

VELO Star

**L'ÉQUIPE « JEAN DELATOUR »
STEVE BAUER
LA GARDE RÉPUBLICAINE (FIN)**



**JEAN-RENÉ BERNAUDEAU,
LE VENDÉEN À LA VIE VOUÉE AU VÉLO**



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.

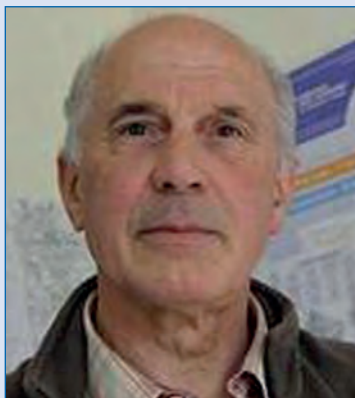
Conception et réalisation technique :
Advence
99-101, avenue Louis Roche
Péripark 92230 Gennevilliers - Bâtiment D2-2
Tél. : +33 (0)1 40 36 10 15

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

UN SÉJOUR CYCLISTE ET TOURISTIQUE, en juin, lors du DAUPHINÉ !

Au mois d'août dernier, le séjour cycliste et touristique en Vendée, organisé par notre vice-président Christian Tessier, a connu un réel succès. Cette année, pour fêter le 80^{ème} anniversaire de notre association, Christian prépare un nouveau séjour de quatre jours, à l'occasion du Critérium du Dauphiné, qui sera couru du 4 au 11 juin.

Ce séjour, organisé en liaison avec Bernard Thévenet -directeur du Dauphiné- et Serge Dumas, notre coordinateur local, aura lieu du lundi 5 (rendez-vous à Roanne) au jeudi 8 juin. En marge, bien entendu, de la course officielle, sera organisé, le mardi 6 juin, en attente de l'arrivée de la 3^{ème} étape Monistrol-sur-Loire/ Le Coteau (Loire), le « Premier critérium de l'Amicale du cyclisme », auquel vous pourrez participer !



Christian Tessier

Tourisme, cyclisme et convivialité seront, donc, au menu ! Vous recevez, d'ici quelques jours, un programme plus détaillé de ce beau projet. Dans cette attente, tout adhérent intéressé peut se faire connaître en prenant contact avec Christian Tessier (ctessier.85@gmail.com - 06.07.30.63.85). Merci !

PHILIPPE BOUVATIER, vers un rétablissement



Philippe Bouvatier, lors de notre banquet, le 26 novembre dernier.

Philippe Bouvatier, membre très actif de notre comité de direction, a été victime, le 7 décembre, à son domicile de Saint-Brieuc, d'un double accident vasculaire cérébral.

Âgé de 58 ans, l'ancien champion (Grand-Prix des Nations amateur, Polynormande...), est actuellement traité au Centre de rééducation fonctionnelle « Les Herbiers », à Bois-Guillaume (Seine-Maritime), où il reçoit visites et messages de soutien de ses camarades cyclistes.

Ouest-France du 27 février lui a consacré un long article, sous le titre : « La famille du vélo au chevet de Philippe Bouvatier ». Il est en bonne voie de rétablissement, et nous lui transmettons nos chaleureuses amitiés !



SOMMAIRE

Échos 2

Le mot du Président
Marc Madiot 3

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

Évocation
Jean-René Bernaudeau : Une vie vouée au vélo.
Didier Bédoutis 6-8

Histoire
Jean Delatour, une équipe brillante !
Serge Sury 9-11

Entretien : Steve Bauer
Jean-Jacques Teissèdre 12-15

Évocation
Vincent Denson : broyeur de manivelles
Didier Bédoutis 16-18

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

Évocation
Éliane Bonneau (1927-2017).
Niek Pas 22-23

Que sont-ils devenus ?
Jean Arze, Pierrick Fédrigo.
Serge Sury 24-25

Ils nous ont quittés
Didier Bédoutis 26-28

Évocation
Les Soleils de Nucera.
Didier Bédoutis 29

Évocation
Super Champion : le dérailleur mondial.
Serge Sury 30

Bibliothèque
Serge Laget, Didier Bédoutis 31

L'œil de Jean-Michel Linfort 32

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

Le mot du Président



UN PRINTEMPS FRANÇAIS !

Le début de saison a montré un bon niveau de notre cher cyclisme français, les jeunes sont en évidence, à l'image de Kévin Vauquelin, vainqueur du Tour des Alpes-Maritimes et du Var, ou de David Gaudu, excellent deuxième de Paris-Nice..

Les Classiques s'annoncent, avec des délices pour les Valentin Madouas, Christophe Laporte, Benoît Cosnefroy, Arnaud Demare, et j'en oublie plusieurs...

Nos équipes sont maintenant, au nombre de quatre, en « World Tour »: AG2R Citroën, Arkéa-Samsic, Cofidis et Groupama-Fdj. Nos amis de TotalEnergies sont également au contact, sur tout le calendrier mondial.

La santé sportive de notre cyclisme est florissante. Toutefois, l'économie des équipes est très précaire, à l'image de B&B hôtels qui disparaît, après l'équipe de la Pomme- Marseille. Courage et soutien aux personnels et coureurs de ces équipes, pour retrouver un dossard et vivre le vélo avec passion...

Ce numéro nous permet de saluer Jean-René Bernaudeau et sa brillante carrière, comme coureur et manager. Le Vendéen est solide au poste, avec ses convictions et son savoir-faire.

Je vous souhaite de bonnes vibrations pour ces classiques et pas seulement sur les pavés...

Vive le Vélo français !!!

Marc MADIOT.



Vauquelin et Gaudu, très brillants en ce début de saison





1973	Cyclisme	Autres sports et actualités
FÉVRIER	8 février : Le Grand-Prix de Saint-Ambroix (Gard), qui ouvre la saison routière- est remporté par Jean-Claude Meunier. -----	5 février : Manifeste de 331 médecins déclarant avoir pratiqué ou favorisé des avortements. -----
	11 février : Le Lorrain André Wilhelm remporte le titre national de cyclo-cross, à Lanarvilly (Finistère), devant Bernet et Plaisance. -----	11 février : Le Grand-Prix du Brésil est remporté par le Brésilien Emerson Fittipaldi, devant Jackie Stewart. -----
	14, 17, 25 février : Par ses succès à Beausoleil, Roquebrune et Saint-Tropez, Frans Verbeeck s'affirme comme le meilleur coureur du début de saison. -----	19 février : Le cercueil du maréchal Pétain, inhumé sur l'île d'Yeu est dérobé. Il sera ré-inhumé quelques jours plus tard. -----
	25 février : Organisés à Londres, les championnats du monde de cyclo-cross voient les victoires du Belge Éric de Vlaeminck (professionnel) -pour un 7 ^{ème} titre, devant Wilhelm et Wolfshohl-, et de l'Allemand de l'Ouest Peter Thaler (amateurs). -----	17 au 24 février : Organisé en Nouvelle-Zélande, la première « Coupe d'Océanie de football » est remportée par la Nouvelle-Zélande, devant Tahiti.
MARS	24 février-3 mars : Au lendemain de sa victoire, devant Van Springel au Tour de Sardaigne, Eddy Merckx s'adjuge le Het Volk, devant R. de Vlaeminck. -----	2 mars : Klaus Barbie, le criminel nazi -« boucher de Lyon »- est incarcéré en Bolivie. -----
	11 au 17 mars : Raymond Poulidor remporte, pour la deuxième fois, Paris-Nice, devant Zoetemelk et Merckx . -----	3 mars : Le Grand-Prix automobile d'Afrique du Sud est l'apanage du Britannique Jackie Stewart, sur Tyrell-Ford. -----
	19 mars : Roger De Vlaeminck remporte Milan-San Remo. -----	4 mars : Son parti ayant été battu aux législatives, Salvador Allende doit gérer le Pérou avec un gouvernement minoritaire. -----
	24 mars : Décès, à 74 ans, à Saint-Étienne, d'Émile Mercier, constructeur de cycles, fondateur de l'équipe <i>Mercier</i> . -----	11 mars : La Droite remporte les élections législatives françaises. Pierre Messmer est renouvelé dans ses fonctions de Premier ministre, et Edgar Faure président de l'Assemblée nationale. -----
	25 mars : Jean-Pierre Danguillaume gagne le Critérium national, à Vimoutiers. -----	29 mars : Le dernier Marine américain quitte le Viêt-Nam.
	27 au 30 mars : Ocaña remporte la Semaine catalane, devant Merckx.	
AVRIL	1 ^{er} avril : Éric Leman remporte le Tour des Flandres, devant Maertens et Merckx. -----	2 avril : Une loi qui supprime les sursis longs au service militaire proposée par Michel Debré, ministre des Armées, suscite une vague d'agitation étudiante. -----
	3, 8, 15, 22 avril : Eddy Merckx est vainqueur de Gand-Wevelgem, de l'Amstel Gold Race, de Paris-Roubaix -en solitaire- devant Godefroot et Rosiers, puis de Liège-Bastogne-Liège. (<i>focus ci-contre</i>). -----	8 avril : Décès, à 91 ans, de l'artiste-peintre Pablo Picasso, dans sa maison de Mougins. -----
	19 avril : La Flèche wallonne est l'apanage d'André Dierickx, devant Merckx. -----	13 janvier-14 avril : Toutes les équipes du Tournoi des cinq Nations ont remporté le match disputé à domicile. Elles sont toutes réputées avoir remporté le Tournoi. -----
	19-22 avril : Le Circuit de la Sarthe est remporté par Nikolai Gorelov (U.R.S.S.).	18 avril : Premier numéro du quotidien Libération, fondé par Jean-Paul Sartre et Serge July.



1973 : MERCKX REMPORTE SON 3ÈME PARIS-ROUBAIX !

Vainqueur du Tour de Sardaigne, puis du Het-Volk, mais, traînant une angine, devancé par Poulidor et Zoetemelk dans Paris-Nice, puis par Ocaña dans la Semaine catalane, contraint à l'abandon dans le Tour de Belgique, Eddy Merckx allait se racheter par une très belle campagne printanière de « classiques ».

Cette campagne allait commencer, le 1^{er} avril, par une place de 3^{ème} dans le Tour des Flandres, au sprint, derrière Léman et Maertens. Puis, c'est une première victoire, le 3, dans Gand-Wevelgem, devant Verbeeck, et une seconde, le 8, dans l'*Amstel Gold Race* : le « cannibale » y devance, de plus de trois minutes, Verbeeck, Van Springel, Zoetemelk. Le 15 avril, Paris-Roubaix est couru sous un temps très froid. La trouée de Wallers-Arenberg



Merckx roule vers la victoire, à Roubaix.

dégage seize coureurs, tous les meilleurs ! Merckx s'enfuit, avec de De Vlaeminck, tous deux suivis de Godefroot, Rosiers, Van Springel, Léman, les tout meilleurs Belges. Puis, à Templeuve, se débarrassant de De Vlaeminck qui n'avait guère mené, Eddy poursuit sa chevauchée, et, en dépit d'une chute, s'impose en solitaire, à Roubaix, au terme d'une course jugée, par tous, très éprouvante ! Avec trois victoires, il rejoint, au palmarès de l'épreuve, Octave Lapize et Van Looy !

Après avoir terminé 2^{ème} de la Flèche wallonne, le 19 avril, derrière André Dierickx détaché, Eddy allait parachever sa saison printanière en gagnant Liège-Bastogne-Liège, le 22, au sprint devant Verbeeck, Godefroot et Poulidor, avant de prendre le départ du Tour d'Espagne.

CLASSEMENT DE PARIS-ROUBAIX (15 AVRIL 1973)

1^{er} Eddy Merckx (Belge-Molteni), les 272 km en 7h 28mn 43s (moy. hor : 36,37 km)

- 2^{ème} Godefroot (Belge-Flandria) à 2mn 20s • 3^{ème} Rosiers (Belge-Bic) mt • 4^{ème} Walter Planckaert (Belge-Watney's) à 7mn 15s
 5^{ème} Maertens (Belge-Flandria) mt • 6^{ème} Verbeeck (Belge-Watney's) à 7mn 46s • 7^{ème} R. De Vlaeminck (Belge-Brooklyn) mt
 8^{ème} Van Springel (Belge-Rokado) mt • 9^{ème} Delépine (France-Gan-Mercier) à 7mn 53s • 10^{ème} Poulidor (Gan-Mercier) mt (...)
 • 35^{ème} et dernier Roques (France-Sonorol) à 36mn 09s.

Ils nous ont rejoints...

<i>Nouveaux membres</i>	<i>Parrains</i>	<i>Nouveaux membres</i>	<i>Parrains</i>
BAILS Christian	BÉOUTIS Didier	GRUNY René	MATHIEU Alain
BROCHUT-GODDET Thomas	BOUVATIER Ph. / BOYER Ph.	LABRIEUX Philippe	MATHIEU Alain
COLLIOU Olivier	BRAULT Guy	LE BOURHIS Georges	CORNILLET Bruno
CORRE Patrice	BÉOUTIS Didier	LOULIER Laurent	CORNILLET Bruno
DELODDE Jacky	ALBAN Robert	NOMARI Georges Henri	FATIN Dominique
JUST Jean-Pierre	LE DISSEZ Micheline	PINEAU Franck	SURY Serge
DIMIER Pierre	GROUSSARD Georges	SENTIER Patrick	CORNILLET Bruno
FOUQUET Christian	TESSIER Christian		



JEAN-RENÉ BERNAUDEAU

une vie vouée au vélo !

Coureur professionnel de 1978 à 1988, directeur sportif et manager d'équipes depuis 1991, le Vendéen Jean-René Bernaudeau aura consacré toute sa vie au cyclisme, en l'ayant marqué de sa personnalité et de ses initiatives.

Né le 8 juillet 1956 à Saint-Maurice-le-Girard, au sud-est de la Vendée (arrondissement de Fontenay-le-comte), dans une famille nombreuse de condition modeste, Jean-René manifeste, très jeune, une passion et des talents pour le cyclisme. Il est pris en charge par Henri Vincendeau (1932-2007), fondateur des magasins U (coopérative de commerçants de grande distribution), père de Claude -qui sera professionnel de 1978 à 1984-, et aussi, par Roland Berland. Jean-René aura toujours considéré Henri Vincendeau comme son « père spirituel ». Amateur, il remporte, à deux reprises, en 1976 et 1977, le Tour de Vendée, et termine 2^{ème}, ces deux années, du championnat de France (derrière Francis Duteil en 1976 et Patrick Friou en 1977).

Un grand espoir chez les professionnels (1978-1980)

En 1978, Jean-René passe professionnel, en même temps que Claude Vincendeau, au sein de la formation *Gitane*, dirigée par Cyrille Guimard, et se révèle très rapidement, comme un excellent équipier, au service de Bernard Hinault. Cette année, en effet, il termine 3^{ème} du Tour d'Espagne, où il sera un lieutenant précieux pour le « Blaireau », 2^{ème} du championnat de France sur route à Sarrebourg derrière le même Hinault, et lauréat de la promotion Pernod des Français de moins de 25 ans.

Enrôlé dans un premier Tour de France, il ne prendra pas le départ de la 18^{ème} étape, à Morzine. Le « Gitan de Vendée » (à cause de son teint mat), coureur de gabarit moyen est catalogué comme un baroudeur qui se plaît dans l'offensive, un excellent équipier, un grimpeur très honorable, un très bon descendeur, résistant à la chaleur, doté de grandes facultés de récupération ; ses points faibles étant le contre



Vainqueur de l'étape du Stelvio, devant Hinault

la monte et le sprint. Mais, à vingt-deux ans, sa marge de progression demeure très importante ! Bernaudeau confirme pleinement en 1979 : 2^{ème} du Criterium national (derrière Michel Laurent), vainqueur de Paris-Bourges, 7^{ème} du Dauphiné, il accomplit un très bon Tour de France, au service de Bernard Hinault. Il se classe 5^{ème}, remportant le prix du meilleur jeune.

