

VELO Star

*Toute l'équipe de Vélo-Star
vous présente ses meilleurs
vœux pour l'année 2023.*

**VINCENT LAVENU, MANAGER D'ÉQUIPES
ÉRIC CARITOUX, DOUBLE CHAMPION DE FRANCE
L'ADIEU À HENRY ANGLADE**



**MÂTIS LOUVEL, LAURÉAT
DU TROPHÉE « VÉLO-STAR »,
FÉLICITÉ PAR CYRILLE GUIMARD**



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,
Denis Clément, Bruno Cornillet,
Loïc Drollée, Jean-François Guiborel,
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, Étienne Harel,
Jean-Michel Linfort,
Jean-Jacques Teissèdre.

Illustrateur : Jean-Michel Linfort.

Administrateur du site internet :
Bruno Cornillet.

Dépôt légal : 3^{ème} 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

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

CRANSAC (AVEYRON) honore quatre champions !

Le 3 août, profitant d'une course reliant Cransac-les-Thermes (Aveyron) à Marcolès (Cantal), la municipalité de Cransac, sur l'instigation de Chantal Mazenc, élue municipale, a inauguré, autour de l'ancien vélodrome, quatre rues aux noms de Bernard Hinault, Raymond Poulidor, Philippe Louviot et Emmanuel Busto

(le « régional de l'étape », puisque né dans la commune, en 1932, décédé en 2017).



Les organisateurs de la manifestation.

Vainqueur notamment du Tour du Var 1957 et du Tour de l'Aude 1958, 5^{ème} du Tour d'Espagne 1959, participant à six Tours de France -dont cinq terminés-, 2^{ème} de l'étape de Turin en 1961, Busto méritait bien cet hommage, rendu en présence de sa veuve et de sa famille. Daniel Mangeas a commenté l'évènement, en présence d'une assistance nombreuse, dont les coureurs anciens ou actuels Guy Gallopin, Jean-François Guiborel, Steve Chainel, Cyril Barthe.

LE CRITÉRIUM DES CHAMPIONS D'HIER, à Pipriac



Les « champions d'hier », rassemblés autour d'Arsène David

Après deux années d'interruption, dues à la crise sanitaire, Arsène David a organisé, le 15 octobre, son 13^{ème} « critérium international des champions d'hier », à Pipriac (Îlle-et-Vilaine), avec le même succès que les éditions précédentes, pour l'inauguration d'une

rue « Laurent Fignon », les invités d'honneur étant Angel Arroyo, Bernard Hinault, Cyrille Guimard. Le traditionnel critérium a été remporté par Dominique Gaigne, devant Yves Bonnamour et Serge Bertin. La manifestation s'est conclue par un dîner de gala rassemblant 260 convives. Notre Amicale y était représentée par Philippe Bouvatier -qui a participé au critérium-, Christian Tessier et Didier Béoutis.

LE TROPHÉE « DES VÉLOS ET DES HOMMES » à Valentin Madouas

Le 7 novembre, les adhérents de l'association « Des Vélos et des Hommes » étaient réunis, à Paris, autour du président Jean Colin pour décerner le trophée annuel. Parmi sept coureurs proposés, le choix du lauréat s'est porté sur Valentin Madouas (Groupama-FDJ), pour ses résultats et son éthique sportive.



SOMMAIRE

Échos 2

Le mot du Président
Marc Madiot 3

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

Assemblée Générale et Banquet 6-10

Entretien : Éric Caritoux
Jean-Jacques Teissèdre 11-13

Évocation
Vincent Lavenu : la victoire de la passion
Bruno Cornillet 11-15

Évocation
Ode à Eddy Merckx
Gérard Darques 16-18

Évocation
Les motards de la Garde-Républicaine.
Loïc Drollée 19-21

Histoire
Oppy au service de sa majesté
Étienne Harel 22-24

Que sont-ils devenus ?
Franck Pineau, Yvon Madiot,
Serge Sury 25-26

Ils nous ont quittés
Didier Béoutis 27-30

Bibliothèque
Serge Laget, Didier Béoutis 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



RETOUR AU PUY DE DÔME !

Lieu d'histoire pour le Tour de France, délaissé depuis 1988, le Puy de Dôme est de retour et, avec lui, Jacques et Raymond, figés au coude à coude, en noir et blanc, pour l'éternité ! Mont-de-Marsan se souviendra du charisme de Luis. Merci, Christian Prudhomme, d'entretenir, ainsi, nos mémoires !

Le 19 novembre, Mätis Louvel a reçu son *trophée Vélo-Star des Jeunes 2022*, un petit chef d'œuvre qui met en lumière le talent de Joël Pelier. Notre assemblée générale fut un très bon moment d'échanges et d'interrogations sur le devenir de l'Amicale. Une volonté s'affirme pour redécouvrir, plus largement, les années 70, 80 et ses champions. L'assemblée nous a permis d'élargir notre comité de direction, et c'est avec plaisir que nous accueillons Denis Clément, Loïc Drollée ainsi que Jean-François Guiborel.

Le déjeuner était placé sous la présidence de notre invité d'honneur, Cyrille Guimard, toujours aussi vif et passionné ! Nous avons eu le plaisir de retrouver Jan Janssen resplendissant. Le talent et le charme ne se perdent pas !

Le Panthéon du cyclisme accueille désormais, notamment, Henry Anglade, Ercole Baldini, Vittorio Adorni, Gerben Karstens, Brian Robinson, Alfred Richeux, Bernard Viot, Davide Rebellin, Walter Bénéteau, et aussi des fidèles de l'Amicale, comme Jean Coldebœuf, Robert Iscache, et Maurice Dieulois, qui avait présenté son camarade de collègue Jacques Anquetil à André Boucher, le directeur de l'A.C. Sottevillais. C'est toujours trop tôt, mais ainsi va la vie...

L'année nouvelle est là, avec le Prix d'ouverture et l'Étoile de Bessèges. La rentrée des classes s'annonce pour nos champions ! Je vous souhaite une belle et grande année, une santé de fer, et... du vélo, du vélo, du vélo !!!

Marc MADIOT.





| 1972/73 | Cyclisme | Autres sports et actualités |
|----------|--|--|
| NOVEMBRE | <p>30 octobre au 5 novembre : Les Six jours de Grenoble sont l'apanage de l'équipe Cyrille Guimard-Alain Van Lancker, devançant Grosskost-Pijnen et Gimondi-Seeuws.</p> <p>-----</p> <p>Les trophées Pernod 1972 sont attribués à Eddy Merckx (<i>Super prestige</i>) –pour la 4^{ème} fois consécutive–, qui devance Poulidor, celui-ci remportant le Prestige national devant Guimard, Yves Hézard étant lauréat de la Promotion des jeunes, devant Martinez.</p> <p>-----</p> <p>7 au 14 novembre : Les Six-jours de Munich sont remportés par l'équipe allemande Renz-Schulze, et ceux de Zurich (27 novembre – 3 décembre) par Peffgen-Fritz.</p> <p>-----</p> <p>11 et 12 novembre : Les dernières compétitions sur route en France, organisées en Dordogne, sont remportées par Raymond Poulidor (<i>Villablard</i>) et Joop Zoetemelk (<i>Terrasson</i>).</p> <p>-----</p> <p>16 novembre : Marcel Duchemin reçoit la Palme d'or Merlin-Plage, qui récompense le meilleur amateur français de l'année.</p> | <p>7 novembre : Richard Nixon, président américain sortant (républicain), est réélu, avec 60% des voix, face au démocrate MacGovern.</p> <p>-----</p> <p>8 novembre : Le tribunal de Bobigny relaxe une jeune fille de 16 ans, qui avait avorté, en accord avec sa mère, à la suite d'un viol.</p> <p>-----</p> <p>11 novembre : La Grande-Bretagne remporte la Coupe du Monde de Rugby à XIII.</p> <p>-----</p> <p>8 novembre : Exécution de Claude Buffet et de Roger Bontemps, condamnés à mort à la suite d'une prise de deux otages assassinés à Clairvaux.</p> <p>-----</p> <p>Le prix Goncourt est attribué à l'écrivain Jean Carrière, pour son roman <i>L'épervier de Maheux</i>, situé dans les Cévennes.</p> |
| | DÉCEMBRE | <p>13 décembre : Présentation, par Jacques Goddet et Félix Lévitan, du Tour de France 1973. Partant de Scheveningen (Pays-Bas), tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, il est, comme le précédent, très marqué par la montagne (quatre arrivées en côte, à Méribel-les-Allues, aux Orres, à Pyrénées 2000, au Puy-de-Dôme).</p> <p>-----</p> <p>16 décembre : Succédant à Ulysse Suant, le colonel Olivier Dussaix est élu président de la Fédération française de cyclisme.</p> <p>-----</p> <p>20 décembre : Décès, à 58 ans, du Belge Karel Kaers, qui remporta le championnat du monde sur route en 1934 et le Tour des Flandres en 1939.</p> <p>-----</p> <p>25 décembre : Le grand prix Stan Ockers, sur la piste d'Anvers, revient à Théo Verschueren.</p> |
| JANVIER | | <p>25 janvier : Raymond Poulidor reçoit les insignes de chevalier de la Légion d'honneur.</p> <p>-----</p> <p>L'écrivain René Fallet (1927-1983) a publié <i>Le Vélo</i> (collection <i>Idée fixe</i>, dirigée par Jacques Chancel, aux éditions Julliard), un témoignage d'amour à la petite reine !</p> <p>-----</p> <p>Dirigé par Robert Oubron, le « Club France » regroupe, pour 1973, l'élite des amateurs, dont Alain Meslet, Patrick Perret, Patrick Béon, Jean-Louis Danguillaume, Hubert Arbes.</p> <p>-----</p> <p>Les équipes professionnelles pour la saison se constituent (<i>focus ci-contre</i>).</p> |



ORGANISATION DES ÉQUIPES EN 1973 : LE PELOTON DU RENOUVEAU !

La saison 1973 est marquée par l'arrivée de nombreux néo-professionnels qui, pour certains (c'est le cas des Français) avaient été « bloqués », dans l'attente des Jeux olympiques de Munich. Arrivent des jeunes très prometteurs, comme Régis Ovion, Francesco Moser, Freddy Maertens. On recense ainsi 37 néo-professionnels français : outre Ovion, Jacques Esclassan, Guy Sibille (*Peugeot*); Jean-Jacques Fussien (*Bic*); Roger Legeay (*Flandria*); Raymond Martin (*Gitane*)...



La pittoresque formation De Kova-Lejeune, financée par la danseuse Myriam De Kova, avec Geminiani comme directeur sportif et Aimar comme chef de file, aura fait parler d'elle lors de sa création, avant de disparaître, faute de résultats.

Les équipes françaises sont au nombre de six. Chez *Bic*, Luis Ocaña bénéficie du transfert de Joachim Agostinho. *Gan-Mercier* conserve ses chefs de file Raymond Poulidor et Cyrille Guimard. *Peugeot-BP*, avec Thévenet et Bracke, recrute les néo-pros Régis Ovion et Guy Sibille. *Sonorol* s'appuie sur Yves Hézard et Lucien Van Impe. *Gitane-Frigécrème* est organisée autour de Joop Zoetemelk. Geminiani fait sa rentrée, avec Lucien Aimar, dans une pittoresque équipe *De Kova-Lejeune*, au maillot rose, financée par la danseuse Myriam de Kova.

Eddy Merckx conserve ses fidèles équipiers chez *Molteni*. Les équipes belges ont comme chefs de file Frans Verbeeck (*Watneys*), Walter Godefroot et Freddy Maertens (*Flandria*); Pintens, Van Springel, Kartens, Pingeon (*Rokado*). En Italie, où Salvarani laisse la place à Bianchi (*Gimondi, Basso*), les autres formations sont articulées autour de De Vlaeminck et Sercu (*Brooklyn*); Zilioli (*Dreher*); Francesco Moser (*Filotex*); Panizza (*G.B.C.*); Bitossi (*Sammontana*); Gosta Pettersson (*S.C.I.C.*); Motta (*Zonca*). En Espagne, Kas fait confiance à José-Manuel Fuente et Perurena, tandis que La Casera-Bahamontes mise sur Pedro Torres et José-Luis Viejo. La formation néerlandaise *Canada-Dry/Gazelle* a, pour chef de file, Marinus Wagtmans.

Parmi ceux qui « raccrochent » : Jan Janssen, Franco Balmamion, Jean Jourden, Anatole Novak, Edward Sels, Dino Zandegu, Rolf Wolfshohl, Hans Junkermann (en avril).

DEUX GRANDS CHAMPIONS POUR LA CUVÉE 1973

La « cuvée » 1973 aura fourni deux grands champions : Freddy Maertens et Francesco Moser. Présenté un temps comme le successeur de Merckx, Maertens aura notamment remporté deux championnats du monde sur route, plusieurs « classiques », un Tour d'Espagne, et quinze étapes dans le Tour de France... Quant à Moser, il s'est illustré sur les « classiques » (dix victoires dont trois Paris-Roubaix), les courses par étapes (un Tour d'Italie), le championnat du monde, et, à deux reprises, le record du monde de l'heure...

Ils nous ont rejoints...

Nouveaux membres

BOYER Philippe
BRALANT Raymond
DA ROS Jean-Pierre
FREZE Marc
LECHATELLIER Claude

Parrains

BOUVATIER Philippe
MATHIEU Alain
MATHIEU Alain
BOUVATIER Philippe
BOUVATIER Philippe / CORNILLET Bruno

Nouveaux membres

LEJEUNE Léon
PEZET Jean-Marie
SEIGNEUR Eddy
TURGIS Rémy

Parrains

PITALLIER Jean
MATHIEU Alain
MATHIEU Alain
MATHIEU Alain



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ET BANQUET

Samedi 19 novembre 2022 à *la Maison du Sport français*.



OUVERTURE DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE,

par Marc Madiot et Didier Bédoutis

Les adhérents de l'Amicale du cyclisme se sont retrouvés, ce 19 novembre, à la Maison du Sport français, à Paris (porte de Gentilly), pour l'assemblée générale et le banquet annuels. Didier Bédoutis et Marc Madiot, déclarent ouverte, à 10h30, l'assemblée générale, souhaitant la bienvenue aux participants. Ils présentent les excuses notamment de Jean Forestier, Bernard Thévenet, Serge Laget, Gérard Porte, Jacques Augendre, Jean-Marie Leblanc, Micheline Le Dissez, Jean-Pierre Micaud, tous empêchés pour des raisons de santé ou d'éloignement. Un instant de recueillement est observé en la mémoire des disparus de l'année, dont la liste est bien longue : parmi les adhérents, Jean Bobet, notre ancien président, Claude Larcher, Robert Iscache, Roland Bézamat, Julio Jiménez, en dernier lieu Henry Anglade, et aussi, parmi les autres : Anatole Novak, Bernard Quilfen, Hans Junkermann, Harmin Ottenbros, Raymond Hoorelbeke, Moïse Puginier, Herman Van Springel, Francis Bazire, Bernard Labourdette...

RAPPORT D'ACTIVITÉS,

par Didier Bédoutis, secrétaire général

Didier Bédoutis présente le rapport d'activités pour l'exercice 2022, commençant par rappeler que, comme les années précédentes, le comité de direction a poursuivi ses activités dans le strict respect de l'objet de l'Amicale, défini par l'article 2 de ses statuts : « L'Association a pour objet l'établissement de liens d'amitiés et de solidarité entre ses membres, mais aussi d'harmoniser et encourager toutes les initiatives qui pourront être prises en hommage aux anciens coureurs cyclistes amateurs ou professionnels. L'Amicale s'interdit toute activité ou prise de position à caractère politique ou confessionnel. »

La sortie des confinements sanitaires nous a permis de reprendre nos activités comme avant. Le comité de direction s'est réuni à trois reprises, les 1er février, 9 mai, 18 octobre, sans compter, bien entendu, les nombreux échanges par voie électronique ou rencontres informelles.

Retardé par la pandémie, un projet a pu heureusement voir le jour, en août dernier, organisé par notre vice-président Christian Tessier : un week-end en Vendée, où nous avons pu assister, à La Roche-sur-Yon au prologue contre la montre par équipes du Tour de l'Avenir. Au même endroit avaient lieu, en effet la présentation des coureurs, le départ, et l'arrivée du prologue. Les deux jours suivants, nous avons assisté à plusieurs attractions du complexe de loisirs du Puy-du-Fou, y compris la magnifique cinescénie. Christian Tessier évoque ces journées « cyclistes et touristiques », en indiquant qu'il travaille sur un nouveau projet pour 2023.

