

## 1 - Géo Lefèvre est le premier directeur délégué en 1903 et 1904

### Témoignage de l'impétrant - Un homme protégé

- Premier commissaire de course

« Je ne reviens pas sur ce premier Tour de 1903. Il en a trop souvent été parlé. Mais aujourd'hui, mes 84 ans s'émerveillent encore du métier que Desgrange m'imposa: prendre le train -avec mon vélo- avant le départ des coureurs, aller les surprendre sur la route et en pleine nuit (la longueur des étapes, la moyenne peu élevée avec des bicyclettes lourdes et les pneus de l'époque, sur des routes non goudronnées, exigeaient un départ en fin de journée). Ainsi les coureurs devaient rouler de nuit. Les ayant contrôlés, il me fallait alors coller au peloton ou aux hommes de tête, particulièrement à surveiller, reprendre le train dès qu'une grande station me permettait de sauter dans un express ou un rapide et arriver à l'étape avant le premier des coureurs. Mais mon premier essai me vit, le temps de dégager mon vélo en gare de Lyon-Perrache et de sauter sur les pavés des quais de la Saône, arriver pour trouver Garin en train de se désaltérer ! »

Géo Lefèvre. - Ceux que j'ai rencontrés (en 60 ans de vie sportive) .- Paris, éd. SOS P, 1962 .- 79 P (p 19)



Géo Lefèvre, journaliste à *L'Auto* de 1901 à 1940 puis à *L'Equipe* de 1946 à 1955

- Premier rédacteur cycliste

« Après les arrivées, qui se succédaient pendant plusieurs heures, je devais rédiger la valeur d'une page de *L'Auto*, et transmettre ma copie au journal. Alors seulement j'avais le droit d'aller dîner et me coucher. Mais alors, j'avais 26 ans !

La première année, je fus pourtant secondé par François Mercier, l'homme du « Courrier des Pistes », à *L'Auto*. Car, à cette époque bénie du sport cycliste, les deux quotidiens sportifs avaient chaque jour une chronique de l'entraînement. C'est d'ailleurs par cette rubrique que mon cher Daniel Gousseau débuta dans le métier au Journal des Sports de Lucenski et Minart. La deuxième année (1904) sur ma demande, le patron m'adjoignit Jacques Mirai, compagnon délicieux, mais travailleur dilettante, que Desgrange rappela rapidement à Paris. Je me souviens encore de la dépêche du patron H.D. : « Me réexpédier, grande vitesse Mirai, colis inutile ». Mot injuste, car Mirai, ami charmant et spirituel, fut aussi un excellent journaliste que les anciens de l'aviation et de l'automobile n'ont pas oublié. Mais il était aussi peu cycliste que possible. »

Géo Lefèvre. - Ceux que j'ai rencontrés (en 60 ans de vie sportive) .- Paris, éd. SOS P, 1962 .- 79 P (p 19)

#### POST-IT « Descente de police » à Toulouse

En raison de nombreuses irrégularités, voire de tricheries patentées, Desgrange appelle Géo Lefèvre pour le prévenir : *'Je pars ce soir en train pour Toulouse. Je descends sur le Tour, on va régler tous ces problèmes.'*

Sur cette première édition, c'est la seule fois où HD sera en direct sur la Grande Boucle

- **En 1904, HD suit trois étapes**

Pour la deuxième édition de la Grande Boucle, le *Boss* supervise en direct l'épreuve lors des 2<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> étapes.

