------ 28 avril au14 mai : Le Tour d'Espagne est remporté par l'Espagnol José-Manuel Fuente, devançant ses compatriotes Miguel-Maria Lasa et Agustin Tamames. ------ 10 au 14 mai : Bernard Thévenet est vainqueur du Tour de Romandie, devant Van Impe et Delisle. ------ 15 au 21 mai : Jean-Pierre Guitard remporte la Route de France.	1er et 14 mai : Les Grands-Prix automobiles de Formule 1 d'Espagne et de Monaco sont remportés respectivement par le Brésilien Emerson Fittipaldi sur *Lotus-Ford* et le Français Jean-Pierre Beltoise sur *B.R.M.*, tous deux ayant devancé le Belge Jacky Ickx, sur *Ferrari*. ------ 26 mai : Conclu à la suite du voyage de Richard Nixon à Moscou, l'accord « Salt 1 » limite le nombre des missiles américains et soviétiques. ------ 28 mai : Décès, à Paris, à 78 ans, du duc de Windsor, qui fut, sous le nom d'Edward VIII, roi du Royaume-Uni, de janvier à décembre 1936.
JUIN	20 au 24 mar 30 mai au 4 juin : Luis Ocaña est vainqueur du Critérium du Dauphiné, devançant Thévenet, Van Impe et Martinez ------ 21 mai au 11 juin : le Tour d'Italie se termine par une troisième victoire d'Eddy Merckx qui devance les Espagnols Fuente, Galdos et Lopez-Carril *(focus ci-contre)*. ------ 9 au 12 juin : Le Tour du Luxembourg est l'apanage du Belge Roger Rosiers. ------ 15 au 18 juin : Cyrille Guimard remporte le Grand-Prix du *Midi-Libre*, devant Zoetemelk, Hézard et Poulidor. ------ 18 juin : Couru contre la montre, le Grand-Prix de Castrocarro revient à Roger Swerts, devant Gimondi. ------ 15 au 23 juin : Louis Pfenninger remporte le Tour de Suisse, devançant Pingeon et Dancelli. ------ 25 juin : Les championnats nationaux professionnels reviennent à Roland Berland (France), Luis Ocaña (Espagne), Felice Gimondi (Italie), Walter Godefroot (Belgique), Tino Tabak (Pays-Bas), Wilfried Peffgen (Allemagne), Joseph Fuchs (Suisse), Joachim Agostinho (Portugal), Gary Crewe (Grande-Bretagne), Roger Gilson (Luxembourg).	4 juin : Le Grand-Prix de Formule 1 de Belgique est gagné par Emerson Fittipaldi. ------ 5 juin : Ouverture, à Stockholm, de la première conférence de l'O.N.U. sur l'environnement. ------ 10-11 juin : Victoire, aux Vingt-quatre heures du Mans, du Français Henri Pescarolo et du Britannique Graham Hill, sur *Matra-Simca*. La course a été marquée par le décès accidentel du pilote suédois Joakim Bonnier. ------ 14 juin : ouverture, au palais de Chaillot, à Paris, du Musée du cinéma. ------ 17 juin : En pleine campagne présidentielle américaine, la police surprend cinq hommes posant des micros dans l'immeuble « Watergate », à Washington, siège du quartier général de campagne du Parti démocrate. ------ 18 juin : Inauguration, à Colombey Les Deux Églises, d'un grand monument en forme de croix de Lorraine, en hommage à Charles De Gaulle. ------ 27 juin : signature d'un « programme commun de gouvernement » entre le Parti socialiste, le Parti communiste et le Mouvement des Radicaux de gauche.
JUILLET	1er au 23 juillet : Le 59ème Tour de France voit la quatrième victoire consécutive d'Eddy Merckx, qui devance Gimondi et Poulidor. 29-30 juillet : le Grand-Prix de Fourmies est gagné par René Pijnen, devançant Mortensen. 30 juillet : Victoire de Georges Pintens au Grand-Prix du canton d'Argovie.	5 juillet : Pierre Messmer, ministre d'État, chargé des DOM-TOM, est chargé par le Président Pompidou de former un nouveau Gouvernement. ------ 17 juin-8 juillet : Le navigateur français Alain Colas remporte, en vingt jours, la « Transat anglaise », course à la voile en solitaire, sans escale ni assistance, entre l'Europe et l'Amérique du Nord.

Didier BÉOUTIS

TOUR D'ITALIE 1972 : LE DUEL MERCKX-FUENTE

Grand favori du Tour d'Italie, Eddy Merckx va y rencontrer son opposition la plus vive, non pas des Italiens, mais de l'équipe espagnole *Kas*, groupée autour de José-Manuel Fuente, qui sort vainqueur du Tour d'Espagne. Vainqueur de la 4ème étape au sommet du Block-Haus de la Majella (Abruzzes), Fuente revêt le maillot rose, avec une avance de 2mn 36s sur Merckx. Celui-ci, à l'issue d'une longue échappée avec Gosta Pettersson lors de la 7ème étape calabraise Cosenza-Catanzaro, prendra le maillot rose, devançant, alors, Fuente de 1mn 37s au classement général.

Du fait des contre la montre à Forte dei Marmi (11ème étape), le Belge va accroître son avance sur l'Espagnol. Relégué à 5mn 59s au classement général, Fuente joue son « va-tout » dans la 17ème étape s'achevant au sommet du Stelvio. Il remporte l'étape, mais Merckx, qui ne perd que 2mn 05s, résiste. Le Belge remportera son troisième Tour d'Italie, mais avouera plus tard que, de toute sa carrière, le coureur qui l'avait le plus impressionné en montagne était Fuente. L'Espagne classe cinq hommes dans les dix premiers, alors que, au creux de la vague, l'Italie n'en compte que deux...

Légende de la photo : Merckx et Fuente dans le Tour d'Italie 1972.

CLASSEMENTS

1er Eddy Merckx *(Belgique-Molteni)*, 3.725 km en 103h 04mn 04s • 2ème José-Manuel Fuente *(Espagne-Kas)* à 5mn 30s
3ème Francisco Galdos *(Espagne-Kas)* à 10mn 39s • 4ème Vicente Lopez-Carril *(Espagne-Kas)* à 11mn 37s
5ème Wladimiro Panizza *(Italie-Zonca)* à 13mn • 6ème Gosta Pettersson *(Suède-Ferretti)* à 13mn 09s
7ème Roger De Vlaeminck *(Belgique-Dreher)* à 13n 52s • 8ème Felice Gimondi *(Italie-Salvarani)* à 14mn 05s
9ème Miguel-Maria Lasa *(Espagne-Kas)* à 14mn 19s • 10ème Santiago Lazcano *(Espagne-Kas)* à 17mn 42s
69ème et dernier Piero Spinelli *(Italie-Filotex)* à 2h 10mn 16s.

Classement par points : Roger De Vlaeminck (2ème Merckx).
Classement de la montagne : José-Manuel Fuente (2ème Merckx) • Classement par équipes : Molteni (2ème Kas).

Ils nous ont rejoints...

Nouveaux membres	Parrains	Nouveaux membres	Parrains
DA COSTA Gilles	MATHIEU Alain	**MEUNIER** Patrice	MATHIEU Alain
DENHEZ Aimable	LOCATELLI Michel	**PACAUD** Stéphane	SURY Serge
GABORIEAU Christophe	SURY Serge	**PINAUD** Yves	BÉOUTIS Didier
GUIMARD Cyrille	TESSIER Christian	**USUBELLI** Émile	MATHIEU Alain
MARLE Gabriel	DARQUES Gérard		

LES TOURS DE FRANCE DES ANNÉES SE TERMINANT EN « 2 » :

Des vainqueurs installés

Le prochain Tour de France en sera la 109ème édition, soit le onzième organisé lors d'une année se terminant par le chiffre « 2 ». Dix éditions ont donc eu une année en « 2 », hormis en 1942, où sollicité par les autorités allemandes d'Occupation, Jacques Goddet avait refusé, comme l'année précédente, d'organiser la course.

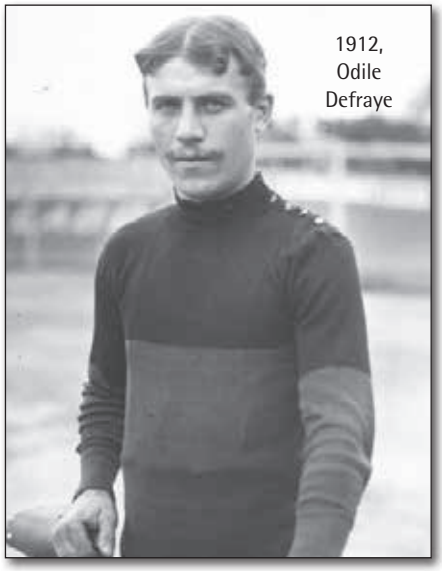
Les Tours des années en « 2 » ont eu, à part Odile Defraye (1912) et Bradley Wiggins (2012), la particularité de consacrer des vainqueurs ayant déjà gagné ! Ce fut le cas pour Firmin Lambot (2ème victoire en 1922), André Leducq (2ème victoire en 1932), Fausto Coppi (2ème victoire en 1952), Jacques Anquetil (3ème victoire en 1962), Eddy Merckx (4ème victoire en 1972), Bernard Hinault (4ème victoire en 1982), Miguel Indurain (2ème victoire en 1992), Lance Armstrong (4ème victoire en 2002). Pour Anquetil, Merckx, Hinault, Indurain et Armstrong, il s'agissait d'une victoire faisant suite à celle de l'année précédente, le vainqueur sortant faisant, alors, figure de principal favori. Bref, à l'exception de Defraye et Wiggins (années en « 12 »), les millésimes en « 2 » sont ceux de champions « installés » dans le Tour. Faut-il y voir un signe pour 2022 ?

1912 : Odile Defraye, une première victoire étrangère

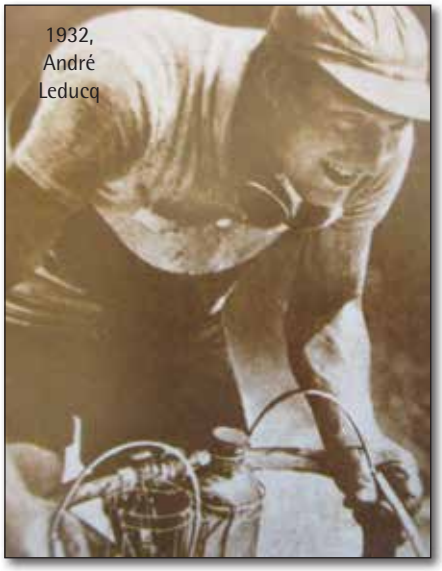
Organisé, du 30 juin au 28 juillet, sur quinze étapes et 5.289 km, avec 131 partants (10 équipes de marques de cinq hommes) et 81« isolés » le 10ème Tour de France, qui se joue aux points, est marqué, à ses débuts, par trois victoires d'étapes consécutives d'Eugène Christophe (Armor) à Belfort, Chamonix et Grenoble, alors que le Belge de Wavre Odile Defraye (24 ans) reste en tête du classement général. Dans les Pyrénées, le « vieux Gaulois » Christophe (qui, cette année, avait rasé ses moustaches), restera devancé par Defraye (Alcyon) qui l'emportera (49 points contre 108,5), le 3ème étant le vainqueur de l'année précédente, Gustave Garrigou (Alcyon). Sur ses sept participations, Defraye ne terminera qu'un seul Tour : celui-ci !

1922 : Firmin Lambot, une deuxième victoire

Le Tour de 1922, du 25 juin au 23 juillet, se déroule sur quinze étapes et 5375 km (121 partants). Il aborde, pour la première fois, les cols de Vars et Izoard. La série belge (Lambot en 1919 ; Thys en 1920 ; Scieur en 1921) va-t-elle se poursuivre ? Oui, car Firmin Lambot (36 ans), remportera la compétition, devançant, comme en 1919, le Français d'Argenteuil Jean Alavoine (34 ans), victime de plusieurs incidents mécaniques.


1912, Odile Defraye

1922, Firmin Lambot


1932, André Leducq

1932 : Deuxième succès pour André Leducq

Troisième édition par équipes nationales, organisé du 6 au 31 juillet, le Tour 1932 regroupe 80 participants : 5 équipes nationales de 8 coureurs ; 40 individuels. Une innovation : les bonifications. Antonin Magne et Charles Pélissier ayant déclaré forfait, c'est le populaire André Leducq qui remporte son deuxième Tour, vainqueur de six étapes dont la dernière au Parc des princes, devançant l'Allemand Kurt Stöpel.

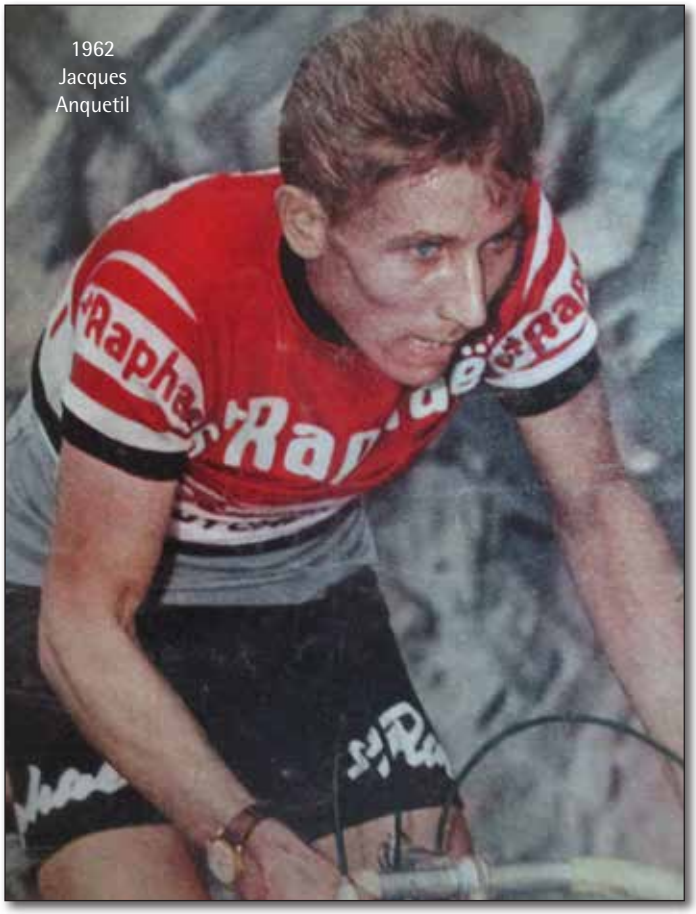
1952 : Deuxième succès -le plus beau- pour Fausto Coppi

Vingt-trois étapes sur 4.898 km, du 25 juin au 10 juillet, départ de Brest pour ce 39ème Tour de France marqué par deux innovations : l'Alpe d'Huez et du Puy-de-Dôme, arrivées aux sommets. En l'absence de Koblet, Kübler, Bobet, Fausto Coppi est le grand favori. Dès la 10ème étape à l'Alpe d'Huez, la cause est entendue : Coppi est vainqueur avec 28mn d'avance sur Stan Ockers, 34mn sur Ruiz, 35mn sur Bartali…

1952
Fausto
Coppi

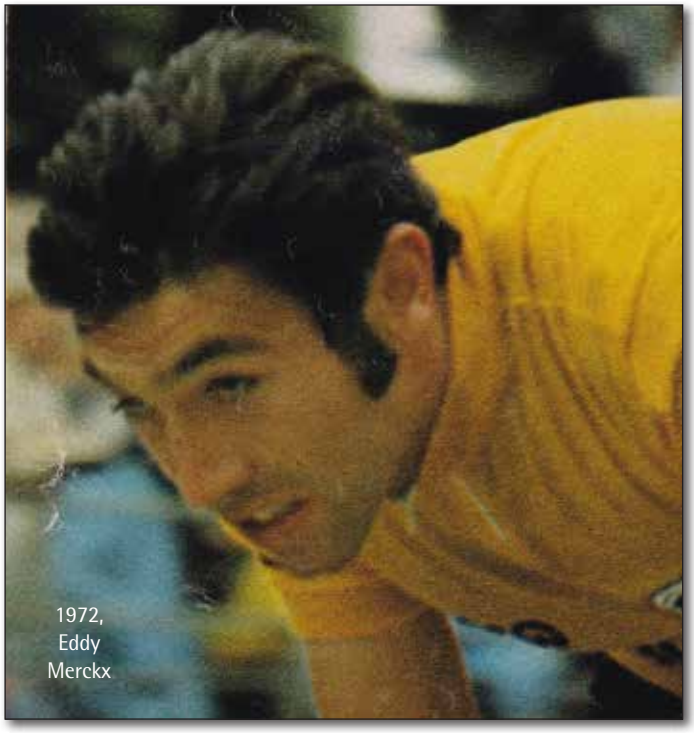
1962 : Anquetil réussit la passe de trois

Vingt-deux étapes, 4.274 km, départ à Nancy, passage des Pyrénées avant les Alpes, 150 partants, le Tour 1962 en revient à la formule des équipes de marques, délaissée en 1930. Jacques Anquetil, à la tête d'une puissante équipe *Saint-Raphaël-Helyett* (Altig, Stablinski, Rostollan, Graczyk, Geldermans…) contrôle la course, et revêt le maillot jaune à l'issue de la 20ème étape, un contre la montre sur 68 km, de Bourgoin à Lyon. Il précède le Belge Jozef Planckaert (équipier de Van Looy qui avait abandonné sur chute) et le néophyte Raymond Poulidor. Rudi Altig remporte le classement par points, et Federico Bahamontes celui de la montagne.