Cette année nous aura vus publier nos quatre numéros de *Vélo-Star*, (n°417 à 420), au rythme des saisons. Marc Madiot (éditoriaux), Serge Laget (rubrique « Bibliothèque »), Jean-Michel Linfort (dessin de la dernière page), Gérard Darques Serge Sury, Jean-Jacques Teissèdre, Loïc Drollée, sont, ainsi sous la direction de Didier Bédoutis, des collaborateurs réguliers, permettant de varier les plumes, les styles, les sujets.

La rubrique « C'est arrivé il y a 50 ans », qui met en relations événements cyclistes sportifs et d'actualité du moment, est appréciée. Les « focus » ont porté, pour 1972, sur Paris-Nice, Milan-Sanremo, le Tour d'Italie, le record de l'heure. La « Saga des équipes » nous permet de présenter des formations comme *La Perle*,

À la tribune, de g. à dr : B. Cornillet, Ch. Tessier, M. Madiot, D. Bédoutis, J.-J. Maréchal, Ph. Bouvatier.

Jobo-Wolber. Nous apprécions aussi la saga des *Motards de la Garde républicaine au service du cyclisme*, rédigée par le colonel Loïc Drollée.

La rubrique « *Ils nous ont quittés* », reste, malheureusement, cette année, importante, avec notamment Anatole Novak, Bernard Quilfen, José Pérez-Francés, Harmin Ottenbros, Julio Jiménez, Hans Junkermann, Herman Van Springel. Le prochain numéro nous verra évoquer Henry Anglade et Gerben Karstens, récemment disparus.

Les Pieds nickelés et le Tour de France nous ont permis d'évoquer le talentueux René Pellos, qui a si bien croqué les coureurs et les montagnes.

Vélo-Star est l'occasion de publier des articles -parfois sans concessions- sur les « grands » du cyclisme ou des événements marquants. Cette année, *Paris-Nice 1972* avec la victoire de Poulidor, *Les Nains de la route du Tour 1961*, *Van Looy dans le Tour de France*, *Les Pugilats dans le Tour*, *Les Tours des années en « 2 »*. Les entretiens nous ont permis de recueillir les souvenirs de coureurs marquants, comme Hinault et Zoetemelk à propos de la dernière étape du Tour 1979, Jacques Stablinski, Jan Janssen...

« *Que sont-ils devenus ?* » nous donne l'opportunité de donner des nouvelles d'anciens coureurs qui, parfois, se sont éloignés du milieu cycliste, ou se sont cantonnés dans leurs régions, comme, cette année, Christophe Agnolutto, Philippe Louviot, Jean-François Mainguenaud, Kilian Patour, Christophe Bastianelli, Jacques Decrion, Christian Hamelin, Thierry Marie.

Nous nous tournons désormais vers des sujets plus proches de l'actualité, des cinquante dernières années. Le prochain numéro verra, ainsi, des articles sur Vincent Lavenu, Éric Caritoux...

Notre site électronique www.amicaleducyclisme.fr, repris par Bruno Cornillet, connaît un nouvel élan. B. Cornillet nous en présente les nouveautés.

Créé en 2009, le trophée *Vélo-Star de l'Avenir* représente notre ouverture vers les jeunes générations de coureurs. Il vise, en effet, à récompenser un (ou une) licencié(e) à la Fédération française de cyclisme, âgé de 23 ans au plus lors de l'année de l'attribution, pour ses performances, mais aussi pour sa combativité, son esprit d'équipe, son respect de l'éthique sportive. Après notamment, Pauline Ferrand-Prévot (2014), Julian Alaphilippe (2015), David Gaudu (2016), Benoît Cosnefroy (2017), Mathilde Gros (2018), Valentin Madouas (2019), Alexandre Léauté et Damien Foulon (2021), -pour ne parler que des plus récents choix qui se sont avérés judicieux-, notre comité de direction a désigné, cette année, le prometteur Mâtis Louvel (*Arkéa-Samsic*), vainqueur, notamment, l'an dernier, du Tour de Castille-et-León, et cette année, de la Course des raisins, devant les Belges ! Le jeune Mâtis recevra un trophée, réalisé par le sculpteur (et ancien coureur) Joël Pélier... et une dotation par l'Amicale.

Qu'il soit permis de remercier bien vivement, au nom de tous, notre amie Micheline Le Dissez et la vaillante équipe qui, chaque trimestre, assurent, dans la bonne humeur, la mise sous plis de *Vélo-Star*. J'exprime aussi, au nom du comité de direction, notre gratitude à Anne-Marie et Jean-Jacques Maréchal, pour la collecte des cotisations, des inscriptions au banquet, de la gestion des listes d'adhérents, de la tenue de nos comptes. N'oublions pas, notamment, l'établissement d'aide par le travail *L'Élan retrouvé*, pour le routage et l'expédition de *Vélo-Star*, Jean-Michel Linfort, notre sous-préfet artiste périgourdin, qui assure désormais le dessin de *Vélo-Star*, Bruno Cornillet, qui a repris la gestion du site informatique, Philippe Bouvatier et Alain Mathieu, pour leurs résultats en matière de recrutement, Christian Guillerot, notre nouveau et très sérieux commissaire aux comptes, et Dominique Denis, pour le reportage photographique du banquet.

La présentation du rapport d'activités est suivie d'une large discussion avec l'assistance. Plusieurs suggestions émises seront étudiées en comité de direction.

Le rapport d'activités est approuvé à l'unanimité.

RAPPORT FINANCIER,

par Jean-Jacques Maréchal, trésorier.

Jean-Jacques Maréchal présente les comptes suivants, pour la période octobre 2021-septembre 2022 :

| | |
|--|----------|
| > COMPTE DE RECETTES 2021-22 : | 35.221 € |
| - Cotisations | 28.665 € |
| - Total des dons | 2.707 € |
| - Intérêts du compte de dépôts | 227 € |
| - Inscriptions au banquet de novembre..... | 3.622 € |

| | |
|--|----------|
| > COMPTE DE DÉPENSES 2021-22 : | 33.021 € |
| - Imprimerie | 12.735 € |
| - Presse Sports | 847 € |
| - Expédition des quatre numéros de « VÉLO STAR » | 4.830 € |
| - Trophée | 3.732 € |
| - Frais de fonctionnement | 4.764 € |
| - Coût du banquet du 21 novembre | 6.113 € |

Le résultat de l'exercice 2022 se solde par un résultat positif de :2.200 €

Situation financière à la clôture des comptes :

| | |
|--|----------|
| - Solde du compte courant au 30 septembre 2022 | 4.423 € |
| - Fonds de réserve sur le compte, sur livret | 51.909 € |

| | |
|--|----------|
| > ESTIMATION DES RECETTES PRÉVISIONNELLES 2023 | 36.020 € |
| - Cotisations | 28.800 € |
| - Dons | 2.700 € |
| - Intérêts du compte sur livret | 200 € |
| - Banquet | 4.320 € |

| | |
|---|----------|
| > ESTIMATION DES DÉPENSES PRÉVISIONNELLES 2023..... | 34.000 € |
| - Presse Sport | 900 € |
| - Impression de « VÉLO STAR » | 12.700 € |
| - Expédition de « VÉLO STAR » | 4.900 € |
| - Trophée | 4.200 € |
| - Frais de fonctionnement | 4.800 € |
| - Banquet | 6.500 € |

L'exercice 2021-22 se solde, donc par un résultat positif de 2.200 €. Le vérificateur aux comptes, Christian Guillerot, après une minutieuse vérification, assure que ceux-ci sont bien rigoureusement exacts.

Le rapport financier est approuvé à l'unanimité.

MODIFICATIONS DES STATUTS

Il apparaît que, pour donner à notre comité de direction davantage d'importance et de représentativité, il est nécessaire d'accroître le nombre de ses membres. Il est ainsi proposé de faire passer le nombre des sièges de douze à quinze, tout en conservant le renouvellement annuel par tiers. Trois sièges seraient ainsi créés (un en 2022, un en 2023, un en 2024), le renouvellement annuel passant, ainsi, de quatre à cinq membres. Cela suppose une modification de nos statuts. L'article 10 serait ainsi libellé : « L'association est dirigée par un comité de direction composé de quinze membres élus pour trois années par l'assemblée générale ordinaire ». L'assemblée générale ordinaire devient donc, le temps de cette modification, assemblée générale extraordinaire.

Le passage de 12 à 15 membres du comité de direction est approuvé à l'unanimité.

RENOUVELLEMENT DU TIERS SORTANT DU COMITÉ DE DIRECTION

Le renouvellement du comité de direction peut donc s'opérer sur la base des nouveaux statuts, le nombre de sièges à renouveler cette année étant au nombre de cinq. Les membres dont le mandat s'achève en 2022 sont *Guy Brault, Serge Laget, Alain Mathieu, Gérard Porte*. Les trois premiers cités ont sollicité le

renouvellement de leurs mandats. Pour des raisons d'âge et de maladie qui l'empêchent de participer à nos séances, Serge Laget n'a pas demandé le renouvellement de son mandat. Néanmoins, il va continuer à produire des recensions pour *Vélo-Star*. Remercions Serge Laget, ancien documentaliste à *L'Équipe*, historien du cyclisme, auteur d'ouvrages de référence sur le Tour de France, pour tous les services rendus depuis 2010, année de son accession au comité de direction.

Nous avons reçu les candidatures de Denis Clément, Loïc Drollée, Jean-François Guiborel. Trois candidatures de qualité, qui s'ajoutent à trois renouvellements, soit six candidats pour cinq postes !

Afin de n'écarter personne il est proposé la mesure suivante :

- Guy Brault, Alain Mathieu, Gérard Porte, Denis Clément, Loïc Drollée seraient élus pour un mandat de trois ans ;
- J-F. Guiborel serait élu pour un mandat qui serait opérationnel dès une prochaine vacance (assemblée générale de 2023 ou plus tôt, en cas d'une vacance de poste). D'ores et déjà, il serait convié aux séances du comité de direction.

Ces candidats sont élus à l'unanimité (à noter une abstention).

Une séance du comité de direction sera organisée dans les prochaines semaines, pour notamment procéder à l'élection du bureau.

L'ordre du jour étant ainsi épuisé, l'assemblée générale est déclarée close à midi, les participants étant conviés à se rendre à l'apéritif servi dans la salle de restauration -espace *Pierre de Coubertin*- de la *Maison du Sport français*.

LE BANQUET ET LA REMISE DU TROPHÉE VÉLO-STAR,

Les 115 convives s'installent ensuite, pour un repas composé de saumon fumé, rôti de veau à la sauce Madère, Paris-Brest, Champagne et café. Ce banquet, avec une animation musicale assurée, au piano, par le talentueux Laurent Loulier, fut l'occasion de mettre à l'honneur plusieurs personnalités :



Jan Janssen répond aux questions



Cyrille Guimard durant son allocution

- Cyrille Guimard, notre invité d'honneur, présenté par Bruno Cornillet, qui s'est exprimé, avec son franc-parler habituel, sur sa vie et le monde du cyclisme, avant de se prêter au jeu des questions-réponses avec la salle ;



D. Béoutis présente Jan Janssen, en compagnie de B. Cornillet et M. Madiot



Mâtis Louvel
tenant son trophée



Jean-François Rault
au micro

- Jan Janssen, qui, lui aussi, a rappelé les moments forts de sa carrière, en répondant à diverses questions ;
- Mâtis Louvel, lauréat du trophée *Vélo-Star*, accompagné de son directeur sportif Yvon Caër et des membres de sa famille, qui s'est présenté avec beaucoup de gentillesse. Il a bien mérité le *trophée Vélo-Star*, une magnifique sculpture sur métal réalisée par Joël Pelier, et de la dotation offerte par l'*Amicale du cyclisme*.
- Jean-François Rault (qui a pris la parole), Josiane Bost, Robert Alban, Alain Bellouis, Jean-Claude Genty, Claude Lechatellier, Claude Perrotin, anciens coureurs.

Comme d'habitude, de nombreux convives sont restés jusqu'à une heure tardive de l'après-midi, heureux de se retrouver et d'évoquer leurs exploits et souvenirs, avant de se retrouver l'année prochaine...

LE LAURÉATS DU TROPHÉE VÉLO-STAR 2022

★ Mâtis Louvel ★

Né le 19 juillet 1999 à Mont-Saint-Aignan (Seine-Maritime), Mâtis Louvel, après un succès, en 2018, dans le Trio Normand (avec Enzo Anti et Anthony Macron), puis un stage dans l'équipe de la F.D.J., passe professionnel, en 2020, dans la formation *Arkéa-Samsic*. Troisième du championnat de France espoirs cette année-là, il remporte, en 2021, le Tour de Castille-et-León, et en 2022, la Course des raisins en Belgique, après avoir terminé son premier Tour de France (74^{ème}).

LES NOUVEAUX PROMUS DE L'AMICALE



Denis Clément



Loïc Drollée

Denis Clément, nouveau membre du comité de direction (2022).

Né en 1971, installé dans la Vienne, Denis Clément, après avoir été coureur, s'est investi dans l'organisation d'épreuves cyclistes F.F.C.. Il a, ainsi, présidé le ROCC amateurs. Il préside l'association Pour le cyclisme, et participe à l'élaboration du nouveau « challenge Raymond Poulidor », qui récompense les meilleurs amateurs.

Loïc Drollée, nouveau membre du comité de direction (2022).

Né en 1953 à Dinan, colonel de gendarmerie (er), Loïc Drollée, qui a eu aussi des responsabilités au sein du groupe La Poste et du groupe des Taxis-G7, a notamment commandé l'escadron motocycliste de la Garde républicaine dans le Tour de France et plusieurs compétitions cyclistes. Il a plusieurs engagements associatifs (il fut président du Vélo-club de Melun, et d'Antony-Berny cycliste ; il est membre du comité directeur de l'US Créteil cycliste).

Jean-François Guiborel, nouveau membre du comité de direction (2023).

Âgé de 62 ans, ancien coureur amateur, Jean-François Guiborel est responsable des activités de cyclisme au Vélodrome de Saint-Quentin-en-Yvelines, où il initie les jeunes coureurs à la pratique du vélo.

Christian Guillerot, vérificateur aux comptes.

Conseiller municipal de Puteaux, ancien chef d'entreprise, adhérent de longue date à notre *Amicale*, Christian Guillerot a été renouvelé dans le poste de vérificateur aux comptes, qui se trouvait vacant, à la suite du décès de Jacques Fouquat.



Jean-François Guiborel



Christian Guillerot



Une partie de l'assistance
avec notre musicien
Laurent Loulier.





LA JOURNÉE DU 19 NOVEMBRE 2022 EN IMAGES

Reportage photographique de Dominique DENIS



De g. à dr. : Jean-Jacques Teissedre, Nadine Teissedre, Denis Gillon, Hervé Castille, Patrice Meunier, Marc Papillon, Alain Mathieu, Bernard-André Bolle, Georges Klein.



De g. à dr. : André Catelain, Dominique Denis, René Guenneux, Danielle Guenneux, Sylvain Guilhaumon-Mahé, Annick Guilhaumon-Mahé, Christian Guillerot, Anne-Marie Maréchal, Jean-Jacques Maréchal, Aurélie Rivière.



De g. à dr. : Laurent Heurtois, Lucien Bailly, Louis Piechnick, Jean Pitallier, Guy Gillot, Jean-Paul Doussin, Fiona Madden, Claire Rault, Sinéad Cailleau, Jean-François Rault.



De g. à dr. : Roger Joigneaux, Josiane Bost, André Picard, Jean-Yves Carré, Laurent Séguier, Marie-Claude Séguier, Jean-François Salles, Roland Rolleau, Olivier Vandystadt;



De g. à dr. : Guy Brault, Patrice Michel, Pascal Richard, Nadine Pointereau, Martine Michel, Daniel Piovonacci, Jean-Luc Philippon, Alain Bellouis, Sylvain Bogé, Fabrice Grigis.



De g. à dr. : Philippe Darques, François Doucier, Fabrice Bonaldo, James Carayon, Pascal Souchard, Jean-Marie Letailleur, Yvan Raphanëli, Jean-Claude Tourteau, Gérard Darques, Jean-François Lecocq.



De g. à dr. : Laurent Loulier, Philippe Bouvatier, Raphaël Thôle, Serge Sury, Philippe Bouvet, Serge Brard, Valérie Aurat, Jean-Claude Genty, Jean-Claude Lechatelier, Claude Perrotin.





De g. à dr. : Jean-Luc Fluck, Bernard Thyron, Christian Tessier, Jacky Delodde, Robert Alban, Georges Bonnefond, Serge Dumas, Jean-Pierre Potier, Véronique Lefoulon, Bruno Cornillet, Christian Godart.