## **2 - Victor Breyer, l'année suivante, en 1905, prend la relève**

Il en témoigne : « Au début de 1905, rendu à la liberté journalistique par la disparition de mon pauvre vieux *Vélo* j'entrai à *L'Auto* en vertu d'un contrat passé avec Desgrange pour une durée de trois ans, avec tacite reconduction d'égale durée. Et l'une des premières missions à moi confiées fut de diriger la grande épreuve. J'avoue ne pas me souvenir des motifs qui appelèrent mon vieux camarade Géo Lefèvre à d'autres fonctions mais les suppose excellents, car il avait donné toute satisfaction dans l'accomplissement de sa tâche. Peu de gens savent qu'au cours des premières années, le "*père du Tour*" en contrôlait le déroulement de son bureau du Faubourg Montmartre et ne paraissait pas sur la route. Ainsi fut fait en 1905, et encore, on va le voir, l'année suivante. Je jouissais donc d'une large liberté d'action et dois, à la vérité, de dire que le maître de la maison n'intervint auprès de moi que dans des circonstances véritablement exceptionnelles. Il s'en produisit d'ailleurs une, et de taille, en 1905, dès le lever de rideau de la grande pièce, qui faillit tourner à la catastrophe. Se souvient-on que des malandrins ayant semé des clous à profusion sur le parcours, 15 arrivées seulement furent enregistrées à Nancy, dont la moitié hors du délai-limite ? Appliquer rigoureusement le règlement, c'était décapiter la compétition à peine entamée. Le soir, je téléphonai à Desgrange, qui me donna pour instructions d'accepter au départ de la seconde étape tous les concurrents qui rejoindraient Nancy à temps, fût-ce par le train. Cette première étape, entre toutes mouvementées, était revenue à Louis Trousselier qui, plus chanceux ou plus débrouillard que ses partenaires, était passé au travers des obstacles. Il devait d'ailleurs finir le Tour en triomphateur grâce surtout à l'abandon de René Pottier, victime d'une chute au cours de la seconde étape, non sans avoir réalisé une splendide ascension du Ballon d'Alsace, **seul point culminant du parcours d'alors**. Aussi bien « le sombre René » devait un an plus tard, recevoir une belle fiche de consolation en s'attribuant la quatrième édition de la Grande Boucle.



**Victor Breyer, journaliste à *L'Auto* de 1905 à 1910**

Le lecteur surtout s'il appartient aux jeunes générations, prendra sans doute quelque intérêt à, l'exposé des conditions dans lesquelles se déroulèrent les premiers Tours de France. Il semble, en effet impossible, pour qui ne les a pas vécus ou suivis de près d'imaginer l'ampleur du contraste entre la modeste organisation du début et la gigantesque manifestation actuelle. On peut ainsi éprouver quelque étonnement en apprenant qu'en 1905, le journal organisateur déplaça pour la course très exactement trois personnes : son pittoresquement typique inspecteur-général Georges Abran chargé de prendre, en liaison avec les correspondants locaux, les dispositions relatives aux arrivées et départs dans les villes-étapes ; un chef de vente qui recrutait des crieurs dans les localités importantes ; enfin, votre serviteur, dont les multiples fonctions faisaient une

façon de maître-Jacques, puisqu'elles comprenaient, outre les compte rendus de la course, celle de starter, d'arbitre (il n'y avait aucun commissaire sportif sur le parcours) de juge à l'arrivée et de chronométreur. Il est vrai que ce dernier poste revêtait peu d'importance, les classements se faisant, non par temps, mais par points. Et puis désireux de ne pas poser au martyr pour l'accomplissement d'une tâche en somme des plus agréables, je dois souligner que la formule de l'épreuve prévoyait une journée de repos complet après chacune des étapes. Par contre, elles étaient fort longues, témoin celle qui, de La Rochelle à Bayonne, imposait aux « géants » une randonnée de 482 kilomètres ! [Ndla : il a fallu attendre 1920 et la 15<sup>e</sup> étape Sables-d'Olonne-Bayonne pour trouver une distance de 482 km)

Du trio d'envoyés spéciaux énumérés plus haut, les deux premiers voyageaient par le train, le troisième seul effectuant le trajet en automobile. Car le matériel de la course comprenait une seule automobile. Vous avez bien lu : une... Loin de les admettre à escorter et aider leurs champions, le règlement interdisait aux firmes concurrentes de paraître sur le parcours, fût-ce aux étapes.

D'autre part, il ne s'y trouvait aucune voiture de presse (hormis celle du journal organisateur) les organes de presse du temps accordait tout juste au Tour de France quelques lignes des brèves dépêches d'agence. Certes, des voitures des régions traversées se rencontraient aux points présumés cruciaux mais il n'y avait nulle part encombrement, moins encore embouteillage.