1962
Jacques
Anquetil

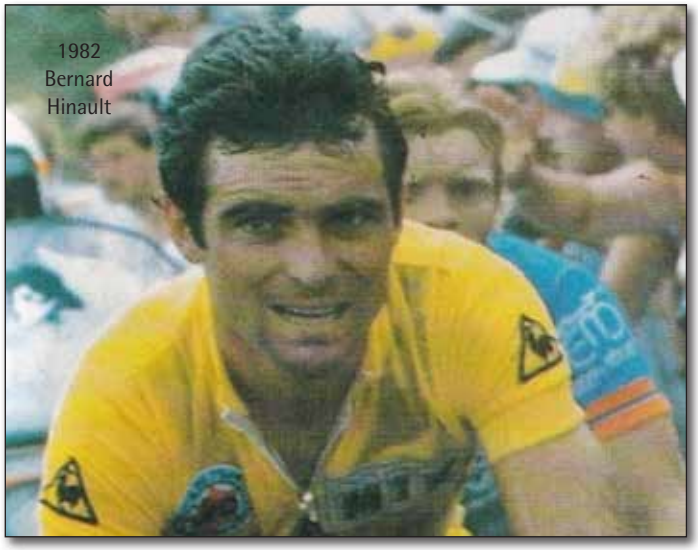
1972 : Une quatrième victoire pour Merckx

Organisé, du 1er au 22 juillet, sur vingt étapes, 3.846 km, un parcours en territoire français d'Angers à la Cipale, en passant par les Pyrénées, puis les Alpes et les Vosges, avec quatre arrivées en altitude (Ventoux, Valloire, Revard, Ballon d'Alsace), le 59ème Tour de France se présente comme un duel Merckx-Ocaña, en


1972, Eddy Merckx

présence de Gimondi et Poulidor. Retardé dans l'étape de Pau, puis dominé par Merckx dans les Alpes, souffrant d'un point de congestion, Ocaña ne repartira pas d'Aix-les-bains. Adversaire résolu de Merckx qu'il devancera à Aix-les-bains et au Revard, le porteur du maillot vert Cyrille Guimard, souffrant du genou, abandonnera peu après le départ de la 18ème étape. Merckx emporte son quatrième Tour consécutif, devançant Gimondi (10mn 41s), Poulidor (11mn 34s), Van Impe et Zoetemelk. Classé 9ème, le jeune Bernard Thévenet aura remporté les deux étapes du Ventoux et du Ballon d'Alsace.

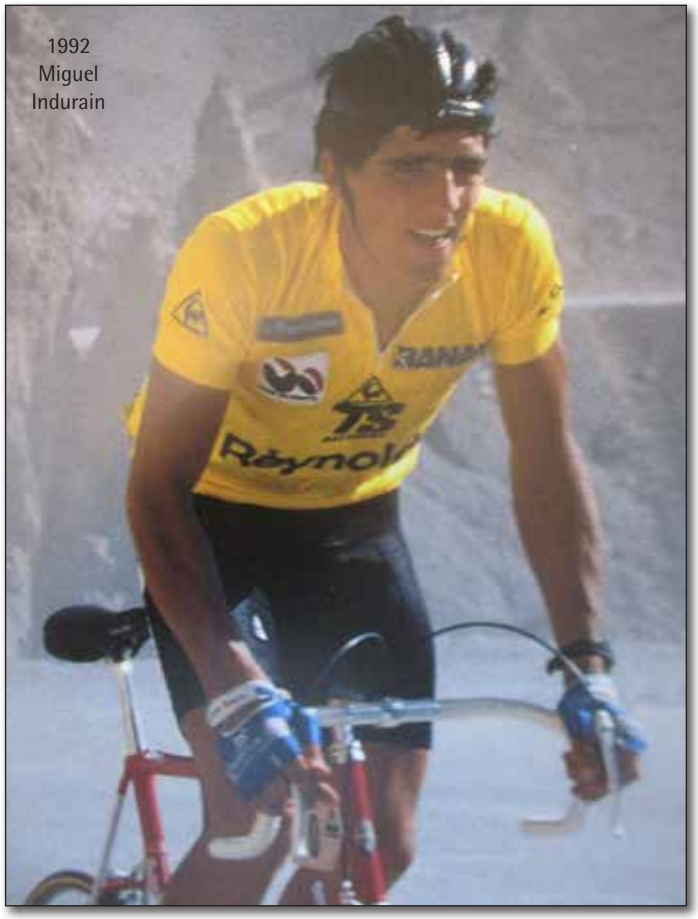
1982 : Quatre victoires pour Bernard Hinault


1982 Bernard Hinault

Un départ de Bâle pour un périple, du 2 au 25 juillet, sur 22 étapes pour 3.507 km : telle se présente l'édition 1982 du Tour de France, dont le favori est Bernard Hinault, qui vient de remporter le Tour d'Italie. Son enjeu est de réaliser, comme Coppi, Anquetil, Merckx, le « doublé » Giro-Tour, la même année. Bernard réussira, facilement, à ses fins, devançant les Néerlandais Joop Zoetemelk, Johan Van der Velde, Peter Winnen, relevant de trois formations différentes. En marge de la lutte pour le maillot jaune, l'Irlandais Sean Kelly remporte le classement par points et le Français Bernard Vallet, le classement de la montagne.

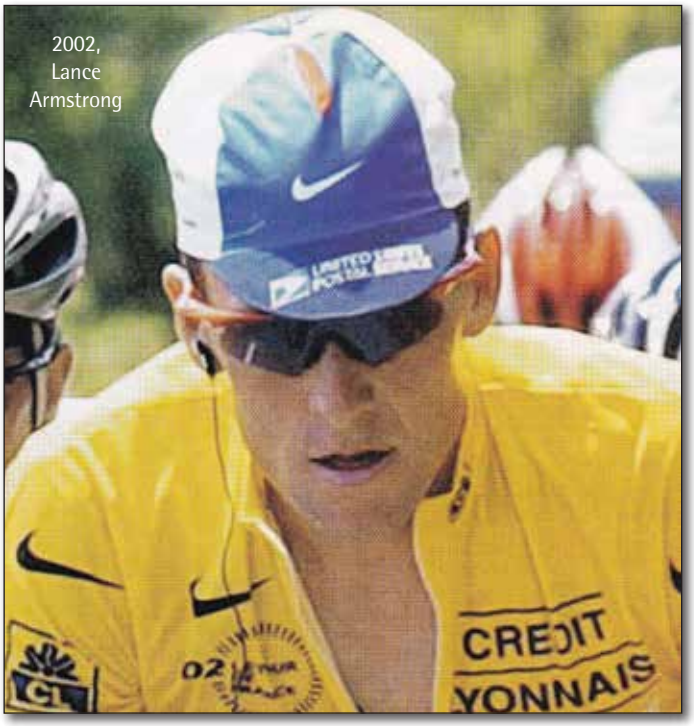
1992 : Une deuxième victoire pour Miguel Indurain

Organisé, du 4 au 26 juillet, sur 21 étapes et 3.983 km, le Tour, pour célébrer le traité sur l'Union européenne, visite les six pays fondateurs de la Communauté économique européenne, plus l'Espagne, le départ étant donné à San Sebastian. Le Navarrais Miguel Indurain (28 ans) y remporte sa deuxième victoire, devançant les Italiens Claudio Chiappucci -vainqueur du classement de la montagne- et Gianni Bugno. Le classement par points est l'apanage de Laurent Jalabert.


1992 Miguel Indurain

2002 : Et de quatre pour Lance Armstrong… avant disqualification

La 89ème édition du Tour de France s'est déroulée, du 6 au 28 juillet, sur 3.276 km répartis sur 20 étapes, avec un départ à Luxembourg. Vainqueur des trois éditions précédentes, l'Américain Lance Armstrong (31 ans) est le grand favori. Il remporte son 4ème Tour, devant le Basque espagnol Joseba Beloki et le Lituanien Raimondas Rumšas. Les classements annexes sont gagnés par l'Américain Robbie McEwen (points), le Français Laurent Jalabert (grimpeurs), l'Italien Ivan Basso (jeunes). Dix ans plus tard, en août 2012, à la suite d'un rapport accablant de l'Agence américaine antidopage, Armstrong sera disqualifié, par l'Union cycliste internationale, de sa victoire (comme de tous ses succès depuis août 1998), pour utilisation de substances dopantes, et sa place de premier restera vacante (comme celles de ses six autres victoires).



2002, Lance Armstrong

2012 : Bradley Wiggins, le premier Britannique, sous le ciel de Sky

Couru du 30 juin au 22 juillet, sur 3.494 km et 21 étapes, avec un départ à Liège, le 99ème Tour de France apparaît plus ouvert que les précédents « Tours en 2 ». Le vainqueur de l'année précédente, l'Australien Cadel Evans ne fait pas figure d'un grand favori. Atteint d'une fracture du bassin, Andy Schleck, vainqueur en 2010, doit déclarer forfait, de même qu'Alberto Contador, vainqueur en 2007 et 2009, suspendu pour dopage. On cite l'Italien Vicenzo Nibali (28 ans), et la puissante équipe britannique Sky, forte de Christopher Froome (27 ans), et de Bradley Wiggins (32 ans), poursuiteur à l'origine, l'homme en forme de la saison, qui vient de remporter Paris-Nice, le Tour de Romandie et le Dauphiné. Wiggins prend le maillot jaune, dès la 7ème étape, à la Planche des belles filles (Haute-Saône), étape remportée par Froome, et, fort notamment de l'appui de celui-ci, conservera la première place jusqu'à Paris, premier Britannique de l'histoire du Tour, à y parvenir. Froome sera classé 2ème, à 3mn 21s, et Nibali 2ème, à 6mn 19s. Les classements annexes reviennent au Slovaque Peter Sagan (points), au Français Thomas Voeckler (montagne), à l'Américain Tejay Van Garderen (jeunes).

2012 Wiggins Bradley

JULIO JIMÉNEZ :

dans le Tour de France (1964 à 1968)

Né le 28 octobre 1934 à Ávila (Castille-et-León), à 110 km au nord-ouest de Madrid, Julio Jiménez-Munoz -qui vient de déceder, le 8 juin, à 87 ans et huit mois-, victime comme passager, d'un accident d'automobile- a réalisé ses plus belles performances dans les Grands Tours, et, particulièrement, de 1964 à 1968, dans le Tour de France. On rappellera ses résultats dans le Tour et, aussi, les raisons de ses non-participations, en déroulant sa carrière professionnelle, de 1961 à 1969.

Julio, jeune professionnel chez *Catigene*, déjà bien connu pour ses aptitudes de grimpeurs dans les courses de côte et courses par étapes en Espagne.

Tour 1964, Julio dans l'ascension du Puy-de-Dôme, vers une victoire qu'il considérera comme la plus belle de sa carrière.

1961 : Tour d'Espagne… et Tour de Colombie

Julio passe professionnel en 1961 au sein de la modeste équipe *Catigene* (entreprise de produits désinfectants). Grimpeur mince et léger, il est déjà bien connu pour ses bons résultats dans les courses de côte et pour le Grand prix de la montagne dans les courses par étapes d'une semaine. La Vuelta a España 1961 lui permettra de montrer ses capacités à tenir durant trois semaines lors d'un grand Tour. Rattrapé dans les derniers kilomètres, il manque de peu la victoire d'étape à Pampelune (2ème étape). Négligeant une place au classement général (il sera classé 36ème), Julio s'applique, ensuite, à marquer des points pour le Grand prix de la montagne, dont il sera classé 2ème, derrière Antonio Karmany (Kas). Deux semaines plus tard, Julio participe au Tour de Colombie (27 mai au 11 juin), y remportant quatre étapes et une place de deuxième au Grand-Prix de la montagne. Il n'est donc pas question, cette année-là, de Tour de France, l'équipe nationale étant formée autour de Pérez-Francés et Manzaneque, sans faire appel à un coureur de *Catigene*.

1962 : Victoire d'étape au Dauphiné, mais pas de Tour de France…

Catigene se retirant des pelotons, Julio est intégré dans la filiale espagnole de l'équipe italo-belge *Faema*. Il dispute un deuxième Tour d'Espagne, avec l'objectif de remporter le trophée des grimpeurs. Il y sera classé, cette année, troisième, devancé par ses compatriotes de la Kas Antonio Karmany et José Segu. Il participe ensuite au Critérium du Dauphiné, sa première course par étapes

Tour 1964 : dans l'ascension du Puy-de-Dôme...et à l'arrivée.

en France. C'est là qu'il s'y révèle au grand public, en remportant, détaché, la 4ème étape de montagne Tain-l'Hermitage/ Chambéry (par les cols de la Chartreuse), devançant Bahamontes et Mastrotto, qui remportera l'épreuve, et classé 16ème. Julio ne sera toutefois pas intégré à l'équipe *Faema-Flandria* constitué, autour de Van Looy, pour le Tour de France, une sélection belgo-hollandaise dans laquelle on ne parle que flamand. Dans son éditorial de Miroir du Cyclisme de juin, Abel Michea regrettera l'absence de Julio, qui se consolera en remportant le championnat d'Espagne de la montagne et une étape du Tour de Catalogne

1963 : Le meilleur grimpeur du Tour d'Espagne privé de Tour de France !

Demeuré chez *Faema* avec laquelle il est lié par contrat encore une année, Julio prend le départ du Tour d'Espagne avec l'objectif de remporter le trophée des grimpeurs. Il y parviendra, devançant Karmany, Ignolin, Esteban Martín et Pérez-Francés, achevant l'épreuve au 23ème rang. Même si, par la suite, il ne brille pas au Dauphiné (abandon 3ème étape), Julio peut légitimement prétendre à une sélection dans le Tour de France, d'autant plus qu'Albéric Schotte, le directeur sportif, veut intégrer des Espagnols dans sa formation, construite autour de Jozef Planckaert, deuxième l'année passée, et d'Angelino Soler. Connaissant mal ses coureurs ibériques, Schotte demande à Soler de lui désigner deux compatriotes. Soler lui indique Antonio Gómez del Moral, vainqueur du dernier Tour de l'Avenir… et Antonio Suárez, préférant ainsi un équipier considéré comme sûr à un grimpeur capable de lui faire de l'ombre.

Tour 1965 : dans le Tourmalet.

Ulcéré, Julio décide de quitter l'équipe *Faema* le plus tôt possible...Le 23 novembre, au lendemain de l'assassinat du président Kennedy, Julio signe pour l'équipe basque *Kas*, avec l'assurance qu'il pourra disputer les Tours d'Espagne et de France, avec liberté pour le Grand-Prix de la montagne !

1964 : vainqueur en Andorre et au Puy-de-Dôme, 2ème du Grand-Prix de la montagne

Le fait d'avoir rejoint la *Kas* de Dalmacio Langarica, donne des ailes à Julio ! Au Tour d'Espagne, il commence par gagner la 5ème étape Barcelone-Puigcerdà, par le col de Tosas. Il remporte aussi la 14ème étape Aviles-León, par le col de Pajares, avec une avance de 7mn 10s sur le premier peloton. Il revêt, alors, le maillot amarillo, avec 28s sur Otaño… et 3mn 17s sur Poulidor. Le lendemain, lors de l'étape León-Valladolid, un contre la montre de 65 km, il ne peut résister à Poulidor qui remportera l'étape et lui ravira le maillot amarillo, pour le conserver jusqu'à Madrid. Julio finira l'épreuve à la 5ème place, derrière Poulidor, Otaño, Pérez-Francés, Vélez. À déjà près de trente ans, Julio peut enfin déployer ses qualités de grimpeur dans le Tour de France, et affronter Bahamontes dans le Grand-Prix de la montagne ! Dès la première étape Rennes-Lisieux, Julio se met en évidence dans les côtes du Pont d'Ouilly et de l'Aventure, engrangeant des points pour le trophée des grimpeurs. Il participe à la victoire collective de la *Kas* dans le contre la montre par équipes, à Forest. À l'issue de l'étape du

Tour 1966 : longeant le mur de glace du Galibier.