De g. à dr. : Noël Boudou, Jean Berthelot, Yves Jean, Thierry Louvel, Aude Duvauchel, Maria De Oliveira, Marie-José Larouelle, Daniel Larouelle, Gilbert Gautier, Bernard Larouelle.



De g. à dr. : Alain Caille, Marguerite Caille, Jacqueline Pасdeloup, Pierre Pасdeloup, Jean Arze, Marc Martinez, Patrick Le Floch, Alain Dupontreue, Philippe Boyer, Nathalie Cottret.



De g. à dr. : Pierre-Marc Lamontagne, Denis Clément, Alain Baniel.

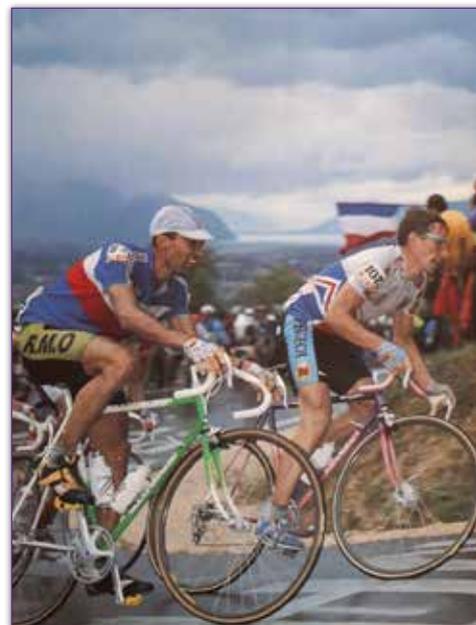


De g. à dr. : Dominique Fatin, Yvon Caer, Mâtis Louvel, Bennie Ceulen, Jan Janssen, Didier Béoutis, Xavier Louy, Cyrille Guimard, Emmanuel Le Brun, Marc Madiot.

Éric Caritoux est né, le 16 août 1960, à Carpentras. Il a été cycliste professionnel de 1983 à 1994. À son palmarès figurent deux titres de champion de France sur route (1988 et 1989) et un Tour d'Espagne (1984), conquis de haute lutte face aux coureurs espagnols. Reconverti viticulteur au pied du Mont Ventoux, il revient sur les moments forts de sa carrière et les rencontres qui l'ont le plus marqué.



Éric Caritoux.



Deux fois champion de France.

ÉRIC CARITOUX

DOUBLE CHAMPION DE FRANCE... ET ROI D'ESPAGNE

Bonjour Éric, après votre retraite sportive vous êtes devenu viticulteur. Mais avez-vous un jour cessé de l'être ?

Avec le vélo, la vigne c'est ma vie ! Même pendant ma carrière professionnelle, je n'ai jamais complètement délaissé l'exploitation familiale car, après le décès accidentel de mon père, ma mère et mon frère avaient besoin de moi. Quand j'étais coureur, l'hiver, j'aimais aller travailler les vignes ou m'occuper des cerisiers. Pendant la saison des courses, il y avait moins d'entraînements qu'aujourd'hui, j'ai toujours pu poursuivre une certaine activité agricole, tout en faisant une belle carrière dans le cyclisme professionnel.

Vous souvenez-vous de votre première montée du Ventoux ?

La première fois que j'ai grimpé le Ventoux à vélo, j'avais 11 ans. Je suis allé jusqu'au Chalet Reynard avec un vélo à trois vitesses que m'avait donné un voisin.

C'est sur ces pentes que vous avez signé votre premier exploit au détriment d'un certain Laurent Fignon. Racontez-nous ça !

En 1982, le Tour du Vaucluse était open, c'est-à-dire ouvert aux professionnels et aux amateurs. J'y ai participé en tant qu'ama-

teur. Fignon, qui venait de remporter le Critérium International, avait gagné la première étape. Il était particulièrement confiant avant d'aborder le contre-la-montre final, qui partait de Bédoin et s'achevait au Chalet Reynard. En forme et sur mon terrain, je lui ai mis 2 minutes, ce qui m'a permis de remporter l'épreuve. Laurent en a été très surpris et n'a pas vraiment apprécié. Il a pensé que j'avais bénéficié d'une aide quelconque. Comme je l'ai à nouveau battu de plus de 2 minutes l'année suivante, il a compris qu'il n'y avait pas de triche, ni de hasard, et s'est rendu à l'évidence que j'avais certaines qualités de grimpeur.

Il n'était pas prévu que vous participiez à la Vuelta en 1984. Que s'est-il passé pour que vous en preniez le départ ?

Au début de l'année 1984, il avait été décidé que Sean Kelly, le leader de l'équipe Skil, courrait les trois grands Tours. De Gribaldy avait décidé ça pour marquer les esprits, Sean était d'accord. Après un début de saison incroyable où il a remporté Paris-Nice, le Critérium International, le Tour du Pays Basque et Paris-Roubaix, Sean est sorti très fatigué de la campagne des classiques. À quinze jours ou trois semaines du départ, il a annoncé à



De Gribaldy qu'il renonçait à courir le Tour d'Espagne (du 17 avril au 6 mai). Dans un premier temps, De Gri a envisagé le forfait de l'équipe mais, devant le mécontentement des organisateurs de la Vuelta qui le menaçaient d'une lourde amende, il a mis sur pied une équipe, à quelques jours du départ. J'étais dans mes vignes, lorsqu'il m'a appelé. Il m'a demandé de prendre le train à Avignon et d'aller à Genève prendre un avion, pour rejoindre l'Andalousie, d'où s'élançait la Vuelta.

Quelle était votre ambition dans cette course ?

Vu le contexte, nous sommes partis sans trop de pression. Notre leader n'étant pas là, il nous était seulement demandé de faire bonne figure. En ce qui me concerne, je marchais bien cette année-là. J'avais remporté le Tour du Haut-Var, l'étape du Ventoux de Paris-Nice et apporté une aide précieuse à Sean Kelly dans le Critérium international. Je visais une victoire d'étape et, pourquoi pas, un top 10. J'étais loin d'imaginer ce qui allait suivre...

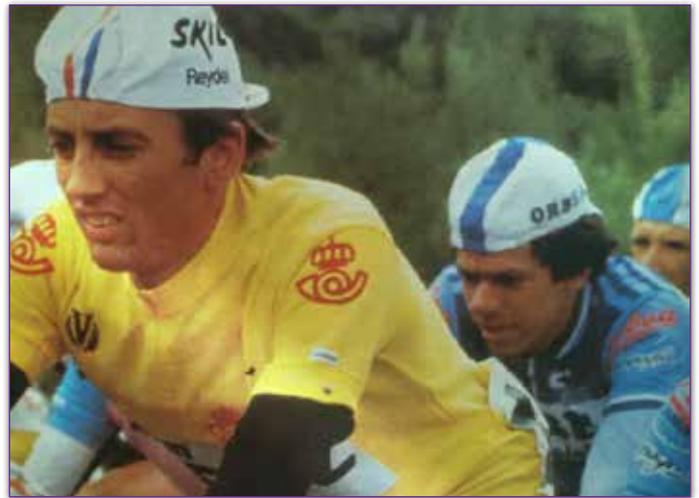
À partir de quel moment vous êtes-vous dit que vous aviez une intéressante carte à jouer ?

Francesco Moser a remporté le prologue. Il a revêtu le premier maillot amarillo et l'a conservé pendant une semaine. La 7^{ème} étape constituait le premier rendez-vous avec la montagne. Échappé avec Delgado et le colombien Corredor, je me suis imposé à Passos de Peguera. Pedro Delgado a endossé le maillot de leader. J'étais deuxième à 11 secondes. Je n'imaginais pas gagner la Vuelta, mais je pensais qu'une place dans les cinq était jouable, car les favoris annoncés ne me paraissaient pas être des plus fringants. Il me fallait être vigilant, et essayer de ne pas perdre de temps avant la prochaine arrivée au sommet.

L'arrivée aux Lacs de Covadonga (12^{ème} étape) était un vrai test pour les principaux favoris. Dans le final, Dietzen et moi avons contré une attaque d'Alberto Fernandez. Dietzen s'est imposé au sprint. J'ai grappillé quelques secondes à Fernandez et aux autres prétendants. Delgado ayant cédé près 1'30", j'ai pris la tête du classement général, précédant Fernandez de 32 secondes.

32 secondes, c'est peu, la pression a dû être forte jusqu'à l'arrivée à Madrid ?

Elle l'a été en effet. Tenir une semaine n'a pas été simple, d'autant plus que j'évoluais dans une ambiance de plus en plus hostile. Heureusement, Clerc, Gallopin et Poissonnier sur le plat, Jean-Claude Bagot, Mas et Guyot en montagne, m'ont bien encadré. Ils n'ont pas lâché la roue de mes principaux adversaires. À la veille de l'arrivée, un contre-la-montre de 33 km était proposé. Dans ce domaine Alberto Fernandez était meilleur que moi. Pour tous les observateurs, sa victoire finale ne faisait aucun doute. Pendant la course, je n'avais pas vraiment d'indications sur les écarts. Heureusement, à mi-parcours, le journaliste Daniel Pau-



En amarillo, sur la Vuelta.

trat m'a communiqué son pointage. En retard d'une quinzaine de secondes seulement, je conservais toutes mes chances pour la victoire finale. Une fois la ligne franchie, j'ai dû attendre un long moment pour que parviennent les résultats officiels. Finalement, je conservais le maillot amarillo pour 6 secondes ! Le lendemain, sur le circuit tracé dans Madrid, Fernandez m'a attaqué à de nombreuses reprises. Il suffisait que je crève ou que j'aie un incident mécanique pour que la victoire m'échappe. Je n'ai été soulagé qu'en franchissant la ligne d'arrivée. Pour 6 petites secondes, je remportais un grand Tour !

Cette victoire ne vous a pas donné envie d'avoir un autre statut dans l'équipe ?

Ma victoire au Tour d'Espagne m'a permis de doubler mon salaire, au grand dam de mon directeur sportif, dont le budget était serré. Mon tarif pour les criteriums a sensiblement augmenté et j'ai eu plus de contrats à honorer. Notoriété oblige. Concernant l'équipe, j'ai toujours été quelqu'un de réservé, je n'avais pas l'ambition d'être un leader. Travailler pour des coureurs comme Sean Kelly ou, plus tard, Charly Mottet, m'a très bien convenu.

« Ma victoire sur la Vuelta est le plus beau souvenir de ma carrière »

En 1988, vous avez été sacré champion de France à Saint-Étienne. Aviez-vous visé cette course ?

J'ai toujours apprécié les courses en circuit, elles permettent d'avoir des repères et la tactique y joue un rôle important. Cette année-là, j'appartenais à l'équipe Kas. La course a été marquée par la rivalité entre les équipes Système U et Toshiba, c'est-à-dire entre l'ancienne et la nouvelle équipe du tenant du titre Marc Madiot. Je savais que les Z, les Toshiba et les Système U contrôleraient la course. J'avais décidé de me glisser dans toutes les échappées où ces trois équipes seraient repré-



sentées car la poursuite serait alors difficile à organiser. C'est ce qui s'est produit à 25 kilomètres de l'arrivée. Je me suis glissé dans le groupe, puis, après plusieurs tentatives, je suis parti seul dans la dernière difficulté. Jean-François Bernard a essayé de me rejoindre mais il a coincé. Je me suis imposé devant Marc Madiot et Gilbert Duclos-Lassalle à quelques secondes.

« C'était un bonheur de courir au côté de Sean Kelly »

Et vous avez conservé votre titre l'année suivante...

En 1989, la course se disputait à Montluçon. Je portais le maillot de l'équipe R.M.O. et le dossard numéro 1 en tant que champion de France sortant. J'ai figuré dans un groupe d'échappés en compagnie de Joël Pelier, Laurent Bezault, Dominique Gaigne, Martial Gayant, Jean-Claude Leclercq, Gérard Rué et Éric Boyer, Christian Jourdan et Vincent Lavenu. En vue de l'arrivée, j'ai répondu à une attaque de Laurent Bezault puis, après avoir un peu joué avec ses nerfs dans le final, je l'ai facilement battu au sprint. Martial Gayant a complété le podium.

Qu'est-ce qui procure le plus d'émotions : gagner un grand Tour ou être champion national ?

Ce sont des sentiments différents et des courses incomparables. Gagner un grand Tour est plus fort émotionnellement, car la victoire vient couronner trois semaines d'efforts et de tensions, face à un peloton international. C'est pour cette raison que ma victoire sur la Vuelta est le plus beau souvenir de ma carrière. Le maillot de champion de France apporte plus de popularité auprès du public. Au bord des routes, les gens cherchent les maillots distinctifs comme le maillot jaune ou le maillot vert sur le Tour. En course, au départ ou à l'arrivée, le champion de France est toujours très encouragé.

Pouvez-vous nous dire un mot sur votre directeur sportif, Jean de Gribaldy ?

Le « Vicomte » était une personne à part. Il m'avait repéré en 1982 au Tour de Corse, une épreuve open que je courrais avec l'équipe de France amateur, où je m'étais illustré. Sur certains points, il était en avance sur son temps. Il accordait beaucoup d'importance à la diététique. En début de saison, il nous remettait une liste des plats et des boissons qu'on pouvait manger ou boire et ceux qu'on devait éviter. En matière d'entraînement, il préconisait deux sorties par jour plutôt qu'une seule sortie plus longue. De Gri parlait peu, il ne mangeait pas à la table des coureurs et ne passait pas dans les chambres, les soirs d'étape. Nous ne parlions jamais de tactique de course, mais il savait nous témoigner de

sa confiance. En montagne, si le matin il nous donnait des roues légères, cela signifiait qu'il comptait sur nous ce jour-là. Quand on marchait bien, il nous encourageait, il sifflait dans la voiture. Quand les résultats n'étaient pas bons, il ne disait rien et rentrait directement à l'hôtel.



Avec Fignon, Hinault, Kelly, LeMond (Tour 1984).

Son univers ne se limitait pas au cyclisme...

Oui, Il côtoyait Johnny Halliday, qu'il transportait parfois en jet, et d'autres vedettes du Show Biz. Un jour, après une remise de prix, nous sommes allés dans un cabaret. De Gri a fait la bise à presque tout le monde, nous en avons conclu que ce monde-là lui était plutôt familier. Pour en revenir au cyclisme, c'est lui qui a fait venir Marc Braillon, le P.D.G. de R.M.O., dans le vélo. Il l'a conseillé au moment de constituer son équipe. Quand il a créé La Vie Claire, Bernard Tapie l'a consulté au sujet de Bernard Hinault, récemment opéré du genou. De Gribaldy lui a dit que c'était du 50/50. Heureusement pour lui et pour le cyclisme français, Bernard est rapidement redevenu Hinault !



Éric dans ses champs.

Quel est le coureur qui vous a le plus marqué dans votre carrière ?

Incontestablement Sean Kelly dont j'ai été l'équipier pendant 4 ans. Quand il nous a rejoint en provenance d'une équipe belge, Sean était catalogué sprinteur. De Gribaldy l'a recruté pour le transformer en coureur de courses à étapes. Il lui a demandé de perdre du poids pour mieux passer la montagne. Avec ses multiples succès dans Paris-Nice, au Critérium international, au Tour du Pays-Basque, au Tour de Romandie, à la Vuelta et d'autres, on peut dire que la transformation a été réussie. J'appréciais beaucoup Kelly car, comme moi, il ne parlait pas beaucoup et ne s'agitait pas inutilement en course. Dans la chambre, nous n'avions pas besoin de beaucoup nous parler pour nous comprendre. Il était sérieux sur tout, c'était un bonheur de courir à ses côtés.



Un beau maillot amarillo.



VINCENT LAVENU : la victoire de la passion

Dans les années 90, la concurrence parmi les coureurs professionnels français était rude. Vincent Lavenu était un bon rouleur puncheur, mais pas un leader. Qui aurait cru qu'il deviendrait l'un des plus grands managers d'équipes, dix ans plus tard ?



Lors d'une conférence de presse, en juillet 2018.



Vincent Lavenu et Gilles Delion.

Quand il signe sa première licence, au VC Lamotte-Servolex, il ne se doute pas que c'est le début d'une longue aventure. Après l'âge de 20 ans, sa mère Geneviève l'encourage, il donne tout à sa passion cycliste, et, pour vivre, il est chauffeur-livreur. En 1982, Vincent compte des victoires, mais ne trouve pas d'équipe professionnelle. Peu de coureurs sont recrutés. Pourtant ce métier est une obsession, donc il insiste, mais, hélas, sa ténacité n'est pas récompensée.