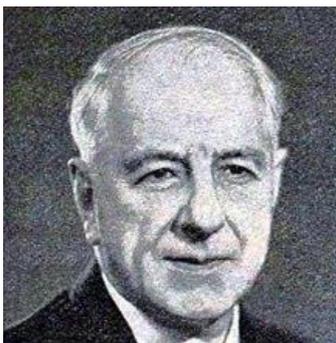
Le conducteur de mon véhicule de 1905 était non un professionnel mais un sportsman bénévole qui, heureux de s'offrir des vacances intéressantes, avait mis sa voiture à notre disposition contre simple remboursement de ses dépenses. Il s'agit de mon vieil ami Albert Schrader que les vétérans du cycle et de l'auto ont bien connu et qui figura longtemps parmi les dirigeants uvéfistes. Sa voiture était une Renault 10 HP 4 cylindres. »

Victor Brayer. – Le Miroir des Sports, 1953, HS Tour de France, p 18

### 3 - Un binôme Breyer-Faroux pour le Tour 1906

« On doit supposer que le *Père du Tour* avait apprécié la nature de mes services puisqu'en 1906, mission me fut à nouveau confiée de diriger la course. D'immenses progrès furent à signaler, spécialement en ce qui concerne l'intérêt manifesté par le public, profane aussi bien que sportif, pour l'évènement qui mérita pleinement le qualificatif de grand. Partout, l'affluence augmenta dans des proportions considérables et de nombreuses automobiles, comprenant plusieurs voitures de presse, suivirent la course.

Cette fois, le véhicule officiel fut de caractère professionnel et mis à la disposition de L'Auto par la marque belge Pipe ainsi qu'un de ses chauffeurs-mécaniciens, François dit La France. A noter que l'arrangement fut l'œuvre d'un homme dont beaucoup seront surpris de rencontrer le nom dans ce récit : Charles Faroux. Celui qui devait devenir une sorte de *Grand-prêtre* de l'automobile profita pour m'accompagner des loisirs que lui laissait une profession qui ne l'avait pas encore totalement accaparé. Cette intrusion s'expliquait d'ailleurs par un amour invétéré du sport, cyclisme non exclu, et singulièrement de la locomotion mécanique. C'est ainsi qu'ensemble nous parcourûmes le long périple, lui presque constamment au volant, moi à ses côtés, notre mécano sur la banquette arrière. A dire vrai, Faroux qui ne possédait pas encore de voiture, abusa quelque peu de la situation pour satisfaire sa passion de conducteur. Il m'eût été agréable de manier également le macaron, mais il ne m'en laissa que bien rarement l'occasion. Lorsque j'en exprimais le désir, mon équipier réfutait celui-ci insidieusement : "*Sois raisonnable, comment pourras-tu prendre des notes pour ton compte-rendu ?*".



Charles Faroux, journaliste à *L'Auto* de 1904 à 1936

Ces amicales querelles mises à part, le voyage se révéla sans histoires, voire extrêmement intéressant, égayé qu'il fut par une série de plaisanteries dont le 'père Abran' fut la principale victime. Ce qui ne nous empêcha pas, Faroux et moi, d'exercer conjointement les fonctions directoriales avec conscience, à telle enseigne que le Tour de cette année 1906 ne vit revenir à Paris que 14 des 76 concurrents rassemblés un mois auparavant sur la ligne de départ.  
Victor Breyer. – Le Miroir des Sports, 1953, HS Tour de France, juin, pp 18-19

## **4 - 1909 - La "carafe" du patron pendant la 4<sup>e</sup> étape Belfort-Lyon (309 km)**

Texte du journaliste Robert Perrier collaborateur de l'hebdo *Match L'Intran* :

« L'étape Belfort-Lyon en 1909. Un peu après le départ, à quelques 12 kilomètres de Baume-les-Dames, la voiture du patron et de Robert Desmarets est emboutie par un charretier maladroit et mise hors d'état de service. La caravane du Tour, à ce moment-là, n'était pas comme aujourd'hui un long défilé de voitures de tous modèles, et bientôt Desgrange et Bob se trouvèrent seuls sur la route à 5 kilomètres de toute habitation... en pleine « carafe ».  
Desgrange envoya Bob au premier village, et l'on put voir Desmarets, tel le soldat de Marathon, courir à perdre haleine jusqu'au hameau.



**Bob Desmarets, collaborateur d'HD, directeur du Vel d'Hiv de 1919 à 1934 et coinventeur de la caravane publicitaire officielle du Tour de France en 1931**

Il en revint avec une bagnole ahurissante – deux places à l'avant, une place à l'arrière... ce qu'on pouvait faire de mieux à l'époque comme modèle « tape-cul » – et les deux officiels de *L'Auto*, dans ce cabriolet de l'ancien régime, atteignirent Clerval, où ils pensaient prendre le train pour Besançon.