Galibier, il devance de deux points Bahamontes au classement des grimpeurs. Il remporte la 13ème étape Perpignan-Andorre, par les cols de la Perche, Puymorens et Envalira, au terme d'une échappée de 105 km, devançant de 8m 52s un premier peloton réglé au sprint par le champion du monde Benoni Beheyt ! Il est vrai que Bahamontes avait renoncé à suivre Jiménez dans le col de la Perche, et que, par la suite, les « grands » s'étaient neutralisés. Un exploit bien venu pour le budget de la *Kas* ! Ce n'est qu'un début ! Lors de la 16ème étape Bagnères-de-Luchon/ Pau -l'étape pyrénéenne des quatre cols-, Julio accompagne Bahamontes, dans les montées d'Aspin, Peyresourde, Tourmalet, avant de céder dans les rampes du Soulor. Mais le grimpeur d'Ávila obtiendra un grand succès dans la 20ème étape Brive/ Puy-de-Dôme, en la remportant, devançant Bahamontes de 11s, Poulidor de de 57s, Adorni de 1mn 30s, et Anquetil de 1mn 39s.

Le grand public n'aura retenu, du Puy-de-Dôme, que l'affrontement Poulidor-Anquetil, qui conservera son maillot jaune pour 14s, mais il me plaît de rappeler que c'est bien Julio Jiménez qui a remporté cette étape, devenue mythique ! Distancé de 7 points, Julio devra céder le Trophée des grimpeurs à Bahamontes, mais sera classé à un bon 7ème rang au classement général final, à 12mn 13s d'Anquetil, derrière Poulidor, Bahamontes, et les trois « *Pelforth* » Anglade, Georges Groussard et Foucher. Sur sa lancée, le 23 août, Julio remportera, détaché, le championnat d'Espagne sur route. À trente ans, Julio est désormais considéré comme une vedette à part entière !

1965 : victoires d'étapes à Bagnères-de-Bigorre et Aix-les-Bains, et au Grand-Prix de la montagne

Confirmé chez *Kas* en 1965, notre Castillan participe à son 5ème

Tour 1967 : avec Roger Pingeon.

Tour d'Espagne, négligeant le classement général (34ème), mais s'appliquant à remporter, une troisième fois, le Grand-Prix de la montagne, y devançant Gómez del Moral et Esteban Martín. Julio remportera la 10ème étape à Barcelone, devant Wolfshohl et Cazala. Quelques jours avant le début du Tour de France, le champion d'Espagne sur route en titre montre sa bonne forme, en remportant le championnat d'Espagne de la montagne. Dalmacio Langarica a distribué les rôles dans l'équipe : à Julio, les victoires d'étapes et le Grand-Prix de la montagne (qu'il doit disputer à Bahamontes) ; au basque Francisco Gabica, jugé plus solide et plus régulier, notamment dans les contre la montre, le classement général. De fait, dès l'entame du Tour de France, Julio, souvent pointé en queue de peloton, par crainte de la chute, se consacrera à récolter des points pour le trophée de la montagne, même s'il doit céder du temps, parfois, en fin d'étape.

L'étape de vérité est la 9ème étape Dax/ Bagnères-de-Bigorre, par l'Aubisque, escaladé sous une forte chaleur, et le Tourmalet, sous la pluie et le froid. Très à l'aise, Julio remporte l'étape, devançant Foucher de 2mn 48, Motta de 3mn, Gimondi et Poulidor de plus de 4mn... et Bahamontes, en perdition, classé avant-dernier, de 38 mn.

On note onze abandons, dont Van de Kerkhove, porteur du maillot jaune, Adorni, Aimar, Den Hartog… Julio devient, dès lors, plus qu'une « vedette » : le successeur de Bahamontes, le meilleur grimpeur du peloton ! Julio se mettra en évidence dans les étapes alpestres : 2ème de la 14ème étape au Mont-Ventoux, devancé par Poulidor ; 4ème de la 16ème étape Gap-Briançon, où il fera le jeu de son coéquipier Galera, enfin vainqueur, détaché, de la 17ème étape Gap-Briançon, par les cols de la Chartreuse. Alors que Gabica est classé 10ème, mais sans s'être montré, Julio (23ème) peut aligner deux succès d'étapes et le Grand-Prix de la montagne, qu'il remporte avec une large avance sur le Belge Brands !

1966 : maillot rose du Tour d'Italie ; vainqueur d'étape et du Grand prix de la montagne dans le Tour de France

Fin 1965, Raphaël Geminiani, directeur sportif de Ford, cherche à recruter un grimpeur de très haut niveau pour épauler Anquetil qui, à 32 ans, après un an d'absence, s'apprête à disputer les Tours d'Italie et de France. Même s'il doit, pour des raisons budgétaires se séparer de ses grimpeurs Rostollan et Ignolin, Geminiani fait une proposition très intéressante à Julio qui l'accepte, après en avoir averti Dalmacio Langarica. Célibataire, donc mobile, Julio accepte de s'installer, pour la saison, à l'auberge que tient le couple Geminiani, au pied du Puy-de-Dôme. Julio

prend donc le départ du Tour d'Italie, comme lieutenant d'Anquetil. Dès la première étape, à Diano-Marina, l'Espagnol termine dans un peloton de 25 coureurs, comportant tous les favoris, à l'exception d'Anquetil, surpris, qui concède 3mn 15s ! Le lendemain, Julio remporte, détaché, dans la station de ski de Monesi di Triora, l'étape, et se vêt du maillot rose. Attaché à défendre son maillot rose (alors que la logique eût peut-être voulu qu'il le cède rapidement), Julio le conservera jusqu'au terme de la 13ème étape, disputée contre la montre à Parme, le cédant à Adorni.

Par la suite, Julio remportera la 15ème étape Arona-Brescia, puis sera classé 2ème de la 17ème étape à Levico Terme, derrière Motta, qui gagnera ce Tour d'Italie. Poussettes en faveur des Italiens, « union sacrée » contre les étrangers, Anquetil, handicapé par son retard du premier jour, et Jiménez, fatigué par sa défense du maillot rose, ne pourront terminer, respectivement, que 3ème et 4ème, derrière Motta et Zilioli, mais devant Gimondi et Adorni. Jiménez sera classé 2ème du Grand-Prix de la montagne, derrière Franco Bitossi, coureur valeureux, mais bénéficiaire de « poussettes » dans les montées des cols…

1968 : *« L'ennemi n°1 des Tricolores »*, titrait le *Miroir des sports.*

Julio prend le départ du Tour de France, comme leader en second, avec Lucien Aimar, derrière Anquetil. Son objectif est de seconder le Normand en montagne, et aussi d'assurer une deuxième victoire au Grand-Prix de la montagne, où la concurrence (Bitossi, Galera) sera plus relevée que l'année précédente. Assez moyen dans les Pyrénées, Julio sera plus à l'aise dans les Alpes. Il termine 3ème, derrière Otaño et Galera, de la 15ème étape Vals-les-Bains/Bourg d'Oisans, par le col d'Ornon. Le lendemain, il se retrouve pleinement, dans la 16ème étape Bourg d'Oisans-Briançon, par Croix-de-fer, Télégraphe et Galibier, remportant l'étape, détaché, avec une avance de 2mn 25s sur Anquetil et Poulidor. Une étape qui verra l'élimination de 28 coureurs, arrivé hors des délais. Le lendemain, à Turin, Lucien Aimar prend le maillot jaune. La tactique est de défendre la position d'Aimar, car Anquetil est distancé d'une minute par Poulidor. La 18ème étape Ivrea-Chamonix, par le Petit Saint-Bernard, la Forclaz et les Montets, est décisive. Poulidor lance une attaque sévère dans la Forclaz, suivi par Jiménez qui, naturellement, ne relaie pas…

Par tactique, l'Espagnol attendra le groupe de contre-attaque. Anquetil, par des relais sur le plat, Jiménez par des relais dans les Montets, réussiront à limiter l'avance de Poulidor à 48s, sauvant ainsi le maillot jaune d'Aimar ! Le lendemain, alors qu'Anquetil, malade, quitte la course, Julio Jiménez accompagnera Aimar dans le col du Grand Bois, contribuant donc à sa victoire finale. Julio et Lucien deviendront de grands amis. Un Tour de France très positif pour Julio, classé 13ème, vainqueur de l'étape de Briançon et du Grand-Prix de la montagne (devant Galera et González), artisan de la victoire finale d'Aimar !

1967 : 2ème du Tour de France, et premier des grimpeurs

Avec Didier Béoutis, son biographe.

En 1967, Julio est conservé au sein de l'équipe de Geminiani et d'Anquetil, désormais, au maillot orange, financée par les stylos *Bic*. Le Tour de France en revient aux équipes nationales, avec un parcours montagneux (arrivées aux sommets du Ballon d'Alsace et du Puy-de-Dôme ; Galibier, Ventoux, Tourmalet et Aubisque…) Dès lors, toute l'Espagne sportive se tourne vers Julio pour qu'il porte les espoirs nationaux dans le prochain Tour. Le Castillan fait un début de saison prudent. Un Tout d'Espagne en demi-teinte où il vise le trophée des grimpeurs. Il apprend, la veille de l'arrivée qu'il sera déclassé de sa première place, au profit du 2ème, Mariano Díaz, car, classé 20ème, il ne figure pas dans la tranche des quinze premiers du classement général pouvant seuls prétendre à la victoire... Une innovation dont il n'avait pas été informé. Julio s'en console en remportant la Polymultipliée à Chanteloup-les-vignes. Le sélectionneur national, Gabriel Saura, bâtit l'équipe d'Espagne pour le Tour autour de Julio, mais ne retient pas les grimpeurs de la *Kas* (Gabica, Galera, González…), qu'il juge trop fatigués après avoir enchaîné Tours d'Espagne et d'Italie. L'équipe nationale, à ossature Fagor (M. Díaz, Ginés García, Otaño) est, disons-le, d'un niveau moyen !

Tout commence bien, toutefois, pour l'équipe : le poursuiteur basque Errandonea remporte le prologue à Angers, privant Poulidor, pour 6s, du maillot jaune, et surtout, Julio termine l'étape des « pavés » de Roubaix dans le premier peloton. Le lende-

Caricaturé par Pellos *(Miroir du cyclisme)*...

main, sur la route de Jambes, Roger Pingeon est l'auteur d'un exploit, arrivant avec une avance de 7mn sur les autres favoris ! Bien protégé par Poulidor, Pingeon gère son avance, malgré Julio qui lui reprendra 2mn 50s à Briançon, 2mn 57s à Luchon et 24s au Puy-de-Dôme, avant de céder 2mn 01s dans le contre la montre final. Julio terminera 2ème de ce Tour, avec un débours de 3mn 40s sur Pingeon… un Pingeon qui, à Jambes, lui avait pris 6mn 48 s ! Les regrets de Julio seront d'autant plus vifs que c'est un de ses équipiers, Ginés García, qui avait lancé l'échappée à l'origine du succès de Pingeon à Jambes !

Julio remporte son 3ème Grand-Prix de la montagne, devant Balmamion et Poulidor. Les criteriums d'après-Tour lui apporteront les fonds nécessaires à l'acquisition d'un local dans les remparts d'Ávila, pour y aménager un bar-dancing...

1968 : deux victoires d'étapes au Giro et 1er au sommet de l'Aubisque

Une troisième saison pour Julio dans l'équipe de Geminiani, avec, au programme, les Tours d'Italie et de France. Il prend le départ du Tour d'Italie à la tête d'une formation Bic, forte notamment de Grosskost (qui remportera le prologue), Theillière, Sels, Berland, Van Neste, Haast. Notre grimpeur se mettra en évidence lors de la 9ème étape -celle du Bondone et du Vetriolo- qu'il remporte, s'installant à la 3ème place du classement général, à 43s de Merckx. Il devra, toutefois, renoncer à toute ambition finale lors de la 12ème étape (celle des Trois cimes de Lavaredo), perdant, frigorifié, 8mn 36s sur Merckx, auteur d'un exploit.

... et par Déro *(L'Équipe)*.

Julio n'en remportera pas moins une deuxième étape, la 18ème, près de Sienne, devançant Mariano Díaz, assurant, ainsi, sa 2ème place au classement de la Montagne, derrière l'inaccessible Merckx. Il termine ce Tour d'Italie au 10ème rang. Julio enchaîne avec le Tour de France, une épreuve marquée par un parcours adouci, et la mise en place de contrôles antidopage quotidiens. Le sélectionneur national, cette année, est Dalmacio Langarica, directeur sportif de la formation *Kas*. Langarica sélectionne Jiménez… et neuf coureurs de la *Kas*. Ses deux chefs de file sont Julio Jiménez, plutôt pour le Grand-Prix de la montagne, et José Pérez-Francés, plutôt pour le classement général.

Langarica changera de tactique au cours de la 12ème étape Pau-Saint-Gaudens, juste après la première place de Julio au sommet de l'Aubisque et l'abandon sur chute de Pérez-Francés, dans la descente du Tourmalet. Quatre Espagnols se trouvent dans une échappée à dix, dans laquelle figure Poulidor : Langarica leur demande de participer à l'échappée, visant, ainsi, le classement par équipes ! Peu en forme, Julio ne sera que 3ème du Grand-Prix de la montagne (derrière Aurelio González et Bitossi), 30ème du classement général, mais remportant le classement par équipes.

1969 : un dernier Tour d'Italie

Tout en surveillant l'aménagement de son bar-dancing, Julio accepte de faire une dernière saison en Italie, chef de file de la formation Eliolona, dirigée par Gino Bartali et Silvano Ciampi, avec une participation au Tour d'Italie. Une épreuve qu'il courra en demi-teinte, classé 36ème au classement général, 7ème du Grand-Prix de la montagne, passant en tête de deux petits cols… Juste après ce Giro, Julio, à près de 35 ans, va raccrocher sa bicyclette pour se consacrer pleinement à son bar-dancing ! Julio aura participé à quatorze Grands Tours -tous terminés- avec 12 victoires d'étapes, six Grands prix de la montagne, le port du maillot amarillo et du maillot rose, des places de deuxième (Tour 1967), quatrième (Giro 1966), cinquième (Vuelta 1964). Jusqu'à son décès, toujours aimable et élégant, membre de notre Amicale dont il fut l'invité d'honneur du banquet de 2000, Julio a vécu à Ávila. En 2018, a été inauguré à Bolaños de Calatrava (province de la Manche), un musée « Julio Jiménez », rassemblant ses trophées et une nombreuse documentation.

Le Tour de France 1979 a été dominé par Bernard Hinault et Joop Zoetemelk. Du soir de la deuxième étape jusqu'à l'arrivée à Paris, les deux hommes ont occupé les deux premières places du classement général. Lors de la dernière étape, le Maillot jaune et son dauphin sont sortis du peloton, et se sont disputé la victoire sur les Champs- Élysées. Ils reviennent, pour *Vélo Star*, sur ce final incroyable et unique dans l'histoire moderne du Tour de France.

Hinault devance Zoetemelk...

HINAULT ET ZOETEMELK : LA DERNIÈRE ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE 1979

VÉLO STAR : ***Quels souvenirs avez-vous gardés du Tour de France 1979 ?***

Bernard Hinault : J'ai vécu, avec toute l'équipe Renault-Gitane, de grands moments sur le Tour 1979. Il y avait une ambiance extraordinaire dans l'équipe, tout nous souriait. Nous avons remporté huit étapes, j'ai ramené le maillot Jaune à Paris ainsi que le maillot Vert du classement par points. Jean-René Bernaudeau a remporté le maillot Blanc du meilleur jeune et nous avons gagné le classement par équipes, devant les Flandria-Sunair et les Ti-Raleigh. Une telle réussite ne peut laisser que de grands souvenirs.*

Ndlr : sept pour Bernard Hinault et une pour Pierre-Raymond Villemiane.

Joop Zoetemelk : J'ai de bons souvenirs de ce Tour. C'était le deuxième de Bernard. En 1978, il découvrait l'épreuve, ce qui ne l'avait pas empêché de s'imposer. En 1979, il était devenu le patron du peloton. Je savais que la victoire finale serait difficile à obtenir, mais il faut toujours croire en ses chances. J'ai tout de suite été bien placé au général. Lors de l'étape Amiens-Roubaix (9ème), je me suis échappé en compagnie de trois Ijsboerke (Thurau, Delcroix et Dierickx) et Pollentier. Sur les pavés, la journée a été éprouvante et riche en rebondissements. Nous sommes arrivés à Roubaix avec 3mn 26s d'avance sur un peloton composé d'une vingtaine d'hommes, dans lequel figurait Bernard. Ne comptant, le matin, qu'un peu plus d'une minute de retard sur lui, j'ai endossé le maillot Jaune.

VÉLO STAR : Vous rappelez-vous des coureurs qui ont porté le maillot Jaune cette année-là ?
J.Z : Non, pas vraiment. J'ai pris le maillot Jaune à l'issue de l'étape de Roubaix et je l'ai porté pendant 5 ou 6 jours. Bernard me l'a repris après le contre-la-montre d'Avoriaz (15ème) et l'a conservé jusqu'à Paris.