Un mois plus tard, le 26 août, il termine 3^{ème} du championnat du monde sur route disputé à Valkenburg (Pays-Bas), derrière Raas et Thurau. Il est classé 2^{ème} du Prestige Pernod -derrière Hinault- et apparaît comme le deuxième routier français. Déjà, certains le pressent de devenir chef de file à part entière dans une autre formation !

Demeuré, en 1980, fidèle à *Gitane* et à Hinault, Bernaudeau remporte le Grand prix du Midi-Libre, le Tour de Vendée, et s'affirme dans le Tour d'Italie, où il accompagne Hinault en montagne. Tous deux sont détachés lors de la 20^{ème} étape qui passe par le Stelvio : Bernaudeau remporte l'étape devant Hinault qui prend le maillot jaune à Panizza, distancé de plus de 4 mn. Dans le Tour de France, marqué par le retrait d'Hinault, au soir de la 12^{ème} étape à Pau, notre Vendéen ne s'affirme pas, abandonnant lors de la 18^{ème} étape, entre Morzine et Prapoutel.





Le Manoir Saint-Georges, aux Essarts.

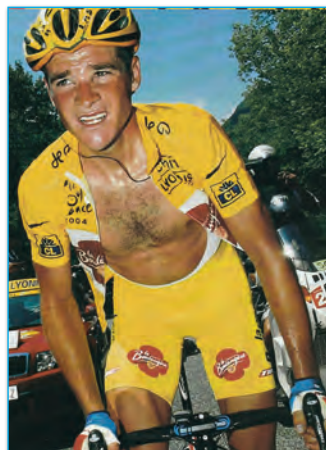
Une suite de carrière plus modeste, mais honorable (1981-1988)

Bernaudeau se décide à « sauter le pas », en 1981, acceptant de rejoindre la formation *Peugeot* de Maurice De Muer, recruté comme chef de file, succédant ainsi à Hennie Kuiper. Il remporte le Tour du Tarn et le Midi-Libre, et toute la France cycliste attend la confrontation Hinault-Bernaudeau dans le Tour de France. Mais notre Vendéen fera une course un ton en dessous du Breton, classé 6^{ème} à plus de 23 mn ! Dès lors, Bernaudeau fera une suite de carrière honorable, mais sans devenir un « tout grand » : vainqueur du Midi-Libre, à nouveau, en 1982 et 1983, 2^{ème} du Dauphiné 1982 (à 28s de Michel Laurent). Dans le Tour de France : 13^{ème} en 1982 ; 6^{ème} en 1983 ; non partant 19^{ème} étape en 1984 ; abandon 12^{ème} étape en 1985 ; 26^{ème} en 1986 ; 17^{ème} en 1987. Quittant *Peugeot* fin 1982, il aura couru pour Wolber-Spidel en 1983, *Système U* en 1984, puis *Fagor* -comme capitaine de route- de 1985 à 1988.

La grande aventure de la direction d'équipes (depuis 1991)

Bernaudeau se reconvertit dans le commerce d'articles de sport, mais, toujours passionné par la compétition cycliste, il crée, en 1991, avec le concours financier du Conseil général de la Vendée, la formation *Vendée U*, pour les amateurs (classée en DN1), avec notamment Walter Bénéteau, Mikaël Pichon, accueillant des jeunes en « sport-études ».

En 2000, il fonde, conjointement avec Philippe Rambaud, l'entreprise *Vendée Cyclisme SA*, et crée une équipe professionnelle sponsorisée par *Bonjour*, publication gratuite de petites annonces, et *Toupargel*, entreprise de livraison à domicile de produits surgelés. Il fallut un certain courage pour ces sponsors, à une époque où le cyclisme était assez discrédité, après l'affaire *Festina*, en 1998 ! Le directeur sportif adjoint est Thierry Bricaud. Classée en deuxième division, l'équipe *Bonjour-Toupargel*, au maillot bleu nuit, aligne des coureurs comme Pascal Deramé (transfert



de l'US-Postal), Sylvain Chavanel, Damien Nazon, François Simon, Jean-Cyril Robin, Didier Rous, et un jeune stagiaire, Thomas Voeckler. François Simon s'illustre dans Paris-Nice (4^{ème}), tandis que Didier Rous remporte Paris-Camembert et le Midi-Libre, assurant la sélection de l'équipe pour le Tour de France. Jean-Cyril Robin terminera 19^{ème}, et Didier Rous, 45^{ème}. Cette même année, Jean-René avait acheté, aux Essarts -toujours en Vendée-, une grande maison, le « manoir Saint-Michel », qu'aménageront les coureurs, pour en faire le siège social du groupe et la « maison » de l'équipe. En 2001, l'équipe, qui a embauché Emmanuel Magnien, remportera les deux premières places du championnat de France sur route disputé à Argenton-sur-Creuse (1^{er} Didier Rous ; 2^{ème} W. Bénéteau), puis brillera sur le Tour de France, grâce à François Simon qui, à 33 ans, pour sa neuvième participation, profitant d'une échappée-fleuve lors de la 8^{ème} étape Colmar-Pontarlier qui prendra 35mn au peloton, portera le maillot jaune de la 10^{ème} (L'Alpe d'Huez) à la 13^{ème} étape (Plat d'Adet), où il devra céder sa tunique à Lance Armstrong, avant de terminer à la 6^{ème} place !

À l'issue d'une saison 2002 jugée décevante (les seules victoires ont été celles de Didier Rous dans une étape de Paris-Nice et de Sylvain Chavanel dans les Quatre Jours de Dunkerque), et où Bonjour s'est retirée, c'est Jean Fillon, fondateur de l'entreprise Brioche La Boulangère, originaire du même village que Jean-René, qui va assurer le sponsoring de la formation. Le seul changement est celui de la couleur du maillot, passé du bleu au rouge, avant d'être rouge sur fond blanc.

2004 : « l'erreur de casting » Beloki

Le véritable changement se produira en 2004, imposé par le manager Philippe Rambaud. Afin d'assurer la place de l'équipe dans le futur « pro-Tour » qui devra rassembler les vingt meilleures formations mondiales, *Brioche La Boulangère* fait appel à l'Espagnol Joseba Beloki, transféré de l'équipe *Once*, promu leader unique ! Les sprinters Magnien et Nazon quittent l'équipe, alors que Laurent Lefèvre et Mikaël Pichon sont chargés d'épauler Beloki en montagne. Ce sera une « erreur de casting » ! Beloki ne reste que quelques mois : une mésaventure née de l'utilisation d'un médicament pour soigner son asthme, ainsi que l'annonce du retrait du sponsor de l'équipe en fin de saison, précipitent le départ du coureur vers l'équipe Saunier Duval-Prodier, en août.

Voeckler, vingt jours en « jaune » : en 2004, puis en 2011

Ce millésime 2004 sera, toutefois, profitable à l'équipe, puisque Thomas Voeckler -l'Alsacien ayant vécu en Martinique et installé en Vendée- remporte le championnat de France sur route à Pont-du-Fossé (Hautes-Alpes) avant de briller sur le Tour de France. À la faveur d'une échappée à cinq, lors de la 5^{ème} étape Amiens-Chartres, qui devance le peloton de 12 mn, il revêt le maillot jaune qu'il conservera jusqu'à la 15^{ème}

Voeckler, dix jours en « jaune » en 2004.



étape, à Villard-de-Lans. Faiblissant sur la fin, il se classera au 18^{ème} rang, mais y gagnera une très grande popularité ! Dès lors, Thomas Voeckler sera l'emblématique chef de file de la formation, courant jusqu'en 2017, et y apportant nombre de victoires (championnat de France sur route en 2010 ; Tour du Haut-Var et Quatre Jours de Dunkerque en 2011 ; Flèche brabançonne en 2012 ; Grand prix de Plouay en 2017...). Il s'illustrera à nouveau dans le Tour de France : vainqueur de la 5^{ème} étape (Perpignan) en 2009, de la 15^{ème} (Luchon) en 2010, des 10^{ème} (Bellegarde-sur-Valserine) et 16^{ème} (Luchon) étapes et du prix des grimpeurs en 2012. Mais c'est surtout 2011 qu'il faut retenir : à la manière de 2004, « Ti' blanc », endossera le maillot jaune à l'issue de la 8^{ème} étape à Saint-Flour, et le conservera jusqu'à la 19^{ème} étape à l'Alpe d'Huez, le cédant à Andy Schleck, et finissant 4^{ème}.

Le « père de famille » de la « galaxie Bernaudeau »

Jean-René devra « jongler » chaque année, pour maintenir ses financeurs ou en trouver d'autres. Après *Brioche La Boulangère* (2003-2004), ce sera *Bouygues Telecom* (2005-2008), *Bbox Bouygues Telecom* (2009-2010), *Europcar* (2011-2015) ; *Direct Énergie* -depuis 2016-, devenu *Total Énergies*, et toujours avec le soutien du Conseil départemental de la Vendée. Mais Jean-René n'accepte pas les financements à n'importe quelles conditions !



Présentation de l'équipe Direct Énergie (2016).

Échaudé par l'expérience malheureuse de 2004 de se « payer » un champion étranger, peu attiré par des formations organisées autour d'un leader unique (il voit d'un œil critique le *World Tour* ou le *Vélon*), Jean-René

privilégie une équipe de copains, porté vers l'offensive, avec l'état d'esprit « maison », et des initiatives innovantes : « *Je ne prends pas de palmarès, j'en prends des gens !* »

Jean-René a été, à juste titre, qualifié de « père de famille » pour ses coureurs, qu'il sait comprendre et entourer. « Père de famille », même au véritable sens propre, puisque son fils Giovanni, né en 1983, vainqueur notamment de l'Essor Mayennais en 2004, a fait partie de l'équipe, de 2004 jusqu'en 2015. Ancien coureur de l'équipe, de 2002 à 2008, Jérôme Pineau pointe aussi du doigt la difficulté de concilier « manager » et « père de famille ». « *Quand il faut faire des choix économiques, il n'y a plus de famille ! On ne peut pas virer quelqu'un de sa famille, alors que dans le boulot, c'est le rôle du manager de le faire. Alors parfois il faut taper du poing sur la table, mais ça Jean-René a du mal à le faire !* »

En 2011, il avait fait participer -pour la première fois- un homme de couleur -le Guadeloupéen Johann Genève- au Tour de France. Dans le même esprit, il est l'un des rares managers à s'intéresser à l'Afrique :



En mars 2018, à la Bernaudeau Juniors.

« *Ce continent je le connais et je l'aime bien. Je suis le seul manager à être, tous les ans, à la Tropicale pour en voir l'évolution. Si je peux donner dans ma carrière un petit coup de pouce... C'est ma volonté d'aider le cyclisme et de lui redonner un peu de noblesse.* »

Au fil des années, Jean-René Bernaudeau saura renouveler ses effectifs, tout en maintenant l'esprit « maison », en donnant ses chances aux jeunes, venus de Vendée comme d'ailleurs. S'il s'est refusé à embaucher un leader unique capable de remporter le Tour de France, il aura donné ses chances, notamment à Anthony Charteau (Grand prix de la montagne du Tour de France 2010) ; Lilian Calmejane (étape Dôle-Les Rousses du Tour de France 2010, et « maillot à pois » durant une étape), Bruno Coquard (Quatre-Jours de Dunkerque 2016, succès d'étapes dans des courses d'une semaine) ; et, plus récemment, depuis 2019, Antony Turgis (places d'honneur dans plusieurs « classiques » en ligne).

2023 voit l'équipe *Total Énergie*, assurée d'un financement pour trois ans, entamer une nouvelle saison, avec des coureurs de talent comme l'expérimenté Peter Sagan, les jeunes Antony Turgis, Alexis Vuillermoz, Julien Simon, Pierre Latour, Edvald Boasson-Hagen, des « puncheurs » capables du meilleur !

Didier BÉOUTIS.



L'équipe, à l'arrivée du Tour 2022.



« JEAN DELATOURE » (2000-2003) : UNE ÉQUIPE BRILLANTE !

Tour de France 1999, journée de repos au Grand Bornand (Haute-Savoie). Depuis la veille, un sentiment de curiosité parcourt la salle de presse. Un certain « Jean Delatour » va présenter une nouvelle équipe cycliste, 100% française, tout un symbole pour une équipe qui se lance dans un cyclisme professionnel à la croisée des chemins, et, surtout, gangréné après les affaires de 1998...

Historique

Qui est ce « Jean Delatour » ? Il n'existe que sur le papier et les enseignes d'une bonne trentaine de magasins de bijouterie-horlogerie basés sur le modèle de la grande distribution. Un concept génial, inventé de toutes pièces, par un commercial en recherche d'emploi qui désormais donne du travail à près de 700 personnes. Son nom ? Jean-Pierre Fréty, un Lyonnais sympathique dont le siège social, où il partage les responsabilités avec son fils Serge, est basé à Vénissieux, dans le Rhône.

Constitution de l'équipe

Avec Serge Barle, manager général, Michel Gros, directeur sportif, et Jean-Luc Jonrond, directeur adjoint, l'équipe *Jean Delatour* part sur de bonnes bases et n'est pas en territoire inconnu. Né en 1942, Michel Gros est dans le milieu depuis un certain temps, et connaît le cyclisme, à travers les clubs qu'il a dirigé comme celui du Vélo Club de Lyon/ Vaulx-en-Velin. Il sera, par la suite, adjoint de Bruno Roussel chez *Festina*, puis ce sera le début de la grande aventure, avec la création de l'équipe « Jean Delatour ».

L'équipe Jean Delatour : un formidable défi, un rêve qui se concrétise

Pour Michel Gros, c'est une formidable aventure, la satisfaction d'avoir pu construire cette nouvelle équipe comme il l'entendait. Il a personnellement choisi les coureurs qui la composent, avec lesquels il espère relever le défi de gagner, toujours gagner. C'est une équipe de gagners, de guerriers, et surtout de copains qu'il aura plaisir à diriger. Avec des têtes d'affiche comme Félícia Ballanger, multiple championne de vitesse sur piste, Laurent Brochard, champion du monde en 1997 et qui



L'équipe « Jean Delatour » en 2001.

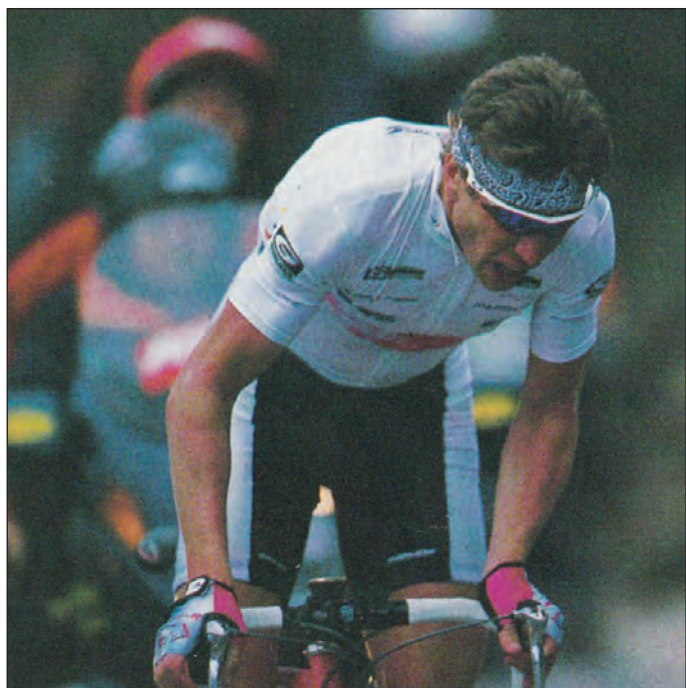
possède un des plus beaux palmarès des coureurs français, ainsi qu'Eddy Seigneur, Patrice Halgand, l'équipe Jean Delatour est bien armée pour réaliser une belle saison et asseoir sa notoriété en haut de l'échelle des valeurs du cyclisme français.