Chemin faisant ils croisèrent des coureurs en retard sur le peloton qui se moquèrent aimablement du directeur de la course, allant même jusqu'à lui offrir des boyaux de rechange pour continuer. Comme Desgrange et Desmarets arrivaient à Clerval, le train venait de partir : la « carafe » était définitive. Il n'y avait plus rien à espérer.

Lors, les deux pannés allèrent à la pêche sur les bords du Doubs... et Desgrange, le soir, envoya un article à son journal, article qu'il intitula : "**En ne suivant pas la course**". »

Robert Perrier. – En égrenant le chapelet des souvenirs de vieux « Tour de France » - *Match L'Intran*, 1930, n° 201, 15 juillet, p 9

## **5 - Victor Breyer de la 10<sup>e</sup> à la 15<sup>e</sup> étape (TDF 1910)**

Celui que l'on surnommait 'Veston gris' (il pédalait en veston gris) reprend son service sur le Tour 1910 : « Peu après Desgrange modifia sa politique de sédentarisme et prit l'habitude de diriger personnellement sa course sur la route même. Il devait y rester fidèle jusqu'au moment où la seconde guerre mondiale imposa au Tour sa seconde et sinistre coupure, c'est-à-dire quelques mois avant sa mort, survenue le 16 août 1940. Cependant, je fus amené une fois encore, ou plus exactement une demi-fois, à diriger la grande épreuve, ceci en 1910. Parti avec la caravane,

Desgrange se trouva en arrivant à Luchon, à mi-parcours, atteint d'une indisposition assez sérieuse pour nécessiter un retour immédiat dans la capitale et me télégraphia de venir le remplacer. Ainsi, je dus reprendre mes anciennes fonctions **la veille même de la première étape géante, celle des quatre cols pyrénéens, par quoi le Tour de France inaugura les parcours de haute montagne** qui allaient assurer définitivement sa renommée. On se souviendra peut-être que, voilà un ou deux ans, j'ai fait dans ces mêmes colonnes le récit de la tragédie routière que fut le duel d'Octave Lapize et du régional François Lafourcade, terminé par le dramatique effondrement de celui-ci et la pénible victoire de celui-là qui, se reprenant, devait arriver à Paris en triomphateur. »

Victor Breyer. – Le Miroir des Sports, 1953, HS Tour de France, juin, p 19

## **6 - 1928 - arrêt-buffet "exceptionnel" en Gironde (23 juin, 7<sup>e</sup> étape Les Sables-d'Olonne-Bordeaux)**

« À Blaye (Gironde), Henri Desgrange est entré au restaurant et a déjeuné. Jamais le *Père du Tour* n'avait ainsi abandonné (!) quelques minutes son enfant. Il est vrai qu'il déjeune chez l'ancien popotier [Ndla : restaurateur] du rédacteur en chef de *Match*, René Lehmann. »