B.H : Je crois qu'à part Joop et moi, il n'y a pas dû y en avoir beaucoup. Cette année-là, le Tour tapait directement dans le dur. La première étape était une étape de montagne, avec les cols de Menté et Portillon, la seconde un contre-la-montre individuel de 24 km. Avec un tel parcours, la course s'est tout de suite décantée. Les principaux favoris ont immédiatement occupé les premières places du classement général.*

Ndlr : les trois premiers au soir de la 2ème étape ont constitué, dans le même ordre, le podium final à Paris (1er Hinault, 2ème Zoetemelk, 3ème Agostinho).

VÉLO STAR : Traditionnellement, la dernière étape tient plus du défilé que d'une réelle course. Vous en avez décidé autrement, qui est à l'origine de l'échappée ?
B.H. : Plusieurs coureurs, dont Thurau, Duclos-Lassalle et Kuiper, ont essayé de s'illustrer en début d'étape. En dépit de ces attaques, le peloton est resté groupé. Juste après la côte de l'Homme-Mort, les coureurs de tête ont coupé leur effort et j'ai pris cinquante mètres. Je me sentais bien, j'ai continué à appuyer sur les pédales, sans me poser de questions. Au bout de quelques kilomètres, j'ai vu que Joop Zoetemelk revenait seul. De façon surprenante, le peloton laissait partir les deux premiers du général. Après être passés ensemble au sommet du Pavé des Gardes, nous avons fondu sur Paris.

J.Z : La course s'est débridée dans la vallée de Chevreuse. Je suis passé en tête au sommet de la côte de Châteaufort (km 111) ainsi que celle de l'Homme-Mort (km 124). Bernard était à chaque fois dans ma roue. Quelques hectomètres plus loin, il a placé un puissant démarrage. Après un moment d'hésitation, je me suis lancé à sa poursuite. Je l'ai rejoint au bout de trois ou quatre kilomètres. Les Miko-Mercier et les Renault ont alors contrôlé la tête du peloton, facilitant ainsi notre échappée.

VÉLO STAR : Avez-vous tout de suite imaginé aller au bout ?
J.Z. : Pas immédiatement, nous avons roulé parce que nous n'avions pas de raisons d'attendre le peloton. Cyrille Guimard nous a dit de continuer, Jean-Pierre Danguillaume, mon directeur sportif chez Mercier cette année-là, était du même avis.
B. H. : Je ne me souviens plus trop de ce qu'ont dit les directeurs sportifs, de toute façon, je savais ce que j'avais à faire. Nous étions bien renseignés sur les écarts. Quand Joop m'a rejoint, le peloton était presqu'à 1mn et nous sentions bien qu'il avait du mal à s'organiser. On s'est regardé et on s'est dit on y va, on a tout donné. On s'encourageait régulièrement, c'était presque un jeu, le Tour s'achevait, nous n'avions rien à perdre. L'écart n'a cessé de grimper pour atteindre 2mn 20s sur la ligne d'arrivée. On peut dire que Joop et moi avons formé une belle équipe, ce jour-là !

« Je crois qu'à part Joop et moi, il n'y a pas dû y en avoir beaucoup. Cette année-là, le Tour tapait directement dans le dur »

...qui prend le relais.

Bernard Hinault

VÉLO STAR : Est-ce que l'on se parle dans une échappée ? Que vous êtes-vous dit ce jour-là ?
B. H. : On s'est dit « banco on y va ! ». Joop a été épatant, il n'a pas ménagé ses efforts. On éprouvait beaucoup de plaisir à être devant. Nous avons vécu un final exceptionnel. Arriver seuls sur les Champs-Élysées, quelle apothéose !

J. Z. : En principe, on se parle peu dans une échappée. Lorsqu'elle part, pour assurer son succès, il faut plus pédaler que discuter. Ce n'est que vers la fin de l'étape que des échanges stratégiques peuvent intervenir.

VÉLO STAR : Justement Joop, en vue de l'arrivée, vous avez fait une proposition à Bernard. Racontez-nous ?
J. Z. : Je savais que Bernard était un sacré sprinteur. Il l'avait déjà prouvé plusieurs fois, il l'a confirmé en 1981, en battant Roger De Vlaeminck au sprint à l'arrivée de Paris-Roubaix. J'avais donc infiniment peu de chance de le devancer.

Vers la fin du dernier tour, je me suis approché de lui et je lui ai dit : « Bernard, tu es maillot Jaune et tu vas gagner le Tour, laisse-moi gagner la dernière étape ».

Il n'a pas accepté, il m'a dit : « Nous sommes sur les Champs-Élysées, on le fait à la régulière ». J'ai fait deuxième...

VÉLO STAR : Le partage des bouquets pouvait s'entendre, pourquoi ne pas avoir accepté la proposition de Joop ?
B. H. : Ce n'était pas imaginable, car rien ne me disait que j'aurais à nouveau la possibilité de rejouer la gagne sur les Champs-Élysées. Cette chance était peut-être unique, je me devais de la saisir, pour moi, mais aussi pour mes équipiers qui avaient accompli un travail formidable sur ce Tour de France. Cette dernière étape est mythique, tous les coureurs français rêvent de la remporter un jour. Je n'ai pas imaginé une seconde ne pas disputer la victoire.

VÉLO STAR : Vous avez gagné 7 étapes sur le Tour 1979. A-t-il été le plus facile des cinq que vous avez remportés ?
B. H. : Aucune victoire finale dans Tour de France n'est acquise d'avance. Cette épreuve est longue, relevée, elle comporte tellement d'aléas et de faits de course, que chaque victoire est belle et inoubliable. Je n'en détache pas une plus qu'une autre. On l'a vu, en 1979, le parcours abordait les difficultés dès le premier jour. Les circonstances de course ont fait que je me suis rapidement retrouvé en tête. Je me suis éclaté sur ce Tour, j'ai remporté sept étapes : des contre-la-montre, des étapes de montagne et des arrivées au sprint. On rigolait beaucoup au sein de l'équipe, l'ambiance était formidable.

Marc a fière allure avec son maillot tricolore

« J'ai assumé ma position de leader et de nouveau favori du Tour »

VÉLO STAR : Finalement, Bernard, vous avez goûté une deuxième fois au plaisir de lever les bras sur les Champs-Élysées !
B.H. : Effectivement, je m'y suis imposé à nouveau en 1982. Cette année-là, le déroulement de la course a été très différent, nous sommes arrivés groupés et j'ai réglé le sprint du peloton devant Van Der Poel, Bertin et Kelly.

VÉLO STAR : Pour vous Joop, le grand bonheur est arrivé un an plus tard. Votre victoire dans le Tour de France 1980 constitue-t-elle le meilleur souvenir de votre carrière ?
J. Z. : Oui, bien sûr. Après plusieurs places de deuxième derrière Merckx ou Hinault, j'ai enfin pu remporter le Tour en 1980. Paradoxalement, cette année-là je n'avais pas pris le départ dans les meilleures dispositions. J'avais terminé le Tour de Suisse contrarié par des problèmes gastriques. Ceux-ci m'handicapaient encore lors des premières étapes du Tour. En 1980, je courais dans l'équipe Ti-Raleigh, une formation composée d'excellents rouleurs comme Lubberding, Knetemann, Oosterbossch, Raas ou Van De Velde. Nous avons gagné les deux contre-la-montre par équipe proposés pendant la première semaine. Bien que physiquement un peu juste, j'étais sur les talons de Bernard au classement général.

Au fil des jours, la forme est revenue. Blessé au genou, Bernard a dû quitter le Tour à Pau. J'ai assumé ma position de leader et de nouveau favori du Tour. Je me suis imposé à Paris avec près de 7mn d'avance sur Hennie Kuiper et Raymond Martin. Cette victoire m'a permis de constater l'énorme différence qu'il y avait entre une deuxième et une première place sur le Tour. Faire partie des vainqueurs vous fait entrer dans une autre dimension, une victoire dans cette épreuve prestigieuse vous marque pour la vie.

VÉLO STAR : N'oublions pas votre titre de Champion du monde !
J. Z. : Ce titre, acquis en 1985, m'a permis de prendre le départ du Tour, qui n'était pas prévu à mon programme, avec le maillot de Champion du Monde sur les épaules. Un beau souvenir pour ma dernière participation à la grande boucle.

VÉLO STAR : Il arrive souvent que d'anciens adversaires deviennent amis une fois leur carrière terminée. Est-ce votre cas ?
B. H. : Joop a été mon principal adversaire sur le Tour. De 1978 à 1982, nous nous sommes chaque année âprement disputés la victoire. Nous ne nous faisions pas de cadeaux sur le vélo, c'est la course qui veut ça, mais en dehors nous nous appréciions. Nous étions des adversaires, pas des ennemis. Il nous est arrivé plusieurs fois de nous rendre ensemble à un critérium ou à une invitation. Aujourd'hui, en tant qu'anciens vainqueurs du Tour et anciens champions du Monde, nous sommes souvent conviés à une même réception. Nous nous retrouvons toujours avec plaisir, le Tour de France est un lien très fort qui nous unis.

J. Z. : J'ai toujours entretenu de bonnes relations avec Bernard. À la fin de notre carrière, nous sommes restés très liés. Nous nous voyons régulièrement sur des courses ou des événements sportifs auxquels on nous invite, comme les derniers championnats du Monde organisés à Louvain en Belgique. Bernard m'a appelé après mon accident, en 2020, son amitié est importante pour moi.

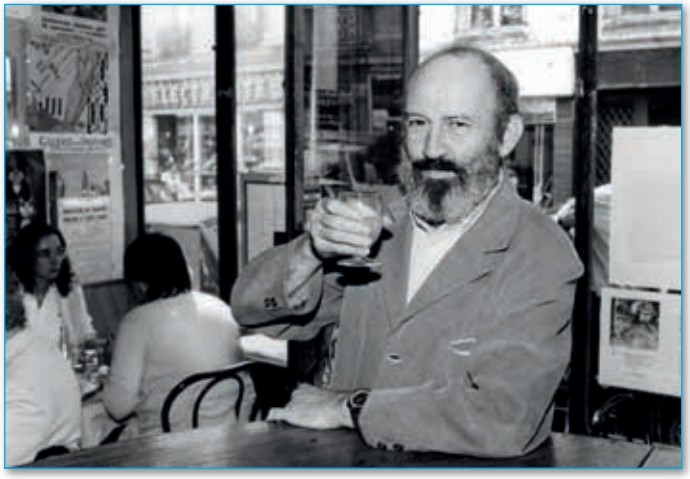
ANTOINE BLONDIN (1922-1991) : LE « HUSSARD », CHANTRE DU TOUR DE FRANCE

Né, à Paris, le 11 avril 1922, Antoine Blondin aurait eu cent ans, cette année, s'il n'avait eu la mauvaise idée de nous quitter, le 7 juin 1991, âgé de 69 ans. L'abus de ce qu'il appelait « les verres de contact » a dû abréger sa vie de plusieurs années. Blondin, c'est le romancier germano-pratin (mais aussi provincial de Linards, en Haute-Vienne, à 20 km de Saint-Léonard de Noblat) à succès (L'Europe buissonnière ; Un singe en hiver ; Monsieur Jadis ou l'école du soir...) c'est, avec Michel Déon, Jacques Laurent, Roger Nimier, un des membres du groupe informel des « hussards ». Blondin, c'est aussi, surtout pour nous, le chroniqueur inspiré de L'Équipe tout au long de vingt-huit Tours de France presque consécutifs (1954 à 1982, excepté 1958).

Blondin suivait la course, avec Pierre Chany, Michel Clare, et, parfois, Jacques Augendre, dans la fameuse « voiture 101 », pilotée par Jean Farges, une Peugeot rouge, de la 203 à la 504, selon les années. Somnolant durant une partie de l'étape -les nuits étaient courtes pour ce noctambule-, pourvu du *Journal* de Jules Renard, d'un cahier et d'un dictionnaire, il prenait les notes qui allaient lui permettre, juste après l'arrivée, de rédiger sa chronique destinée à paraître dans *L'Équipe* du lendemain.

Cela a donné 524 chroniques des étapes, au jour le jour, ponctuées de références littéraires et historiques, qu'il puisait dans son immense culture, de pastiches de poèmes, de bons mots aussi, de calembours qu'il élevait à la hauteur de mots d'esprit. Un comique, qui s'inspirait notamment d'Alphonse Allais, de Jules Renard, qui cachait parfois de la mélancolie. Mais on sent une connaissance profonde des coureurs et des tactiques de courses.

Si Blondin magnifiait les exploits des champions, il s'intéressait aussi à ceux qu'il avait appelés « les obscurs, les sans-grades ». Lire et relire les chroniques de Blondin, parues dans leur entièreté sous le titre *« Tours de France- Chroniques de L'Équipe 1954-1982 »* (*La Table ronde*), ce sont des moments de pur plaisir ! Parmi les nombreux titres de chroniques, citons *Les vacances de Monsieur Huot* (1954, allusion au film



Un verre de contact pour Monsieur Blondin.

Les vacances de M. Hulot) ; *La victoire à Ventoux* (1955) ; *Suivez le Beuffeuil* (1961) ; *Salut les coprinces !* (Andorre, 1964) ; *Comme Louis XVI, d'une courte tête* (1965) ; *Le col tue lentement* (1966) ; *Une étape dans la voiture-palais* (1975). Mais, au-delà des titres, les textes fourmillent de bons mots, comme celui intitulé *« Foucher dans le coin »* transformé en *« Couché dans le foin »* (1966) !

Parmi les pastiches de poèmes, citons : *« Un jour sur pédalier, allait je ne sais où/ un Busto au long bec, emmanché d'un long col* (1960). - *« Jaillis du bas-Luchon, ils se font la valise (...) Anquetil vengé par un grimper ailé/ Ah, ne disons jamais que le grimpeur est laid ! »* (1962).
– *« Heureux qui, comme Elliott a fait un beau voyage/ Ou comme celui-là qui conquit le maillot/ Puis s'en est retourné, car il n'était pas sot/ Vivre de ses contrats le reste de son âge »* (1963)
– *« Il est cinq heures, Andorre-la-vieille/ Attend qu'le Tour sorte du sommeil/ Les femmes de chambre sont survoltées/ Les survêtements sont enfilés »*
- *« Quilfen, prénom Bernard, on prononce Quilfenne/ Né de papa breton, de maman parisienne/ C'est pour nous les petits, les obscurs, les sans-grades/ Que de Flambeau, ici, je reprends la tirade »* (1977).

Dans son ouvrage, écrit avec Jean Cormier et Symbad de Lassus, *La légende du Tour* (*éditions du Rocher*, 2015), Antoine Blondin cite à juste titre le mot de Jean-Paul Han : *« Le plus grand exploit de l'histoire du Tour est signé Blondin... »* .

Didier BÉOUTIS.

PORTAIT DE ROLAND LACOMBE ET HOMMAGE AUX ÉQUIPIERS.

Dans les pelotons, il y a toujours eu cohabitation de coureurs de différents niveaux. Dans le Tour de France, étaient engagés, jadis, des professionnels et des touristes-routiers. Le cyclisme étant un sport individuel pratiqué en équipe, il est nécessaire d'assembler, au sein d'un même groupe, des leaders et des coureurs de moindre force : les équipiers. Ceux-ci le sont souvent par nécessité, pour continuer à vivre leur passion, par choix lucide de leurs capacités.

Durant le Tour de France 1977, dans sa chronique du 17 juillet inspirée par la victoire à Thonon-les-Bains de Bernard Quilfen, disparu en janvier, Antoine Blondin évoque le statut des équipiers qu'il nomme *« les petits, les obscurs, les sans-grades »*. On pourrait compléter ce vocabulaire imagé, mais non péjoratif, par *« seconds couteaux, porteurs de bidons, gregarii...»* Ils accomplissent des tâches indispensables, tout au long des courses, pour que leur « patron » soit mis dans les meilleures conditions pour la « gagne »... On ne le souligne pas assez, mais les équipiers, qui sont dans les « etc. » des classements, ont presque toujours accompli un travail titanesque pour leur équipe... Ils doivent inspirer le respect. Louison Bobet disait *« il ne faut jamais dénigrer un petit coureur car, s'il ne gagne pas, il peut faire perdre une grande course à un grand coureur »*... Quilfen était de ceux-là, Roland Lacombe aussi.

Reconnu par ses pairs.