Quatre belles saisons et un lent déclin

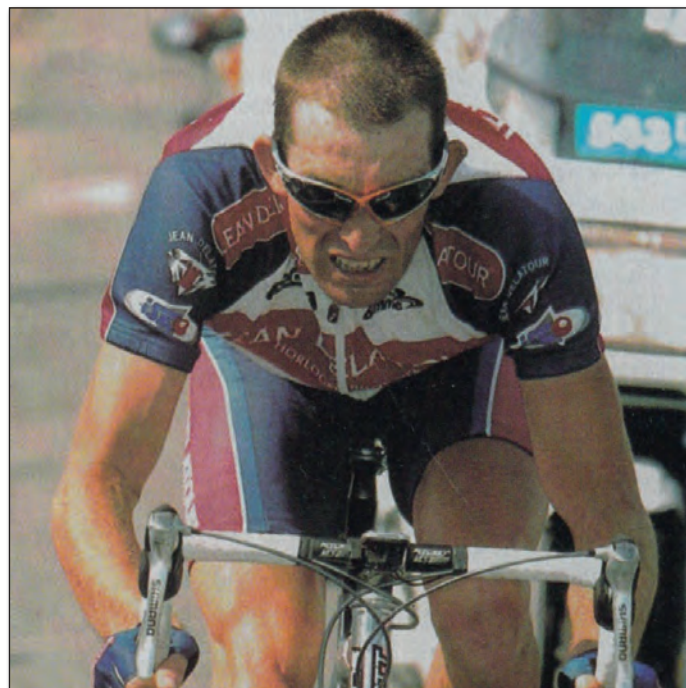
L'aventure Delatour durera 4 belles saisons. Avec de nombreuses victoires et de belles places, également. Mais une équipe cycliste coûte cher, voire très cher. À la fin 2003, et malgré la victoire historique de Jean-Patrick Nazon, dernier vainqueur français, sur les Champs-Élysées lors de la dernière étape du Tour de France, elle jettera l'éponge, et une partie de l'effectif, avec Jean-Luc Jonrond, mais sans J-P. Nazon, sera repris dans la nouvelle équipe *RAGT Semences-MG Rover*, toujours domiciliée à Vénissieux, qui durera trois années. Parti à la fin de 2002, Michel Gros se reconvertira, par la suite, comme « agent de coureurs ». Les boutiques « Jean Delatour » connaîtront, alors, un lent déclin et, en 2017, elles disparaîtront complètement du paysage, après une liquidation judiciaire.



Un maillot reconnaissable !



L. Brochard dans Paris-Nice 2000.



Patrice Halgand

Année 2000 :

Organisation : directeur sportif : Michel Gros – manager : Serge Barle - assistant chef d'équipe : Jean-Luc Jonrond

Composition de l'équipe : Ballanger Félicia, Bassons Christophe, Bernard Jérôme, Bessy Frédéric, Bouvard Gilles, Brochard Laurent, Dessel Cyril, Gabrovski Ivaïlo, Halgand Patrice, Lapalud Grégory, Lembo Eddy, Oriol Christophe, Plouhinec Samuel, Seigneur Eddy, Teyssier Francisque, Thibout Bruno, Trastour Olivier

Principales victoires : Laurent Brochard : prologue et classement par points de Paris-Nice (porteur du maillot blanc jusqu'à la 6^{ème} étape au col d'Eze, 2^{ème} de l'épreuve), 3^{ème} étape du Critérium international, Route Adélie, Paris-Bourges - Patrice Halgand : 3^{ème} étape de la Route du Sud, Tour du Limousin - Francisque Teyssier : championnat de France du contre-la-montre

Tour de France : l'équipe, alors classée en deuxième division, n'est pas sélectionnée

Commentaires : une première année encourageante, le chef de file Brochard s'étant illustré dans Paris-Nice, perdant l'épreuve pour avoir été devancé, de 17s par l'Allemand Andreas Klöden, lors du contre la montre dans le col d'Eze.

Année 2001 :

Organisation : directeur sportif : Michel Gros – manager : Serge Barle - assistants chef d'équipe : Jean-Luc Jonrond, Patrick Perret.

Composition de l'équipe : Bassons Christophe, Bernard Jérôme, Bouvard Gilles, Brochard Laurent, Calzati, Sylvain, Dessel Cyril, Édaleine Christophe, Gabrovski Ivaïlo, Goubert Stéphane, Halgand Patrice, Lapalud Grégory, Laurent Christophe, Lembo Eddy, Olivier Lénéaïc, Oriol, Christophe, Plouhinec Samuel, Roux Laurent, Seigneur Eddy, Thibout Bruno, Trastour Olivier.

Principales victoires : Patrice Halgand : 2^{ème} étape du Critérium international - 1^{ère} et 4^{ème} étapes et général Regio Tour International - Laurent Brochard : 1^{ère} étape Circuit Cycliste Sarthe, Paris-Camembert, Grand prix de Villers-Cotterêts, Coupe de France (classement sur quinze épreuves) - Jérôme Bernard : 1^{ère} étape du Grand-Prix du Midi-Libre - Laurent Roux : 2^{ème} étape du Critérium du Dauphiné, 3^{ème} étape de la Route du Sud - Ivaïlo Gabrovski : classement général du Tour de L'Ain / Prix de l'Amitié, 1^{ère} étape Tour du Poitou-Charentes et de la Vienne - Gilles Bouvard : 4^{ème} étape du Tour du Limousin.

Tour de France : 26^{ème} Laurent Brochard - 31^{ème} Stéphane Goubert - 50^{ème} Laurent Roux – 53^{ème} Gilles Bouvard - 55^{ème} Patrice Halgand - 95^{ème} Eddy Seigneur - 106^{ème} Jérôme Bernard - 111^{ème} Chr. Oriol – ab. 6^{ème} étape Olivier Trastour.

Commentaires : L'équipe aura enregistré plusieurs succès intéressants de Patrice Halgand, Laurent Brochard, Ivaïlo Gabrovski, et Laurent Roux. Celui-ci se sera distingué dans l'étape de L'Alpe d'Huez du Tour de France, franchissant en tête le col de la Madeleine, classé 7^{ème} à l'arrivée.



Année 2002 :

Organisation : directeur sportif : Michel Gros – manager : Serge Barle - assistant chef d'équipe : Jean-Luc Jonrond.

Composition de l'équipe : Augé Stéphane, Bernard Jérôme, Bouvard Gilles, Brochard Laurent, Dessel Cyril, Dumoulin Samuel, Édaleine Christophe, Finot Frédéric, Gabrovski Ivailo, Halgand Patrice, Krivtsov Yuriy, Laukka Joonas, Laurent Christophe, Lefèvre Laurent, Olivier, Lénaïc, Roux Laurent, Seigneur Eddy, Thibout Bruno.

Principales victoires : Patrice Halgand : 1^{ère} étape des Quatre Jours de Dunkerque, 4^{ème} étape du Critérium du Dauphiné, 10^{ème} étape, à Pau, du Tour de France, 1^{ère} étape et classement général du Tour du Limousin - Laurent Brochard : 4^{ème} étape du GP du Midi-Libre, 4^{ème} étape et classement final du Regio Tour International, 7^{ème} étape et classement final du Tour de Pologne - Eddy Seigneur : championnat national contre la montre - Samuel Dumoulin : 4^{ème} étape du Tour de l'Avenir.

Tour de France : Victoire d'étape, à Pau, de Patrice Halgand - 17^{ème} Stéphane Goubert - 26^{ème} Laurent Brochard - 34^{ème} Laurent Lefèvre - 52^{ème} Patrice Halgand - 100^{ème} Chr. Édaleine - 102^{ème} Jérôme Bernard - 113^{ème} Cyril Dessel - 115^{ème} Stéphane Augé - 143^{ème} Eddy Seigneur

Commentaires : Montée en « première division », la formation aura engrangé plusieurs succès de ses chefs de file Laurent Brochard et Patrice Halgand (dont l'étape de Pau du Tour de France), ainsi que du rouleur Eddy Seigneur et du sprinter Samuel Dumoulin. Laurent Roux sera licencié en mai, après révélation d'un contrôle positif aux amphétamines.

Année 2003 :

Organisation : directeur sportif : Patrick Perret – manager : Serge Barle - assistants chef d'équipe : Jean-Luc Jonrond, Jean-Michel Flochon, Julien Jurdi.

Composition de l'équipe : Bernard Jérôme, Bourquenoud Pierre, Bouvard Gilles, Buffaz, Dumoulin Samuel, Édaleine

Christophe, Finot Frédéric, Goubert Stéphane, Halgand Patrice, Joly Sébastien, Krivtsov Yuriy, Laurent Christophe, Lefèvre Laurent, Lefèvre David, Martin Ludovic, Nazon Jean-Patrick, Seigneur Eddy, Thibout Bruno.

Principales victoires : Samuel Dumoulin : classement final du Tour de Normandie, championnat national de demi-fond, 4^{ème} et 10^{ème} étapes du Tour de l'Avenir - Sébastien Joly : Route Adélie à Vitry - Yuriy Krivtsov : 5^{ème} étape du Tour de l'Avenir - Jean-Patrick Nazon : 6^{ème} étape Quatre Jours de Dunkerque, 20^{ème} étape du Tour de France aux Champs-Élysées - Frédéric Finot : 1^{ère} étape des Quatre Jours de Dunkerque - Laurent Lefèvre : 5^{ème} étape du Critérium du Dauphiné - Eddy Seigneur : championnats nationaux sur route et contre la montre - Christophe Édaleine : 7^{ème} étape du Tour de l'Avenir.

Tour de France : Port du maillot jaune lors de la 4^{ème} étape Joinville/ Saint-Dizier et victoire d'étape aux Champs-Élysées pour Jean-Patrick Nazon.

31^{ème} Stéphane Goubert - 40^{ème} Patrice Halgand - 65^{ème} Laurent Lefèvre - 85^{ème} Y. Krivtsov - 131^{ème} Chr. Édaleine - 135^{ème} J-P. Nazon 137^{ème} Fr. Finot - 141^{ème} Samuel Dumoulin - ab. 8^{ème} ét. Pierre Bourquenoud.

Commentaires : En 2003, l'équipe avait perdu son directeur sportif, Michel Gros, passé dans l'équipe sud-africaine Barloworld, et Laurent Brochard, transféré chez AG2R Prévoyance. Avec des moyens financiers plus limités, la formation remportera de beaux succès, comme l'étape du Tour aux Champs-Élysées, devançant Baden Cooke et Robbie McEwen !



Jean-Patrick Nazon, vainqueur aux Champs-Élysées en 2003.

Steve Bauer est le plus célèbre des cyclistes canadiens. Né le 12 juin 1959 à Saint Catharines, dans l'Ontario (Canada), il a été professionnel de 1984 à 1996. Placé dans de nombreuses classiques, il doit une grande partie de sa notoriété aux quatorze jours passés en Jaune sur le Tour de France. Équipier de Bernard Hinault, Greg LeMond ou encore Lance Armstrong, Steve a été acteur et témoin privilégié du cyclisme de son époque.

STEVE BAUER

UN TÉMOIN PRIVILÉGIÉ DES ANNÉES 80 ET 90

Bonjour Steve, comment allez-vous ?

Je vais bien merci ! Je suis toujours dans le cyclisme. Entre les stages, les reconnaissances et les courses, je voyage beaucoup. Lorsque les épreuves sont un peu plus espacées, je rentre au Canada retrouver la maison familiale.

Qu'êtes-vous devenu à l'issue de votre carrière ?

J'ai arrêté ma carrière professionnelle en 1996, après les Jeux d'Atlanta. Pendant quelques années, j'ai organisé des stages pour des cyclos, j'ai amené des fans sur les plus belles courses du monde comme le Tour, le Giro ou les championnats du monde. Puis j'ai eu envie d'aider les cyclistes canadiens à progresser. Avec Josée, mon épouse, nous avons créé une équipe pro qui a obtenu de beaux succès nationaux et continentaux. Par la suite, j'ai été nommé entraîneur en chef d'un nouveau vélodrome, le Mattamy Cycling Centre à Milton, au Canada. En 2016, j'ai reçu un coup de téléphone de Jim Ochowicz, mon ancien directeur sportif chez Motorola. Jim m'a proposé de le rejoindre chez BMC. J'ai retrouvé le haut niveau, je ne l'ai plus quitté après des expériences chez CCC, Astana Premier Tech et maintenant Israël Premier Tech.

Le monde du cyclisme vous a découvert lors des Jeux Olympiques de Los Angeles, en 1984. Quels souvenirs en avez-vous gardé ?

À cette époque, seuls les amateurs pouvaient participer à une épreuve olympique. Je sortais de la Coors Classic, une course disputée dans le Colorado, j'avais de bonnes jambes et de légitimes ambitions. Pour mettre tous les atouts de mon côté, j'avais



Maillot blanc sur le Tour 1985.

« J'avais 25 ans quand je suis arrivé en Europe, mon adaptation a été facile »

décidé de ne pas résider au village olympique, trop éloigné du lieu de la course. J'ai préféré m'installer dans un hôtel proche du départ, quitte à en payer moi-même le prix. Le titre s'est joué entre l'américain Alexi Grewal et moi. Grewal est resté dans ma roue pendant presque tout le dernier tour. J'avais décidé de rouler parce que je ne voulais pas que le groupe de poursuivants nous rattrape. J'étais confiant en mes chances de l'emporter au sprint. Finalement, Grewal m'a battu. Cette médaille d'argent olympique est tout de même un excellent souvenir !

Un mois plus tard, vous avez pris la 3^{ème} place des championnats du monde sur route professionnels. Vous attendiez-vous à un tel résultat ?

Je suis passé professionnel juste après les Jeux, et je suis aussitôt parti en Espagne pour préparer les championnats du monde de Barcelone. J'ai souvent roulé avec Greg LeMond et Phil Anderson,



nous avons aligné les kilomètres en altitude pour rester en forme. Le jour de la course, beaucoup de coureurs ont été surpris par la chaleur. Pas moi, entre le Colorado et l'Espagne, je m'étais habitué à ces conditions climatiques. Sur 120 partants, seuls 30 coureurs ont terminé la course. Je me suis classé 3^{ème} derrière Criquiellion et Corti. C'était une belle entrée chez les professionnels.

Qui est à l'origine de votre arrivée dans l'équipe La Vie Claire ?
Entre les J.O. et les Mondiaux, Paul Köchli m'avait appelé pour me proposer de rejoindre son équipe. Ma médaille de bronze aux championnats du monde a dû le conforter dans son choix. Greg LeMond, qui me connaissait bien, a évidemment appuyé mon arrivée.

Pour un néo-pro, c'est une aubaine de rejoindre l'équipe du meilleur coureur du moment. Vous êtes-vous facilement adapté ?

J'avais déjà 25 ans quand je suis arrivé en Europe. J'étais un coureur mature, mon adaptation a été facile. En 1985, Bernard Hinault était le plus fort du peloton. Quand il voulait vraiment la victoire, il était presque imbattable. En grand professionnel, il était exigeant envers ses équipiers, mais aussi attentif et ouvert aux autres. Mon premier Tour de France, disputé en 1985, reste un beau souvenir. Bernard a gagné le Tour, nous avons remporté le CLM par équipe en laissant les Panasonic à 1mn, j'ai porté le maillot blanc du meilleur jeune pendant plusieurs jours et terminé 10^{ème} à Paris. Que pouvais-je espérer de mieux pour débiter ?

« Ma 4^{ème} place obtenue sur le Tour de France 1988 est ma plus belle performance »

Avez-vous une anecdote sur cette période ?