Match L'Intran, 1928, n° 91, 26 juin, p 9

## **7 - En 1936, HD abandonne le Tour au terme de la 2<sup>e</sup> étape : qui prend le relais ?**

- **Jacques Goddet soutient que c'est lui qui s'accapare du manche :**

« C'est ainsi que je fus prêt à exercer, pour la première fois, la direction du Tour de France, en 1936. Desgrange venait de subir brusquement, quelques semaines avant le départ du Tour, l'opération de la prostate, laquelle comporte deux temps. La deuxième partie de ladite opération ne pouvait être réalisée qu'après le Tour, le ventre ouvert, H D n'imaginait jamais qu'il pût être empêché de suivre son épreuve. Il n'interrogea pas ses médecins, lesquels n'osèrent pas lui déconseiller la tentative. Mais ils m'informèrent du danger qu'elle représentait et de la certitude qu'ils avaient que leur patient ne pourrait pas aller bien loin. Il fallut donc, secrètement, me préparer à assumer la direction de la course. Je travaillais avec l'excellent Lucien Cazalis, qui redoubla d'ardeur, réétudiant tous les dossiers, vérifiant toutes les consignes, potassant le règlement. L'inévitable se produisit. Malgré qu'une voiture à suspension spéciale ait été grée, avec siège en dunlopillo et position étendue, Desgrange ne dépassa la deuxième étape. Et cet homme qui était tout le Tour de France, qui en détenait tous les secrets, qui ne pouvait connaître, le travail préparatoire que d'avais accompli, rentra brusquement à Paris sans même rédiger son fameux « En suivant la course », papier quotidien dans lequel il brossait magistralement, avec toutes les nuances désirables, le tableau du Tour. Il me déclara seulement : « *Je m'arrête !* » Il ne me donna aucun encouragement, aucun conseil, **il ne prit même pas la peine de me dire qu'il me passait les pouvoirs.** Pour ce lutteur qui s'était fait tout seul, qui avait appris la vie à se battre avec elle, il allait de soi que quelqu'un devait poursuivre l'œuvre, que c'était à un autre à se jeter à l'eau.



Jacques Goddet, directeur du Tour de France de 1947 à 1987

L'enseignement que me donna Henri Desgrange fut essentiellement de ne compter que sur soi, de se placer au niveau de l'œuvre afin d'être capable de faire face à toute éventualité. C'était une méthode rude, à laquelle je ne regrette absolument pas, aujourd'hui, de m'être soumis... »  
But et Club, 1949, avant-Tour, n° HS, pp 4-5

- **Et si c'était plutôt Charles Faroux le remplaçant d'HD ?**

Selon la presse, « *Henri Desgrange victime d'un problème de santé a abandonné son poste de big chef du Tour au terme de la deuxième étape en confiant les rênes à Jacques Goddet son fils spirituel.* » [Ndla : Jacques Goddet a tout juste 31 ans (né le 21 juin 1905), difficile de croire qu'HD lui laisse la direction de l'épreuve]

En réalité, cette version diffère quelque peu de celle d'un des principaux protagonistes de l'épreuve, le coureur André Leducq, deux fois lauréat du Tour en 1930 et 1932 : « *Henri Desgrange se relevait à peine d'une intervention chirurgicale grave avant le Tour 1936. Contre l'avis des médecins, il prit le départ, mais il dut renoncer le second jour et rentrer de Charleville à Paris. Il n'a pas été remplacé dans les fonctions de directeur de course par Jacques Goddet, ainsi qu'on le prétend généralement, mais par Charles Faroux, le mathématicien maison, épicurien et gros fumeur de cigares.* »

« Une fleur au guidon » par André Leducq en collaboration avec Roger Bastide. – Paris, éd. Presses de la Cité, 1978. – 279 p (p 241)

## **8 - Tour 1937 : HD ou Goddet ?**

- **Selon Georges Briquet, c'est Jacques Goddet :**

« Le parent pauvre. Décidément, l'expérience du conseiller technique pour l'équipe de France ne s'avère pas des plus heureuses. Non pas que notre confrère Jean Leulliot n'ait pas une excellente compréhension de la course, au contraire, mais parce qu'il est obligé de travailler dans des conditions déplorables. A côté, les grands seigneurs que sont MM. Spositi, l'Italien, et Karel Steyaert, le Belge, Jean Leulliot fait figure de parent pauvre. Alors que les deux premiers nommés ont une voiture à leur disposition et comme compagnon de voyage un simple commissaire, le conseiller technique de l'équipe de France voyage dans la voiture de notre **confrère Jacques Goddet, directeur de la course et rédacteur en chef de l'Auto.** »

Le Miroir des Sports, 1937, n° 953, 8 juillet, p 10

- **Selon Raymond Huttier, c'est HD**

« Comme on pouvait le prévoir dès la fin de la journée-détente à Pau, les Français se présentèrent au départ de l'étape Pau-Bordeaux. Après avoir longuement réfléchi, écouté les sages **conseils de pondération du directeur de la course, M. Henri Desgrange** et laissé s'apaiser leur colère, nos représentants [Ndla : l'équipe de France] avaient estimé, en bons et justes sportifs, qu'ils n'avaient

tout de même pas le droit par un abandon massif, de démolir tout l'intérêt de la fin du Tour de France et de trahir, en somme, la confiance que le public français avait placée en eux. »

Raymond Huttier. – Le Miroir des Sports, 1937, n° 960, 24 juillet, p 3



LE PÈRE DU TOUR parmi les trois premiers du classement à Digne... et à Nice : de g. à dr., Lapébie, M. Henri Desgrange, Sylvère Maes, Mario Vicini, tous de bonne humeur, comme il convient.