Dix ans que Roland, né le 11 juillet 1938 à Alizay (Eure), nous a quittés, le 24 novembre 2011, à Montierchaume près de Châteauroux (Indre) où il résidait depuis 1976. *« Il vient de retirer son dossard. Il a lutté de toutes ses forces jusqu'au bout »* soulignait son copain de l'A.V.C.C., Michel Dejouhannet, vainqueur de l'étape de Bordeaux du Tour de France 1959. Poursuivant sa confidence à *La Nouvelle République* qui titrait *« Mort d'une légende »*, il ajoute *« Trois jours avant sa mort, il m'a appelé pour me dire qu'on ne pouvait pas l'opérer, et qu'il n'était pas soignable. Alors, il a pensé aux copains. C'était un coureur qui ne se ménageait pas sur un vélo, un entreprenant qui attaquait, un homme courageux, bon fond et bon cœur, très agréable à vivre. Il aimait la vie, plaisanter. »* Un homme attachant, mais aussi attaché et fidèle à sa terre d'adoption, l'Indre. Arrivé très jeune dans le département, il n'a connu qu'un seul club, *l'Auto-Vélo Club Castelroussin* où

Dans l'équipe de France à la Course de la Paix,
Roland, 2ème à partir de la droite.

il avait pris sa licence en 1955. Remportant nombre d'épreuves locales, Roland fut rapidement repéré pour ses qualités de rouleur et d'attaquant, intégra le Bataillon de Joinville et, présélectionné pour les Jeux de Rome, devint un des piliers de l'équipe de France de Robert Oubron, aux côtés de son ami Henri Duez.

Champion de France et Jeux Olympiques

Ces années, entrecoupées de deux séjours en Algérie, le virent sur les fronts internationaux. Après des victoires (Coupe des espoirs 1955, Prix de Sedan et de Châteauroux 1958, une étape du Tour du Cher 1959, Prix de Châteauneuf-sur-Loire 1959, de Lapugnoy et d'Anneau 1960, 3e à Paris-Rouen 1959, 36e aux mondiaux 1958 à Reims), il fit valoir ses qualités en aidant Henri Duez à gagner la Route de France 1959, fut 1er par équipes aux Jeux de la Communauté à Tananarive et au Week-end de Spa, 6e du championnat du monde à Leipzig en 1960...

Une année dont l'aboutissement était les Jeux Olympiques. Pour cela, l'équipe de France multiplia les compétitions. Roland devint champion de France des militaires à Maison-Carrée (Algérie), devant Henri Duez et Bernard Glais, puis champion de France des amateurs à Annemasse, devant Joseph Boudon et Lucien Aimar. À la Route de France, à la Course de la Paix avec tous les grands coureurs de l'Est et de l'Ouest, il fut un soutien indéfectible pour son leader, Henri Duez. Aux Jeux Olympiques, Roland était si fort dans le contre la montre par

équipes sur 100 km que Jacques Simon, Henri Duez, François Hamon le payèrent en fin de parcours, terminant ainsi 7e. Dans l'épreuve sur route, Roland se classa 13ème. L'année suivante, il passa professionnel dans l'équipe *Saint-Raphaël-Géminiani* de Raymond Louviot, puis, à sa disparition, rejoignit *Pelforth-Sauvage-Lejeune* de Maurice de Muer, de 1962 à 1964. Sa carrière professionnelle ne concrétisa pas les espoirs nourris chez les amateurs. Il remporta toutefois quelques beaux succès dans Roubaix-Cassel-Roubaix (2ème De Praeter) et le Prix de Mende en 1962 (2ème Carton), le Critérium de Landrecies 1961, et des places d'honneur : 7ème du Tour de l'Oise (10ème en 63), 3ème du Prix de Quimperlé 61, 21ème de Liège-Bastogne-Liège 62, 6ème du Circuit des Onze villes 63, 18ème du Tour de Belgique 63, 10ème du GP de Fourmies 63, 24ème de Paris-Bruxelles 62 (89ème en 63)...

Il était fier de la victoire de son équipe à Jambes (3ème étape contre la montre du Tour de France 1963), aux côtés de Georges et Joseph Groussard, Janssen, Foucher, Épaud, Enthoven, Ramsbottom, Anglade et Fr. Mahé, dans ce Tour qu'il dut quitter, arrivé hors des délais, à la 10ème étape, dans les Pyrénées. Il fut lauréat du Trophée Dextro Energen (combativité), pour l'étape Roubaix-Rouen. Ses meilleures places aux étapes furent la 41ème dans le contre la montre à Angers, et la 37ème

Les Pelforth après la victoire à Jambes, Roland, accroupi, à gauche.

à Pau. L'aventure professionnelle s'arrêta fin 1964. Il se fit reclasser indépendant en 1965, courut 5 ou 6 saisons, glana encore des succès avec Dejouhannet, puis raccrocha.

Dans le livre *« Henri Duez, Passe-partout »* (2013, Gérard Darques), il avait évoqué des souvenirs ; *« La Course de la Paix était le Tour de France des Pays de l'Est, les cols en moins, mais les étapes étaient longues (180/200 km) sur des routes en terre (nous avions emporté des lunettes de moto), en pavés, en macadam. Les coureurs de l'Est, plus âgés que nous, étaient l'équivalent de nos professionnels... Aux arrivées, étaient installées des cabanes où l'on vendait des saucisses. Les gars de l'Est en mangeaient 5 ou 6. Nous pensions qu'elles leur resteraient sur l'estomac, qu'ils en souffriraient... Eh bien non ! Le lendemain, ils étaient devant et nous arrangeaient... »*

« Aux Jeux de Rome, dans le contre la montre par équipes avec Duez, Simon, Hamon, je ne sentais pas les pédales, j'étais plein de force, je les ai asphyxiés sans m'en rendre compte, car dans les 20 derniers kilomètres, ils ne pouvaient plus me relayer, et pourtant nous étions tous des rouleurs, nous finissons 7ème ; dans la course sur route, je fais 13ème.»

« Je me souviens de notre victoire dans le contre la montre par équipes du Tour 63. Nous n'étions pas favoris. Sur la partie plate, j'ai roulé à fond avant d'exploser dans la bosse, mais j'avais fait ma part de travail pour contribuer à cette victoire qui reste un grand souvenir. Dans le final de la 7ème étape Angers-Limoges (236 km), personne ne prenant l'initiative, je dis à Jan (Janssen) aux 2 km de prendre ma roue et me mis à rouler à bloc pour le déposer, sans lui avoir laissé prendre un relais, à 200 mètres du stade. Il gagna devant le peloton qui ne combla pas les 100 m que nous avions pris. C'était un truc de rouleur, j'aimais bien cela, j'en avais la capacité. »

Henri Duez lui rend hommage *« Roland est pour moi comme un grand frère. Un équipier modèle et aujourd'hui (13 juin 2011), nous sommes restés dans les mêmes rapports empreints d'amitié... Il a toujours été un homme et un coureur droit, honnête, juste, loyal et fidèle qui n'aurait jamais mis un autre coureur en double. Il utilisait sa force pour lui, mais surtout pour les autres. J'en ai fait l'expérience à la Route de France où je lui dois une fière chandelle, mais aussi dans le contre la montre des Jeux Olympiques où il prit des relais infernaux de 2 kilomètres, et à la Course de la Paix.*

Avoir Roland dans une course, c'était la sécurité. Rarement on aura vu un coureur aussi puissant, capable d'emmener du braquet dans les fins de courses, pour préparer un sprint -René Fournier comme Jan Janssen pourraient en témoigner-, ou pour revenir sur des échappés. Être derrière lui, c'était être « derrière une moto », ses efforts étant produits avec dévouement, modestie et même plaisir... Un sacré rouleur, bon sur tous terrains sauf la haute montagne, encore que, lorsqu'il était en forme, il montait plus que correctement les cols. Ainsi, son titre de champion de France à Annemasse, avec le col de la Colombière. Ce jour-là, il m'a épaté. Il fut un très beau champion de France ! Il est resté le même homme, avec la gentillesse, la sincérité qui lui font dire les choses directement. Merci Roland ! »

Après son retrait des pelotons, Lacombe fut responsable de la piste d'Aulnay-sous-bois, *« à une époque où il y avait beaucoup de courses avec les professionnels »* précise son épouse Nathalie, *« puis il en eut assez de la vie en région parisienne, et voulut revenir dans sa région. Dès 1970, il se reconvertit dans l'immobilier, créa deux agences à Orléans et Châteauroux qui furent prospères, car, pour cela aussi, il fut un battant »* ajoute-t-elle. Ainsi était Roland Lacombe !

Gérard DARQUES.

LES MOTARDS DE LA GARDE RÉPUBLICAINE : au service du cyclisme international depuis 70 ans !

Notre rédacteur en chef adjoint Serge Sury, nous a transmis un texte sur les motards de la Garde républicaine, rédigé par M. Loïc Drollée, ancien officier à l'escadron motocycliste, qui fut commandant d'escorte de 1986 à 1991. Il nous a semblé intéressant de le publier dans Vélo-Star. En raison de sa longueur, il sera publié en plusieurs épisodes.

Chaque année, ils sont nombreux, français comme étrangers, à les saluer aux bords des routes, et certains les côtoient même au cœur des pelotons du cyclisme professionnel : les motards de la Garde républicaine, ceux de l'escorte présidentielle.

L'aventure débute en 1952

Dans les années 30, alors que l'industrie automobile est en plein essor, les hautes personnalités politiques, qu'elles soient françaises ou étrangères, en visites officielles, utilisent désormais une voiture pour leurs déplacements. Pour répondre aux besoins exprimés par les autorités, en 1935, le Ministère de la Guerre demande à la Gendarmerie de créer un peloton d'une vingtaine de motocyclistes chargés d'assurer l'escorte du Président de la République. Ce peloton sera rattaché au groupe spécial de la Garde républicaine mobile, basé à Versailles-Satory. Ces déplacements s'accentuent avec le développement du transport aérien et, notamment, l'ouverture à l'aviation civile de l'aéroport d'Orly en 1948, qui nécessitent des unités adaptées pour assurer les escortes. En effet, en raison de son éloignement de la capitale, le régiment de cavalerie de la Garde républicaine ne peut plus assurer ce type d'escorte, depuis Orly. Puis, en raison de la réorganisation des unités blindées du groupe spécial de Versailles-Satory en 1951, le peloton motocycliste, renforcé en effectif, est transformé en escadron le 1er janvier 1952, et sera désormais rattaché auprès de l'état-major de la Garde républicaine de Paris. Il prendra ses quartiers dans une caserne de Maisons-Alfort.

Avec un effectif d'une cinquantaine de sous-officiers, doté, dans un premier temps, de motocyclettes provenant essentiellement de « surplus américains », le nouveau commandant de l'escadron, le capitaine Jean Zobrist (1918-2002), cherche à développer les activités de son unité. Le 13 avril 1952, accompagné de huit motocyclistes, il se présente devant l'hôtel de ville de Saint-Denis, où est donné le départ de la 50ème édition de Paris-Roubaix. Interrogé par le responsable des motocyclistes de la compagnie républicaine de sécurité (C.R.S.) de Versailles, chargée de la sécurité, sur l'objet de sa présence, il justifie en arguant qu'il avait une équipe de jeunes motards ayant besoin d'être formé. Avec ses hommes, jusqu'à Roubaix, il contribua à la sécurité de la course et du public, aux côtés des motocyclistes C.R.S. . À Roubaix, enthousiasmé par l'expérience qu'il venait de vivre, le capitaine Zobrist, qui vient de rencontrer le responsable d'un groupe de presse organisateur de compétitions cyclistes, annonce à ses personnels que l'escadron est retenu pour assurer, dans quelques semaines, l'escorte du Tour des Six provinces (compétition absorbée, quelques années plus tard, par le *Dauphiné Libéré*). De ses contacts pris à l'occasion de ce Paris-Roubaix 1952, le capitaine Zobrist continue de se faire

À Zagreb (Croatie), durant le Tour des Six-Provinces (1952).

Un précurseur : le capitaine Jean Zobrist (Tour 1953).

connaître, tout particulièrement auprès de la direction du Tour de France. À l'issue d'une rencontre avec M. Jacques Goddet et Félix Lévitan, alors que les C.R.S. assurent uniquement la sécurité du peloton cycliste, Jean Zobrist obtient, au profit de son escadron, l'escorte de la caravane publicitaire pour le Tour de France dont le départ est donné le 25 juin, à Brest. En dépit de certains accords avec le commandant de l'escorte des C.R.S., les motards de la garde interviennent dans l'échelon course, toujours au motif de leur instruction. Cette année-là, le Tour effectuera des étapes en Belgique, en Suisse et en Italie, ce qui ne sera pas banal pour les militaires que sont les gardes républicains. Fort de la satisfaction procurée auprès des organisateurs, l'escadron est retenu pour le prochain Tour de France, toujours avec les C.R.S. de Versailles, et se voit doté de nouvelles machines, des motocyclettes *Cemec*, mais également d'une *Citroën traction C15* décapotable qui servira de véhicule pilote en ouverture de route.

L'aventure est en route

La Citroën C15, une innovation dans le Tour 1953.

Après avoir participé une nouvelle fois, avec les C.R.S., à l'escorte du Paris-Roubaix 1953, l'escadron assure de nouveau celles du Tour des Six provinces dont certaines étapes se déroulent dans la région des Balkans. Le 3 juillet 1953, l'escorte de la Garde, à parité avec l'escorte des C.R.S. , soit 14 motards de part et d'autre, est présente au départ de la quarantième édition du Tour de France, à Strasbourg. Alors que la première étape se déroule dans des conditions météorologiques particulièrement déplorables, le comportement courageux et l'engagement des motards de la garde au profit des sportifs susciteront l'admiration des membres de l'organisation. Les motards avaient, avant tout, respecté les consignes de leur chef : rigueur exemplaire dans l'exécution de la mission, tenue impeccable ! Cette rigueur et ce professionnalisme seront remarqués sur d'autres étapes de ce Tour. À mi-parcours de cette édition du Tour, à Cauterets, le capitaine Zobrist procéda à la relève de l'équipe par 14 autres motocyclistes, y compris son adjoint le lieutenant Tané, ceci aux fins de former un maximum de personnel à ce type de mission. Au terme de l'épreuve, le capitaine Zobrist rédigea un rapport détaillé sur le déroulement de la mission qu'il adressa à la direction de la gendarmerie ainsi qu'au directeur du Tour de France. Dans ce document circonstancié, il évoque l'organisation qu'il a imposée au sein des deux escortes gendarmerie-police ainsi que les difficultés rencontrées dans les étapes de montagne, auxquelles ont su faire face avec brio ses motocyclistes. Il souligne que l'ensemble des caravaniers et suiveurs officiels du Tour ont témoigné leur entière satisfaction sur le comportement des gardes à leur égard. Dans ce rapport, il note également que le remarquable travail des gendarmes et policiers jalonnant le parcours de la course lui a rendu service, nonobstant les quelques conseils qui leur a dispensés, qui n'ont pas toujours été appréciés par les seconds.

« Déjà la guerre des polices, mais non !». L'action des unités de gendarmerie et celles de la garde républicaine fut aussi remarquée par les autorités préfectorales qui n'ont pas manqué d'en informer leur autorité de tutelle. L'escadron motocycliste de la Garde Républicaine de Paris vient de gagner ses « lettres de noblesse » ! Ces motocyclistes, outre la formation commune suivie à l'école des motards de la gendarmerie à Fontainebleau, doivent se soumettre à des tests sélectifs, spécifiques aux missions de l'escadron, avant de pouvoir intégrer les rangs de cette unité.

L'aventure dans le monde du cyclisme se poursuit :

Dès 1954, l'escadron motocycliste, sollicité par des organisateurs de compétitions ou de randonnées cyclistes, assurera désormais, seul, les escortes des compétitions qu'il aura retenues. Si cette année-là, le Tour de France sera surtout marqué par son départ, pour la première fois depuis l'étranger, à Amsterdam, l'escadron assure désormais l'escorte des compétitions organisées par la société *Monde 6* : Trophée des Grimpeurs, Route de France, Paris-Nice, mais également celles organisées par le journal *L' Équipe* : le Critérium national de la route qui deviendra le Critérium international, Paris Roubaix, Bordeaux-Paris, Tour de l'Avenir, Paris-Limoges, Paris-Bruxelles, Paris Luxembourg, Paris-Tours Élite et Espoirs, Montoire-Versailles, Blois-Chaville qui deviendra Créteil-Chaville, le Grand prix des Nations. S'ajouteront très vite, au calendrier de l'escadron, des compétitions

Les motards de la Garde républicaine,à Amsterdam, au départ du Tour 1953.