En 1986, après une étape dans les Pyrénées, nous étions logés dans les dortoirs d'une école, à Luchon. À l'époque, nous lavions nous-même nos maillots, puis nous les étendions sur une corde à linge, pour qu'ils sèchent pendant la nuit. Cette nuit-là, un violent orage a éclaté. Quand nous nous sommes réveillés, nous étions persuadés de retrouver nos maillots trempés. Ce n'était pas une perspective réjouissante en vue de l'étape à venir. Avec surprise, nous avons constaté que quelqu'un s'était levé pendant la nuit pour les mettre à l'abri. C'était Bernard, il était vraiment un leader en toutes circonstances.

Lors du Tour de France 1986, Bernard Hinault et Greg Lemond se sont disputés la victoire. Comment l'équipe a-t-elle vécu cette confrontation interne ?

En 1985, Hinault avait remporté un Tour que LeMond était en mesure de lui contester. Pour que la lutte fratricide ne tourne pas à l'avantage d'un troisième larron, le porteur du maillot jaune, c'est-à-dire Bernard, avait été protégé. J'ignore s'ils avaient un accord pour 1986. C'est peut-être ce que pensait LeMond, mais bien sûr Hinault n'avait aucune envie de lui « donner » le Tour.

Vainqueur détaché de 1^{ère} étape en ligne à Machecoul du Tour 1988, Bauer endosse le Maillot jaune qu'il perdra, lors du chrono par équipes suivant, au profit de Van Vliet. Il va le récupérer, au soir de la 8^{ème} étape, à Nancy, et le conservera jusqu'à l'issue de la 12^{ème} étape, à L'Alpe d'Huez, le cédant à Delgado, vainqueur final.



Tout devait se régler à la pédale. C'est aussi ce que pensait l'encadrement de l'équipe : que le meilleur gagne ! Au cours de la première étape de montagne Bayonne-Pau, Hinault a attaqué et s'est emparé du maillot Jaune. Le lendemain, entre Pau et Superbagnères, il a de nouveau attaqué, mais il s'est fait contrer.

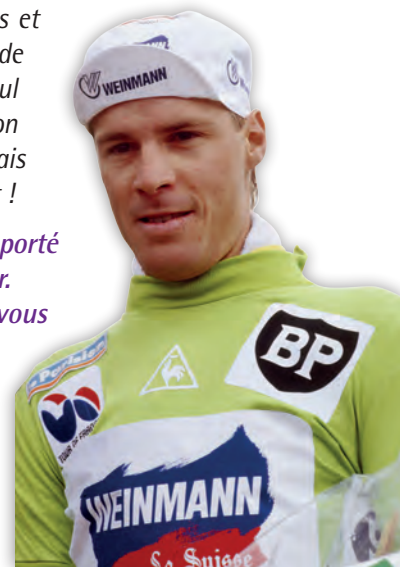
LeMond est revenu à 40s au général. Finalement, Greg a pris le maillot Jaune à l'issue de la 17^{ème} étape, Gap-Serre

Chevalier. L'ambiance a été tendue jusqu'au contre-la-montre de Saint-Étienne (20^{ème}), car après l'étape de L'Alpe d'Huez (18^{ème}), Hinault avait dit, en conférence de presse, que la course n'était pas finie. Nous nous sommes efforcés de rester neutres et d'agir selon les consignes de notre directeur sportif, Paul Köchli. Greg a remporté son premier Tour de France mais il a tremblé jusqu'au bout !

En 1988, vous avez remporté la première étape du Tour. Quels souvenirs avez-vous gardé ?

En 1988, j'ai suivi Paul Köchli et rejoint

À Machecoul, dans le Tour 1988 : en vert, mais aussi en jaune.





l'équipe Weinmann-La Suisse. J'avais de bons équipiers comme Pascal Richard, Frédéric Vichot, Guido Winterberg, Michael Wilson, Gerhard Zadrobilek et les grimpeurs Jean-Claude Leclerc et Niki Ruttimann. Avant le Tour, j'avais fini deuxième du Tour de Suisse, enlevant l'étape reine. Je m'étais également illustré sur le Dauphiné Libéré en remportant une étape. J'avais 29 ans, de l'expérience, et j'étais peut être dans la meilleure forme de ma carrière. Cette année-là, Fignon, Hampsten, Delgado, Roche et Jean-François Bernard avaient les faveurs des pronostics. La 1^{ère} étape se déroulait en deux parties. Une course en ligne le matin et un CLM par équipe l'après-midi. Dans la première demi-étape, je suis sorti à 10 km de l'arrivée, et j'ai résisté au retour du peloton. Pour quelques centièmes de secondes, j'ai endossé le maillot Jaune à Machecoul. Malheureusement, malgré une magnifique course de l'équipe (2^{ème} derrière les Panasonic), je l'ai perdu l'après-midi. Finalement, je l'ai repris à Nancy (8^{ème} étape), et je l'ai conservé jusqu'à l'Alpe d'Huez.

L'étape de l'Alpe d'Huez est souvent décisive dans le Tour. Comment s'est-elle déroulée ?

C'était une étape (12^{ème}) très difficile, elle partait de Morzine, escaladait la côte de Pont d'Arbon, la Madeleine, le Glandon et finissait au sommet de l'Alpe d'Huez. Pendant longtemps, j'ai réussi à suivre les meilleurs. Je n'ai été distancé que dans les plus fortes pentes du Glandon. Transcendé par le maillot Jaune, j'ai effectué une descente incroyable. J'ai rejoint le groupe qui me précédait, dans lequel figuraient Herrera, Mottet, Hampsten, Alcalá, Pensec, Parra, Theunisse et Winnen. Delgado et Rooks nous précédaient d'un peu plus d'1mn. J'ai tout donné dans la montée de l'Alpe et je n'ai perdu le maillot que pour 25 petites secondes au profit de Delgado, le futur vainqueur de l'épreuve.

Vous avez porté le maillot Jaune pendant 9 jours en 1990. Est-ce le meilleur souvenir de votre carrière ?

Lors de la première étape du Tour 1990, nous sommes sortis à quatre : Maassen, Chiappucci, Pensec et moi. Le peloton a rapi-



Paris-Roubaix 1990 : échappé avec Eddy Planckaert...

GRANDES LIGNES DU PALMARÈS DE STEVE BAUER

1981, 1982, 1983 :
champion du Canada sur route

1984 :
2^{ème} de la course en ligne des Jeux olympiques
3^{ème} du championnat du monde amateur sur route

1988 :
Tour de l'Oise - Grand prix des Amériques
2^{ème} du Tour de Suisse, derrière Wechselberger

1989 :
Championnat de Zurich, devant Da Silva

1990 :
2^{ème} de Paris-Roubaix,
derrière E. Planckaert (4^{ème} en 1991)

Dans le Tour de France (11 participations) :

10^{ème} en 1985 (vainqueur, avec l'équipe La Vie claire,
de la 3^{ème} étape clm Vitré-Fougères)
23^{ème} en 1986 - 74^{ème} en 1987
4^{ème} en 1988 (vainqueur de la 1^{ère} étape B à Machecoul,
maillot jaune de Machecoul à Ancenis 2^{ème} étape,
puis de Nancy, 8^{ème} étape, à l'Alpe d'Huez

12^{ème} étape - 15^{ème} en 1989
27^{ème} en 1990 (maillot jaune du Futuroscope, 1^{ère} étape
à Saint-Gervais, 10^{ème} étape - 97^{ème} en 1991

abandon 13^{ème} étape Saint-Gervais/Sestrières en 1992
101^{ème} en 1993 - non partant 5^{ème} étape à Portsmouth
en 1994 - 101^{ème} en 1994

dement baissé son allure et nous avons pu prendre du champ, pour rallier le Futuroscope avec 10 mn d'avance. En raison de ma bonne place dans le prologue et des bonifications grapillées sur le parcours, c'est moi qui ai pris le maillot Jaune. Je l'ai porté pendant neuf jours. C'est bien sûr un excellent souvenir, toutefois, je trouve que ma 4^{ème} place du Tour de France 1988 est plus significative, plus méritoire. J'ai réalisé une sacrée performance cette année-là !

Vous avez terminé 2^{ème} de Paris-Roubaix en 1990, 8^{ème} en 1989 et 4^{ème} en 1991. Cette classique vous convenait-elle plus qu'une autre ?

J'aimais bien Paris-Roubaix. Sur cette course, il faut savoir frotter pour se placer avant les secteurs pavés, être malin, bon tacticien et... ne pas être accablé par la malchance. J'ai un regret concernant l'édition de 1990 remportée par Eddy Planckaert. Sur un vélodrome classique, je sais, les yeux fermés, où se trouve la ligne d'arrivée. À Roubaix, la piste est plus longue mais la ligne





Avant d'être réglé, de très peu, au sprint, par Eddy Planckaert, mais devançant Van Hooydonck, Martial Gayant, Wampers et Duclos-Lassalle.

droite d'arrivée est plus courte. Surpris, j'ai jeté mon vélo trop tardivement. Est-ce que cela aurait changé quelque chose ? Je le pense, vu l'écart minime à l'arrivée.

En 1991, vous avez signé chez Motorola où un jeune Américain nommé Lance Armstrong vous a rejoint deux ans plus tard. Avez-vous gardé des souvenirs particuliers de lui ?

Je me souviens bien de l'arrivée d'Armstrong dans l'équipe. C'était un bon équipier, il était confiant en ses possibilités et ambitieux. Lors du Tour de Galice, je lui avais amené le sprint et Lance avait remporté sa première victoire professionnelle. Il a rapidement montré des qualités, il a gagné une étape sur le Tour 1993, et a été sacré champion du monde à Oslo, la même année. Malheureusement, il est tombé malade à la fin de la saison 1996 et a dû s'arrêter pour soigner son cancer. Quand il est revenu, le peloton avait pris de mauvaises habitudes avec l'E.P.O. Je n'étais plus dans le peloton, mais je pense que Lance s'est dit qu'il n'avait pas le choix s'il voulait être compétitif et remporter les plus belles épreuves. Il a fait comme d'autres, au fond de moi, il reste un vainqueur du Tour !

Dans le Tour 1995, votre équipier Fabio Casartelli s'est tué dans la descente du Portet d'Aspet. Comment l'équipe a-t-elle vécu ce drame ?

Nous avons été informés de l'accident et de la mort de Fabio en cours d'étape. Nous étions abasourdis, il nous était difficile d'admettre la nouvelle. Le soir, l'équipe s'est réunie et nous avons décidé de continuer le Tour, en sa mémoire. Le lendemain, l'étape a été neutralisée et nous avons symboliquement passé la ligne d'arrivée devant le peloton. Fabio était père d'un petit enfant, il était champion olympique, une belle carrière l'attendait. Quel tragique destin !

Vous êtes aujourd'hui l'un des directeurs sportifs du team Israël Premier Tech. Quels coureurs voyez-vous s'illustrer cette année ?

Nous sommes l'équipe la plus internationale du peloton. Coureurs et staff compris, 29 nationalités différentes sont représentées. Nous avons beaucoup d'espoirs pour cette saison. Après sa victoire d'étape dans le dernier Tour de France, Hugo Houle a emmagasiné de la confiance, il devrait confirmer. S'il est enfin épargné par la maladie et la malchance qui l'ont accablé l'an dernier, Michael Woods se montrera certainement à son avantage dans les classiques Ardennaises et sur le Tour de France. Enfin, je fonde de réels espoirs sur le jeune néo-zélandais Corbin Strong. Corbin a remporté une belle étape du Tour de Grande-Bretagne l'an dernier. Je pense que dans le futur, il pourra briller sur certaines classiques.



En 2023, lors de l'Étoile de Bessèges.

VINCENT DENSON : « broyeur de manivelles » et équipier modèle !

Qui se souvient du Britannique Vincent Denson, professionnel sur le continent, de 1962 à 1968 ? C'était l'époque où le cyclisme était confidentiel en Grande-Bretagne, où les courses (surtout des contre la montre) étaient organisées tôt le matin, et où, faute de neutralisation des parcours, les compétiteurs devaient respecter le code de la route... La seule solution, pour les coureurs souhaitant faire une carrière, c'était de venir sur le continent ! Brian Robinson fut, en cela, dès 1956, un pionnier, suivi par Tom Simpson (1959), Denson (1961), puis Hoban (1962). Certains coureurs s'étaient installés, sur les bords de la Marne, dans un grand camion-dortoir récupéré auprès de l'armée britannique...

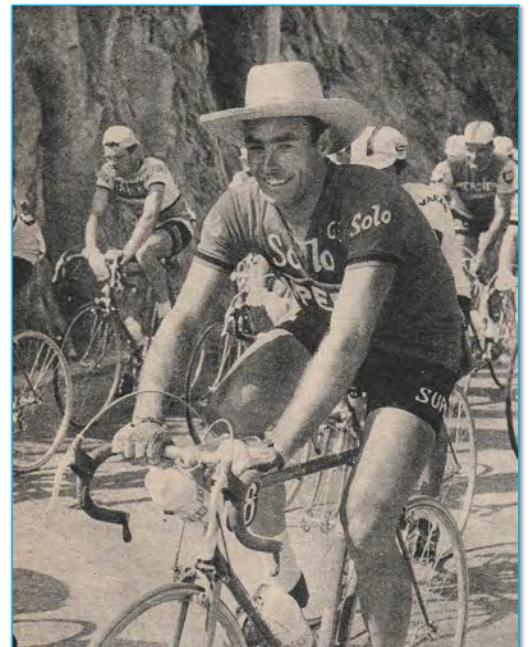
Un Britannique venu courir sur le continent

Né le 24 novembre 1935 à Chester (ville du Yorkshire, située au nord-ouest de l'Angleterre), coureur athlétique et bien découpé de 1,82m pour 79 kg, au visage souriant, Vincent-Albert Denson fit ses débuts, en 1953, au Chester Road club, cumulant, chez les amateurs, les succès dans les principales courses contre la montre. En 1960, il arrive en France, sociétaire de l'U.V.C. Aube, le club de Marcel Bidot.

Recruté par Raoul Rémy dans l'équipe Rochet-Magnat en 1961, Denson fit ses débuts dans le Tour de France, au sein de l'équipe nationale britannique, pour abandonner lors de la 9^{ème} étape, entre Saint-Étienne et Grenoble, ayant trop bu, sous la chaleur... L'année suivante, chez les indépendants, il remporte le Tour de la Bidassoa, la 1^{ère} étape du Tour d'Aquitaine, les prix de Chooz et de Chateaufort, avant de passer professionnel pour s'aligner dans le Grand prix des Nations -sur 100 km- classé 7^{ème} à 3mn 07s de Ferdinand Bracke. « Vin' » vite transformé en « Vic » Denson, est alors réputé comme un « broyeur de manivelles », capable de prendre des relais puissants et longs. Toutefois, piètre escaladeur compte tenu de sa morphologie, il sera un équipier apprécié de ses chefs de file, les abritant du vent, grâce à ses larges épaules, lors des étapes plates des courses par étapes...

Transféré chez Pelforth, en 1963, Vic fait un bon début de saison, dans Paris-Nice. Lors de la 1^{ère} étape Fontainebleau/ Decize, ses relais sont si appuyés qu'ils contribuent à provoquer une sélection de 26 coureurs, laissant, à 22 mn, des favoris comme Poulidor et Wolfshohl !

Le 3^{ème} jour, à Montceau-les-mines il participe activement au contre la montre par équipes qui sera victorieux pour Pelforth. Il terminera 10^{ème} de Paris-Nice, 10^{ème} aussi de Milan-San Remo. En 1964, alors installé à Gentbrugge (quartier de Gand) où il ouvrira, avec sa femme, un bar-dancing, Denson rejoint la « garde rouge » Solo de Van Looy, remporte Bruxelles-Verviers, le prix de Gentbrugge et, de retour sur le Tour de France, s'y distingue lors de la 7^{ème} étape à Thonon-les-bains qu'il termine, derrière Janssen et Bocklant, à la 3^{ème} place d'un groupe de quinze échappés. Il est classé 72^{ème} sur 81 arrivants.