ICI, BARTALI est franchement de bonne humeur et Henri Desgrange a le sourire, lui aussi.

*Le Miroir des Sports*, 13 juillet 1937, n° 955, p 12 *Le Miroir des Sports*, 24 juillet 1937, n° 960, p 10

## 9 - HD ne suivait jamais la dernière étape (1907-1939)

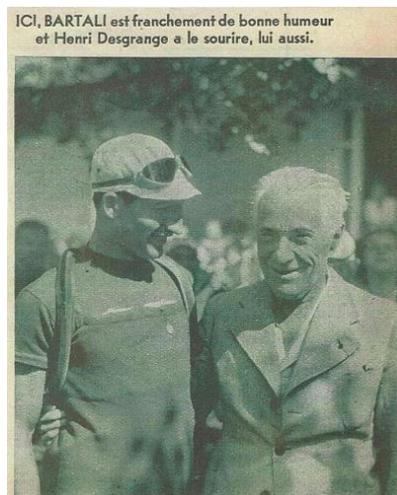
1. Témoignage du journaliste Georges Briquet : « Caen, dimanche matin. Suivant une tradition bien connue, M. Henri Desgrange, la veille de la dernière étape, a pris le train pour Paris. Nous sommes allés lui rendre visite dans sa chambre, au milieu de ses bagages déjà bouclés afin de recueillir ses impressions sur le 31<sup>e</sup> Tour de France qu'il allait quitter. »

*Le Miroir des Sports*, 1937, n° 961, 27 juillet, p 7

2. Témoignage du journaliste Albert Baker d'Isy qui pénétra le Tour en 1928 : « Desgrange abandonnait le Tour le soir de l'avant-dernière étape. De Caen ou de Dunkerque, il rentrait à Paris et c'est en veston, tel un "sédentaire" qu'il accueillait au Parc des Princes son œuvre le Tour de France est ses enfants, les géants de la route... »

*Miroir Sprint*, 1947, hors-série avant Tour, p 14

## 10 - HD avait-il pris sa retraite en 1937 ? Non ! c'est lui-même qui l'affirme



ICI, BARTALI est franchement de bonne humeur et Henri Desgrange a le sourire, lui aussi.

*Le Miroir des Sports*, 1938, n° 1028, 9 août, p 3

Lucien Avocat, envoyé spécial du *Miroir des Sports* à Beauvallon, interroge HD, le patron du Tour, âgé de 73 ans, sur ses intentions de prendre ou non sa retraite : « Avant de partir de Beauvallon, nous posons à Henri Desgrange la question qui nous brûlait les lèvres depuis notre arrivée 'On avait annoncé votre retraite. Que faut-il en penser ?' »

Desgrange regarde la mer qui scintille, les palmiers qui se balancent sous le vent léger, aspire une large bouffée de l'air marin saturé des pins et me répond : « *Bien sûr, avec tout cela et après quarante ans de lutte quotidienne, se serait mon droit. Mais c'est justement parce que je lutte depuis quarante ans que je ne puis abandonner mon œuvre. Certes, je prendrai dorénavant, comme cette année, de plus longues vacances, mais depuis deux heures nous parlons du sport et*

9 septembre 2020

*du Tour de France ; comment, après cela, pouvez-vous me demander encore si j'abandonne la course ?". »*

Le Miroir des Sports, 1938, n° 995, 22 mars, p 6

## **11 - 1939 - Selon Jacques Goddet, son fils spirituel, HD suit son 31<sup>e</sup> et dernier Tour de France**

*« Ce fut le trente et unième et dernier Tour suivi par Henri Desgrange (le Père du Tour n'aura manqué que le premier de tous, en 1903, et celui de 1936, les épreuves de 1915 à 1918 n'ayant évidemment pas eu lieu). »*

Jacques Goddet.- L'Équipée belle. - Paris, éd. Robert Laffont-Stock, 1991. - 526 p (p 93)

---

Article et illustrations - copyright blog : [dopagedemondenard.com](http://dopagedemondenard.com)