Les années Pélussin

Pierre Rivory, est un entraîneur-éducateur hors pair. Avec l'U.C. Pélussin, il monte une équipe professionnelle, en 1983. C'est la fierté de Saint-Étienne, la ville communiste du cycle, mais l'équipe est régionale, et le budget est serré. Il y a déjà Dominique Celle, le champion de France amateur, Dominique Garde, Gilles Mas et Thierry Claveyrolat. Pour clôturer l'effectif, il reste à désigner un coureur. Alors que personne n'y croyait, Pierre Rivory défend, avec une grande conviction, le dossier de Vincent Lavenu. Pierre est convaincu de ses grandes qualités morales, et d'attaquant. Quand il lui annonce la nouvelle, en désespoir de cause, Vincent a tourné la page et a commencé un nouveau métier. De fait, il reprend un dossard et devient professionnel !

La carrière

Sa vie sera ensuite jalonnée d'un titre de champion de France de l'américaine, avec Michel Charréard, et de belles places d'honneurs. Le côté obscur, ce sont ses équipes, qui n'offrent pas de conditions durables. Il doit son salut à des équipes modestes. Vincent est réveillé la nuit par son obsession de rester professionnel, jusqu'au jour où, avec l'aide du fidèle Guy Brunot, directeur sportif, il a l'idée de devenir manager d'équipe. Il sait que son moteur, c'est lui, et que le seul qui a la clé, c'est lui. En 1987, toujours coureur, il réunit ses camarades de la première heure, car les sponsors confirment tardivement les effectifs, et l'incertitude lui pèse. Là aussi, il devra être tenace !

Mais en attendant, il trouve un contrat de coureur chez R.M.O, à la dernière minute aux Six-jours de Grenoble, grâce à Bernard Thévenet.

Rien n'est plus fort que l'idée : une affaire de famille !

Il a l'impression de ne pas maîtriser son futur, et transforme ça en plan d'action. D'abord, il passe son brevet d'État en 1991, puis, avec cette ténacité qui le caractérise, il convainc son pre-





L'équipe à l'arrivée du Tour 2007 : Julien Jurdie, Simon Gerrans, Martin Elminger, Stéphane Goubert, Christophe Moreau, John Gadret, Ludovic Turpin, José-Luis Arrieta, Vincent Lavenu, Yvon Breton.

mier sponsor, Alain Chazal, et fonde en 1992, sa première équipe professionnelle : Chazal-Vanille et Mûre-Vetta. Alain Chazal est conquis par cette équipe et se prend au jeu. C'est une équipe qui ressemble à une famille, dans laquelle Vincent y met tout son cœur ! Les retombées publicitaires sont là, et Alain Chazal accompagne l'équipe jusqu'à fin 1995. Chapeau !

Puis le budget augmente, et permet de solides recrutements, avec la venue de *Petit Casino*. L'équipe de Vincent passe à la vitesse supérieure. Il a autour de lui, d'excellents assistants fidèles, parmi lesquelles Véronique, la secrétaire, et Magalie, sa fille chargée de communication. Sa femme Fabienne est son soutien indéfectible.

En 1998, l'équipe *Casino* gagne 65 victoires !

En 2000, AG2R a pris le relais et Jaan Kirsipuu remporte 18 victoires ! En 2006, l'équipe est classée « world tour », et connaît une longue période de maturité. Les victoires d'étapes sur les grands Tours s'enchaînent, avec Mengin, Richard Moreau, Brochard, Vaitkus, Luis Arrieta, Capelle, Agnolutto, Flickinger, Calzati, Dessel, Nazon, Gadret, Valjavec, Nocentini, Elmiger, Ravard, Dumoulin, Nocentini, Riblon, Bardet, Péraud (2^{ème} du Tour de France 2014), Vuillermoz, Gougard, Bakelants, Naessen, Venturini, Cosnefroy, Bouchard. AG2R gagne, en 2014, les classements par équipes au Tour d'Italie et au Tour de France.

La chaîne du vélo : Transmettre

En 2001, sous l'impulsion de Loïc Varnet et de René Caballero, Vincent soutient la création du club CCF (Chambéry cyclisme formation). A.S.O. et J-M Leblanc en font leur cheval de bataille, avant que la F.F.C. n'apporte sa caution morale. Cette structure, financée partiellement l'université, accueille les jeunes, qui ont

un projet d'études, en parallèle de leur sport. Bardet, Cosnefroy en ont été les précurseurs. Cette équipe vient de recevoir l'agrément centre de formation, auprès du ministère. Fort de ce succès, Loïc Varnet a créé en 2017, le prix Étienne-Fabre, dans le but d'honorer Étienne Fabre, ancien cycliste de Rodez et de valoriser les bi-qualifications (études et cyclisme). AG2R, *Le Livre scolaire*, *l'Insee*, *RAGT*, *Ver'art*, apportent aussi leurs concours financiers.

Parmi ses coureurs d'autrefois, il y en a qui sont devenus directeurs sportifs, ce qui prouve la fidélité de Vincent Lavenu. Parmi eux, on retrouve Biondi, Kasputis, Mas, Goubert, Dessel. C'est aussi une façon de transmettre les valeurs sportives qui l'animent. Finalement, Vincent aura su mettre la passion au-dessus de la raison, car, selon lui, la raison n'a pas toujours raison. ! Ainsi, au moment de se retirer, il pourra dire que la boucle est bouclée.

Bruno CORNILLET.



Pour les 20 ans de l'équipe AG2R (oct. 2017) : Romain Bardet, Samuel Dumoulin, Laurent Brochard, Jan Kirsipuu, Christophe Riblon, Jean-Christophe Péraud, Benoît Cosnefroy, Vincent Lavenu, André Renaudin, Yvon Breton.



ODE À EDDY MERCKX et sa fabuleuse saison 72

Il y 50 ans, venait de s'achever la plus formidable des saisons. Menu pantagruélique –entrées, plats, fromages et desserts–, le tout servi par le chef « Gargantua Merckx » ! Rétrospective rythmée sur le grand braquet.



La saison 1972 de Merckx commence par Milan-SanRemo.

« *Il est inouï mon petit Eddy !* » s'étranglait Luc Varenne le « radio-supporter » de la R.T.B, « *Merckxissimo !* », avait titré Jacques Goddet. Tous les superlatifs, toutes les métaphores ont été utilisés à propos d'Eddy Merckx et de ses exploits. Tout a été dit et écrit sur le plus grand coureur cycliste de l'histoire, mais l'on ne peut se lasser de revenir sur cette saison 72 hors du commun, couronnée par le record de l'heure (cf *Vélo Star* précédent). Comme les autres années, Eddy s'est attelé à une saison pleine de février à novembre sur la route, notwithstanding ses « travaux d'hiver » dans les Six Jours et cyclo- cross. Les deux grosses chutes de Paris-Nice et de Paris-Roubaix n'ont que peu ralenti son activité, vu les objectifs qu'il s'était fixés.

« *J'ai besoin de beaucoup courir, et puis je ne voulais pas anéantir tout le bénéfice de ma préparation hivernale* » disait-il alors. La densité des courses et des succès est exceptionnelle. « En cannibale » Eddy fait la course, attaque, paye de sa personne, gagne dans les Classiques, les courses à étapes, les grands Tours et même les critériums, « *les gens viennent pour me voir gagner, et je leur en donne pour leur argent* » avait-il dit à son équipier Jean Dumont.

Un début de saison dense et trois Classiques

Après une 3^{ème} place au Het Volk, Eddy veut gagner son 4^{ème} Paris-Nice. Malgré la chute de Saint-Étienne et 3 victoires, il est second derrière Poulidor qui le bat à la Turbie. Il enchaîne en gagnant son 5^{ème} Milan-San Remo, attaquant dans la descente du Poggio, Motta et Wolfshohl ne pourront rien. Renonçant au Tour de Belgique, il gagne la Flèche Brabançonne devant Swerts, avant de disputer quelques critériums en Italie. Il en revient pour le Tour des Flandres, remporté par Leman. Handicapé à la hanche, il n'a pas disputé la victoire et se classe 7^{ème}. Quelques jours plus tard, il est 3^{ème} de Gand-Wevelgem derrière Swerts et Gimondi, après le déclassement de Verbeeck.

Puis vient Paris-Roubaix, chutant dans la tranchée de Wallers Arenberg, il se blesse l'épaule gauche, ne peut défendre ses chances, et termine 7^{ème}, le vainqueur étant Roger De Vlaeminck. « *À Paris-Roubaix, il ne suffit pas d'être fort et bien préparé, il faut encore être béni des dieux du vélo.* » dira-t-il en y donnant rendez-vous pour 73.





Pour se continuer par Liège-Bastogne-Liège et la Flèche wallonne.

Se profilait déjà les ardennaises, Eddy voulait tester sa forme après l'échec de l'Enfer du Nord. Dans Liège-Bastogne-Liège, il démarre dans la côte de Stockeu, poursuit son effort solitaire jusque Verviers, lieu d'arrivée cette année-là. Cette victoire montre, s'il en était besoin, qu'Eddy n'avait rien perdu, ce qu'il confirmera trois jours plus tard en remportant la Flèche Wallonne. La victoire semblait compromise à 5 km de l'arrivée, il était à 35 secondes des échappés qu'il rejoignait aux 2 km avec Alain Santy protégeant Rosiers et Mortensen, et gagna le sprint devant Poulidor qui s'était fait oublier. Le lendemain de ce magnifique doublé, Eddy l'emportait à Momignies.

Deux grands Tours victorieux

Le temps de faire 2^{ème} du GP de Francfort derrière Gilbert Bellone, d'un peu de repos, d'entraînement spécifique, et voilà notre héros au Tour d'Italie où il bataille avec Gimondi, les frères



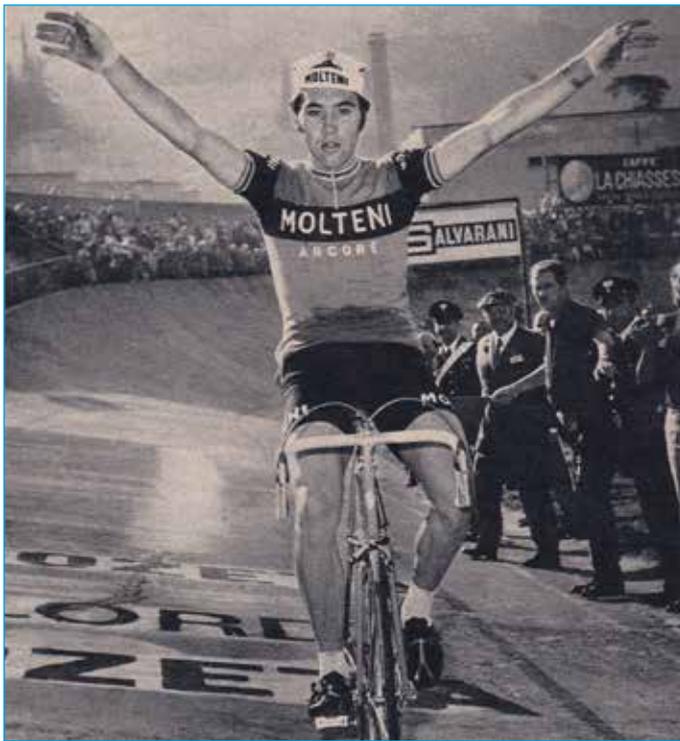
... un nouveau doublé Giro-Tour.

Petterson, Fuchs, Bitossi, Motta, De Vlaeminck mais surtout Manuel Fuente soutenu par les Espagnols, qui fut son principal adversaire en montagne. Eddy gagna 4 étapes dont Savone-Bardonecchia par Sestrières avec arrivée au sommet du terrible Jafferau et remporta son 3^{ème} Giro.

Dans les jours qui suivirent il gagna les critères de Castelfranco, Zomergem, Boulogne-sur-Mer et fut 2^{ème} du championnat de Belgique, devancé au sprint par Godefroot avec qui il était échappé. Puis ce fut le départ pour Angers et le Tour de France.

Le duel annoncé Merckx/Ocaña tourna court, Luis dut abandonner sans avoir jamais pris l'ascendant mais la course fut âpre car Agostinho, Van Impe, Zoetemelk, Poulidor, Guimard ne le ménagèrent pas, surtout ce dernier qui ne lui laissa aucun répit jusqu'à son abandon sur blessure aux genoux à 3 jours de la fin. Eddy Merckx remporta donc son 4^{ème} Tour avec 3 victoires





Le Tour de Lombardie

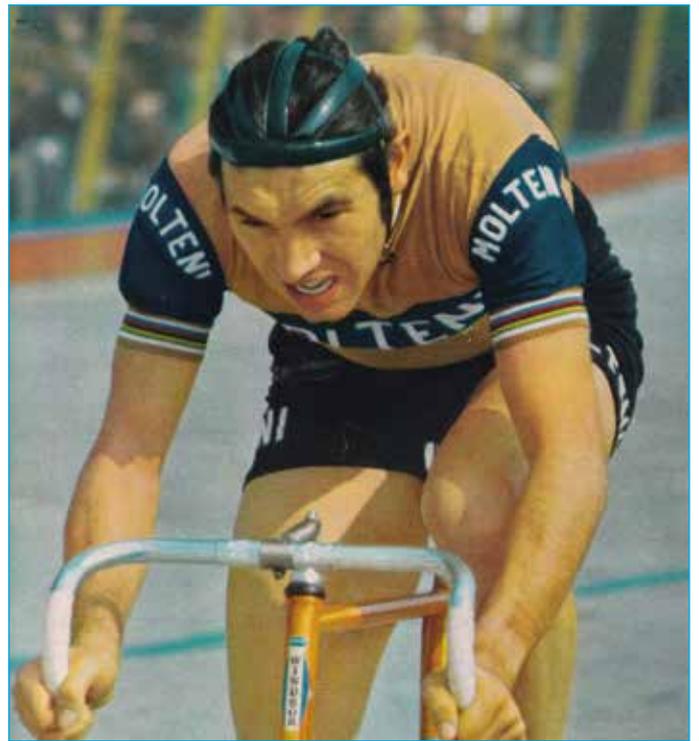
contre la montre et 3 dans les principales étapes de montagne (Luchon avec les 5 cols pyrénéens, Briançon (Vars, Izoard), Valloire (Lautaret, Galibier), excusez du peu !

La tournée des critères fut quelque peu allégée, Eddy n'en fit que trois en France : Châlon-sur-Saône, Quiberon, Plélan-le-Petit remportant ces 2 derniers comme ceux de Renaix, Woluwé, Escaut-Schoten, Tirlemont, Dortmund, Brustem, Rummen, Zingem, et Voghera, début septembre. Entre-temps, le championnat du monde de Gap constitua une déception.

Peu soutenu par l'équipe de Belgique, Eddy, malgré ses attaques répétées, ne put faire la différence, Bitossi fut rejoint très près de la ligne, Basso gagna le sprint, Eddy était 4^{ème}. Cette déconvenue fut vite estompée par la naissance d'Axel venu rejoindre Sabrina, faisant le bonheur de Claudine et de notre champion !

Une fin de saison tonitruante, avec une 4^{ème} classique et un record de l'heure

Dès lors, Eddy entre dans la période de « préparation » du record de l'heure. Au cours d'une quinzaine d'enfer (9 au 27 septembre) il enchaîne les victoires : Tour du Piémont, Grand-Prix de Mendrisio, critères d'Ougrée et Maldegem, Montjuich (record du chrono), Grand-Prix Magne Ayeneux, une très inhabituelle place de 116^{ème} à Paris-Tours, Tour d'Emilie en battant Lazcano après 50 km d'échappée, Tour de Lombardie (4^{ème} classique) après un raid solitaire de 46 km et face entre autres à Gimondi, Guimard, Bitossi, Zoetemelk, Poulidor, Ritter qui se battirent farouche-



... pour finir en apothéose par le record du monde de l'heure à Mexico !

ment. À Travers Lausanne (gagnant les 2 manches), critérium de Sallanches, Trophée Baracchi avec son équipier Roger Swerts... puis « *il ne me restait plus qu'à honorer quelques contrats, à passer des examens médicaux à Milan et à répondre à des milliers de questions des journalistes, avant de prendre l'avion pour Mexico* » confiait-il à Marc Jeuniau dans « *Mes carnets de route 1972* ».

Après une préparation spécifique avec entraînement en hypoxie, Eddy arrive à Mexico le 21 octobre et se met en piste pour le record le 25 après 3 jours de tergiversations dues à la pluie et quelques essais. Et c'est l'exploit : 49,408 km dans l'heure corrigée un peu plus tard à 49,431 et les records des 10 et 20 km. Eddy, épuisé déclare « *je ne recommencerai jamais le record de l'heure* ». Il met un point final à cette saison 72, conscient que faire mieux sera difficile. Marc Jeuniau écrit alors après 25 années de journalisme « *j'ai toutefois le sentiment d'avoir assisté le 25 octobre à Mexico à l'événement sportif le plus extraordinaire, par son intensité, de toute ma vie professionnelle* ». Son collègue Théo Mathy ajoute « *Eddy Merckx a accepté de prendre tous les risques précisément au terme de ce qui restera sans doute dans l'histoire du sport cycliste comme la plus formidable saison jamais réalisée par un champion* ».