Louison Bobet délaisse la bicyclette pour la moto, le temps d'une photo (Tour 1954).

ouvertes aux amateurs ou open, comme Paris-Ézy, Paris-Camembert, Paris-Vimoutiers, Paris-Connerré, Paris-Soissons, Paris-Chauny, Paris-Reims, Paris-Pithiviers, Paris-Rouen, Paris-Barentin, Paris-Évreux, le Ruban Granitier breton qui deviendra le Tour de Bretagne, les Boucles de la Seine et les Boucles Parisiennes. Viendront, plus tard, le Tour de L'Oise, Paris-Arras (futur Tour des Hauts de France), le Critérium du Dauphiné, les Quatre jours de Dunkerque, le Tour Méditerranéen, le Tour de la Provence, la classique des Alpes, également le Tour de France féminin de 1984 à 1989 (future Grande Boucle Internationale féminine), Paris-Corrèze et Paris-Bourges. L'escadron assurera aussi, dans les années 1980–1990, l'escorte des Tours de la Communauté européenne masculin et féminin, dont le parcours se déroulait essentiellement à l'étranger. Si des courses ont disparu du calendrier fédéral tandis que d'autres ont été créées, certaines renaissent de leurs cendres à l'image du Tour de France femmes qui prendra un nouveau départ cette année. Régulièrement, des organisateurs de compétitions qui prennent de l'importance tant au plan sportif que médiatique sollicitent la garde républicaine, mais n'obtiennent pas nécessairement satisfaction, eu égard au calendrier de l'escadron moto. Durant toutes ces années, l'escadron moto assurera aussi la sécurité des nombreux brevets cyclosportifs organisés par *l'Union des Audax de France* mais aussi l'épreuve de masse quadriennale, Paris-Brest-Paris, dont plus de deux milliers de participants prennent le départ de chaque édition. Dans les années 1980 et 1990, l'escadron assurera la sécurité de la randonnée cycliste commémorative de la *« Voie de la Liberté Patton et Leclerc»*, qui ont conduit les libérateurs de la France, depuis la Normandie jusqu'à Bastogne et Strasbourg. Cette énumération non exhaustive des courses cyclistes escortées par les motards de la garde, serait toutefois incomplète si l'on oubliait les différents championnats du monde cyclistes qui se sont déroulés en France (Reims 1958 ; Gap 1972 ; Sallanches 1964 et 1980 ; Chambéry 1989 ; Plouay 2000) mais également les épreuves cyclistes des Jeux méditerranéens en Languedoc-Roussillon en 1993. À chacune de ces éditions du cyclis-me mondial, le professionnalisme des personnels de l'escadron moto sera souligné par les instances internationales. Sur ce point, notons qu'en 1989, les autorités de la police nippone, présentes à Chambéry, s'inspireront de l'organisation de l'escorte de la garde pour leur première organisation du mondial qui se déroulait l'année suivante à Utsunomiya (Japon).

L'aventure est festive, mais pas toujours sereine !

Tout le monde en convient, les jeunes comme les plus âgés, le cyclisme est une grande fête populaire, gratuite et qui souvent passe devant votre porte, comme en témoigne la présence du public sur les bords des routes qui applaudit les champions, mais également les suiveurs et les motards de la garde. Si cette euphorie est ressentie par les spectateurs, il ne faut pas s'en cacher, existe l'envers du décor sous lequel nous retrouvons les organisateurs, les suiveurs qu'ils soient directeurs sportifs, mécaniciens, journalistes ou médecins, les caravaniers, mais aussi les coureurs et les motards de l'escorte. Ils partagent chaque année sur les mêmes événements, souvent avec les mêmes personnes, cet engouement pour ce sport, voire la même passion, comme le mentionnait déjà, dans son rapport en 1953, le capitaine Zobrist, qui avait ressenti que ses personnels étaient pris par une ambiance -voire une familiarité entre les acteurs du Tour- qui n'avait aucunement entaché leur professionnalisme. Depuis toutes ces années, tous ces acteurs ont l'habitude de travailler ensemble pour le bon déroulement de la compétition, tant au plan de la sécurité des coureurs et du public que du respect des règles garantissant la régularité de la course. Chacun connaît les fonctions ou les missions de l'autre, et se respecte dans l'objectif de la manifestation sportive qui doit rester une fête pour tous. Il faut le reconnaître, avec l'habitude de se rencontrer régulièrement dans un cadre convivial, durant plus de 21 jours comme sur le Tour de France, des relations amicales se créent entre ces acteurs. Il n'est pas rare qu'elles se perpétuent bien au-delà de ce cadre, même après avoir quitté l'escorte. Elles peuvent aussi prendre un caractère plus familial : un coureur cycliste belge n'est-il pas le parrain du fils d'un motard de la garde ?

Qui plus est, depuis plusieurs années, les organisateurs aménagent à proximité de la ligne de départ, un espace réservé non accessible au public. Cet espace VIP, communément appelé « village départ », est l'occasion, pour le directeur de la course mais aussi les coureurs, directeurs sportifs et certains suiveurs -comme les motards de la garde- de se retrouver dans une ambiance festive autour d'un café, de rencontrer les élus ainsi que les personnalités invitées. Un seul « village » est différent des autres, celui de Paris-Roubaix, dont le départ est donné, depuis plusieurs années, à Compiègne, non pas tant par l'accueil que par l'atmosphère qui y règne. En effet, en ce dimanche d'avril, la journée s'annonce difficile, certes pour les coureurs, mais également pour les suiveurs, en particulier les motards. Les contacts sont chaleureux, mais chacun est conscient qu'il va prendre la route de *« l'Enfer du Nord »*, avec les embûches, pour arriver sans encombre à Roubaix. Les échanges verbaux sont feutrés, sans exubérance, y compris lors de la présentation des coureurs sur le podium avant le départ. L'important est de se retrouver à l'arrivée ! *(à suivre)*

Loïc DROLLÉE.

Christophe BASTIANELLI,
la vie au sprint….

Christophe Bastianelli,
« Au nom du Père ».

Une très belle reconversion.

Fils de coureur, petit-fils de dirigeant, Christophe Bastianelli ne pouvait que suivre la filière familiale. Son grand-père maternel, Louis Finet, fut président du *Vélo Sport Montluçonnais* et du comité d'Auvergne. Sa maman avait remis, un jour, le bouquet au vainqueur d'une course, Hubert Bastianelli. Ils se marieront, auront quatre enfants dont Christophe, qui, dirigé par son papa, deviendra, par la suite, un très bon coureur, surtout un sprinter.

Christophe, né le 21 novembre 1965 à Montluçon (Allier), avait commencé, très jeune, par le rugby (qu'il a repris au poste de 3ème ligne jusqu'à il y a 5 ans au Stade Français, dans l'équipe des anciens *« les voltigeurs »*). Mais il pensait à une activité sportive individuelle, et, comme son père, il s'essaya au vélo qui convenait à ses qualités physiques.

Hubert, bon coureur dans les années cinquante avec plus de 100 victoires en amateur, vainqueur de la Coupe O.C.F. récompensant le meilleur amateur 1951, au club de *l'Étoile Montluçonnaise* puis au *C.S.A.-Garches* et à l'*A.S. Île-de-France*, fut professionnel (*Gitane, Carrara*), participant au Tour de France 1953 dans l'équipe du Sud-Ouest (3ème de la 12ème étape à Albi, derrière Darrigade -dont il emmenait les sprints- et Van Geneudgen ; abandon 13ème étape). Assez rapide, il remporta des étapes au Tour d'Alsace-Lorraine ; les prix de Périgueux, Montluçon, Brigueuil-le-Chantre, Évaux-les-Bains…). Il décédera, d'une crise cardiaque, à 62 ans, en 1991, année où son fils passait professionnel dans l'équipe suisse *Mosoca*.

Une brève carrière professionnelle

Les points forts de Christophe étaient sa pointe de vitesse et d'être un « kamikaze », n'ayant peur de rien… Amateur, il remporta de belles victoires : Tour du Loiret 1988, Paris-Fécamp 1989, étapes au Tour de Gironde, Porte Océane, Essor Basque devant Philippe Lauraire, nocturnes à Évaux-les-Bains (comme son papa), Royan, la Tremblade.

Au km Rustine régional, il battit au sprint, à Bordeaux-Caudéran -course open- Laurent Jalabert. Ayant passé, à 16 ans, un C.A.P. d'opticien, il entre chez *Sagem*, continuant, tout en travaillant, de rouler en 1ère catégorie, parcourant 15.000 km par an. Après une deuxième année pro chez *Chazal/Vanille-et-Mûre* (1992), il terminera sa carrière en individuel fin 1992 et début 1993, avec son manager Jean-Claude Cluis, courant des critériums l'été et des Six jours l'hiver, en Allemagne et au Danemark. Une chute collective, avec notamment le Suisse Urs Freuler à Copenhague, lui fit passer la nuit à l'hôpital. Saignant abondamment -l'artère fémorale n'ayant pas été atteinte-, il voulut reprendre le lendemain. La blessure se rouvrit, il dut abandonner. Comble de courage, il reprit la route seul en voiture, parcourant d'un trait les 1.700 km Copenhague-Montluçon. Folie quand il y repense ! Il participera, une dernière fois, aux Six heures de San Sébastian.

Une reconversion « haut de gamme »

En 1998, avec l'ancien coureur Patrice Esnault, il suit, en tant que chauffeur VIP, le Tour de France, pour les invités de *France-Télécom*. Il y rencontre la directrice du marketing sportif de la société d'ingénierie *ISL*, Nathalie, qui deviendra son épouse. Trois enfants suivront, Julien, Élisa et Mathis. Rien ne les arrête : en 2005, ils partent en Chine, où Nathalie est nommée directrice chez *Havas- Sport* à Pékin.

Christophe avait sa société à Canton, consultant pour *Havas*, vice-président de la chambre de commerce française à Pékin. Revenu en France en 2010, Christophe crée son entreprise *CIMALTO* (étanchéité et bardage des bâtiments techniques, de l'entretien à la réfection totale). Il rachète en 2018 une société en gros œuvre et maçonnerie à Paris. Son entreprise compte entre 50 et 80 collaborateurs (salariés, sous-traitants) avec des agences à Paris, Lyon, Bordeaux, Montluçon.

Christophe est un homme heureux et comblé. Rien ne le destinait à cela, lui qui avait quitté l'école en 3ème avec des problèmes de dyslexie. Comme quoi avec volonté et courage, on arrive à ses fins !

Très occupé, Christophe s'est offert un beau vélo *Lapierre* (équipant la *Groupama FDJ* de son ami Philippe Mauduit) me dit, en se quittant : *« Tu vois, il y a ceux qui regardent passer les trains et ceux qui les prennent… »*

Serge SURY.

Jacques DECRION :
toujours prêt !

Comme beaucoup de jeunes de son âge, Jacques Decrion a commencé le sport en pratiquant le football ainsi que le judo. Son grand-père Émile, co-fondateur du club cycliste du Vélo Club d'Ornans (Doubs), organisait des courses, et, en 1976, le petit-fils Jacques, baigné dans ce sport, signe une licence, en cadet, à l'Amicale Cycliste bisontine.

Né le 18 novembre 1961 à Besançon, Jacques devient vite « accroc » à sa nouvelle discipline. Une atmosphère particulière règne au vélodrome municipal, où les gamins qui s'entraînent sur la piste sont également attirés par le bruit, l'odeur des motos des entraîneurs. Ils se retrouvent tous entre copains et l'amitié est toujours présente, été comme hiver, dans leurs réunions avec notamment Philippe Faivre et Alain Parizot.

Jacques Décrion a couru pour Jean de Gribaldy, avant de devenir entraîneur au Vélo-club dolois.

Avec Jean de Gribaldy.

De fait de ses activités cyclistes, Jacques est embauché, à Besançon, comme technicien-réparateur dans le magasin d'électroménager de Jean de Gribaldy, qui régnait à cette époque sur le monde local du vélo. Après une carrière amateur correcte ponctuée d'une vingtaine de victoires, dont le *Trophée Gan* en juniors, Jacques intègre l'équipe professionnelle que le «vicomte» crée, en 1985 : *Skil-Sem-Kas-Miko*, il y côtoie des coureurs comme Sean Kelly, Gerry Knetemann, Frédéric Vichot René Bittinger.

Une belle petite carrière professionnelle s'ouvre ainsi à Jacques qui restera avec le vicomte encore deux années chez *Kas*, où il deviendra, au pied levé, champion de France de demi-fond, en 1986, à Bruay-en-Artois. En effet, achevant juste le Tour de l'Avenir où il termine à la 7ème place, Jacques est engagé, faute d'un nombre conséquent de coureurs, à cette compétition où il se comportera à merveille, emportant le titre, devant Thierry Barrault et Gérard Simonnot. Il sera ensuite dans l'équipe *Système U* en 1988 et 1989 ou il courra le Tour de France en 1988 avec Laurent Fignon, Charly Mottet et Éric Boyer qui obtiendra une belle 5ème place, Jacques se classait 74ème. Il terminera sa carrière professionnelle, en 1990, dans l'équipe espagnole *B.H. Amaya-Seguros*. Son rôle d'équipier dévoué ne lui aura pas permis de remporter des victoires notables. Il aura tout de même de jolis accessits comme une place de 5ème à Bordeaux-Paris 1986, 12ème au Tour de Lombardie 1987, 9ème à la Flèche Wallonne 1989... Il disputera, à deux reprises, le Tour d'Italie (46ème en 1985 ; 47ème en 1989). Il passe alors ses brevets d'État afin de devenir moniteur de sports. Il travaille alors à la ville de Dôle, comme gardien de salle de sports et entraîneur auprès des jeunes du Vélo Club Dolois.

Toujours dans le milieu du vélo.

Frédéric Grappe, entraîneur scientifique à la Française des Jeux, le fait entrer dans l'équipe de Marc Madiot, en tant qu'entraîneur de terrain. Il y restera une dizaine d'années avec d'excellents souvenirs et de belles rencontres. Il quittera la *F.D.J.* pour suivre son protégé Nacer Bouhanni qui intègre l'équipe *Cofidis*, dirigée alors par Yvon Sanquer. Les premières années se passeront bien, Nacer obtenant d'excellents résultats. Mais cela ne durera pas longtemps avec le changement de dirigeant à la tête de l'équipe. L'antipathie entre coureur et manager entraînera le limogeage de Jacques, qui gardera le fait d'avoir participé à l'éducation de Thibault Pinot, Anthony Turgis, Hugo Hoffstetter, Victor Lafay... Son plaisir est toujours présent ; il continue d'entraîner les jeunes à Dôle trois fois par semaine ainsi que derrière scooter, d'où sa fierté de voir éclore de futurs talents comme Pierre Gauterat qui passera certainement professionnel dans les années à venir.

Le bonheur de Jacques est auprès des jeunes et de leur inculquer les rudiments de cette discipline sportive. Toujours passionné par cette éducation et cette hygiène de vie, Jacques est heureux de ce qu'il fait, et de ce qu'il transmet. Avec le bricolage et sa passion pour la Corse où il a acheté une maison, Jacques est un homme heureux de son savoir et de ce qu'il transmet aux jeunes.

Serge SURY.

Hans Junkermann (1934-2022) :

le premier routier allemand de niveau international !

Né le 6 mai 1934 à Sankt-Thönis (banlieue de Krefeld, Rhénanie du Nord-Westphalie), Hans -dit «Hennes»- Jünkermann y est décédé, le 11 avril, dans sa 88ème année. Il vint au cyclisme après avoir joué au football, au poste d'arrière. De taille moyenne, mais robuste, résistant, bon grimpeur, mais considéré comme un peu trop « attentiste », Hans, un peu plus âgé que Rudi Altig et Rolf Wolfshohl, professionnel de 1957 à 1973, aura été le « premier kaiser », selon l'expression de son biographe Claude Degauquier. Routier, mais aussi pistard, il remporta, outre de nombreux titres nationaux, le Championnat de Zurich, le Tour de Suisse à deux reprises, le Grand prix de Francfort, obtenant, aussi, des places d'honneur dans le Tour de France.

Hans a la révélation de ses qualités de grimpeur dans le Tour de Suisse 1956 (5ème), qu'il confirme l'année suivante, terminant 4ème de la même épreuve, après avoir remporté le Championnat de Zurich, devant Filippi. Nouvelle progression en 1958 : il y est classé 2ème, derrière Fornara, remportant la 7ème étape, celle du Saint-Bernard. En 1959, il remporte le Tour de Suisse, après avoir gagné l'étape du Wildhaus, devançant, de plus de 10mn, Anglade et Bahamontes. Il avait terminé trois Tours d'Italie (13ème en 1958, 11ème en 1959, 14ème en 1960), quand il fit, cette année-là, ses débuts dans le Tour de France. Il fit partie, avec Rivière, Nencini et Adriaensens, de la célèbre échappée à quatre qui arriva, à Lorient, avec une avance de 14mn 40s sur le peloton. Donné comme l'un des favoris, Hans termina 4ème, avec le handicap d'une relative faiblesse contre la montre, et d'une équipe allemande limitée à huit hommes -dont trois rallieront Paris-, alors que les formations italienne, belge et française en comportaient 14 !