Tour de France 1964 : sous le soleil de l'étape Hyères-Monaco.

Équipier très apprécié de Jacques Anquetil

En 1965, « Vic » rejoint l'équipe Ford-Gitane, où ce coureur, au tempérament décontracté, sera vite apprécié par Geminiani et Anquetil. Deuxième de Kuurne-Bruxelles-Kuurne et du Circuit des régions flamandes, il remporte, détaché, la 3^{ème} étape Valenciennes-Dunkerque des Quatre Jours de Dunkerque. Stablinski et lui accompagnent Jacques Anquetil dans son Bordeaux-Paris victorieux, se classant, lui-même 6^{ème}. En juin, tout en courant le Tour du Luxembourg pour Jean-Claude Lebaube, alors premier du classement général, mêlé à une échappée, il remporte, détaché la 3^{ème} étape Bettembourg-Diekirch, ravissant, pour 11s la première place à Lebaube ! L'équipe Ford contrôlera les échappées lors de la 4^{ème} et dernière étape, permettront à Denson de remporter l'épreuve -devant Lebaube et Den Hartog-, devenant ainsi le premier Britannique à remporter un Tour national chez les professionnels ! Retenu pour le Tour de France, il y effectue ses tâches d'équipier, avant de terminer 87^{ème} sur 96 classés.





Bordeaux-Paris 1965 : Denson (dossard n°3) et le masseur Vergani entourent Anquetil.



Tour de France 1965 : Denson mène l'équipe Ford, dans le contre la montre à Liège.

Confirmé chez Ford-France en 1966, Vic remporte, en début de saison, le Grand prix de Fréjus, puis la 5^{ème} étape des Quatre Jours de Dunkerque (circuit de 219 km, autour de Dunkerque). Embarqué dans le Tour d'Italie au service d'Anquetil, il s'y comporte fort bien, protégeant, de la 3^{ème} à la 13^{ème} étape, le « maillot rose » de Julio Jiménez, remportant, détaché, après une longue échappée (193 km), en compagnie de Bailetti et Messelis, la 9^{ème} étape Naples-Campobasso, et classé 40^{ème}. En bon tacticien, se sachant inférieur au sprint au rapide Bailetti, il parvint, lui le non-grimpeur, à se détacher dans la côte de Campobasso, à proximité de l'arrivée !

Volontiers pince-sans-rire, Vic amusera la galerie en déclarant qu'il devait sa victoire à l'ingestion régulière, depuis le départ du Tour d'Italie, de raviolis : « Popeye a les épinards, moi j'ai les ravolis ! » Ces bons services justifieront sa sélection pour un 4^{ème} Tour de France ; Une épreuve qu'il devra quitter au soir de la 16^{ème} étape, à Briançon, se trouvant dans la « charrette » des 28 éliminés du Galibier... Vic aura, ainsi, participé au succès de Lucien Aimar.

En 1967, chez Bic, il est moins à la pointe du combat ! Après avoir abandonné lors de la grande étape des Dolomites dans un Tour d'Italie couru au service d'Anquetil, il se reprend au Tour du Luxembourg qu'il termine au 8^{ème} rang. Il est retenu dans l'équipe britannique d'un Tour de France revenu aux équipes nationales. S'il obtient une place de premier lors de la première étape, c'est qu'il est victime de la première crevaison ! Toujours en difficulté en montagne, il pointe à la dernière place du classement général, lors de la 13^{ème} étape du Ventoux, le 13 juillet, marquée par le décès de Tom Simpson.

Face à la mort de Tom Simpson

Vic Denson est très affecté par le décès de Tom, avec lequel il était très lié ! Interrogé par un journaliste, Vic aura eu ce propos révélateur : « Quand je suis épuisé, j'arrête. Tom, très volontaire, était capable de « rouler jusqu'à la mort ! » Il aurait souhaité que l'équipe britannique, alors limitée à quatre hommes -Barry Hoban, Colin Lewis, Arthur Metcalfe et lui-même- se retirât, notamment pour être présent aux obsèques, fixées à Harworth, dans le Yorkshire. Il fut solidaire de

la décision, prise par le directeur sportif Alec Taylor, de poursuivre la course. On le voit pleurer le lendemain, au cours de l'étape Carpentras-Sète, au cours de laquelle le peloton, sur proposition du doyen de l'épreuve Jean Stablinski (équipe de France), décide de laisser la victoire à un compagnon de Tom. Mais lequel ? Comme il l'indique dans son livre de mémoires, *The full Cycle*, publié en 2008, Vic aurait reçu l'assurance de Jean Stablinski -son coéquipier de marque chez Bic- que le peloton le laisserait partir à 20 km de l'arrivée. Mais Barry Hoban (*Mercier-BP*) s'échappe à 50 km de Sète !

Que faire ? Le paisible Vic considère qu'il serait indécent, dans ces conditions, qu'un Britannique parte en chasse derrière un autre. Il reste donc dans le peloton ! Simpson préférerait l'équipier Denson à Hoban, plus jeune, un potentiel rival qui aurait pu lui faire ombrage. Hoban était préféré d'Helen Simpson qu'il épousera deux ans plus tard... Vic n'aura plus les ressources nécessaires pour continuer bien longtemps. Il mettra pied à terre, lors de la 17^{ème} étape de montagne Luchon-Pau... le 18 juillet, jour des obsèques de Tom !

En l'absence de résultats, en 1967, Vic, alors âgé de 32 ans, sera « libéré » par le groupe Bic. Souhaitant courir encore une année, il trou-



Tour de France 1967, au départ de Carpentras, de g. à dr : Jacques Goddet, Félix Lévitane, Roger Pingeon, Barry Hoban, Vic Denson, Colin Lewis, Arthur Metcalfe.



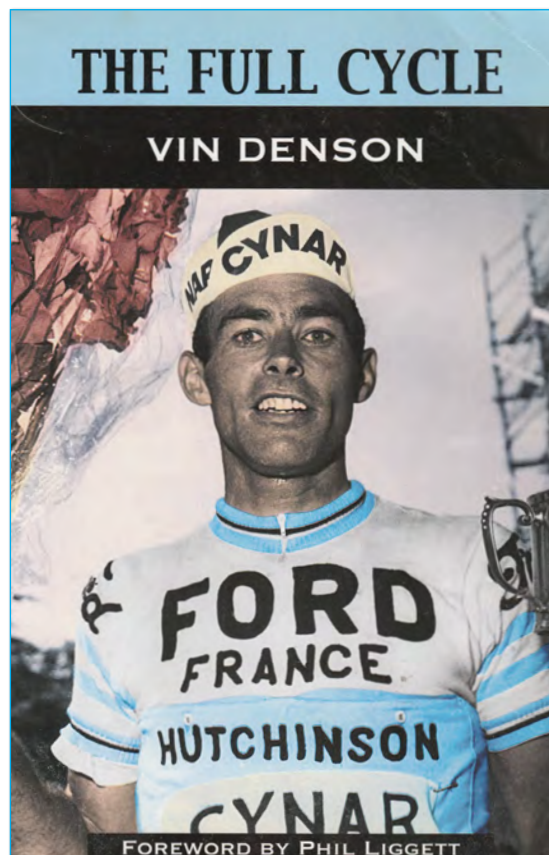
Tour de France 1968 : au départ, à Vittel.



Pèlerinage au Mont Ventoux (1992)

vera, en mai 1968, une place au sein du groupe italien Kelvinator, financé par la firme d'appareils électro-ménagers, et dirigé par Ercole Baldini, pour disputer le Tour d'Italie, une épreuve qu'il terminera au 87^{ème} rang, sur 90 classés. Retourné en Angleterre où il remportera le Grand prix des brasseries Vaux près de Londres -ce sera son dernier succès chez les professionnels-, Vic revient sur le continent pour y disputer un sixième et dernier Tour de France. Il y sera classé au 62^{ème} rang, devançant son coéquipier moustachu John Clarey, lanterne rouge ! Vic mettra un point d'honneur à s'échapper dans l'étape de l'avant-dernier jour, classé à 8^{ème} à Auxerre.

Vic Denson terminera sa carrière internationale, par une participation, en septembre, aux Six-Jours de Montréal, associé à l'Australien Bill Lawrie. Sa première et dernière participation à une épreuve de Six-Jours ! En 1969, il rejoindra le groupe britannique



Le livre « The full Cycle » .

Bantel, aux côtés de John Clarey et Hugh Porter, puis redescendra amateur, pour quelques années. Revenu à Chester, il y trouvera un travail, tout en s'occupant, avec son épouse, de leurs trois enfants, et aussi du club local.

Toujours attaché au souvenir de Tom Simpson, il participera, notamment, avec les familles Simpson et Hoban, au « pèlerinage » au Mont Ventoux, en 1992, pour le 25^{ème} anniversaire du décès de Tom, devant la stèle de granit gris, érigée à l'endroit où il s'était effondré.

Comme il a été dit, Vic a publié, en 2008, sous le titre « The full cycle », sur 160 pages, un livre de mémoires (non traduit en français), retraçant, de façon très précise, sa vie et ses états de services cyclistes et autres. Vincent Denson, âgé de 87 ans, qui vit une retraite paisible, est un homme de fidélité !

Didier BÉOUTIS.



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



Ouverture de route.

Les différents « échelons » de motards dans la course

Avant le départ de la course, le commandant de l'escorte, avec les responsables de groupe de motards de l'échelon course, a étudié le « Road Book » édité par l'organisation, afin d'identifier précisément les difficultés du parcours, et notamment les points dangereux pour les coureurs qui devront être signalés par des drapeaux jaunes.

L'échelon course comporte ainsi différents groupes de motards affectés à des missions bien définies. Un échelon « course avant » qui peut comprendre 10 à 15 motards, dont 2 déterminent la « tête de course », de part et d'autre de la voiture rouge du directeur général de l'épreuve, précédent, d'une centaine de mètres, les premiers coureurs. Les autres assurent l'ouverture de route et prendront en charge la protection des différents coureurs ou groupes de coureurs distancés par rapport aux échappés. Un échelon « course arrière » composé de 7 motards, qui prend place à l'arrière du peloton et qui, en fonction du déroulement

de la course, assureront la protection des différents attardés ou de ce que l'on appelle le « gruppetto » dans les étapes de montagne.

Un groupe de un à trois motards « échelon course » assure l'escorte de l'arrière du peloton, composé des véhicules des directeurs sportifs, mais qui, en fonction de l'évolution de la course, prendra en compte la protection des différents groupes de coureurs qui se trouveront distancés du peloton de tête que l'on appelle parfois « le gruppetto » dans les étapes de montagne. En toute fin du cortège, un véhicule atelier de la gendarmerie « fin de course », indique que la circulation pourra être rétablie par les services locaux, dix minutes après son passage. Le véhicule transporte par ailleurs une moto susceptible d'effectuer un remplacement en cas de panne, et un mécanicien pour réaliser un dépannage d'urgence. Derrière ce véhicule, un groupe de 4 motards de la gendarmerie départementale -dits « râteaux »- empêchent toute éventuelle remontée dans le dispositif. Ce dispositif est par ailleurs complété, à l'arrière, de moyens mis en œuvre par l'organisation comme, par exemple un véhicule de dépannage pla-



teau qui est en mesure d'enlever tout véhicule qui serait tombé en panne ainsi que deux ambulances permettant de porter assistance à toute personne -suiveurs comme spectateurs- dont l'état de santé le nécessiterait.

Un motard, adjoint au commandant de l'escorte, coordonne l'ensemble des opérations réalisées par les motards des différents échelons. Il est en liaison permanente avec le commandant de l'escorte. À l'approche de la ligne d'arrivée, alors que les coureurs peuvent atteindre des vitesses très élevées, le dispositif de l'échelon course tend à se réorganiser pour garantir la régularité de la compétition. Des motards se rendent au plus vite sur le site de l'arrivée, pour assurer la police de la dérivation et la protection de la ligne d'arrivée. L'ensemble de ce dispositif est sous l'autorité du commandant de l'escorte qui est à bord du véhicule PC.

Véritable tour de contrôle, mais aussi de gestion de crises, ce véhicule précède la tête de course de 1 à 2 kilomètres. Le commandant de l'escorte dispose de tous les moyens pour communiquer avec tous



La mission « drapeau jaune ».



L'échelon course « arrière »

les motards de la caravane et de la course, mais également avec les différents membres de la direction de la course (radio Tour – Info Tour), les commandements locaux de gendarmerie des départements traversés par la course, et avec les moyens aériens de la gendarmerie. De fait, dans une course cycliste, il existe de nombreuses règles qui ne sont pas toujours écrites, mais qui sont communément appliquées par tous les acteurs, et qui garantissent le bon déroulement de l'épreuve et sa régularité. Ce que nous observons aujourd'hui est le fruit de la réelle complémentarité qui unit désormais l'organisation et l'escorte.

La ligne d'arrivée franchie par le véhicule-balai, la journée n'est pas terminée pour les motards de la garde. Arrivés à l'hôtel qu'ils ont rejoint parfois à plusieurs dizaines de kilomètres de l'arrivée, soit parfois après plus de 10 heures assis sur la machine, il faut procéder à l'entretien ou au reconditionnement de la moto mais également du pilote.

Pour chaque compétition, le motard fera généralement le double de kilomètres réalisés par les coureurs cyclistes. La mission n'est pas pour autant terminée pour la garde. Le commandant de l'escorte tire les enseignements de l'étape avec la direction de la course et avec les deux gardes républicains chargés, à la permanence de la direction, de consigner tous les événements ou incidents qui ont pu se produire lors de l'étape.

La présentation de ce dispositif serait incomplète si nous n'évoquions pas la mission essentielle d'un autre groupe de motards, celui des « drapeaux jaunes ». Véritables voltigeurs, ce sont huit motards qui disposent d'une certaine liberté de mobilité en amont et au sein du peloton, ayant pour mission de signaler aux coureurs et aux suiveurs les points dangereux identifiés au préalable ou en cours de compétition, qui ont tendance à se multiplier depuis quelques années.

Entre les ronds-points, les filots directionnels, les rétrécissements de chaussée, les ralentisseurs et tout autre imprévu qui peut apparaître, leur mission est très appréciée des coureurs et des suiveurs. Leurs gestes avec le drapeau, parfois accompagné de coups de sifflet pour attirer l'attention, ont une signification bien connue de tous. Pas toujours comprise des néophytes, leur présence au sein même du peloton que nous montrent les retransmissions télévisées est acceptée par les



coureurs, afin de remonter en amont de la tête de course et signaler un nouveau danger. Cette mission exige une grande dextérité dans le pilotage de moto. Cela dit, alors que la mission des drapeaux jaunes est désormais essentielle pour la protection des coureurs mais surtout dorénavant reconnue par les fédérations nationales et internationales qui la définissent dans leurs règlements, il est intéressant d'en identifier l'origine.

À ce jour, aucune information ni documentation n'apportent des précisions dans ce domaine. Quelques éléments nous laissent penser que les drapeaux jaunes auraient été institués par l'organisateur du Tour de France en 1936, mais cette mission aurait été confiée à des postes statiques tenus par des gendarmes. Cela ne permettait pas de signaler tous les dangers, en particulier ceux qui n'avaient pas été préalablement identifiés.

Dans son rapport de 1953, le capitaine Zobrist mentionne que ses motards ont signalé les dangers aux coureurs, sans mentionner pour autant l'utilisation d'un drapeau. Nous pouvons supposer que la transformation de ce poste statique en action mobile ait été suggérée dans les années 60 par le commandant de l'escorte aux organisateurs. Nous avons la certitude que les drapeaux jaunes mobiles étaient présents sur le Tour 1965.