En effet, pour réaliser pareille performance (45 victoires) dans toute une carrière... il faudrait s'y mettre à plusieurs.

« *Il est inouï le GRAND Eddy !* » n'est-ce pas ?

Gérard DARQUES.



LES MOTARDS DE LA GARDE RÉPUBLICAINE : au service du cyclisme (troisième partie).

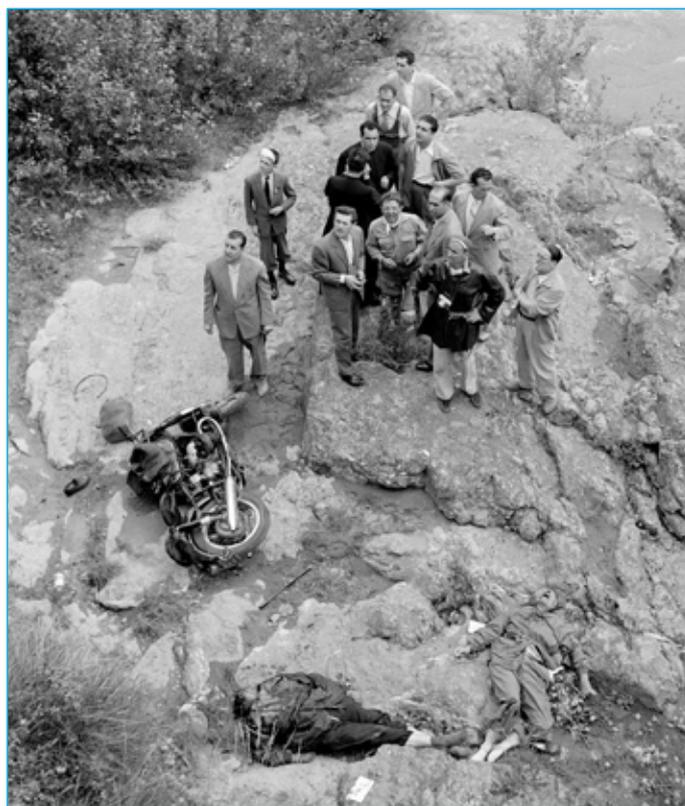
Les drames Casartelli (1995) et Alex Viot-René Wagner (1957)

Un autre terrible drame frappa douloureusement le Tour de France 1995. Sur la 15^{ème} étape, dans la descente vertigineuse du col du Portet-d'Aspet, le jeune champion olympique italien Fabio Casartelli, qui se trouve à l'arrière du peloton, chute avec plusieurs autres coureurs. Alors qu'il a toujours refusé de porter un casque -qui n'était pas obligatoire à cette époque-, sa tête heurte violemment le petit muret situé au bord du précipice. Il est très gravement blessé au crâne. Les trois motards de la garde qui ferment la course, ainsi que les deux gardes qui se trouvent dans le véhicule de dépannage « fin de course » lui portent immédiatement secours, avec le médecin de l'épreuve. L'un des motards a vécu la scène en direct, elle est insoutenable pour tous et les blessures constatées présagent le pire. L'accident s'est produit dans une partie escarpée de la vallée du Ger et, compte tenu de la vitesse de la course dans la descente, toutes les liaisons radio sont rompues et, à cette époque, le téléphone portable n'est pas encore démocratisé.

Fabio Casartelli ne peut être évacué par ambulance en raison de la gravité de ses blessures, seule la radio du véhicule atelier qui dispose d'une puissance d'émission plus importante, permet de conserver des contacts avec quelques éléments de la course, mais surtout de contacter l'hélicoptère de la gendarmerie qui viendra se poser, une centaine de mètres plus bas. Il faudra démonter certains sièges de l'hélicoptère pour y placer la civière. Malheureusement, Fabio Casartelli décédera



Fabio Casartelli, juste après sa chute mortelle (Tour 1995).



Alex Viot et René Wagner au fond du ravin de Ripoll (Tour 1957)

durant son transfert vers l'hôpital. Une réflexion du docteur Porte, médecin du Tour, mérite d'être citée « *malgré tous nos espoirs, en vain, sans la garde je ne sais ce que nous aurions pu faire de plus pour tenter de lui sauver la vie !* » Après plus d'une heure d'intervention et l'évacuation terminée mais surtout le silence retrouvé, avant de repartir, un des trois motards de la garde entend des gémissements provenant du précipice. S'approchant au bord, il constate qu'un autre coureur, pris dans la chute initiale, est tombé plusieurs mètres plus bas. Remonté avec l'aide de ses collègues, le coureur qui ne présente que de légères blessures sera néanmoins contraint d'abandonner la course. Il a dû trouver le temps long !

Il n'y a pas que les coureurs qui prennent des risques et qui sont victimes d'accidents. Régulièrement, il est à déplorer des victimes parmi des suiveurs que sont les journalistes, les directeurs sportifs, mais également les motards de la garde républicaine. En ce jour de fête nationale 1957, sur la route de la seizième étape dans les Pyrénées espagnoles, une moto de presse accroche une borne kilométrique,

située sur le bas-côté. Sous l'effet du choc, la moto avec son pilote et le reporter Alex Virot basculent dans le ravin des gorges de Ripoll, 12 mètres plus bas et ceci sous les yeux d'un motard de la garde qui les suivaient. Alex Virot fut tué sur le coup, tandis que le pilote de la moto, René Wagner, fut secouru par les motards, puis évacué vers l'hôpital de Ripoll. Malheureusement, en dépit des soins prodigués par le docteur Dumas, il ne surviva pas à ses blessures. Le motard qui assista à l'accident fut profondément marqué par cet événement tragique. Moins d'une minute avant l'accident, Alex Virot avait échangé quelques mots avec le journaliste Émile Besson.

Autres accidents importants

Le Tour de France 1975 connaîtra un événement spectaculaire, dans la descente étroite et sinueuse du col d'Allos. Une voiture technique avec des vélos sur le toit, quitte la route et tombe dans un ravin. Aussitôt secourus par les motards de la garde, les deux passagers du véhicule qui ont été éjectés sont remontés sur la route. Le conducteur, directeur sportif de l'équipe est blessé à la tête, alors que le mécanicien passager s'en sort indemne. Un cameraman enregistra cette scène spectaculaire qui marqua durablement l'esprit des suiveurs. Tous les conducteurs de voitures et les pilotes de motos, qu'ils appartiennent à la caravane publicitaire ou à l'échelon course, sont dans la hantise permanente de l'accident.

Les images télévisées sont parfois spectaculaires pour ce genre d'événement. Si ce n'est pas un animal errant qui traverse, c'est parfois l'imprudance des enfants ou d'un conducteur, voire l'inconscience des parents qui se trouvent être à l'origine d'un accident. Alors qu'il occupait, au guidon de sa moto, le poste de « balai », c'est-à-dire derrière le véhicule « fin de course » de la gendarmerie, un motard de la garde est percuté ce 22 juillet 1983, à Dortan (Ain), par un véhicule qui circulait



L'accident du col d'Allos (Tour 1975).

en sens inverse. Il est évident dans cet accident que les consignes de sécurité, à savoir que la remise en circulation ne doit se faire que 10 minutes après le passage du véhicule « fin de course », n'ont pas été respectées. Gravement blessé, hospitalisé durant plusieurs semaines, notre garde conservera de graves séquelles de cet accident.



Ouverture de course (2016).

En 1987, des deux motocyclistes de la garde qui venaient de accompagner le Premier Ministre qui avait assisté à l'arrivée de l'étape en Corrèze, l'un d'eux est victime d'un accident grave. En chemin pour rejoindre le site d'arrivée, il se trouve bloqué par important bouchon de voitures. Il entreprend le dépassement de la file quand, au même moment, un automobiliste vire subitement à gauche sans avoir mis son clignotant, franchissant même une ligne blanche. La collision est inévitable. Gravement blessé, des soins lui sont aussitôt prodigués par le médecin du Tour qui se trouvait dans la file de voitures. Dans le coma, il est transporté à l'hôpital de Limoges où il séjournera plusieurs semaines, avant de retrouver toutes ses capacités. À proximité de Mondorf-les-Bains (Luxembourg), lors de la 2^{ème} étape de ce Tour 2002, un motard de la garde, qui roule à la vitesse du peloton, ressent un violent choc sur le côté de sa moto. Alors qu'il n'a strictement rien vu, des cris d'horreur attirent son attention. Il s'arrête et constate que sa moto est endommagée, mais également le corps d'un jeune enfant allongé, inanimé, dans le fossé. Quelque peu sidéré par ce qu'il vient de se produire, notre garde appelle le médecin du Tour qui n'est guère optimiste.

Transporté inconscient à l'hôpital local, le garçonnet en sortira sans séquelle. Il s'avérera lors de l'enquête, que l'enfant sans surveillance, traversait régulièrement la route malgré la circulation. Lors de la 14^{ème} étape du Tour de France 2009, à Wittelsheim (Haut Rhin), une spectatrice est percutée par un motard de la garde républicaine. Cette malheureuse personne, juste avant le passage du peloton de coureurs, traversait à multiples reprises la chaussée sans regarder. Le motard ne peut l'éviter. Transportée à l'hôpital, elle ne surviva pas à ses blessures. Sous l'effet du choc, la moto qui se coucha est allée percuter deux autres spectatrices, se trouvant raisonnablement sur l'autre côté de la route. Malgré les avertissements relatifs à la sécurité diffusés à l'attention du public par les organisateurs des compétitions et la vigilance toute particulière des conducteurs de véhicules et de motos, il y a aussi de l'attention des spectateurs pour éviter les accidents.



L'aventure bénéficiaire d'un dispositif de protection

Le cyclisme est l'une des disciplines sportives qui se déroule sur la voie publique et qui apporte son flot de spectateurs par milliers, voire par centaines de milliers sur le bord des routes. De tout temps, les organisateurs ont souhaité protéger les concurrents, en sollicitant le concours de la gendarmerie et de la police nationale, notamment dans le cadre de missions de sécurité routière. Cette préoccupation est devenue encore plus évidente après la Seconde guerre avec le développement et l'augmentation du nombre de voitures en circulation. Dès lors, l'organisation du Tour de France, notamment, confie en 1952 la sécurité de la caravane publicitaire à une équipe de motocyclistes de la garde républicaine. Comme il l'évoque dans son rapport de 1953, le capitaine Zobrist, qui dirige l'escorte de la garde républicaine, a adopté et imposé un dispositif pour répondre aux contraintes inhérentes à l'itinérance de la caravane et au déroulement de la compétition cycliste. Il ne s'agit plus d'assurer une simple mission de sécurité routière mais plus tôt une escorte visant à garantir la protection tant externe qu'interne des échelons caravane et course. Il est évident que ce dispositif désormais adopté évolue en permanence notamment au regard des RETEX (retours d'expériences) de chaque événement rencontré sur chacune des épreuves. C'est toujours le même dispositif qui est encore aujourd'hui en vigueur ! Dans le dispositif d'escorte, les motards occuperont, du premier au dernier kilomètre, y compris sur les courses à étapes comme le Tour de France, toujours le même poste avec la même mission. Chaque course cycliste, qu'elle soit d'un jour ou par étapes, nécessite une préparation opérationnelle qui engage l'organisateur, les directeurs sportifs, ainsi que les forces de sécurité statiques chargées de la protection de l'itinéraire et motorisées, qui garantissent le bon acheminement de l'ensemble, du départ à l'arrivée. Des réunions préalables avec les organisateurs, les autorités administratives mais également les représentants des collectivités locales traversées ont pour objet de présenter les conditions du déroulement de l'épreuve et les moyens nécessaires à mettre en œuvre, pour assurer sa sécurité et celle des spectateurs.



L'échelon arrière de la course.

Dans le cadre d'une escorte classique, pour les motards de la garde, la mission commence généralement une heure avant le départ de la caravane publicitaire, et deux heures avant le départ de la course. En effet, pour chacun de ces échelons, il faut assurer l'ordonnement des véhicules pour garantir un départ en bon ordre, le moment venu. En fonction de l'importance de l'épreuve, de sa notoriété médiatique, de la distance et de la difficulté du parcours, mais également du nombre d'annonceurs présents dans la caravane, le dispositif d'escorte peut varier de 20 à 45 motocyclistes comme sur le Tour de France-, auquel s'ajoute un accompagnement logistique. Pour chacune des épreuves, des arrêtés préfectoraux, voire un arrêté ministériel, précisent les mesures qui doivent être prises pour assurer la sécurité de l'épreuve et qui déterminent l'usage privatif de l'espace public pour le Tour de France. Chaque motocycliste a, en outre, reçu une formation spécifique en adéquation aux fonctions qu'il est mesuré d'assurer dans le dispositif d'escorte. Comme pour chaque véhicule autorisé à circuler au sein de cette organisation, chaque motard et chaque véhicule de l'escorte sont numérotés, à l'avant et à l'arrière. Leurs numéros déterminent la place de la moto sur l'ensemble du dispositif et la mission du pilote. Lorsque le numéro est précédé d'une lettre (A ou C), il désigne le responsable du groupe de motards. Le départ fictif donné, si le dispositif d'escorte se met en ordre de marche, il est évident que la vitesse des motards et celles des véhicules va au rythme des coureurs, assez vélocé en plaine, plus lentement en montagne et très rapide en descente. Tout le monde a pu le constater, notamment en montagne, le motard devant le ou les coureurs est obligé de fendre la foule qui s'est accumulée sur la route, pour permettre le passage du coureur. Le stress est à son maximum, toujours la peur de percuter un spectateur ou lui-même de chuter. Il faut regarder devant, sur les côtés pour éviter l'accident ; mais en gardant toujours un œil dans le rétroviseur. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, ce n'est pas parce que le col est franchi que cela va être plus calme. Bien au contraire, le stress est toujours à son comble, car la descente va être très rapide, parfois à près de 110 km/h. Il faut toujours être devant le coureur et lui ; il ne chôme pas. Bernard Hinault et Laurent Jalabert, reconnus comme d'excellents descendeurs, ont souvent déclaré, « dans une descente de col, j'adapte ma vitesse et ma trajectoire sur celle du motard de la garde, je freine uniquement si le feu de la moto s'allume, je lui fais totalement confiance ! ».

La caravane publicitaire déjà sur la route depuis plusieurs dizaines de minutes, un groupe de 2 ou 3 motards assurent son « ouverture de route » pour garantir la viabilité de l'axe défini. Une « voiture pilote » avec le « responsable de l'échelon caravane » précède l'arrivée des véhicules des annonceurs. Un groupe de 4 à 6 motards assure l'escorte de ces véhicules et la régularité de leur déplacement ceci aux fins de respecter un écart préalablement déterminé en minutes par rapport à la tête de l'échelon course, une heure par exemple pour le Tour de France. Tous ces motards sont en liaison radio avec le responsable de la voiture pilote qui lui-même peut transmettre toute information utile au commandant de l'escorte à bord du véhicule PC (poste de commandement). (à suivre)



OPPY AU SERVICE DE SA MAJESTÉ : **Un champion cycliste devenu député et ministre**

La disparition d'Élizabeth II d'Angleterre nous remet en mémoire un épisode de l'histoire... de l'Australie où un célèbre coureur cycliste « sauve la Reine » !



Oppy seul en tête de Paris-Brest-Paris, puis rejoint près du but, gagne quand même !

Le 6 septembre 1931, le champion australien Hubert Opperman remporte la 5^{ème} édition du marathon de la route Paris-Brest-Paris. Oppy -ainsi l'appelle-t-on dans le peloton- gagne la mythique épreuve décennale de 1.186 kilomètres... au sprint. Au terme de 49 heures 23 minutes 30 secondes d'efforts, il s'avère, sur la piste du vélodrome Buffalo, le plus vite d'un groupe de cinq, classés dans le même temps ; 2^{ème} Léon Louyet à 2 longueurs ; 5^{ème} un Marcel Bidot malchanceux. En 1963, le ministre Hubert Opperman, en charge de la Navigation et des Transports de son vaste pays, remporte -ce sont ses mots- son « Paris-Brest-Paris politique », parvenant à battre, aux élections législatives, le plus redoutable adversaire qu'il lui fut donné d'affronter : Robert Hawke. Il a toujours pensé que ce succès, au terme de la plus difficile de ses campagnes électorales, a permis à Sa Majesté Élizabeth II de rester souveraine de l'Australie !