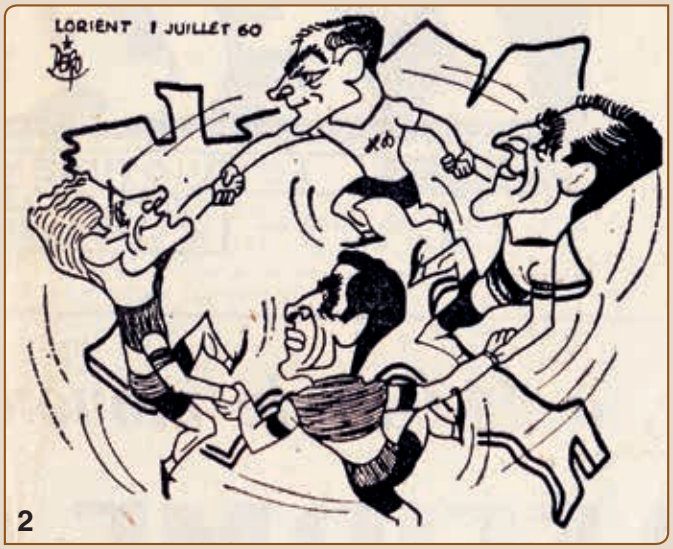
En 1961, après un Tour d'Italie achevé au 6ème rang (2ème de l'étape de Potenza derrière Taccone), Hans revient sur le Tour qu'il termine la 5ème place (4ème de l'étape de la Chartreuse derrière Gaul, Anquetil, Massignan ; 3ème à Superbagnères, devancé par Massignan et Carlesi ; 4ème du contre la montre de Périgueux derrière Anquetil, Gaul, Carlesi). L'année suivante, sa place de 2ème dans le Dauphiné (derrière Mastrotto), puis sa victoire dans le Tour de Suisse (devant Balmamion et Aldo Moser), en gagnant deux étapes, en font un des principaux favoris du Tour qu'il court dans son équipe Groene-Leeuw. Il est classé 5ème de la montée à Superbagnères, à 2mn 31 de Bahamontes (13ème étape).

Le lendemain, il fait partie des coureurs, malades, qui abandonnent, incriminant le poisson « pas frais » qui leur aurait été servi… Coureur très régulier, voué par un certain attentisme aux places d'honneur, Hans Junkermann courra encore neuf années, gagnant notamment le Grand-Prix de Francfort en 1963, devant Willi Altig et Stablinski. Dans le Tour de France, il sera encore classé 9ème en 1963 ; 9ème en 1964 (ces deux années chez Grone-Leeuw) ; 28ème en 1965 (année au cours de laquelle il avait accompagné son ami Altig chez Margnat); 11ème en 1967 au sein de l'équipe allemande (3ème à Pau, derrière Mastrotto et Van Springel). Il disputera un 8ème et dernier Tour, en 1972, comme capitaine de route de l'équipe allemande Rokado. Il ne prendra pas le départ de la 13ème étape à Orcières-Merlette, avant d'être déclaré positif à la suite d'un contrôle. Hans cessera les compétitions au début de 1973.

Courant régulièrement de Tour de Suisse, il s'y classera 14ème en 1966, 5ème en 1967, 15ème en 1968, 10ème en 1970. Il disputera deux Tours d'Espagne (15ème en 1959 ; 7ème en 1965). Hans sera lauréat de plusieurs titres nationaux (champion d'Allemagne de poursuite 1958, sur route en 1959, 1960, 1961, à l'américaine en 1959, 1960, 1962, 1963, 1964, 1965 ; de la montagne en 1962, 1964, 1966, des critériums en 1967) et européens (champion de l'américaine en 1965, de demi-fond en 1969). Il a couru une centaine de Six-Jours en Allemagne, en remportant, de 1960 à 1964, huit, avec Rudi Altig, Peter Post, Klaus Bugdahl et Fritz Pfenninger. Hans Junkermann continuera à servir le cyclisme en dirigeant des équipes d'amateurs (notamment l'Union Fröndenberg)."

Didier BÉOUTIS.

1



2

Légendes des photos ci-contre :
1). Junkermann, le premier Allemand…

2). Junkermann (à droite), savoure avec Adriaensens, Rivière, Nencini, l'échappée réussie de Saint-Malo-Lorient. (Déro, L'Équipe, 2 juill. 1960) !

Didier BÉOUTIS

Harmin Ottenbros (1943-2022) :

le plus inattendu des champions du monde sur route !

1

2

Légendes des photos ci-contre :

1. Ottenbros l'emporte, de peu, sur Stevens.

2. Ottenbros, un champion resté modeste.

Un valeureux coureur de kermesses

Le Néerlandais Harmin Ottenbros, vainqueur du championnat du monde sur route en 1969, est décédé, le 5 mai, en sa 79ème année. Né le 27 juin 1943 à Alkmaar (Hollande septentrionale), « Harm », tapissier de profession, issu du club local DTS-Zaandam, sans référence chez les amateurs, passe professionnel, en 1967, dans l'équipe Willem II-Gazelle, formée autour de Rik Van Looy. De taille très moyenne (1m 66), peu à l'aise sur les longues distances, mais doté d'un bonne pointe de vitesse, il présente le profil d'un « coureur de kermesse ».

En 1967, il obtient des accessits (3ème du circuit des régions fruitières ; 3ème de la Flèche des polders). Après un abandon au Tour d'Italie (deux places de 2ème derrière Vandenberghe et Dancelli), il remporte la 5ème étape du Tour de Suisse, à Burgdorf, devant trois compagnons d'échappée (H. Harings, Bocklant, P. Zollinger), 38ème sur 57 classés. En 1968, il est, à nouveau, lauréat d'une étape du Tour de Suisse (la 3ème B à Nidau), où il devance Van Ryckeghem, Harry Steevens et Guimard (41ème sur 51).

Cette performance lui ouvre la sélection pour le Tour de France. Ses meil-leures places aux étapes sont 10ème à Bagno-les-de-l'Orne et à Dinard, 4ème à Lorient, 6ème à Bayonne, avant d'abandonner lors de la 12ème étape de montagne Pau/ Saint-Gaudens.

Champion du monde… puis retour à son statut d'équipier

En 1969, Ottenbros, après un Tour d'Espagne (2ème d'étape derrière Steegmans, 38ème) dispute, à nouveau, le Tour de France : 9ème à Woluwé-Saint-Pierre, 4ème à La Grande-Motte, 7ème à Revel, il manque, de peu, à deux reprises, la victoire (2ème derrière Hoban à Bordeaux ; 2ème derrière Van Springel à Montargis), et termine au 78ème rang sur 88 classés, à plus de 3h de Merckx...

Il est alors sélectionné, à la faveur du désistement de Jan Janssen, dans l'équipe des Pays-Bas pour le championnat du monde sur route, disputé, le 10 août, sur le circuit automobile de Zolder-Terlaemen, une boucle de 8,7 km à parcourir trente fois, soit 263 km. Un parcours plat, si ce n'est la « butte de Bolderberg »…

Le grand favori est Eddy Merckx, vainqueur de Paris-Nice, Milan-Sanremo, Tour des Flandres, Liège-Bastogne-Liège et Tour de France. Le Belge arrive fatigué, après une tournée très rémunératrice de contrats.

L'Équipe titra d'ailleurs : « Merckx vulnérable à Zolder », sur un parcours ne permettant pas de faire la différence... Ces prévisions se confirmèrent, Merckx se trouvant en-glué dans un peloton qui ne prenait aucune initiative derrière les quinze échappés du matin. Résigné, le champion belge verrouilla ce peloton, avant de mettre pied à terre, avant le dernier tour de circuit, rejoignant discrètement son hôtel. Devant, deux coureurs avaient faussé compagnie au premier peloton, à 30 km de l'arrivée : le Néerlandais Ottenbros et le Belge Julien Stevens, équipier de Merckx. En un sprint très serré, Ottenbros devança Stevens de 15 cm !

Ce résultat relança la polémique sur le championnat en ligne, faisant ressortir les avantages d'un omnium ou d'un classement par points sur les grandes épreuves de la saison, comme l'était le Super-prestige Pernod. Quant au modeste Ottenbros, son maillot ne le transforma pas, retournant immédiatement à son statut de coureur de kermesses (le circuit de Zolder n'était pas autre chose…) En 1970, vêtu d'arc-en-ciel, il remporte la 2ème étape, à Esch-sur-Alzette, du Tour du Luxembourg, devançant trois hommes au sprint (F. Mori, Mortensen, Van der Vleuten), avant de disputer un troisième Tour de France, classé 78ème. Sur la photo des équipes, on le voit, seul de sa formation, bras croisés sur son maillot arc-en-ciel, comme s'il voulait le cacher… Ce fut tout ! Harmin passa ensuite dans de petites équipes, courant les kermesses. Comme s'il avait conscience de ses limites, il se spécialisa, en fin de carrière, sur le championnat des Pays-Bas des 50 km, qu'il ne parvint même pas à gagner (2ème en 1974 ; 3ème en 1976). En 1976, il mit fin à sa carrière, sans doute soulagé…

Didier BÉOUTIS.

Ils nous ont quittés

Raymond HOORELBEKE

Raymond Hoorelbeke est décédé, le 15 avril 2022, à Doullens, âgé de 92 ans et trois mois. Né le 3 janvier 1930 à Auxi-le-château (Pas-de-Calais), il était, avec son « jumeau » Camille Huygue, né le 16 février 1930, un des deux professionnels des années cinquante issus de cette commune de l'Arrageois-Ternois. Passé professionnel en 1954 -après avoir remporté le championnat de France des amateurs en 1953-, Raymond fut, de 1956 à 1960, équipier d'Anquetil, effectuant, deux dernières années chez Alcyon, puis Pelforth.

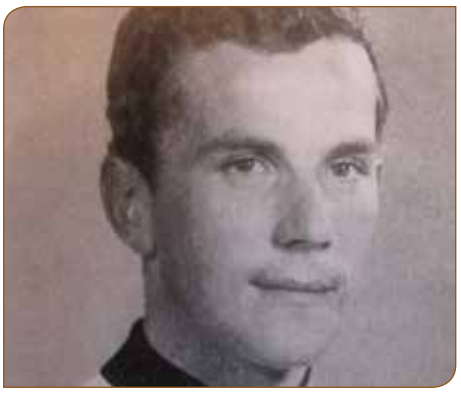
Coureur d'une grande régularité, il était apprécié comme équipier dans les Grands Tours. Il avait ainsi enchaîné huit Tours de France, tous terminés (35ème en 1954 : 31ème en 1955 ; 40ème en 1956 ; 19ème en 1957 ; 57ème en 1958 ; 29ème en 1959 ; 48ème en 1960 ; 70ème en 1961). Il avait aussi terminé trois Tours d'Espagne (33ème en 1957 ; 21ème en 1958 ; 33ème en 1961), et un Tour d'Italie (45ème en 1960). Il avait fait partie des équipes victorieuses de Stablinski (Vuelta 1958) et d'Anquetil (Giro 1960). Dans la Vuelta 1958, son équipe avait remporté la 5ème étape b, un contre la montre de 4 km sur la montée de Montjuich. Dans le Tour 1957, Hoorelbeke avait pris la 2ème place de la 8ème étape Colmar-Besançon, devancé au sprint par Pierino Baffi dans un peloton de 15 coureurs. Au palmarès professionnel de Raymond, figurent le prix de Saint-Omer 1954, la Poly nordiste et le prix d'Auxi-le-château en 1957, ainsi que deux places d'honneur dans des « classiques » (14ème de la Flèche wallonne 1955 ; 6ème de Paris-Bruxelles 1957).

Willy VAN DEN BERGHEN

Né le 3 juillet 1939 à Koningslo (Brabant belge), le puissant Willy Van den Berghen aura été l'un des grands espoirs belges au début des années soixante. Amateur en 1960, il remporte le Tour des Flandres, l'étape contre la montre de la Course de la Paix (3ème), classé 3ème du championnat du monde (derrière Eckstein et Schur), 3ème aussi à l'épreuve en ligne des Jeux de Rome (devancé par Kapitonov et Trape).

Passé professionnel chez Mercier-BP, il remporte, en 1962, l'étape de Montceau-les-Mines de Paris-Nice. Après une 14ème place dans le Dauphiné, Antonin Magne l'engage dans le Tour de France : il est vainqueur de la 4ème étape Amiens-Le Havre, disposant, au sprint, de Bruni, Wolfshohl, Manzoni et Lebaube. Deux jours plus tard, il est classé 2ème à Brest, après avoir emmené le sprint pour Robert Cazala. Il termine ce Tour à la 34ème place. En dépit de places d'honneur en 1963 dans Paris-Bruxelles (8ème) et la Flèche wallonne (9ème), ce sera tout ! Affaibli par un ténia, une maladie pulmonaire, une chute, Van den Berghen ira, d'année en année, dans plusieurs formations (Flandria, Libertas, Mann), sans jamais retrouver sa maîtrise d'antan. Sa vie sera ensuite une succession de déboires sentimentaux et professionnels, se retrouvant même, un temps, à la rue. Il est décédé, le 30 mars 2022, dans sa 83ème année.

Hubert NIEL



Né à Saint-Nicolas de Redon (Ille-et-Vilaine), le 27 avril 1941, Hubert Niel a eu un bon parcours amateur (victoires dans l'Essor Breton 1963 et 1964 et l'étape Tours-Angers des Huit jours de l'Ouest 1964 ; 10ème de la Route de France 1964), qui lui permit de passer professionnel, en 1965, au sein de l'équipe Peugeot-BP, dans la même promotion que Bazire, Delisle, Letort, Pingeon, Raymond.

Cette année-là, il obtint sa plus belle victoire professionnelle : le Tour de l'Oise, acquis aux points, devant Jean-Claude Lefebvre et Barry Hoban. Il remporta aussi les prix de Mauron (1966), Rieux, Bujat (1967) et Allaire (1968). Ses places d'honneur furent 7ème du championnat de France sur route en 1965 et 1966, 2ème du Grand prix de Plouay 1965, 2ème des Boucles pertuisiennes 1966, 2ème de Nice-Gênes 1967 derrière Jan Janssen, devançant, dans un sprint à quatre, Pingeon et Louis Pfenninger. Hubert participa au Tour d'Espagne 1967 (62ème). Compte tenu des effectifs de valeur chez Peugeot, il ne fut jamais retenu pour le Tour de France. En 1969, il partit au Portugal, pour un séjour de deux ans, comme coureur et entraîneur dans l'équipe FC-Porto-Texiene. Il y remporta, dans le Tour du Portugal, en 1969, les 5ème (contre la montre par équipes) et 13ème étape contre la montre individuel, et, en 1970, la 11ème étape b en ligne. Il revint au pays, où il s'établit, à Redon, comme concessionnaire automobile, tout en étant formateur bénévole auprès des jeunes. En 2013, il avait été honoré de la médaille d'argent de la Jeunesse et des sports, remise lors d'une cérémonie dans sa mairie. Il est décédé, à la suite d'un malaise, lors d'une marche à pied.

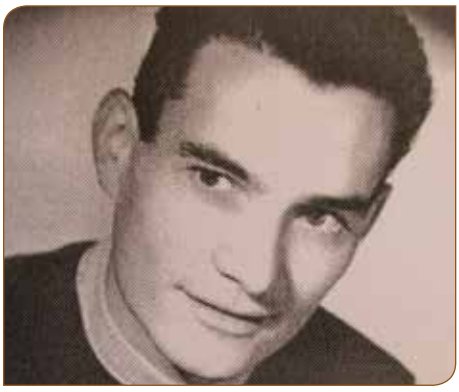
Johannès ZAGERS

Décédé le 19 janvier à Gooreind (Anvers), Jan Zager était né, à Meer, le 20 mars 1931. Petit mais énergique, Zager, champion de Belgique des militaires 1961, qui fut professionnel de 1952 à 1962, au sein de l'équipe Libertas, était principalement un coureur de kermesses. Il obtint, aussi, des places d'honneur dans les « classiques », principalement dans Liège-Bastogne-Liège (5ème en 1952 ; 7ème en 1953 ; 21ème en 1955 ; 16ème en 1956 ; 6ème en 1957 ; 2ème en 1958 -devancé par Fred de Bruyne- ; 6ème en 1959 ; 15ème en 1961). En 1960, il courut Bordeaux-Paris, classé 8ème. En 1962, il fut 4ème de Paris-Bruxelles, derrière Wouters, Foré et Van Geneudgen.

Ils nous ont quittés

Didier BÉOUTIS

Élie RASCAGNÈRES



Né à Toulouse, le 12 avril 1933, Élie-Raymond Rascagnères nous a quittés, décédé dans cette même ville, le 28 décembre dernier, à 88 ans. Il fut un indépendant redoutable dans le Sud-ouest, sprinter en côte, remportant notamment le Circuit de la Vienne-Gartempe (1957) et le Tour de Corrèze (1960). Cette année-là, il manqua de peu le titre de champion de France des indépendants, à Annemasse, classé 3ème, ayant été rejoint in extremis par le Charentais Claude Vallée et le Drômois Jean-Pierre Arnaud. Passé professionnel chez Peugeot en 1961 -sans doute trop tardivement, à 28 ans-, il n'obtint pas de résultats. Il retourna alors à son statut d'indépendant.

Ses places d'honneur furent 6ème du championnat de France des amateurs 1952, 5ème du Midi-Libre 1955, 3ème des Boucles du Bas-Limousin et du Tour de Corrèze 1958. Ayant cessé de courir en 1962, à la suite d'une chute, Élie se reconvertit sur le site toulousain de Motorola comme rectificateur de précision, puis chef d'atelier.