Quant à la couleur, en cette année 1936, comme pour le Maillot jaune en 1919, c'est la couleur du papier du journal *L'Auto* qui aurait été retenue. Il faut également remarquer que ce dispositif de drapeau jaune a été adopté par d'autres disciplines sportives, les sports mécaniques par exemple. Le Tour de France a toujours été précurseur et fait référence dans le domaine de la sécurité.

Nous devons également ajouter que le grand événement sportif mondial qu'est le « Tour de France » doit assurer sa sécurité dans le domaine de la malveillance et, depuis ces dernières années, se prémunir contre toute action terroriste. Aussi, il bénéficie aujourd'hui d'un service d'enquêtes judiciaires de la police nationale et d'une protection du G.I.G.N. (Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale).

L'aventure perdue

La France est le seul pays au monde à disposer d'une telle unité spécialisée pour la sécurité du premier au dernier kilomètre, et ce, quel que soit le ou les pays traversés par l'épreuve. Lorsque le départ de l'épreuve est donné depuis un pays étranger ou emprunte ses routes, le commandant de l'escorte effectue préalablement des liaisons et des reconnaissances avec les autorités de police et admi-



Loïc Drollée, commandant de l'escorte dans le Tour de France (1986-1991).

nistratives de ces pays, pour leur présenter le dispositif. En effet, en fonction des comtés, des provinces, des régions, des länder traversés, il n'y a pas d'unicité ni de continuité, les services de police changeant aux limites des compétences territoriales.

Aussi, pendant la compétition, les forces de police locales conservent leurs prérogatives, et il est convenu que certains échelons soient doublés par une présence des forces locales. Des moyens techniques pour communiquer sont échangés entre les deux forces, et des interprètes opèrent à bord de chaque véhicule PC. Les organisateurs étrangers, en particulier des grands Tours européens, expriment souvent leur admiration à l'égard de cette organisation, en vain. Le directeur du Tour de France se voit souvent accorder : « en France, vous avez la Garde ! ».

Le Tour de France 2022 ne sera jamais parti d'aussi haut, non pas en altitude mais en latitude, Copenhague ! Les motards de la garde républicaine y seront présents, comme il y a 68 ans, ils étaient présents en 1954 pour le premier départ depuis l'étranger, à Amsterdam. Une nouvelle fois, ils ont été un des acteurs de cette formidable saga en accompagnant les coureurs jusqu'aux Champs-Élysées. Ils vont vivre, encore en 2023, une nouvelle aventure dans l'unique but d'assurer la sécurité de l'événement mais surtout de garantir la protection des coureurs et la régularité de la compétition. Aujourd'hui, un seul événement manque au palmarès de cette unité : il sera comblé, en 2024, avec les Jeux Olympiques à Paris !

Loïc DROLLÉE.



Ouverture de course (2016).

Par ce quatrième épisode, s'achève cet article sur les Motards de la Garde républicaine au service du cyclisme, commencé dans le n°419 de Vélo-Star. Le public voit surtout -et c'est bien naturel- les coureurs et leurs exploits, sans mesurer, bien souvent, l'importance des services assurant la sécurité des compétitions, comme l'est la Garde républicaine. Nous remercions vivement l'auteur de cet article, le colonel de gendarmerie (e.r.) Loïc Drollée, qui commanda l'escadron motocycliste de la Garde républicaine dans le Tour de France, et qui vient d'être élu membre du comité de direction de l'Amicale du cyclisme.



ÉLIANE BONNEAU (1927-2017) : championne d'après-guerre



En compagnie de Jean Robic.

Le 15 octobre 1947, une jeune cycliste bat le record féminin de l'heure sur l'anneau de Buffalo à Montrouge. Éliane Bonneau est une jeune licenciée de l'Étoile Cycliste des Buttes-Chaumont. Elle réalise 36 km 419, de quoi faire rougir plus d'un cycliste masculin ! Courant 1948, le règne de Bonneau s'achève quand « l'infirmière volante », Jeannine Lemaire, s'affirme comme nouvelle championne.

Bonneau est née, le 20 mars 1927, à Courtenay (Loiret), dans une famille modeste. Son père est mécanicien-garagiste. Avant la guerre, les Bonneau s'installent à Clamart. Ce sont deux de leurs clients, André Brulé (qui habite à deux pas du magasin) et le pistard Roger Reynes, qui donnent à Éliane le goût du vélo. Cette passion lui permet même d'échapper à ses leçons de violon !

Sa première course a lieu un jour de mai 1945 au Parc des Princes. C'est la course traditionnelle des Caf' Conc'. Dans une individuelle entre deux numéros de music-hall, Éliane bat Lucette Lauk (la femme du professionnel Lucien Lauk). Manucure de formation, la sportive se découvre alors une véritable passion. Dans les années suivantes, Éliane ne vit plus que pour les compétitions cyclistes. Les cycles Rochet lui



offrent un contrat. Avec d'autres sportives comme Lauk, Madeleine Chapuis et l'Anglaise Margaret Sutcliffe, elle participe aux épreuves sur route et devient une familière du *Vel' d'Hiv*, de la Cipale, et d'autres vélodromes de province qui redécouvrent, alors, les épreuves féminines. Bonneau compte parmi les premières vedettes de cette nouvelle vague de jeunes sportives d'après-guerre qui ouvrent la porte du cyclisme de compétition aux femmes.

Les féminines renouent avec les ouvreuses de la fin du dix-neuvième siècle et avec les recordwomen de l'après-Front populaire, grâce au soutien de la Fédération Sportive et Gymnique du Travail (F.S.G.T), ainsi qu'avec la complicité de plusieurs sportifs, de managers, de journalistes, d'éditeurs et de directeurs de vélodromes. Si, dès lors, le sport féminin est à l'honneur, cela n'empêche pas les idées traditionnelles et arriérées sur « le sexe faible »

Une pionnière du cyclisme féminin

Assez bien installé, à l'heure actuelle, avec, entre autres, en 2022, le premier « Tour de France Femmes », dirigé par Marion Rousse, et remporté par la Néerlandaise Annemiek van Vleuten, le cyclisme féminin -notamment français- a été longtemps balbutiant. À ce titre, Éliane Bonneau fait figure de pionnière ! Tout est vraiment parti dans les années cinquante, avec la création du championnat de France sur route (1951), puis du championnat de monde sur route (1958). La première Française lauréate du « mondial » fut Geneviève Gambillon (1972-1974), suivie par Josiane Bost (1977), Jeannie Longo (1985-1986-1987-1989-1995), puis Pauline Ferrand-Prévot (2014).

d'avoir la vie dure. Aussi bien la F.F.C. que l'U.C.I. hésitent encore quelques années avant de reconnaître, officiellement, cette discipline. Fin 1949, lors d'une tournée en Afrique du Nord en présence des frères Coppi, de Charles Coste et de Roger Piel, Éliane rencontre, sur la piste de Bône, son futur mari, Yvan Teuma, neveu du directeur du vélodrome local. Après son mariage en 1950, Madame Teuma s'installe à Bône. Elle abandonne le cyclisme de compétition pour les randonnées dominicales. Puis, un fils naît en 1959. Avec l'indépendance de l'Algérie, elle retrouve la France. Éliane Bonneau est décédée dans l'anonymat, le 28 mai 2017, à Nice.

Niek PAS.

Niek Pas, maître de conférences en histoire contemporaine, Université d'Amsterdam.

P.S. : Des informations complémentaires sur cette génération de cyclistes féminines des années d'après-guerre sont les bienvenues. Je vous prie de me contacter via n.g.pas@uva.nl



Sur la piste

LA GALERIE
DES CHAMPIONS
CYCLISTES

Elyane BONNEAU
Recordwoman du monde de l'heure. (Bicyclette, Rochet)

En France comme à l'Étranger
les Freins
Équipent tous les Vainqueurs "LAM"

Championnat de France 1948 "LAM"
Championnat du Monde

Dans le TOUR DE FRANCE
Tous les grands Champions
sont équipés par les FREINS "LAM"

50 Francs

Publicité pour les freins « Lam »





Que sont-ils devenus ?

Jean Arze : une sacrée carrière amateur !



Jean Arze, coureur.

1960
Paris/ La Ferté-Bernard
étape de la Route de France.

1961
Circuit des deux provinces
Tour de Guadeloupe
2^{ème} de Paris-Rouen et du championnat
de France amateurs.

1962
Paris-Eu – Paris-Verneuil – Paris-Dreux
étape de la Route de France.

1963
championnat de France des sociétés
avec l'A.C.B.B. – Tour des Bouches-du-
Rhône – Grand-Prix de L'Équipe.

Ses principales victoires.



Au récent banquet de l'Amicale.

Grand, élancé, élégant à la ville comme dans le peloton, le reflet doré qui orne sa chevelure blonde éclairant un visage au teint blême, tel se présentait Jean Arze, cachant une volonté bien trempée sous une certaine indolence, avec un accent gouailleur, il ne reniait pas ses origines bretonnes puisqu'il est né dans le Morbihan, à Vannes, le 30 Septembre 1941, avant de venir s'installer avec ses parents dans la région parisienne en 1953 jusqu'à l'an 2000. Maintenant, il coule des jours heureux à la retraite aux Sables d'Olonne.

Avec plus de 300 victoires en amateur au début des années soixante, Jean Arze, doté d'une pointe de vitesse phénoménale, était considéré comme un coureur tout-terrain, passant les bosses à merveille également. De ses ancêtres morbihannais, il a hérité la ténacité, il a su y ajouter l'amour de la victoire et du travail bien fait. Sa force de frappe étant sa vélocité.

Jean Arze, fils de Jean Arze, prénom de son père également, avait de qui tenir. En effet son géniteur était un sacré coureur régional en Bretagne : en 1939, celui-ci avait gagné 18 courses et totalisait 12 places de second, en devenant également champion régional de poursuite ! ...

Simple, réaliste et courageux, il sera meilleur amateur français en 1962, victorieux des principales « classiques » parisiennes (Paris-Eu, Paris-Verneuil, Paris-Dreux), puis, en 1963, de Paris-Mantes et du Grand-Prix de L'Équipe ; et aussi de deux étapes de la Route de France (1960, 1962), du Tour de la Guadeloupe 1961, où réinvité en 2021, cinquante ans après, il sera reçu et fêté comme un roi !

Il réalisera, en 1964, le rêve que la guerre a interdit au père : il sera professionnel. Il aurait même pu « devancer l'appel » en s'acquittant des 150 Francs que coûte le changement de licence, Gaston Plaud, le directeur sportif de Peugeot-BP, avec qui il avait signé son contrat, était tout disposé à lui faire une place dans son équipe pour Paris-Tours.

Jean Arze avait préféré remettre à plus tard son entrée dans la cour des grands au motif que son directeur sportif à l'A.C.B.B. Mickey Wiégant lui avait proposé un voyage en Nouvelle-Calédonie, qu'il ne voulut pas refuser.

La carrière de Jean Arze se décomposa en deux parties très distinctes : sa carrière amateur si brillante ne fut hélas suivie que d'une passade chez les professionnels.

Débutant en 1956 à Neuilly-Plaisance, puis à l'A.C.B.B. à partir de 1963, son passage chez les professionnels en 1964-65 chez Peugeot, puis en 1966-67 chez Kamomé-Dilecta, fut loin des espérances promises chez les amateurs et indépendants.

Il remportera tout de même sept victoires chez les pros, dont la première étape du Tour du Morbihan Lorient-Auray 1966, devant Marcarini et un certain Merckx, et le Prix de Brigueil-le-Chantre (Vienne) 1967, devant Merckx. Mais sans résultats probants, il redescendra amateur à l'A.C.B.B. en 1968.

En 1969, il créera sa société de transport « Arze », jusqu'à l'an 2000, et transmettra ses expériences aux jeunes cyclistes de la région parisienne au sein du club de Pontault-Combault, tout en restant lui-même coureur en 3^{ème} catégorie.

Ses deux enfants et ses trois petits-enfants l'occupent également régulièrement. Il roule toujours au sein du club des Sables d'Olonne, et c'est, à chaque fois, un plaisir de le retrouver, lors des banquets de l'Amicale, où il nous raconte ses anecdotes...

Serge SURY.



Pierrick, dans la lignée FÉDRIGO



Pierrick Fédrigo, coureur.



Quelques années plus tard.

Dans le Sud-Ouest, le nom de Fédrigo ne laisse pas les coursiers indifférents. Pierrick est le fils de Michel, un coureur qui levait les bras plus souvent qu'il ne baissait sa garde, et qui refusa, en 1973, de passer pro au sein de l'équipe Mercier de Poulidor. Le fils avait à peine 21 ans quand il intégra la catégorie suprême. L'adage « *tel père, tel fils* » n'est donc pas de mise chez les Fédrigo !

Né le 30 novembre 1978 à Marmande (Lot-et-Garonne), Pierrick débute par le football à Miremont-de-Guyenne, la localité où résidait la famille. Mais vers l'âge de 14-15 ans, il délaisse progressivement les crampons pour les rayons. Il fait ses premières armes au C.C. Marmande, le club que dirigeait son père. Sa première saison fut assez médiocre. Tout ne lui a pas souri immédiatement.

Pourtant, en passant dans les rangs juniors, les résultats intéressants commencèrent à arriver. Un titre de champion d'Aquitaine à la clé, il s'impose dans plusieurs autres épreuves assez cotées avant de décrocher une méritoire 8^{ème} place aux championnats de France 1995. Chez les Espoirs,

ses bonnes prestations se succèdent, une année 1999 assez exceptionnelle avec des victoires sur la Flèche ardennaise, mais aussi sur des étapes de la Ronde de l'Isard et sur le Tour des régions Italiennes. Suffisant pour que les groupes sportifs s'intéressent à celui qui a toujours porté, jusque-là, les couleurs du C.C. Marmande.

Une belle carrière et un beau palmarès pro

Assez tôt, il donne son accord au *Crédit Agricole*. Pourtant ses débuts « pros » ne répondent pas à ses espérances. Des tendinites à répétition, une crise d'appendicite en mai lui ont pourri la saison !

« Difficile de faire ses preuves en ayant si peu de jours de courses à son actif. Une mauvaise position sur le vélo, c'est automatiquement synonyme de tendinite pour moi ».

Ce n'est vraiment qu'au mois de septembre qu'il trouve ses marques en réussissant un Tour de l'Avenir convenable et en prenant une prometteuse 10^{ème} place à Isbergues. Son contrat arrivant à terme

avec le *Crédit Agricole*, il résigne pour une saison. Entre 2000 et 2004, il sera au *Crédit Agricole*, puis en 2005 jusqu'en 2010 il courra sous les couleurs de *Bouygues Télékom* qui deviendra *Bbox* en 2009, à la *F.D.J.* de 2011 à 2014 et il terminera sa carrière, en Bretagne, en 2015, chez *Bretagne-Séché*, et enfin *Fortunéo* en 2016. Il aura connu le professionnalisme durant 17 années !

Avec quatre étapes remportées sur le Tour de France (2006 à Gap ; 2009 à Tarbes ; 2010 à Pau -étape des quatre cols- ; 2012 de nouveau, à Pau), qu'il a disputé à onze reprises entre 2003 et 2015 (dix terminés) ; un titre de champion de France, à Boulogne-sur-mer (2005) qu'il avait promis à sa fille ; le Critérium international (2006) ; le Tour du Limousin (2007) ; Cholet-Pays de Loire (2005 et 2015) ; le Grand Prix de Plouay (2008) ; Paris-Camembert (2013) ; les Quatre Jours de Dunkerque (2005), des étapes sur de nombreuses courses, les Jeux Olympiques (2008) et ses 30 victoires, on peut dire que Pierrick a réussi à se forger un palmarès digne des plus grands champions !