Plaçons-nous dans le sillage d'Oppy sur l'incroyable parcours qui le mène d'un Paris-Brest-Paris à l'autre... L'ancien petit télégraphiste Hubert est, en 1927, à 23 ans, et de loin, le meilleur cycliste australien. Il vient de remporter la première épreuve par étapes organisée en Australie -un Grand Prix Dunlop-. Hubert a dominé la course de manière telle que la presse et ses supporters financent pour lui, accompagné de trois autres coureurs, un voyage en Europe pour y affronter l'élite cycliste en 1928. Oppy n'a nullement une carrure athlétique, et on ne cesse d'être



Hubert Opperman, devenu personnalité politique de premier plan.

étonné par les capacités exceptionnelles de résistance de ce modeste gabarit. On ne compte plus ses succès dans ces très longues épreuves australiennes où l'on impose des handicaps plus ou moins importants aux meilleurs de l'effectif -donc à Oppy-. S'il n'est pas toujours le premier à franchir la ligne d'arrivée, Oppy est, le plus souvent, « fastest time » (le meilleur temps). Il s'agit, en fin de compte, vu les départs échelonnés, d'interminables contre la montre. Ce qu'Oppy n'hésitera pas à qualifier de « stupid system » ! Mais ces raids préparent le jeune homme à ses exploits européens à venir...

L'aventure commence par cinq semaines de traversée des océans, Hubert, accompagné de ses compatriotes Ernie Bainbridge (lequel est venu combattre en Europe pendant la « Grande Guerre »), Percy Osborne et du Néo-Zélandais Harry Watson. Ils cohabitent avec les amateurs du Vélo Club de Levallois et s'entraînent avec eux. Puis nos hommes, équipés par la firme *Ravat*, se frottent à l'élite des pros, et Hubert se distingue de suite. Ne craignant pas les pavés, il participe activement à l'échappée victorieuse de Paris-Bruxelles, 3^{ème} dans le même temps que ses ultimes compagnons de fugue, deux ans s'il en fut, Georges Ronsse 1^{er}, Nicolas Frantz 2^{ème}.

Tour, Bol d'Or et mille kilomètres

Et c'est ce fameux Tour de France qui fait rêver jusqu'aux anti-podes. Henri Desgrange tâtonne encore à trouver la bonne formule : en 1928, sur 22 étapes, les 14 de plaine sont disputées contre la montre par équipes ! Certaines formations sont fortes de 8 voire 10 hommes, les « *Ravat* » ne sont que 4... Encore un « stupid system » se dit Oppy !





Il a gagné ! Oppy reprend son souffle. À droite, Gaston Degy son manager en Europe. À gauche, Bruce Small, patron des cycles *Malvern Star*.

Hubert, tellement plus fort que ses équipiers, est contraint de les larguer plusieurs dizaines de kilomètres avant l'arrivée. Dès lors, notre homme ne passe pas inaperçu. L'enveloppe ne paie pas de mine, torse étroit, jambes et bras minces. Mais quelle présence ! D'autant qu'il est souriant, affable, « d'une correction bien britannique » nous dit la presse. Il franchit les montagnes et se classe 18^{ème} (1^{er} Frantz), Watson est 28^{ème}, Osborne 38^{ème}, Bainbridge a dû renoncer dans les Alpes.

Ce premier séjour en France, Oppy l'achève en beauté. En septembre, s'offre à lui une épreuve où déployer ses immenses capacités de résistance. C'est le Bol d'Or disputé au vélodrome Buffalo, il s'agit de tourner sur la piste durant 24 heures, entraîné par tandems et triplettes. Oppy ne fait pas dans le détail : il gagne avec... 106 tours (!) d'avance sur le 2^{ème}, André Mouton. Avec 950 kilomètres, il bat de 13 kilomètres le record de l'épreuve.

Mais ce n'est pas tout ! Il poursuit son effort 1 heure et 19 minutes de plus, et il établit ainsi un record des 1000 kilomètres. Oppy peut rentrer au pays avec la satisfaction d'avoir répondu aux attentes de ses supporters -et le projet de revenir-...

En 1929, il reprend la tête du peloton australien, recordman sur les 909 kilomètres de Sydney à Melbourne en solitaire, vainqueur du Tour de Tasmanie, succès qu'il renouvelle l'année suivante devant... deux Français.

C'est qu'en 1930, Jean Bidot, le frère de Marcel, et le solide Jeff Maclair font à leur tour la traversée des océans pour courir sur les terres d'Oppy, qui les accueille chaleureusement. Sydney-Melbourne est disputé en 5 étapes dont certaines empruntent de véritables parcours de cyclo-cross. Au final : 1^{er} Jeff, 2^{ème} Hubert, 3^{ème} Jean. Au Tour de Tasmanie en 3 étapes : 1^{er} Hubert, 2^{ème} Jeff, 3^{ème} Jean. Jean, à son retour, en prévient Marcel : Oppy se prépare pour le Paris-Brest-Paris, et va le gagner !

Paris-Brest-Paris-Cycliste

En 1931, Mavys, son épouse, accompagne cette fois Hubert, avec l'espoir de lui offrir la bise au vainqueur, au terme du célèbre marathon de la route. Avant cela, Oppy remporte le Circuit du Bourbonnais et dispute le Tour, qui a enfin trouvé la bonne formule : des équipes nationales égales en nombre et (presque) toutes les étapes courues en ligne. Les Australiens sont quatre (Oppy, « Fatty » Lamb, Ossie Nicholson et Frank Thomas), associés à quatre Suisses. Hubert accomplit une bonne course, classé 12^{ème} (1^{er} Antonin Magne) ; Fatty bon (et courageux) dernier, 35^{ème}. Mais le meilleur de la saison d'Oppy reste à venir et va se dérouler, d'une traite, du vendredi 4 septembre 13 heures, au dimanche 14 heures 23...

Comment tenir de Paris à Brest et retour sans... s'endormir ? Oppy s'envoie des gifles, chante à tue-tête, siffle et... mange quantité de céleri dont il affirme les vertus anti-dormitives. Il bénéficie surtout de l'expérience de ses interminables raids australiens. Plutôt grégaire et monotone jusque-là, le marathon devient course à rebondissements et suspense dans les dernières heures. C'est une magnifique échappée de Marcel Bidot, hélas



Oppy traverse les océans... sur home-trainer.

contrariée par une crevaison, puis la fugue d'Oppy qui force à son tour à 40 à l'heure seul en tête. On voit déjà l'Australien vainqueur quand, à 6 kilomètres du but, ses quatre poursuivants le rejoignent, emmenés tambour battant par Marcel. Course perdue ? Non ! car sur la piste de Buffalo, Oppy s'avère le meilleur, le plus « frais » des cinq. À 50 mètres de la ligne, il sait qu'il a gagné. Hubert Opperman entre dans la légende des cycles.



Hubert est aussi un infatigable pistard.

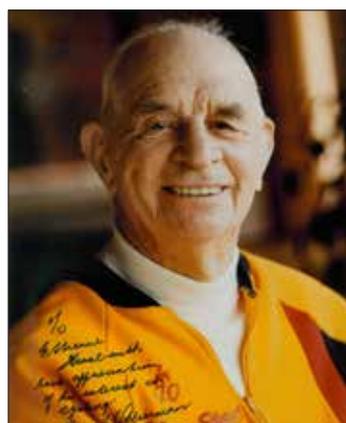
Paris-Brest-Paris- Politique...

Trois décennies plus tard, Hubert Opperman s'inscrit dans la légende politique de l'Australie, au terme d'un autre « Paris-Brest-Paris », électoral celui-là. Oppy ayant accompli, entre temps, une multitude de performances sportives. Il faudrait une page entière

pour énumérer ses records de traversées en tous sens de son immense pays, et ses records sur piste. Il en est même d'homériques. Ainsi ces incroyables raids au cœur du « bush » aride où le surprennent des conditions climatiques exécrables. Mais jamais il ne renonce, c'est un principe ! Pour faire bonne mesure, c'est aussi, en 1934 et 35, une série de traversées-records de la Grande-Bretagne. Ajoutons qu'à toute proposition de « stimulants », il oppose un refus net et définitif.

Sa carrière sportive s'achève, à 36 ans, au moment où l'histoire mondiale s'assombrit et tourne à la tragédie. Hubert participe à la guerre du Pacifique au bord des bombardiers de la Royal Australian Air Force. La paix revenue, il occupe un poste de responsabilité au sein de la firme australienne de cycles « Malvern Star ». C'est alors que, simple adhérent du Libéral Party (conservateur) sans projet politique personnel, le voilà, à sa grande surprise, sollicité en 1949 pour s'opposer, lors des élections législatives, au Ministre travailliste de la Défense et de la Reconstruction. Après mûre réflexion, il se jette à l'eau et gagne « au sprint », de 234 voix. Son parcours sportif exemplaire, sa force de conviction sincère, ont joué pour lui : il est élu député. Son parti revenu au pouvoir, Opperman, de 1949 à 1963, ne sera jamais battu aux législatives, en huit scrutins. Nommé au poste délicat de chef de la majorité parlementaire, il s'en acquitte si bien qu'il est promu Ministre de la Navigation et des Transports en 1960. Et puis – on y arrive ! – c'est le très fameux « Paris-Brest-Paris politique ».

Aux législatives de 1963, le Labor Party (travailliste) oppose au ministre Opperman un adversaire de grande envergure, brillant orateur, dont on pressent qu'il est appelé à un bel avenir : Robert Hawke. Armé de son court slogan qui rime bien, « *Your man is Opperman* » (Opperman est votre homme). Oppy mène sa campagne la plus rude, au point qu'il doute un moment du succès. Mais, comme en 1931 sur les routes françaises, sa détermination s'avère payante : il devance Hawke de 3210 voix. Le député-ministre Opperman est persuadé d'avoir sauvé la Couronne en terre australienne. Car, élu député, leader travailliste, Hawke, accédant aux plus hautes responsabilités, eût œuvré à détacher son pays de la souveraineté britannique. Avec de bonnes chances d'y parvenir, l'idée républicaine étant dans l'air du temps. Or le succès de l'ex-champion cycliste donne un sérieux coup de frein à la carrière de son adversaire. Lequel deviendra certes Premier Ministre mais en 1983, en un temps où l'idée de République sera moins présente dans l'opinion.



Oppy, souriant retraité du sport et de la politique, toujours très populaire en Australie et en France.

Sir Hubert

Son brillant succès de 1963 vaut à Oppy d'être Ministre de l'Immigration, avec notamment pour tâche de recruter des Européens prêts à s'installer dans son pays pour œuvrer à son développement. En 1968, juste récompense de ses bons et loyaux services, devenu ambassadeur d'Australie à Malte, il est invité à Buckingham

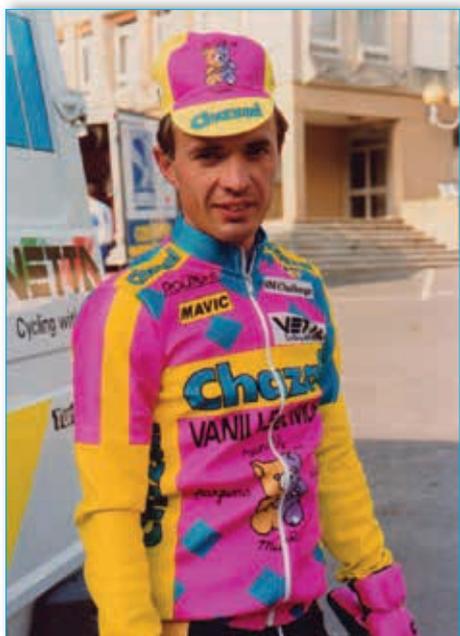
Palace où Sa Majesté Elizabeth II le fait High Bachelor de l'Ordre de Saint-John. Oppy, ainsi anobli, devient Sir Hubert et son épouse Lady Mavys. La morale de cette belle histoire ? La parole est à Sir Hubert : « *J'aimais les compétitions cyclistes – pas nécessairement pour les gagner – mais pour les vivre. Le plus amusant est que je n'ai pas cherché à être le meilleur. Le succès est venu calmement à moi et, en réfléchissant, je pense que dans le cas contraire, je me serais détruit.* »

Eh bien, il en fut de même en politique. Il n'avait aucun plan de carrière mais, ayant œuvré avec compétence, sérieux et conviction, heureux à la tâche, les postes et honneurs sont arrivés à lui.

Le parcours d'Oppy s'est arrêté en 1996 dans sa 92^{ème} année, alors qu'il donnait d'ultimes coups de pédales sur un home-trainer. Souhaitons à Charles III – si de nouvelles vellétés républicaines se faisaient jour en Australie – qu'un nouveau roi de la petite reine « roule pour lui » !



Franck Pineau : coureur et directeur sportif.



Pineau coureur, sous les couleurs de Chazal...



... puis directeur sportif, à la Française des Jeux.

Une suite logique

En 1991, il signe dans l'équipe Suisse *Mosoca-Chazal-Eurotel*, et en 1992 c'est le début de l'aventure avec Vincent Lavenu dans l'équipe *Chazal* que celui-ci vient de créer. Il participera, en 1993, à un second Tour de France, au service

Ion de Joinville, tout en continuant son apprentissage. On sent chez Franck l'étoffe d'un futur pro !

Une belle carrière professionnelle

Avec 25 sélections et de très bons résultats, le monde professionnel lui ouvre les portes. Il signe, en 1986, dans la nouvelle équipe *Miko-Carlos*, petite formation avec quelques noms, mais faute d'être retenue pour le Tour de France, qui disparaît au mois de juin. Néanmoins, Franck s'étant révélé en gagnant la 1^{ère} étape du Midi-Libre, la direction de l'équipe espagnole *Reynolds* l'a remarqué et l'engage, pour la fin de saison, aux côtés de Miguel Indurain.

En 1987 son contrat est renouvelé, il remporte la Flèche berruyère et termine 5^{ème} du Tour du Limousin. Mais, ayant un peu le mal du pays, il revient en France, chez *R.M.O.*, en 1988, où il aura quelques bons résultats. Mais toujours pas de sélection pour le Tour de France ce qui le déçoit grandement. Il fera toutefois le Tour en 1989, au service de Charly Mottet, classé 57^{ème}. Plusieurs chutes en 1990 l'exempteront de la Grande Boucle.

d'Éric Caritoux, terminant 93^{ème}. En 1994, la saison n'est pas terrible et il décide d'arrêter les frais. La région Bourgogne lui fait miroiter un poste de C.T.R. qu'il n'obtiendra jamais. Il s'inscrit aux *Assedic*, ouvre deux commerces de cycles dans les magasins *Leclerc* dans l'Yonne puis devient chauffeur-invités pour la société du Tour de France.

Parallèlement il s'occupe des relations publiques à *la Française des Jeux*. Son rêve se réalise enfin, lui qui a toujours espéré rester dans le milieu cycliste. Il rejoint les frères Madiot et Martial Gayant comme directeur sportif adjoint à la Française des Jeux, et l'aventure se poursuit toujours aujourd'hui ou la compétence de Franck est très appréciée. Son fils Cédric a également fait une belle petite carrière chez les pros, et continue les chroniques cyclistes pour une chaîne de télévision sportive.

Aujourd'hui Franck est encore plus souvent absent de la maison que lorsqu'il était coureur. Mais sa passion émotionnelle dure et perdue aux travers des courses et des coureurs qu'il dirige !

Serge SURY.

Dès son plus jeune âge, Franck Pineau a été bercé par le cyclisme. Son grand-père, passionné de vélo et de boxe, l'emmène sur les courses de la région. Il rencontre, un jour, les dirigeants de *l'Entente Sportive* de Saint-Florentin (Yonne), et il signe sa première licence. Il remportera, la première année, 19 victoires dont le championnat départemental minime.

En 1978 et 1979, chez les cadets, il gagnera 35 bouquets, dont le titre de champion de l'Yonne et de Bourgogne. En 1980 et 1981, encore une trentaine de victoires, dont les titres régionaux de Bourgogne et de la Nièvre. Il est ainsi souvent sélectionné, et participe aux courses nationales avec brio dont une 20^{ème} place au championnat du monde à Leipzig, malgré une crevaison.

Né le 27 mars 1963 à Bourges, Franck est plutôt bourguignon et en 1982, il rejoint le grand club d'Auxerre de Charles Mathey. Il n'a que 19 ans, mais compte déjà plus de 80 succès. En 1983, il intègre le Batail-



Que sont-ils devenus ?

Yvon Madiot : le petit frère du frangin.

Il est venu au cyclisme, poussé par son grand frère Marc et son père, un ancien coureur de cross-country de bon niveau. Bon rouleur, bon grimpeur, avec cinq titres de champion de France, Yvon aura fait une belle carrière, tant sur route que dans les sous-bois.