Moïse PUGINIER

Grande figure du cyclisme varois, Moïse Puginier nous a quittés, à Seillans (Var), le 24 mai, âgé de 89 ans. Après avoir couru comme amateur dans sa région, Moïse, à la tête d'une entreprise familiale de maçonnerie, président de l'Union sportive seillanaise, avait créé en 1969, puis dirigé la course de début de saison Nice-Seillans, devenue, en 1977, Tour du Haut-Var, puis, en 2020, Tour des Alpes-Maritimes et du Var. Il suivait régulièrement le Tour de France, depuis 1970.

Colin LEWIS

Né le 27 juillet 1942 à Torquay (Pays-de-Galles), le grand Colin Lewis vint courir en Bretagne (Vannes). Il participa aux Jeux olympiques de Tokyo (15ème aux 100km par équipes ; 25ème à l'épreuve en ligne) et au Tour de l'Avenir 1965 (28ème).

Passé professionnel en 1967 chez Mackeson, il participa au Tour de France dans l'équipe de Grande-Bretagne, terminant au 84ème rang, un des trois équipiers de Tom Simpson ayant rallié Paris. Une semaine plus tard, le 30 juillet, il remportait le championnat de Grande-Bretagne sur route. En 1968, après un succès à Linz (Autriche), il prenait le départ du Tour de France, mais il arrivait hors délai à la 3ème étape à Roubaix. Puis, il remportait à nouveau, le 28 juillet, le championnat de Grande-Bretagne. Jusqu'en 1974, Colin Lewis courut principalement dans son pays, y remportant notamment de nombreuses courses, dont plusieurs par étapes (Tour of the North 1971 ; Wills GP 1972). Il est décédé, le 4 mars 2022, âgé de 80 ans.

Raymond LOCATELLI

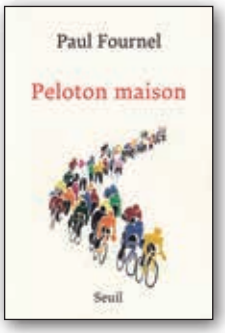
Né le 14 février 1937 à St-Quentin, Raymond Locatelli y est décédé, le 31 mai, à 85 ans. Ayant fait toute sa carrière à L'Aisne nouvelle (entré comme coursier, il y sera chef des ventes), il avait parcouru plus d'un million de km à bicyclette. Amateur de 1955 à 1960, il remporta notamment le championnat de Champagne en 1958, et terminé 2ème de Paris-Soissons 1957, devancé par Wasko. En vétéran F.F.C., il remportera une cinquantaine de courses de gentlemen, dont une, associé à Bernard Hinault. Il courut aussi en cyclo-sport Ufolep, remportant plusieurs championnats.

Silvano CIAMPI

Silvano Ciampi est décédé, le 22 avril à Pistoia (Toscane), âgé de 90 ans (il était né le 22 février 1932 à Maresca San Marcello Pistolese). Professionnel de 1957 à 1965, ce coureur de belle allure, rapide aux arrivées, moins performant en montagne, courut presque totalement dans son pays, y remportant plusieurs semi-classiques (Tour de Piémont, Trophée Matteotti, Grand prix de Prato en 1957 ; Tour des Apennins, de Romagne, de Piémont en 1959 ; Tour de Campanie en1962). Ciampi disputa à huit reprises le Tour d'Italie, y remportant deux étapes : la 6ème en 1958 à Chiavari, remportant le sprint de quatre échappés, et la 14ème, à Florence, en 1961, devant six autres coureurs. Silvano Ciampi fut, de 1968 à 1970, directeur sportif des équipes Kelvinator, Eliolona (où il dirigea Julio Jiménez) et Civitanova Marche.

Pol MAHIEU

Né le 24 juillet 1944 à Ledegem (Flandre occidentale), Pol Mahieu est décédé, le 26 mars 2022, âgé de 77 ans. Fort, en 1967, d'une victoire dans le Het Volk des amateurs et d'une participation à la Course de la Paix (où il est équipier du vainqueur, Marcel Maës), Pol était passé professionnel, en 1968, chez Flandria-De Clercq. Coureur de kermesses, ce coureur de haute taille avait notamment remporté le Circuit des quatre cantons suisses en 1969 et le Circuit des régions frontières en 1970. Une 7ème place au Tour du Luxembourg 1969 avait incité Albéric Schotte à intégrer Pol dans sa sélection Flandria pour le Tour de France 1969, épreuve au cours de laquelle il abandonna, lors de la 10ème étape Chamonix-Briançon, comme son chef de file Roger De Vlaeminck. Il courut jusqu'en 1972.



LE PELOTON : LA MAISON ITINÉRANTE DES COUREURS !

Le *Petit Robert* définit le peloton cycliste comme un *« groupe compact de coureurs »*. Dans son récent ouvrage, Paul Fournel y ajoute, avec justesse, la notion de « maison ». Le peloton, c'est en effet, la « maison mobile » des cyclistes, celle dans laquelle on se rassemble au départ d'une compétition, où l'on vit -de façon plus ou moins active, ouverte ou cachée-, dont on peut s'échapper, être repris, lâché, réintégré... bref, l'élément de référence dans une course !

Écrivain reconnu (lauréat des prix Goncourt de la nouvelle en 1989, et Renaudot des lycéens en 1999), Paul Fournel est aussi un passionné de cyclisme, lauréat du prix de la littérature sportive en 1988, auteur notamment de *Besoin de vélo* (2001), *Anquetil tout seul* (2012). Dans *Peloton maison*, il donne la parole, en 45 courts récits indépendants entre eux, à des coureurs et coureuses anonymes qui racontent la vie du peloton dans différentes circonstances : l'équipier, le mal aux jambes, le vent de face, le massage, l'échappée, le gruppetto, le lâchage, la crevaison... Le peloton, comme si Paul Fournel -et le lecteur- y étaient !

Didier BÉOUTIS.

PELOTON MAISON, par Paul Fournel - Éditions du Seuil - 200 pages - 17 €.

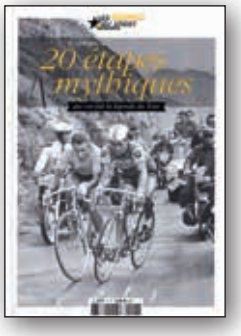
ENCORE DES CHAMPIONS, VUS AVEC PASSION...

Le Mayennais Philippe Vasseur nous avait enthousiasmés avec son ouvrage *Passionnément Cyclisme*, contenant onze biographies de champions des trente dernières années. Le voici qui récidive, avec un *Passionnément Cyclisme 2*, contenant, cette fois, dix biographies plus longues et un spectre plus large : Contador, Armstrong, Virenque, Moncoutié, Robic, Poulidor, Chapatte, Bernaudeau, Cavendish, Pinot... et un chapitre sur le Tour 1989.

Il est vrai que cette édition, marquée par l'affrontement Fignon-LeMond, avait sa place dans l'ouvrage. Un ouvrage bien documenté et bien illustré, à lire, en attendant -nous l'espérons-, un *Passionnément Cyclisme 3*....

Didier BÉOUTIS.

PASSIONNÉMENT CYCLISME 2, par Philippe Vasseur - éditions Mémoirédition - 72 pages - 14 € - https://www.facebook.com/Philippe.Vasseur.5205/ - phvender646@gmail.com



20 ÉTAPES MYTHIQUES...

Ce fascicule, coordonné par le journaliste Armel Le Bescon, relate vingt étapes mythiques du Tour de France. Le choix n'est pas aisé, mais on y retrouve vingt « grandes étapes » incontestables, depuis Perpignan/ Ax-les-Thermes 1934 (Vietto), jusqu'à Grenoble/ Les deux Alpes 1998 (Pantani), en passant, notamment par Brive-Agen 1951 (Koblet) ; Brive/Puy-de-Dôme 1964 (Poulidor-Anquetil) ; Luchon-Mourenx 1969 (Merckx); Grenoble/Orcières-Merlette (1971, Ocaña) ; Nice-Pra-Loup 1975 (Thévenet) ; Versailles-Paris 1989 (LeMond)... Des textes, des photographies, des classements, des entretiens (avec, notamment, Bernard Thévenet, Lucien Van Impe) qui rendent ces étapes encore plus vivantes et mythiques.

Didier BÉOUTIS.

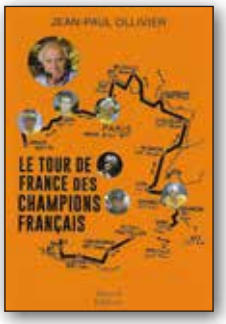
20 ÉTAPES MYTHIQUES QUI ONT FAIT LA LÉGENDE DU TOUR par Armel Le Bescon - Éditions Les icônes du sport - 130 pages - 12,50 €.

VIVE LE TOUR... SUR UN AIR D'ACCORDÉON

Successeur notamment d'Yvette Horner, Aimable et Marcel Azzola, l'accordéoniste Parisien-Savoyard Bernard Marly a animé, depuis 1977, la caravane du Tour de France. Il vient de publier un disque sur lequel sont enregistrées, chantées par Hubert Ledent, les mélodies qu'il a composées ou interprétées (*La chanson du Vélo, Tango des Pyrénées, C'est Poupou...*) .

Didier BÉOUTIS.

VIVE LE TOUR DE FRANCE, par Bernard Marly et Hubert Ledent - Production Marianne Mélodie - Commandes à : www.mariannemelodie.fr

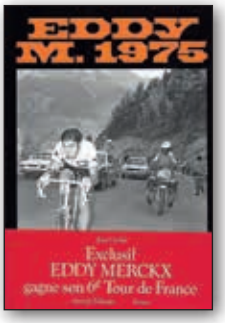


UN TOUR DE LA FRANCE

Que voilà un bon moyen de renouer avec la géographie et, donc, le Tour de la France. En effet, dans cette somme de 400 pages, Jean-Paul Ollivier nous entraîne dans tous les départements dont sont originaires les champions les plus connus ou les plus oubliés du Tour. Les C.V. défilent avec forcément priorité aux Tours de 1903 à aujourd'hui. Oui, Rouer est là, Queheille est là. Ils sont tous là ! Ne manque que vous...

LE TOUR DE FRANCE DES CHAMPIONS FRANÇAIS, par Jean-Paul Ollivier - Éditions Mareuil - 396 pages - 21 €.

Serge LAGET



ET DE 6 POUR EDDY M.

On refait le match, on revisite aussi le Tour. Jadis, une fiction avait rendu le Tour 1964 à Poulidor ; là, c'est sous la plume ambitieuse d'un universitaire que, dans un livre-fiction baptisé roman on refait, avec M. Cléder, la saison cycliste 1975.

Et oui, c'est celle du Tour perdu, celle du 6ème qui s'envole... Entre le Milan-San Remo 1975 et le 76, c'est la valse des bouquets, avec ce Tour regagné en point d'orgue. En se faufilant minutieusement et allègrement entre les images des reportages télévisés et comptes rendus de *L'Équipe*, en particulier de Pierre Chany, Cléder revisite donc cette saison 1975, fondamentale dans le chant du cygne merckxien, et, ce, pour en faire une fantasmagorique fiction vraie, et retarder le déclin. Ça peut déranger, car, par moment c'est vertigineux, mais tous les faits, tous les acteurs sont là, certes un peu écartelés, car ils slaloment vite entre Marx, Mallarmé, et les classements de *L'Équipe*.

Ça ressemble à une sarabande colorée du grand peintre belge James Ensor... C'est un pari audacieux que ce roman délirant, mais il vaut le détour, même si la pléthore de notes pour le contextualiser semblera indigeste aux estomacs fragiles. C'est le prix d'un record historico-virtuel.

EDDY, M. 1975, par Jean Cléder - Éditions Mareuil - 204 pages - 20 €.

GAGNER LE NORD

Avec ce tome 2 relatant les passages du Tour dans les Hauts-de-France entre 1947 et 1977, c'est à dire dans le Nord, la fameuse phrase *« perdre le Nord »* tourne à la faillite.

En effet, ce livre-album est, à tous égards, un authentique livre boussole nous faisant entrer au cœur du Tour, dans une région qui porte le Tour dans son cœur. Les pages de Sylvain Taquet, frémissantes de ferveur, se doublent d'une atmosphère joliment recrée à grands renforts de citations de presse régionale, comme d'images choisies (vélos, musettes, maillots), qui en font une pierre blanche dans l'histoire de la Grande Boucle... Car tous les champions concernés, héros de ces fugues dans le Nord sont omniprésents dans les grandes largeurs (Anquetil, Coppi, Pingeon), à plus forte raison les régionaux, ce qui nous vaut des témoignages hauts en couleur, et uniques (bien le bonjour MM. Catieau, Hoorelbeke, Scodeller, Stab, Klab, Lach ou Leblanc). Bref, ce livre devrait servir d'exemple aux mordus des douze autres grandes régions de France...

Bout à bout, on aurait ainsi l'histoire profonde du Tour. Le premier des fameux 13 desserts est sur votre table, sirotez-le, comme une belle bière. Oui, tome 2, car venant après le très réussi tome 1 (1903-1939), et en attendant le 3 (1978-2022), qui mijote...

LES ÉTAPES DU TOUR DANS LES HAUTS-DE-FRANCE, *tome 2 (1947-1977),* par Francis Taquet, préface Bernard Thévenet - Éditions Nord-Avril - 282 pages - 28 €.

CAV, LE GÉANT VERT

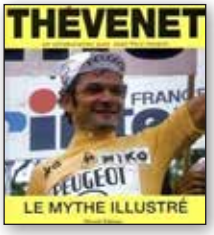
Ce n'est pas qu'un livre sur un champion et son improbable résurrection, c'est l'histoire d'un miracle, d'une volonté, celle d'un grand coureur abandonné, peut-être sur le déclin, mais qui malgré les doutes, a toujours des soutiens familiaux ou proches... C'est l'histoire d'un coureur fané, qui retrouve son maillot vert, au prix d'une saison miraculeuse, et d'un Tour 2021 parfaitement magique. D'un Tour au sein d'une belle équipe, qui avec un peu de chance, et beaucoup de talent, va le propulser vers un record impossible, celui des victoires de Merckx dans le Tour, 34 !

MARK CAVENDISH, TOUR DE FORCE, par Mark Cavendish Éditions Solar - 396 pages - 19,90 €.

MIEUX QU'UN MODE D'EMPLOI

Quand on visite un grand musée comme le Louvre, si l'on a un bon guide, on gagne du temps dans tous les domaines. C'est pareil, pour ce grand monde du vélo, qui est en train de s'épanouir sous nos yeux, et le guide providentiel vient de surgir chez *Solar-L'Equipe*. En 192 pages, sous les entrées « matériel », « technique », et « entraînement », vous trouverez tout ce qui est essentiel pour devenir un bon usager, voire un bon cyclo, et peut-être un champion. En 24 semaines vous pourrez même préparer le graal : l'étape du Tour. Comment rouler en montagne, en groupe, sous la pluie... Vous voulez acheter une machine, vous avez trois propositions étayées... Je n'ai jamais vu un guide aussi pratique, aussi fouillée dans les coins et recoins... Et chaque fois, vous avez un plus avec *« Le conseil Vélo »*, et plus des plus nos épatants guides ont tous le sourire. C'est le guide des guides.

LE VÉLO GUIDE, par Nicolas Perthuis, Sébastien Jacquet - Éditeur : L'Équipe-Solar - 192 pages - 22,90 €.



THÉVENET, UN GRAND

Double vainqueur du Tour et du Dauphiné au cœur des années 1970, qui plus est tombeur du grand Merckx, qu'il prive d'une 6ème victoire, Bernard Thévenet méritait ce livre cadeau. Grâce à lui, on fait enfin plus ample connaissance, tout en retrouvant ses exploits. Du service militaire à sa seconde vie comme journaliste-dirigeant-organisateur, à la faveur de grandes photos bien légendées, on parcourt toutes les étapes de sa vie d'élu, et surtout de grand champion. Du colonel Crespin au Président Mitterrand, en passant par Chêne, Prudhomme et bien sûr sa garde rapprochée, avec Dangui, Ovion, Bourreau, ou Laurent, ils sont tous là pour célébrer cette belle vie exemplaire...

THÉVENET, LE MYTHE ILLUSTRÉ, par Thévenet & Vespini Éditions Mareuil - 142 pages - 30 €.

Tour 1932 : André Leducq, dans la course à la toison d'or, s'est mis en jaune dès la troisième étape. Le représenter ici ceint du maillot tricolore avec, en toile de fond les Pyrénées qui l'accueilleront en jaune a de quoi surprendre… Mais célébrer l'aura des équipes nationales a conduit à prendre des libertés avec la chronologie… Ainsi, encore une fois, l'épopée et l'imaginaire ne font qu'un !