Pierrick a arrêté sa carrière pour profiter de sa famille, et réussi une belle reconversion en gérant des gîtes de vacances au Moulin du Grand Auque (Lot-et-Garonne), ce qui l'occupe énormément, comme également sa passion pour la chasse à la palombe et à la bécasse, et les repas entre amis. Amis qu'il a plaisir à retrouver sur les courses : Laurent Lefèvre, Didier Rous, Pascal Ridet (ancien mécanicien du *Crédit Agricole*).

Coureur atypique, parfois imprévisible, Pierrick était fort et sentait parfaitement la course. Pas rouleur, pas sprinter, plutôt à ranger dans la catégorie des grimpeurs-puncheurs, il pouvait lutter avec les plus forts dans les cols, mais, dès lors qu'il prenait une échappée, il était bien rare qu'il se loupe !

Serge SURY.



Ils nous ont quittés

Vittorio Adorni (1937-2022) :

« championissimo » des années soixante

Décédé, à 85 ans, le 24 décembre 2022, à Parme, Vittorio Adorni, né le 14 novembre 1937, à San Lazzaro di Parma (Émilie-Romagne), fut tout au long des années soixante, un équipier de luxe de grands champions, « championissimo » lui-même, puisque, grimpeur et rouleur, fin tacticien (mais d'une santé lui interdisant des efforts trop prolongés, comme Giro et Tour la même année), il remporta, entre autres, le Tour d'Italie et le championnat du monde ! Adorni était un homme longiligne (1m 84, 74 kg), aux yeux bleus et aux cheveux clairs, élégant sur un vélo comme à la ville, distingué, parlant bien -à l'aise devant les micros-, amateur d'opéra, fréquentant avec son épouse, la skieuse Vialiana, le théâtre Regio de Parme...



Adorni, vainqueur à Imola.



... et porteur du maillot arc-en-ciel

Devenu, après des titres nationaux chez les amateurs (poursuite en 1958 ; route en 1959) ; professionnel en 1961, l'ancien employé de l'entreprise de pâtes Barilla se signala, dès 1962, par une victoire d'étape, détaché, à Aprica, au Tour d'Italie (5^{ème}), une 6^{ème} place au Grand-Prix des Nations, après être arrivé hors délai à la 7^{ème} étape du Tour de France, à Saint-Nazaire.

L'année suivante, il est, derrière Balmamion, 2^{ème} du Tour d'Italie après avoir remporté deux étapes. 1964 marqua une progression : chef de file de la Salvarani, il remporte le Tour de Sardaigne, deux étapes du Tour d'Italie (4^{ème}), et termine 10^{ème} du Tour de France, après avoir notamment « remonté » Anquetil dans le final du Puy-de-Dôme. Un mois plus tard, au championnat du monde à Sallanches, détaché avec Poulidor et Janssen, il termine 2^{ème}, derrière le Néerlandais.

1965 verra la consécration, Adorni remportant le Tour d'Italie, devançant Italo Zilioli de 11mn, et son jeune équipier, Felice Gimondi ! Logiquement, le Parmesan figure parmi les principaux favoris du Tour de France. Mais, victime d'une indigestion, il est contraint à

l'abandon lors de l'ascension de l'Aubisque (9^{ème} étape), « libérant » ainsi Gimondi, qui remportera l'épreuve ! En 1966, tout en remportant le Tour de Belgique et le Grand prix de Lugano contre la montre, il favorise les victoires de Gimondi dans Paris-Roubaix et Paris-Bruxelles -en contrôlant les contre-attaques-, puis au Tour de Lombardie, gênant, volontairement, du coude, Merckx lors du sprint final, sur la piste de Côme...

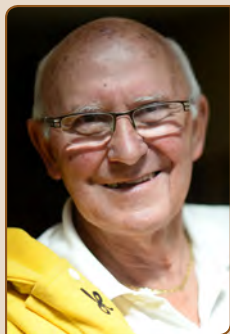
Après une année comme leader du groupe Salamini dirigé par Ercole Baldini (vainqueur du Tour de Romandie, 4^{ème} du Tour d'Italie, remportant une étape à Trente), le « père Vittorio » (comme certains l'appelaient, alors) est recruté, en 1968, comme capitaine de route de l'équipe italienne Faema, organisée autour d'Eddy Merckx.

Après une 5^{ème} place au Tour d'Espagne, Vittorio termine 2^{ème} du Tour d'Italie, derrière Eddy Merckx qu'il fit profiter de ses conseils. Deux mois plus tard, le championnat du monde se déroule sur l'autodrome d'Imola (Émilie-Romagne). Une échappée matinale regroupe Adorni, Van Looy, Carletto et l'inconnu Agostinho. Adorni se dégage à 90

km de l'arrivée, remportant l'épreuve avec 10mn d'avance sur Van Springel, les Italiens qui n'avaient pas mené, et Merckx qui avait peu roulé, protégeant ainsi son coéquipier de marque. Dès cette année, Adorni avait été sollicité par la Télévision italienne pour animer une émission de variétés, le quiz « Ciao Mamma ! »

Reprenant sa liberté, en 1969, au sein du groupe S.C.I.C, Adorni remportera Sassari-Cagliari, puis la 22^{ème} étape, à Folgarida, du Tour d'Italie (12^{ème}), le Tour de Suisse et le championnat d'Italie disputé en Calabre. Il effectuera une dernière année, en 1970, en demi-teinte, remportant, tout de même, une étape du Tour de Romandie, et classé 10^{ème} du Tour d'Italie, avant de devenir, pendant trois ans, directeur sportif de la Salvarani puis de la Bianchi, dirigeant ainsi Gimondi et Motta. Vittorio acceptera des responsabilités fédérales (président du Conseil du cyclisme professionnel, membre du comité directeur de l'Union cycliste internationale) et locales (adjoint aux sports de la ville de Parme), tout en étant un commentateur très avisé de l'émission cycliste de la R.A.I. « Il processo della tappa ».





Robert CAZALA

Robert Cazala est décédé le 17 février, à l'âge de 89 ans, dans la maison de retraite dans laquelle il était hébergé, depuis plusieurs années. Né à Bellocq (Basses-Pyrénées), le 7 janvier 1934, fils d'agriculteurs, coureur complet, de gabarit moyen, possédant une pointe de vitesse appréciable, Robert, homme de fidélité, fut professionnel de 1958 à 1968, au sein de la formation Mercier d'Antonin Magne. Repéré par Louison Bobet, il fut la révélation du Tour de France 1959 dont il fut sélectionné en équipe de France. Vainqueur de la 3^{ème} étape à Roubaix, il endossa le maillot jaune et le conserva jusqu'à Bayonne (9^{ème} étape), où, devant ses compatriotes, il dut le céder à Eddy Pauwels... En 1961, à nouveau sélectionné en équipe de France, il participa pleinement au succès d'Anquetil qui le "laissa" gagner la dernière étape, au Parc des Princes. Robert remporta deux autres étapes (Brest et Saint-Gaudens), dans le Tour 1962, couru au service de Raymond Poulidor. Robert Cazala fut, en effet, de 1960 à 1967 (avant Jean-Pierre Genêt), dans les courses par étapes, le compagnon de chambre et l'équipier fidèle de Poulidor. Robert aura, de 1959 à 1966, disputé huit Tours de France consécutifs, en terminant sept, sa meilleure place étant la 22^{ème}, en 1962. Il aura aussi couru et terminé trois Tours d'Espagne (13^{ème} en 1964), participant aux victoires de Poulidor (1964) et de Wolfshohl (1965). Coureur trop gentil, pas assez "hargneux" selon le mot d'Antonin Magne, Robert aura, en sus du Tour de France, remporté trois courses par étapes (Tours de Champagne 1959 et 1960; Tour du Var 1961), des étapes dans le Tour du Sud-Est, le Dauphiné, le Midi-Libre. Il aura eu aussi des places d'honneur dans les Boucles de la Seine (2^{ème} en 1959, derrière Hassenforder; 3^{ème} en 1961, devancé par J. Groussard et Gainche), et dans la Polymultipliée (2^{ème} en 1964 derrière son coéquipier Le Dissez), à leur retour du Tour d'Espagne. Père de trois enfants, Philippe, François Isabelle, Robert Cazala s'était reconverti, en 1968, dans un commerce de cycles, à Orthez, comme concessionnaire de la marque Mercier. Il a ensuite géré une entreprise importante de jardinerie, avec son fils Philippe, qui prendra sa succession. Ses dernières années auront été assombries, notamment par le décès de François, l'un de ses trois fils. Ses obsèques ont été célébrées au cimetière protestant de Castetarbe. à Orthez, le 21 février, en présence de la famille et des amis cyclistes, notamment André Darrigade, Hubert et Émile Arbes, Colette et Alain Mastrotto. La municipalité d'Orthez avait honoré son champion en créant, de son vivant, une rue à son nom.



Philippe CRÉPEL

Philippe Crépel, ancien coureur professionnel et directeur sportif est décédé, le 12 février, âgé de 78 ans, à la suite d'une longue maladie. Né le 12 janvier 1945 à Mons-en-Baroeul (Nord), ami très proche de Jean-Marie Leblanc, Philippe Crépel l'avait rejoint, en 1968, au sein de l'équipe professionnelle Pelforth-Sauvage-Lejeune, Dans son numéro 97 de mars 1968, Miroir du cyclisme avait publié une lettre du jeune professionnel Jean-Marie Leblanc regrettant que, dans le numéro précédent, son ami Crépel n'avait pas figuré parmi les néo-pros sur lesquels on pouvait fonder des espoirs. Cantonné à un rôle d'équipier, Philippe (il avait tenu à terminer Paris-Roubaix en 1968, même si c'était à la dernière place), homme de haute taille, était passé chez Sonolor-Lejeune en 1969, puis chez Bic en 1970, où il avait retrouvé J-Marie Leblanc. Après une carrière en demi-teinte, il avait cessé de courir à la fin de 1971. Philippe Crépel s'illustrera surtout comme directeur sportif, créant, avec Pierre Everaert et Joseph Braeckevelt, l'équipe au maillot vert La Redoute-Motobécane en 1979, avec Mariano Martínez, Roger Rosiers. Cela lui permettra de diriger, jusqu'en 1983, notamment des coureurs comme Alain Bondue, qui sera champion du monde de poursuite en 1981 1982, Didier Vanovershelde, autre Nordiste, les Belges Jean-Luc Vanderbroucke et Ferdi Vanden Haute, Robert Alban, Bernard Vallet. En 1984, il sera directeur sportif de la formation de Bernard Tapie La Vie claire, victorieuse, notamment, sur le Tour de Lombardie grâce à Bernard Hinault. Homme plein de ressources et entreprenant, Philippe Crépel participa à l'organisation, en 1989, à Chamonix, des championnats du monde sur route. Il sera ensuite, notamment, pilote de direction sur le Tour de France, puis agent de Laurent Jalabert et de Richard Virenque. Il était encore l'organisateur de la randonnée cyclo sportive Lille-Hardelot. En 1999, il créa, avec son ami Christian Palka, l'Amicale des coureurs cyclistes de Flandre-Artois, dont il fut, un temps, le secrétaire. Philippe Crépel aura aussi été membre, pendant 15 ans, du comité de direction de Lille Grand Palais et du Zénith de la capitale des Hauts-de-France. Il avait eu la douleur de perdre, le 20 décembre -il y a donc moins de deux mois- son fils, Marc, âgé de 52 ans, lui aussi, des suites d'une longue maladie. Une nombreuse assistance -dont Jean-Marie Leblanc, Marc Madiot- était présente à ses obsèques, preuve de son importance dans le monde cycliste et la sympathie dont il faisait l'objet.

Arthur BIHANNIC

Georges Cadiou nous a informés du décès d'Arthur Bihannic, survenu, à Brest, le 26 décembre. Né le 2 août 1933 à Landéda (Finistère), ce coureur robuste était passé professionnel, en 1956, chez Rochet-Dunlop, après avoir terminé 4^{ème} de Manche-Océan et 9^{ème} du G.P. des Nations. Des places d'honneur en 1956 (2^{ème} de la 1^{ère} étape du Tour du Sud-Est ; 2^{ème} de l'étape Apt-Digne du Dauphiné derrière Stablinski, lui assura sa sélection dans l'équipe de l'Ouest du Tour de France, qu'il abandonnera lors de la 11^{ème} étape Bayonne-Pau. Professionnel jusqu'en 1958, puis indépendant, jusqu'en 1962, il « écuma » les circuits bretons, y remportant de nombreuses victoires, ainsi que, en 1961, une étape dans la Mi-août bretonne, et deux au Circuit des Ardennes.





Ils nous ont quittés



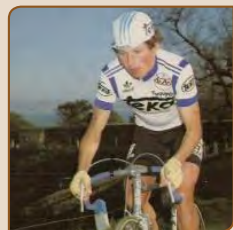
Yves COHEN

Frère aîné de Max Cohen (1932-2002), Yves-Moise, né le 27 octobre 1929 à Clermont-Ferrand, est décédé, le 6 décembre dernier, à Culhat (près de Thiers). Yves et Max ont « écumé » les courses régionales, Professionnel de 1952 à 1956 (Mercier, Rochet), Yves a notamment remporté le Circuit des monts du Livradois (1952) et le Tour de Corrèze (1953, 2^{ème} en 1954). Poursuivant -tout en travaillant comme postier et chauffeur de taxi-, chez les indépendants, puis les vétérans, il a gagné, dans cette catégorie, Paris-Brest-Paris en 1975.



Raymond HUGUET

Raymond Huguet est décédé le 21 septembre 2022 à Vendôme. Né à Sargé-sur-Braye (Loir-et-Cher), le 8 février 1938, il était âgé de 84 ans. Entré comme indépendant à l'A.C.B.B. en 1961, il s'est trouvé embarqué au Tour d'Italie avec l'équipe professionnelle Helyett-Fynsec, comme équipier de Jacques Anquetil, mais sans pouvoir le terminer. Il passe chez Peugeot en 1962, puis chez Bertin-Porter en 1963. Vainqueur du critérium de Périgueux en 1961, Raymond Huguet signe son retour chez les amateurs en 1964, en remportant le Mérite Veldor, censé récompenser le meilleur amateur de l'année. À la tête d'un café-restaurant à Lunay, Raymond Huguet a été l'instigateur de nombreuses épreuves cyclistes dans sa commune. (Serge Brard).



Noël DEJONCKHEERE

Né le 23 avril 1955 à Lendeledé (Flandre occidentale), le Belge Noël Dejonckheere est décédé, le 29 décembre 2022, âgé de 67 ans, à Iseghem. Vainqueur, chez les amateurs, du championnat du monde de la course aux points en 1978, il passe professionnel l'année suivante chez Teka, et fera, jusqu'en 1988, l'essentiel de sa carrière en Espagne. Assez rapide aux arrivées, il remporte notamment six étapes dans le Tour d'Espagne, et plusieurs étapes dans les courses d'une semaine, dont la 3^{ème} étape Paris-Nice 1984, devançant, à Saint-Étienne, Sean Kelly. Piètre grimpeur, il échouera lors de ses deux participations au Tour de France (hors délai à la 17^{ème} étape, à Thonon-les-Bains, en 1981 ; abandon lors de la 17^{ème} étape, Grenoble-L'Alpe d'Huez en 1984). En 1989, il entame une carrière de directeur sportif au sein d'équipes américaines : 7-Eleven (1989-90) ; Motorola (1992-1996). Il rejoint ensuite l'USA Cycling pour diriger l'équipe nationale américaine des espoirs, puis en 2010, il entre dans la formation BMC Racing, pour y gérer la logistique en Europe.