Né le 21 juin 1962 à Renazé dans la Mayenne soit 3 ans après son aîné, c'est en voyant celui-ci courir et gagner dans les courses amateurs, qu'en 1976, Yvon s'est pris d'intérêt pour la chose cycliste. D'intérêt plus que de passion car jusque-là, il préférerait les sorties avec copains et copines du côté de Renazé.

Ses idoles de l'époque n'étaient pas des cyclistes mais plutôt des chanteurs, des groupes de hard-rock avec les tenues qui allaient avec. Mais si on peut être « baba-cool », dans la famille Madiot, on ne coupe pas à la sacro-sainte messe du cyclisme. Pour aller assister aux compétitions où Marc est présent, papa, maman, Yvon et leurs trois sœurs sillonnent, chaque jour du Seigneur ou presque, les routes mayennaises. Tant qu'à faire les déplacements, Yvon décide, au mois d'avril 76, de se mettre au vélo et c'est parti...

Première course à Olivet, première victoire. L'année suivante, le manque d'assiduité aux entraînements lui fait passer une année blanche. En 1978, il décide de faire l'effort. Il gagne 14 courses. En 1980, il est champion de France du cinq kilomètres, champion de Bretagne de cyclo-cross et 4^{ème} au niveau national. 1981 et 1982 sont des années aux résultats désastreux. Il entrevoit même de s'arrêter là, mais -coup de théâtre- Cyrille Guimard lui accorde sa chance, en signant un contrat amateur en prélude d'une carrière professionnelle. Le complexe du petit frère s'estompe !

Enfin confiant, bénéficiant des conseils de son frère Marc et de Guimard, il fait



Yvon, en compagnie de son frère Marc.

une saison 1983 étonnante. Il remporte une étape difficile à la Course de la Paix, le Circuit de Redon, Manche-Atlantique et Nantes-Gré. Il signe professionnel au soir des championnats du monde en Suisse dans l'équipe *Renault-Elf*, et prend part au Tour de l'Avenir, qu'il terminera cinquième.

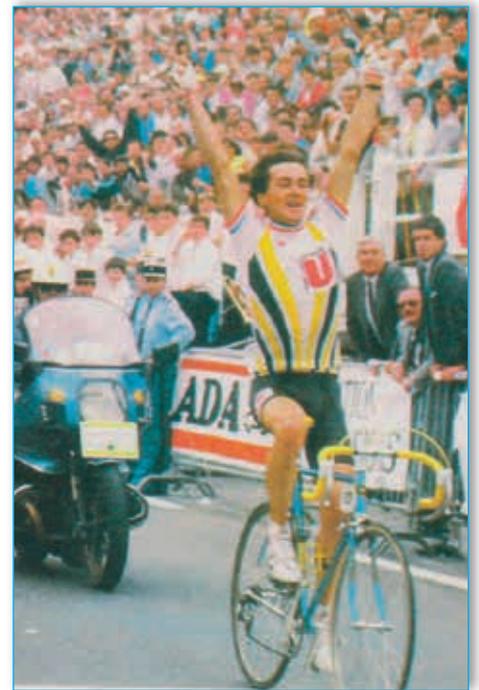
Similitude et parallèle avec Marc.

Au début de l'année 84, il est sacré champion de France de cyclo-cross, succédant à Marc. Le petit devient l'égal de l'aîné ! Fair-play, élégance, humeur toujours affable, Yvon est un peu le chouchou dans l'équipe. Une grande connivence unit les deux frères. Ils se suivront toute leur carrière et après-carrière.

Yvon remportera 3 fois le titre de champion de France de cyclo-cross (1984, 85 et 87). Il sera comme son frère champion de France sur route à Châteaulin en 1986 et Marc en 1987. Ils resteront équipiers toutes leurs carrières dans les mêmes équipes et termineront en même temps, en 1994, dans l'équipe *Catavana*.

Le vélo : toute une vie.

Pour Yvon, le vélo lui aura permis de voyager et de sortir de sa Mayenne et de sa Bretagne, de bien gagner sa vie et de ren-



Yvon, champion de France !

contrer sa femme. Depuis 25 ans, Yvon est toujours aux côtés de Marc, en tant que directeur sportif dans l'équipe *Groupama-FDJ*. Il est également passionné par l'élevage des chevaux ainsi que par la moto, notamment la *Harley Davidson*. Peut-être son unique regret : ne pas avoir participé au Giro, ni en tant que coureur, ni en directeur sportif.

Serge SURY.



Henry Anglade (1933-2022) : Cœur de Lyon !

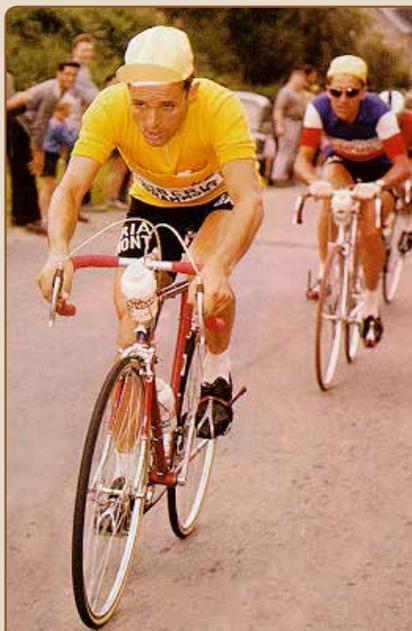
Henry Anglade est décédé, à 89 ans, le 10 novembre, à l'hôpital de la Croix-Rousse à Lyon, où il avait été admis quelques temps auparavant. Né le 6 juillet 1933 à Thionville, où son père, sous-officier dans l'armée de l'air, était en garnison, mais Lyonnais depuis son adolescence, Henry, qui avait étudié la mécanique générale, ne se destinait pas au cyclisme, quand il y fut incité par un camarade qui l'avait entraîné dans des sorties. Indépendant à l'Étoile cycliste Duquesne et Alcyon-Dunlop, professionnel en 1957, dans l'équipe Libéria, il avait couru deux Tours de France en équipe régionale (28^{ème} en 1957 ; 17^{ème} en 1958), où il s'était fait remarquer par sa bonne tenue (lauréat du prix de l'élégance en 1957), ses qualités d'attaquant, une intelligence de la course compensant des moyens physiques non exceptionnels, et aussi une capacité à communiquer de façon claire avec les journalistes ! Jean Bobet l'avait surnommé « Cœur de Lyon », et d'autres « Napoléon » pour sa façon de diriger ses équipiers !

1959 : la grande année !

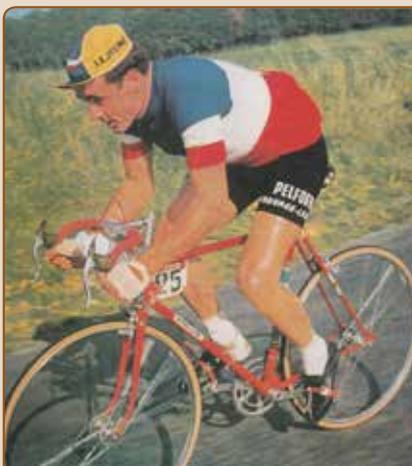
Mille neuf cent cinquante-neuf sera la grande année pour Henry : en un mois et demi, il remporte le Critérium du Dauphiné (devant Mastrotto), se classe 2^{ème} du Tour de Suisse (devancé par Junkermann), et devient champion de France sur le circuit de Linas-Monthléry ! Sélectionné pour le Tour de France au sein de l'équipe du Centre-Midi, il remporta la difficile étape Albi-Aurillac, avant de se classer 2^{ème} (derrière Bahamontes ; devant Anquetil 3^{ème} et Rivière 4^{ème}). « Plutôt Bahamontes qu'un régional », avait-il été dit ! De fait, l'équipe de France n'avait pas fait le jeu d'Henry, notamment lors de l'étape Saint-Vincent d'Aoste/Annecy ! Ses performances de l'année en font le lauréat des deux trophées Pernod (Super-Prestige international et Prestige).

Toujours fidèle à Libéria en 1960, Henry est retenu, par Marcel Bidot, pour le Tour de France, en équipe nationale, avec un statut de co-leader, partagé avec Roger Rivière ! Par ses attaques en début d'épreuve, Henry revêtit le maillot jaune à l'issue de la 4^{ème} étape, à Caen. Il ne portera la casaque dorée que durant deux étapes, étant dépossédé, lors de l'étape Saint-Malo / Lorient, à la suite de l'échappée Rivière-Nencini-Adriaenssens-Junkermann qui rallia l'arrivée avec une avance de 14mn 40s ! S'estimant « trahi », Henry fera tout de même le jeu de Rivière, jusqu'à l'accident de celui-ci, dans le Perjuret. Démoralisé il terminera à la 8^{ème} place de ce Tour que, dans d'autres circonstances, il aurait pu gagner !

Henry cherchera ensuite une victoire de prestige pour relancer sa carrière, mais sans pouvoir l'obtenir (en 1961 : abandon dans Bordeaux-Paris, 18^{ème} du Tour de France au service d'Anquetil ; en 1962 : abandon dans



Anglade revêtu du maillot jaune dans le Tour 1960 (suivi par Rivière !)..



...et du maillot de champion de France (1965)

le Tour d'Italie, 12^{ème} du Tour de France, avec une 2^{ème} place, dans l'étape de la Chartreuse, derrière Poulidor).

1963 : une embellie chez Pelforth »

Henry connaîtra une embellie, à partir de 1963, lorsqu'il intègre Pelforth, « l'équipe des copains », de Maurice De Muer. Cette année-là, il remporte le Tour du Haut-Var et se classe 11^{ème} du Tour de France. En 1964, il se classe 4^{ème} du Tour de France (derrière Anquetil, Poulidor, Bahamontes), lauréat du prix « La Tête et les Jambes ». En 1965, à nouveau 4^{ème} du Tour (derrière Gimondi, Poulidor, Motta), il redevient champion de France, sur le circuit de Pont-Réan, devançant Poulidor et Anquetil.

Vainqueur du Tour de l'Hérault en 1966, cette saison sera marquée par des accidents et maladies. Transféré chez Mercier, pour une dernière année, en 1967, Henry abandonnera son 10^{ème} Tour de France. Reconverti dans le commerce d'appareils mécanographiques, après un essai dans le journalisme télévisé à l'occasion du Tour 1968, Henry reprendra du service comme directeur sportif, de 1976 à 1978, de l'équipe Lejeune-BP, dirigeant Bracke, Schuiten, Van Impe, mais un peu déçu par un cyclisme alors marqué par l'attentisme !

Marié et père de deux filles, installé dans le Beaujolais, Henry sera à l'origine, avec Paulo Cinquin, des « Retrouvailles de Régnié-Durette ». Il se consacrera aussi à la réalisation de vitraux, dont certains ornent la chapelle des cyclistes, à Labastide d'Armagnac. Henry Anglade, un coureur attachant, pas toujours récompensé de ses attaques, qui aura marqué le cyclisme des « sixties » !

Didier BÉOUTIS.



Ils nous ont quittés



Ercole BALDINI

Ercole Baldini s'est éteint, le 1^{er} décembre, à âgé de 89 ans, à Villanova de Forlì, le village de Romagne où il était né, le 26 janvier 1933. Puissant rouleur -surnommé « la locomotive de Forlì », Ercole avait battu, en 1956, le record du monde de l'heure (46,394 km) établi par Jacques Anquetil trois mois plus tôt, avant de remporter la médaille d'or de la course en ligne des Jeux olympiques, à Melbourne. Il a aussi remporté, en 1958, le Tour d'Italie et le championnat du monde à Reims, et, en 1960, le Grand prix des Nations. Il avait participé à quatre reprises au Tour de France (6^{ème} en 1959 remportant la 18^{ème} étape à Val d'Aoste ; 33^{ème} en 1960 ; 8^{ème} en 1962 ; abandon 6^{ème} étape en 1964). Tout en exploitant une entreprise de carrelages, il avait été directeur sportif, puis dirigeant fédéral en Italie. Nous avons consacré à Ercole un long article, paru dans Vélo-Star n°416 (octobre 2021).



Davide REBELLIN

C'est avec stupeur que le monde cycliste a appris, le décès, le 30 novembre, de Davide Rebellin, à 51 ans, renversé par un camion (qui avait pris la fuite avant d'être retrouvé), alors qu'il s'entraînait, à Montebello Vicentino, car il courait encore. Né le 9 août 1971 à San Bonifacio (Vénétie), à l'aise sur les « classiques d'un jour », il avait remporté, en 1997, la Classique de San Sébastien et le Championnat de Zurich, puis, en 2004, coup sur coup, Liège-Bastogne-Liège, la Flèche wallonne et l'Amstel Gold race. Il réalisera le triplé sur la Flèche wallonne, gagnée encore en 2007 et 2009. Davide avait aussi remporté Tirreno-Adriatico en 2001 et Paris-Nice en 2008. Il avait participé à douze reprises au Tour d'Italie (6^{ème} en 1996, gagnant la 7^{ème} étape et portant le maillot rose durant six jours). Ses deux participations au Tour de France furent plus modestes (58^{ème} en 1997 ; abandon 14^{ème} étape en 2003). Suspendu pour dopage aux J.O. de Pékin, en 2008, où il avait obtenu la médaille d'argent de la course sur route, derrière sera plus tard blanchi par le tribunal de Padoue.



Gerben KARSTENS

Décédé le 8 octobre à 80 ans, Gerben Karstens était né le 14 janvier 1942 à Voorburg (Hollande méridionale). Fils de notaire, il brava les réticences familiales pour devenir coureur. Il passe professionnel en 1965, chez Televizier, après une victoire d'étape au Tour de l'Avenir et une médaille d'or, aux Jeux de Tokyo, dans le contre la montre par équipes (avec Zoet, Dolman, Pieterse). Très bon sprinter, bon rouleur, à l'aise dans les courses par étapes, sa première saison sera une réussite : vainqueur, détaché, de l'étape de Versailles du Tour de France (59^{ème}) ; de Paris-Tours disputé sans dérailleur ; 2^{ème} du Tour de Lombardie. 1966 sera l'année de la confirmation : vainqueur de trois étapes du Tour d'Espagne (21^{ème}), des étapes de Dunkerque et de Bayonne du Tour de France (45^{ème}) dont il sera 2^{ème} du classement par points, puis du championnat des Pays-Bas.

Il en sera ainsi jusqu'en 1980. Karstens remportera ainsi 14 étapes dans le Tour d'Espagne (sur 6 participations), une dans le Tour d'Italie (une participation), et 6 dans le Tour de France (sur 11 participations), ainsi qu'un maillot jaune, en 1974. Il sera aussi vainqueur d'étapes dans le Dauphiné, les Tours de Suisse, Belgique, Luxembourg, Andalousie... Karstens sera aussi, pour le grand plaisir des suiveurs, le champion de la fantaisie, se coiffant, en course, de cônes de circulation, juchant sur ses épaules un coureur, animant, plus tard, les Retrouvailles de Régnié-Durette... Sa carrière sera aussi ternie par des affaires de dopage. Vainqueur du Tour de Lombardie 1969, Gerben fut déclassé pour dopage au profit de Jean-Pierre Monséré. Il avait ensuite avoué avoir utilisé une poire contenant l'urine de son soigneur, qui avait utilisé des anabolisants.... De même lors de Tours-Versailles 1974, vainqueur au sprint, il est disqualifié, au profit de Francesco Moser, après avoir tenté de frauder lors du contrôle antidopage. Lors du Tour de France 1974, il termine 2^{ème} de la 4^{ème} étape à Caen, derrière Patrick Sercu, mais « oubliée » de se rendre à temps au contrôle antidopage... Le coureur est pénalisé de 10 minutes au classement général. Le peloton prend fait et cause pour Karstens qui sera reclassé. Le lendemain, il s'emparera du maillot jaune !



Bernard VIOT

Né le 9 août 1937 à Apremont (Oise), coureur attaquant, assez rapide aux arrivées, bon descendeur, Bernard Viot professionnel de 1960 à 1963 chez Peugeot, remporta une étape du Tour de Champagne 1961 et du Tour du Levant 1963 ; et le critérium de Beauvais 1962, et eut aussi des places d'honneur (2^{ème} du Tour de l'Oise 1960 ; 8^{ème} de Paris-Tours 1962 ; 2^{ème} du Tour de l'Hérault 1963). Il participa, à trois reprises au Tour de France (44^{ème} en 1960 ; 57^{ème} en 1961 ; 79^{ème} en 1962). En 1960, il fut classé 3^{ème} de l'étape finale à Paris, dans un sprint massif, derrière Graczyk et Bruni. En 1961, alors dans la formation Paris/Nord-Est, il fut l'acteur malheureux, lors de la 4^{ème} étape Charleroi-Metz, d'une échappée de 182 km, avec Jean Forestier, de l'équipe de France, qui ne relaya pas, sur les ordres de Marcel Bidot qui voulait préserver le maillot jaune de Jacques Anquetil. Viot dut se contenter du prix de la combativité... et de l'évocation, par Antoine Blondin, dans sa chronique de L'Équipe, des « sanglots longs des Viot lents », de ce « Parisien libéré ». Longtemps conducteur de voitures dans le Tour de France, Bernard est décédé, des suites d'une longue maladie, le 27 novembre, âgé de 85 ans.