Anton TKAC

Né le 30 mars 1951 à Lozorno (actuelle Slovaquie), spécialisé dans la vitesse, le Tchèque Anton Tkac fut champion du monde des amateurs en 1974 et 1978. En 1976, il avait conquis le titre olympique en battant Daniel Morelon en finale. En 1980, à Moscou, il échouait en demi-finale défait par le Français Yavé Cahard, lui-même battu en finale par l'Allemand de l'Est Lutz Hesslich.



Lieuwe WESTRA

Né le 11 septembre 1982 à Munein, le Néerlandais Lieuwe Westra, qui souffrait depuis longtemps de dépression, s'est donné la mort, âgé de 40 ans, le 14 janvier dernier, à Zwaagdijk. Professionnel de 2009 à 2016, il a notamment remporté le Tour de Picardie 2009 ; le Tour du Danemark 2012, le championnat du contre la montre des Pays-Bas 2012 et 2013, les Trois jours de la Panne 2016. Il avait terminé, en 2012, Paris-Nice à la 2^{ème} place, devancé par Il avait disputé, à cinq reprises, le Tour de France (128^{ème} en 2011, abandon 12^{ème} étape en 2012, abandon 21^{ème} étape en 2013, 79^{ème} en 2014, 77^{ème} en 2015).

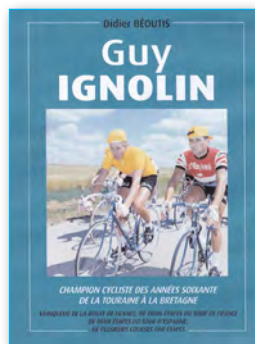
Marcel AMONT

Décédé, le 8 mars, à 94 ans, Marcel Miramon, plus connu sous son nom de chanteur « Marcel Amont » était un passionné du Tour de France. En 1960, bien avant l'arrivée sur le Tour du premier « Mexicain basané » (Raúl Alcalá, 1986), il avait interprété une chanson « Il a le maillot jaune » (éd. Polydor) dont les deux premières des neuf strophes sont les suivantes : « La foule attend le Tour de France/ Ah, quel tintamarre !/ Ah, quel pavé dans la mare !/ Avec plus d'un quart d'heure d'avance/ Un p'tit gars tout seul/ Pédales entre les tilleuls/ Il a le maillot, il a le maillot/ Le maillot bouton d'or, le maillot jaune/ Il a le maillot, la foule crie bravo/ Ça s'est fait dans un éclair/ Au matin clair. Cette belle chanson a été reprise, notamment lors des animations du « grand départ », à Rouen, du Tour de France 1997.



Didier Béoutis, lauréat du prix littéraire « LES SOLEILS DE NUCERA »

Didier Béoutis, secrétaire général de l'Amicale du cyclisme et rédacteur en chef de Vélo-Star, a été, pour sa biographie « Guy Ignolin, champion cycliste des années soixante - De la Touraine à la Bretagne (1936-2011) » lauréat du prix littéraire « Les Soleils de Nucera ». Le prix lui a été remis, le 8 mars, à La Loge-des-Gardes (Allier), à l'issue de la 3^{ème} étape de Paris-Nice, remportée par Tadej Pogačar, sur le podium du vainqueur.



La biographie de Guy Ignolin.

Créé en 2002, en hommage à Louis Nucera (1928-2000), écrivain niçois passionné de cyclisme, lauréat du Grand-Prix de littérature de l'Académie française, par l'association *Lire à Saint-Étienne* que préside Jacques Plaine, ancien président de la Fédération française des libraires, et qu'anime aussi Claude Bussy, secrétaire général, le prix littéraire « Les Soleils de Nucera » récompense, chaque année, un ouvrage « dont le sujet fait une large place au vélo et qui aurait pu à Louis Nucera ». Les membres du jury étaient Michel Drucker, Irène Frain, Christian Prudhomme, Bernard Thévenet, François Lemarchand, Jacques Balutin. Le prix est remis, chaque année, lors de Paris-Nice, à l'étape de Saint-Étienne ou, à défaut, du lieu d'arrivée le plus proche.

Ont été, entre autres, lauréats de ce prix, Paul Fournel (2002, *Besoin de vélo*), Jean Bobet (2004, *Lapize, celui-là était un as*), François Bott (2009, *Vél' d'Hiv'*), Christian Laborde (2013, *Tour de France nostalgie*), Bernard Chambaz (*Dernières nouvelles du martin-pêcheur*), Jean-Paul Vespini (2015, *Gino le Juste*), Daniel Pautrat (2019, *Les plus belles histoires du Tour de France*), Guillaume Martin (2022, *La Société du peloton*).

Jacques Plaine, président de Lire à Saint-Étienne

Né en 1932 à Saint-Étienne, Jacques Plaine avait repris, très jeune, la « librairie du lycée », le plus important commerce de livres de la ville. Il s'est fortement engagé dans l'organisation de sa profession, devenant président de la Fédération des libraires de Rhône-Alpes, puis de France. Il a participé à l'organisation de salons du livre, avec Yves Mourousi, à Paris, en 1976 et 1977 (Tuileries, puis Beaubourg), et créé la « Fête du Livre de Saint-Étienne », organisée chaque année.

Jacques Plaine a créé aussi l'association « Lire à Saint-Étienne », ayant, pour objectif, de contribuer au rayonnement du livre et de la culture. L'association décerne, à cet effet, chaque année plusieurs prix littéraires : les prix Charles Exbrayat, Exbrayat des lycéens, René Fallet



Didier Béoutis reçoit sa récompense. De g. à dr, on reconnaît Roland Romeyer, président de l'A.S Saint-Étienne, Jacques Plaine, François Lemarchand, directeur de Paris-Nice, Claude Bussy, secrétaire général de Lire à Saint-Étienne.

et Louis Nucera, car Jacques Plaine est aussi un passionné de vélo ! Jacques Plaine a publié un pittoresque ouvrage de mémoires (*Souvenirs d'un libraire, Le Cherche-Midi*, 2002) et, en collaboration, *Dico-Gaga*, (*Actes graphiques*, 2019), dictionnaire du « gaga », patois de la Loire. Tout renseignement sur le site <http://lire-a-saint-etienne.org>



Jacques Plaine, un passionné et un militant du livre



Super Champion, le dérailleur de renommée mondiale

Dans les années 1935-36, le vélo était le roi du macadam, et les innovations fusaient de toutes parts. Avec l'apparition du dérailleur et les nouveaux accessoires révolutionnaires, la bicyclette devenait « La Petite Reine ». Les catalogues de cycles et d'accessoires étaient abondants et vantaient toutes ces nouvelles technologies.

Super Champion, le premier s'est affirmé le dérailleur type, mécaniquement conçu et irréprochablement construit, à la fois simple et pratique, utilisable partout et par tous. À travers ses catalogues et sa galerie de champions de l'époque, *Super Champion* fournissait pratiquement toutes les marques de cycles, et c'est un immense plaisir de contempler ces dépliants de l'époque, et de voir toutes ces vedettes du vélo illustrer ces pages magnifiques...

Un peu d'histoire et de technique

Dans les années 1930, un coureur de demi-fond, François Vallée qui travaillait chez *Oscar Egg*, porta son attention sur le dérailleur *Super Champion* qui concurrençait le système *Simplex* fabriqué par Lucien Juy, à Dijon. Le *Super Champion* avait un bras fixé sous la boîte du pédalier, et, pour changer les vitesses, il suffisait d'actionner une manette qui manœuvrait une fourchette fixée sous la roue libre.



Publicité pour *Super Champion*.

La bicyclette à la portée de tous grâce au dérailleur **SUPER**

MODÈLE TOUR de FRANCE
CHAMPION du MONDE 1937-38

En duralumin, pièces chromées, complet, avec flasque protège-rayons, guide-chaîne, roue libre, 3 dentures.
Prix imposé..... 115 Frs

Notre dérailleur modèle Tour de France, champion du Monde 1937-38, représente l'appareil le plus sûr et le plus parfait, ayant fait ses preuves sur toutes les routes du monde. Par un système breveté de décentration de la chaîne, tout tirage, provoqué par le levier de tension, est coalescens supprimé. (Ce motif des invasions.) Sur demande, nous livrons nos appareils pour utiliser la nouvelle chaîne étroite de 2,38.

MODÈLE TOURISTE
permettant un écart de dentures de 12 à 15 dents.

TOURISTE STANDARD complet avec flasque protège-rayons, roue libre, 3 dentures.
Prix imposé..... 75 Frs

Le plus simple de tous les dérailleurs TOURISTE; allant de la plus grande légèreté à une incomparable maniabilité, c'est le vrai dérailleur Sport.

SUPER CHAMPION seul a trouvé la vraie solution du dérailleur

Présentation des modèles *Tour de France* et *Touriste*.

François Vallée trouva un autre moyen. Il créa une crémaillère fixée au cadre et qui fonctionnait grâce à un câble de frein tirant sur le bras de levier tendeur, supprimant la tension de la chaîne. Avec ce système, la chaîne sautait d'un pignon sur l'autre d'une manière très douce. Puis le Français Caminade mit au point un dérailleur en 1935, proche de la perfection, mais trop cher. En Italie, le coureur Campagnolo mit au point un système encore en cours de nos jours. Actuellement il existe plusieurs marques de dérailleur : *Campagnolo*, *Mavic*, *Simplex*, *Huret*, *Shimano*. C'est en 1937, que pour la première fois, le dérailleur fut autorisé dans le Tour de France -mais seulement le *Super Champion*. À présent, tout cela est de la Préhistoire avec les changements de vitesse électriques voire électroniques, les freins à disques etc. .

Serge SURY.



C'EST OFFICIEL : À LEUR TOUR !

Ce Livre officiel du 109^{ème} Tour de France est aussi captivant que douloureux. Pourquoi ? Parce qu'en 126 pages superbement illustrées, avec une maquette bien claire et aérée, s'il nous permet de constater, que le Tour est toujours "un trésor universel", comme le proclame Christian Prudhomme, il nous permet aussi

de déplorer, à nous, humble supporteur, qu'il n'est plus « NOTRE » Tour, mondialisation autant que déclin tricolore obligent, quand Alaphilippe n'est plus là pour donner le change.

Consolation, les Belges (Philipsen, Jacobsen), Anglais (Thomas, Pidcock, Yates) et Colombiens (Quintana) sont toujours à la fête, même si les Slovènes, Danois (Magnus Cort Nielsen, Pedersen), Canadiens (Houle), ou Russes secouent désormais le peloton.

Dans cet épatant survol des Tours masculin, comme féminin -qui renaît joliment-, en effet, nous n'avons plus que les miettes, avec dans les deux cas, le quatrième rang, David Gaudu chez les garçons, Juliette Labous chez les filles, et un seul petit gain d'étape avec Christophe Laporte. Mais l'essentiel n'est-il pas de célébrer les beaux duels entre Vingegaard, le vainqueur surprise, Pogačar, le favori battu, et Van Aert, le monstre vert, qui firent du Tour 2022 une réussite. Chez les dames, sous la houlette de Marion Rousse, la nouvelle patronne, cette première lancée par Jeannie Longo, tint parfaitement ses promesses, en particulier grâce à l'insusable Hollandaise de 39 ans, que reste Annemiek van Vleuten, et à ses compatriotes Vollering, Vos, van Anrooij, qui raflèrent tous les maillots. On pensait que le Slovène Tadej Pogacar rejoindrait Bobet, avec trois victoires consécutives, mais non, un tonitruant départ du Danemark contribua à la mise sur orbite d'un talentueux vainqueur local de 25 ans, Jonas Vingegaard, qui efface joliment son compatriote Riis de nos mémoires, en attendant que notre jeune Valentin Madouas (11^{ème}) fasse aussi bien, voire mieux que son papa.

TOUR DE FRANCE 2022, LE LIVRE OFFICIEL, éditions Solar - 126 pages - 182 pages - 15,90 €.



GILBERT, LE FIL ROUGE

Raconter la vie d'un grand champion, ce n'est jamais facile, c'est toujours un pari ! Ici, Phil Gilbert (né le 5 juillet 1982 à Verviers) réussit le sien en se racontant à la première personne, grâce à la complicité du journaliste Stéphane Thirion. Moyennant quoi, sa vie

d'enfant, d'homme et de champion défile sous nos yeux comme un ruban route ou une guirlande colorée par ses maillots de marques (Fdj, Omega, Bmc, Quick, etc.) ou distinctifs (jaune, arc en ciel), et scandé par ses chutes, ses bras levés, sa famille, ses supporters.

En fait, c'est un ruban rouge de 25 ans, qui défile à la vitesse du vent, de sa première victoire, alors qu'il est sans club et chevauche un vieux Pinarello à son dernier succès en 2022 dans les Quatre Jours

de Dunkerque... Entre 1997 et 2022, il sera en vrac, meilleur coureur du monde (2011), lauréat de Paris-Roubaix après une échappée grandiose (2019), champion du monde (2012), vainqueur d'étapes dans les trois grands Tours, multiple lauréat de quatre "monuments" sur cinq (ne lui échappe que Milan-San Remo), sans parler de tout le reste (Amstel, Strade, Classica, etc.).

Bref, ce polyglotte polyvalent a eu une carrière pleine de panache, de pépins, de sursauts et d'exploits, tout sauf un long fleuve tranquille... Et nous le remontons ici avec ferveur, même si on eut aimé éviter de légèrer les nombreuses et belles photos de cette saga, qui eut également mérité une cerise sur le gâteau, sous forme d'un palmarès global.

PHIL GILBERT, LE LIVRE OFFICIEL DE SA CARRIÈRE, éditions Solar - 210 pages - 19,90 €.



VINGT ANS DE L'ÉQUIPE QUICK-STEP !

Créée en 2003, héritière de la célèbre Mapei et de la Domo-Farm Frites, l'équipe Quick-Step, est devenue, grâce à son directeur général Patrick Lefèvre, de son staff et de champions comme Tom Boonen, Paolo Bettini, Mark Cavendish, Peter Sagan, Julian Alaphilippe ou encore

Renzo Evenpoel, une des meilleures de l'histoire du cyclisme mondial (800 victoires U.C.I.). Cet ouvrage, très documenté et bien illustré, retrace les grands moments de l'histoire de cette grande formation belge.

THE WOLFPACK YEARS, par Frederik Backelandt et Geert Vandenberg - édition Lannoo fév. 2023 - 126 pages - 448 pages - 59,99 €.



VIDÉOS SUR EUGÈNE CHRISTOPHE ET LES PÉLISSIER

Adhérent de notre Amicale, le Breton de Mayenne Philippe Vasseur a déjà produit trois ouvrages de portraits de coureurs dont nous avons rendu compte dans *Vélo-Star : Passionnément cyclisme*, *Passionnément cyclisme 2*, *Passionnément cyclisme Grand-Ouest* (éditions Mémoiredition ; <https://facebook.com/Philippe.Vasseur.5205/> - phvender646@gmail.com).

Il vient de produire deux vidéos, l'un sur Eugène Christophe ; l'autre sur la saga des frères Pélissier (inspirée du livre de Roger Bastide et André Leduq). Les liens pour accéder à ces vidéos sont les suivants :

- Eugène Christophe : <https://www.youtube.com/watch?v=68U2Uz2iJ58&t=154s>
- Les frères Pélissier : <https://www.youtube.com/watch?v=vCxzQVOKWx0&t=1408s>



Paris-Nice 2023 : un superbe podium ! Vingegaard ouvre en fanfare le contre la montre par équipes, mais à Nice doit s'incliner à la 3^{ème} place. Gaudu obtient une deuxième place qui vaut une victoire, et attend son heure. Comme sur Tirenno-Adriatico remporté par Roglic, un Slovène s'impose pour sa 1^{ère} participation : Tadej Pogacar. Un vainqueur de grande classe qui apprécie, semble t-il, le mimosa !