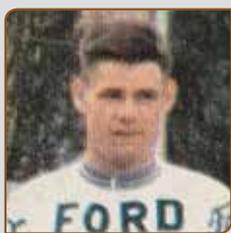




Brian ROBINSON

Né le 3 novembre 1930 à Mirfield (Yorkshire britannique), Brian Robinson est décédé le 26 octobre 2022, en sa 92^{ème} année. Participant aux Jeux d'Helsinki de 1952, il faisait partie de l'équipe britannique Hercules qui vint courir sur le continent en 1955. Ce groupe s'était installé dans un camion-ambulance récupéré auprès de l'armée britannique. Cette année 1956, Robinson fut le premier Britannique, avec Tony Hoar, « lanterne rouge » à terminer le Tour de France - à la 29^{ème} place-. L'année suivante, il intégrait l'équipe Saint-Raphaël, où il restait, jusqu'en 1961. Coureur solide et résistant, Robinson s'est illustré dans les classiques (4^{ème} de la Flèche wallonne 1955 ; 3^{ème} de Milan-SanRemo 1957), mais surtout dans les courses par étapes, remportant le Critérium du Dauphiné en 1961 (devant Mastrotto), et des étapes dans le Tour du Sud-Est, de l'Aude, le Midi libre et le Tour de France.

En 1958, il était déclaré vainqueur de la 7^{ème} étape Saint-Brieuc/Brest, après déclassement de Padovan pour sprint irrégulier. En 1959, il remportait la 20^{ème} étape Annecy/Chalon-sur-Saône, à la suite d'une longue échappée, avec 20mn d'avance sur le même Padovan, vainqueur du sprint du peloton, provoquant -involontairement- l'arrivée hors délai de Jean Robic ! Robinson aura disputé à sept reprises le Tour de France (29^{ème} en 1955 ; 14^{ème} en 1956 ; ab. 5^{ème} étape en 1957 ; ab. 20^{ème} étape en 1958 ; 19^{ème} en 1959 ; 26^{ème} en 1960 ; 53^{ème} en 1961). Il fut aussi classé 8^{ème} du Tour d'Espagne en 1958, et de Paris-Nice en 1955 et 1957. Brian s'en est ensuite retourné, en Angleterre, travailler à la menuiserie familiale, spécialisée dans la production de cercueils. Il avait reçu la médaille de l'ordre de l'Empire britannique. Son exemple a incité plusieurs coureurs britanniques (Simpson, Denson, Hoban...), à tenter, à leur tour, leur chance sur le continent. Robinson avait publié, sous le titre « Pionner », un livre de mémoires.



Cornelis LUTE

Le Néerlandais Cees Lute est décédé, le 9 octobre à Alkmar (Hollande septentrionale). Il avait vu le jour, le 13 mars 1941, à Castricum. Professionnel de 1961 à 1968, Cees avait couru, de 1964 à 1966, chez Saint-Raphaël, puis Ford. Il avait notamment remporté, en 1964, la 19^{ème} étape du Tour d'Italie, à Cuneo, et le Tour de Picardie ; en 1965, une étape aux Quatre-Jours de Dunkerque, et, en 1967, une étape au Tour de Sardaigne. Lute avait couru le Tour de France 1965, classé 67^{ème}, avec une place de 2^{ème} à Montpellier (13^{ème} étape), devancé, dans un sprint de seize coureurs, par Adriano Durante.



Alfred RICHEUX

Né le 7 mai 1943 à Plévenon (Côtes-du-Nord), décédé, le 6 avril à Saint-Brieuc, âgé de 79 ans, Alfred Richeux aura été l'aîné d'une double génération de cyclocross men et women. C'était un agriculteur, sur la lande de Plévenon. Il était pragmatique et dur au mal. Sa carrière, dans les sous-bois, le vit vaincre à quatre reprises au cyclocross international de Lanarvily, et cinq fois au championnat de Bretagne. Il fit 2^{ème} à Diekirch (Luxembourg), preuve qu'il excellait au niveau mondial. Il avait toujours de belles anecdotes cyclistes à raconter en compagnie de Renée, son épouse. Quand il donnait son amitié, elle était durable. Alfred était très apprécié des coureurs locaux, nombreux à ses obsèques. Il restera un modèle de longévité, et une référence pour la dynastie des Richeux, qui brille, depuis cinquante ans en cyclo-cross.

B. Cornillet.



Walter BÉNÉTEAU

Né le 28 juillet 1972 aux Essarts (Vendée), Walter Bénéteau nous a quittés, le 11 décembre à Bali (Indonésie), âgé de 50 ans. Amateur chez Vendée U, il avait notamment remporté les Tour de Guadeloupe 1996, du Finistère 1997 et du Tarn-et-Garonne 1998. Professionnel de 2000 à 2006 au sein des équipes Bonjour, Brioches La Boulangère et Bouygues Télécom, sous la direction de Jean-René Bernaudeau, il avait manqué de peu le titre national en 2001, à Argenton-sur-Creuse, classé 2^{ème} derrière son coéquipier Didier Rous, avec lequel il était échappé. Walter avait remporté les Boucles de l'Aulne en 2000 et 2003 (2^{ème} en 2006), terminé 3^{ème} du Grand prix de Plouay en 2000 et 2^{ème} du Tour de Vendée 2002. Coureur très régulier, équipier apprécié, il avait disputé sept Tours de France d'affilée, tous terminés (71^{ème} en 2000 ; 42^{ème} en 2001 ; 117^{ème} en 2002 ; 59^{ème} en 2003 ; 102^{ème} en 2004 ; 68^{ème} en 2005 ; 111^{ème} en 2006).

Robert ISCACHE

Né le 28 août 1929 à Paris 14^{ème}, Robert Iscache est décédé à Yerres, où il résidait, le 7 novembre dernier, à l'âge de 93 ans. Collègue d'André Le Dissez au Centre des chèques postaux de Paris, il avait couru au V.C. XIII^{ème}. Il participait régulièrement aux « mises sous plis » de Vélo-Star.





Ils nous ont quittés



Joseph CIGANO

Né le 14 septembre 1932 à Gaiarine (Vénétie), installé dans le Bordelais, puis naturalisé français en 1955, Guisepe Cigana -dit Joseph Cigano-, coureur au style très pur, professionnel de 1953 à 1957, remporta notamment le Tour de l'Orne 1953, le Circuit de la Chalosse 1953, 1956, 1957. Deuxième de Manche-Océan 1954, il participa au Tour France 1954, où, malade, il arriva hors délai, au terme de la 2^{ème} étape, à Lille. Il se reconvertis avec succès dans la production vinicole. Son neveu Alain Cigana et son petit-fils Thomas Boudat ont été coureurs cyclistes. Il est décédé, le 2 décembre, à Mourens (Gironde).



Guy HULAK

Longtemps sociétaire de notre amicale, Guy Hulak est décédé à Tours le 12 octobre 2022 à l'âge de 87 ans (né le 8 juillet 1935). Guy avait débuté à la Pédale Tourangelle en 1953, avant de rejoindre le VC 12e en 1957. Souvent placé dans les classiques parisiennes, le Tourangeau avait aussi participé à Paris-Nice 1957 (abandon) au sein de l'équipe Alcyon-VC XII. Cinquième du championnat de France des indépendants en 1959, Guy Hulak a terminé sa carrière en 1963, à l'A.V. Tours.

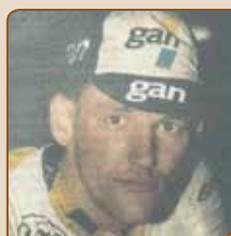


Jean COLDEBŒUF

Né à Paris XIII^{ème}, le 5 mai 1934, Jean Coldeboeuf vit son parcours cycliste entrecoupé de deux ans par une mobilisation en Algérie. Auparavant au milieu des années 1950, tout en étant coursier-télégraphiste aux PTT, il obtiendra plusieurs victoires lui permettant d'être classé comme indépendant, sous les couleurs du Vélo Club du XIII^{ème} arrondissement. Puncheur-sprinter, il excella également sur piste. Marié, père d'une fille, installé à Meylan (Isère) en 1968, Jean Coldeboeuf a gravi tous les échelons de La Poste, jusqu'à celui de directeur d'agence des Chèques postaux. Il est décédé, le 18 novembre 2022, à Meylan, en sa 88^{ème} année.

René OSTERTAG

Né le à Paris 14^{ème}, le 4 mai 1926, et décédé le 17 octobre 2022 -cinq jours après son épouse-, à 96 ans, René Ostertag, installé en Franche-Comté avait couru, comme indépendant, remportant, grâce à sa pointe de vitesse, près de 350 succès, dont Nancy-Strasbourg 1949, le Circuit du Jura 1951, 1952, 1953, Dijon-Auxonne-Dijon 1953, le Circuit des mines 1958. En 2020, il avait publié, sous le titre « Un nom, une passion », ses mémoires de coureur cycliste. Jean-Pierre Marcuola nous a rappelé sa déception de n'être pas retenu par Antonin Magne comme professionnel, au motif qu'il était « trop vieux ». René s'est rattrapé par ses nombreux succès régionaux comme indépendant.



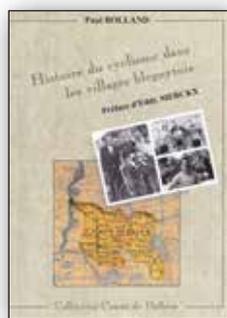
Bruno CRUCIFIX

Michel Locatelli nous a informés du décès de Bruno Crucifix, le 19 octobre à Beauvais, âgé de 55 ans, des suites d'une longue maladie. Né à Beauvais, le 22 avril 1967, licencié au CC de Troissereux, Crucifix avait, en cyclospor UFOLEP, remporté des titres départementaux et régionaux.

André LASSUCE et Maurice DIEULOIS

Deux adhérents de l'Amicale, amis très proches de Jacques Anquetil sont décédés. Né à Bonnières-sur-Seine, le 14 octobre 1931, mort, le 28 juillet, au Chesnay, André Lassuce organisait, chaque année, autour du 18 novembre, à Quincampoix, une cérémonie en hommage à Anquetil, notamment avec Maurice Dieulois. Né le 23 juillet 1933, décédé ce 18 décembre, Dieulois avait présenté, en 1951, Anquetil à André Boucher, le directeur de l'A.C. Sottevillais, et avait été, avec lui, champion de Normandie des sociétés.

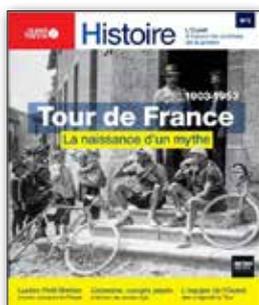




LE CYCLISME DANS UN COMTÉ DE WALLONIE

Universitaire, homme politique, Paul Bolland a été notamment échevin de la commune de Darheim -tout à l'est de la Wallonie- et gouverneur de la province de Liège. Passionné par le cyclisme, membre de longue date de notre Amicale, Paul Bolland vient de publier une fort intéressante et très documentée histoire du cyclisme dans sa région de Wallonie. Dans une première partie, sont retracés les grandes dates cyclistes, depuis 1890, dans les villages blégnoytois, puis les principales compétitions, enfin un dictionnaire des principaux cyclistes de la région, dont le plus titré est Joseph Bruyère, mais aussi tant d'autres qui peuvent ainsi échapper à l'oubli.

HISTOIRE DU CYCLISME DANS LES VILLAGES BLÉGNYOIS, par Paul Bolland, préface d'Eddy Merckx, 182 pages, collection « comté de Darheim ». Contact : paul.bolland@skynet.be.



LE TOUR D'UN MYTHE

En partenariat avec la Bibliothèque Nationale, via Gallica, et Retronews, « Ouest-France », le grand quotidien de l'Ouest et bien davantage, nous régale avec son numéro 5 de sa belle série « Histoire » consacré, pour notre plus grand bonheur, au Tour de France.

Et, il faut le dire, en 96 pages, superbement illustrées (photos, coupures de presse, affiches, caricatures...), s'imbriquant dans un texte riche et original, aéré par de judicieux encadrés, nous sommes conviés à revisiter la Grande Boucle, de sa naissance à 1953 : la période que nous aimons, celle des temps héroïques, qui correspond justement pour ce numéro spécial à celui de « La naissance d'un mythe ».

Oui, le Tour est devenu un mythe, et au fil d'un épatant découpage en trois parties (1903-14; 1919-39; 1947-53) l'on en prend plein les mirettes, et l'on découvre le pourquoi et le comment de cette mythification, qui fait que, si en matière d'évènement sportif mondial, le Tour n'est que troisième derrière les Jeux olympiques et la Coupe du monde de football, il est bel et bien numéro UN en mythologie !

Jean Carmet parlait de « cette folle rumeur montée du fond des âges ». On la retrouve ici, avec Petit-Breton, Robic ou Bobet, mais aussi avec l'équipe de l'Ouest, et les autres facettes de cette caravane de juillet, dont la ferveur populaire est bien la composante majeure !
S.Laget.

TOUR DE FRANCE, NAISSANCE D'UN MYTHE, n°5 d'Histoire Éditions Ouest-France - 10, rue du Breil - 35051 Rennes cedex 9 - 96 pages - 6,90 €.



NORMANDIE, TERRE DE CYCLISME

On dit souvent que la Bretagne est terre de cyclisme, mais sa voisine normande ne lui cède en rien (ou si peu !), avec Jacques Anquetil, bien sûr, mais des champions comme Gérard Saint, Jean-Claude Lebaube, Jean Jourden, Raymond Delisle, Thierry Marie, Philippe Bouvatier... Normand, passionné de cyclisme, adhérent de notre Amicale, Jean-Pierre Lecoffre vient de publier deux ouvrages, richement illustrés, sur ces champions normands. Le premier « *Que sont-ils devenus ?* » traite d'un sujet délicat : la reconversion, souvent difficile des coureurs, à la lumière des déclarations des intéressés eux-mêmes.

Le deuxième « *Le cyclisme amateur - Le cyclo-cross* » présente les champions de ces deux catégories, avec un chapitre particulier sur l'équipe de France championne du monde du 100 km conte la montre en 1963, dont trois des quatre membres (Béchet, Bidault, Motte) étaient Normands, montrant, une fois de plus, la supériorité de la région en cette discipline.

LE CYCLISME EN NORMANDIE - POUR LA GLOIRE DU CYCLISME NORMAND,

- **Tome 1** : *Que sont-ils devenus ?* (préface de Daniel Mangeas) - Éditions Wook - 226 pages - 20 €. j-p.lecoffre@wanadoo.fr
- **Tome 2** : *Le cyclisme amateur - Le cyclo-cross* (préface de Thierry Marie) - Éditions Wook - 20 €. j-p.lecoffre@wanadoo.fr



DE NOUVEAUX « COLS DE LÉGENDE » !

Quatre ans après avoir publié ses « *Cols de légende* », Nicolas Geay, journaliste cycliste à France Télévisions, récidive en publiant un deuxième tome présentant vingt autres cols tout aussi légendaires, comme le Tourmalet, le Glandon ou Hautacam. L'auteur a repris la formule qui a fait le succès du premier tome : description du col ; son histoire sur le Tour ; un carnet de route avec les conseils en matériel ; un entretien avec un coureur faisant partager son expérience (Thibaut Pinot, Romain Bardet, Andy Schleck...), le tout illustré de très belles photographies. Un ouvrage agréable à lire, et utile pour tous ceux qui voudraient gravir ces cols !

COLS DE LÉGENDE, 20 cols qui ont marqué l'histoire du Tour de France, (tome 2) par Nicolas Geay - Préface d'Adrien Costa - Édition : Amphora - 287 pages - 34,50 €.





Jonas Vingegaard au sommet du prochain Tour ? Justifiera t-il sa jeune renommée avec une nouvelle œuvre maîtresse en 2022 ? Sur son terrain de jeu préféré, il lui faudra, alors, sortir à nouveau de son cadre, jaillir haut dans le ciel, s'élever encore et encore dans l'accomplissement... Alors, vive le Tour 2022 !

