

TOUR DE FRANCE – C'était il y a un siècle

1926 (20^e édition)

20 juin – 18 juillet

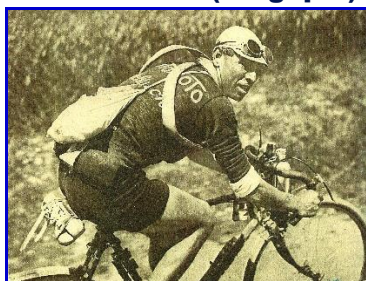
- **Grand Départ**

- **Fictif** : Luna Park (Porte Maillot / Gare de Lyon) le 18 juin
- **Réel** : Evian (ville rejointe en train) le 20 juin

- **Arrivée** : Parc des Princes – Paris (75) le 18 juillet

◆ **Podium**

1. **Lucien BUYSSE (Belgique)**



2. **Nicolas Frantz (Luxembourg)**

3. **Bartolomeo Aimo (Italie)**

◆ **Parcours**



Parcours des 15 étapes du Tour de France 1926

◆ **Chiffres**

- **5 745 km**
- **Moyenne du vainqueur : 24,063 km/h**
- **17 étapes - 11 jours de repos**
- **126 partants**
- **41 finishers**

- **56 néophytes [13 classés, 43 non-classés]**

- **85 abandons**

- **Finishers :**

- Le plus jeune : Jan Mertens (Belgique), né le 02.03.1904 – 22 ans 5 mois, classé 26^e
- Le plus vieux : Giovanni Rossignoli (Italie), né le 03.12.1882 – 43 ans 8 mois, classé 21^e

- **Nationalités : 7**

	Nationalités	Nombre de partants
1 ^{re}	France	65 (51,6%)
2 ^e	Belgique	28 (22,2%)
3 ^e	Italie	25 (19,8%)
4 ^e	Suisse	5
5 ^e ea	Japon (1 ^{re} participation)	1
	Luxembourg	1
	Monaco (1 ^{re} participation)	1

◆ Innovations

*** Départ de province : Evian-les-Bains (Haute-Savoie)**

Les 126 partants de cette 20^e édition après avoir défilé dans la capitale, ont pris le train Paris-Gare de Lyon pour rejoindre Evian, ville du Grand Départ. Première étape Evian-Mulhouse avec un premier obstacle, le col de la Faucille (1 323 m).

Le journaliste de *La Pédale*, René Herbert, commente cette nouveauté décidée par Henri Desgrange :

« Pour défilé !...

Cette année, en effet, l'ordre et la marge du cortège ont été revus et corrigés. La course ne commencera qu'à Evian mais le départ aura toujours lieu à Paris. Ça peut paraître nébuleux. Expliquons-nous. Notre confrère l'*Auto* ou plus exactement son directeur Henri Desgrange – car le père du Tour est, pour ce qui concerne la carrière de son bel enfant, seul maître à bord – a décidé de transporter le lieu du départ dans la station thermale haute-savoyarde. Mais il eut été injuste et sans doute maladroite de priver le public de Paris – nous n'écrivons pas parisien, intentionnellement – du spectacle annuel de la mise en route du contingent de 1926.

Aussi, Desgrange, s'il a privé le peuple de Lutèce de l'envolée des "forçats de la route" – selon l'appellation née dans le cerveau inventif d'un As du reportage égaré par mégarde dans la grande pièce routière -leur offre une compensation. Le rassemblement annuel qui constitue le hors-d'œuvre du plat – et même des côtes – de résistance des trente jours cyclistes, non seulement restera parisien mais encore de nocturne devient diurne. Le peuple pourra ainsi s'en mettre plein la vue – et à l'œil ! Mieux, pour corser le spectacle gratuit on y a ajouté un grand défilé avec tous les artistes de la troupe.

Ce défilé a été réglé à la manière de ceux des grandes revues – civiles, si on peut dire, et militaires. En voici les grandes lignes :

- Rassemblement à la porte Maillot, devant le monument Emile Levassor (a remporté la 1^{re} course automobile de l'histoire reliant Paris à Bordeaux en 1895), des officiers, sous-officiers et hommes de troupe.

- Ebranlement du cortège qui défilera dans cet ordre : le généralissime Desgrange en tête, naturellement, et son état-major, les maréchaux et généraux des différentes armées à bord

des autos officielles, que suivront celles des correspondants de guerre. Puis, les corps de troupes par escouades de quatre, chaque armée étant précédée d'un porte-fanion. Ce défilé, qui conduira la troupe roulante, les porte-maillots de la dite à la gare de Lyon par l'Arc de Triomphe, la place de la Concorde, la Madeleine, l'Opéra, la porte Saint-Denis, la place de la République et cette de la Bastille, aura son succès.

Pourtant, nous sera-t-il permis de prétendre que ce succès eût été plus complet, triomphal même, si les organisateurs n'avaient pas commis l'erreur de ne le dédier qu'aux seuls "mordus" du sport cycliste. Combien il eût été mieux pour le gros public, d'abord, de le situer non pas le matin, de 6 heures à 6 heures 30, mais en pleine journée, et un dimanche au lieu d'un vendredi. Ensuite, d'offrir à la foule, non pas une procession de pédaleurs en pékin mais bien un défilé en costumes. Le général et les officiers en grande tenue et les troupes en tenue de campagne, quel spectacle, quel enchantement ! Quel régal pour les yeux que cette vision de kaléidoscope ! Quelle symphonie de couleurs ! Les géants de la route s'en iront donc vers les rives du lac Léman comme de simples petits bourgeois par le grand frère qui fume. Et la gare de Lyon sera le cadre prosaïque de leurs adieux à Paname. Ils auront le dernier bonjour du chef de gare. Un coup de sifflet. Un nasillement de petite trompette, un halètement... et voilà, pour un mois, la tournée barrée... » **René Herbert**

[La Pédale, 1926, n° 132, 14 avril, p 7]

* **Radio Public (publiphonie)**

« Allô ! Allô ! Un peloton de trente coureurs va passer... Soyez prudents ... Tenez vos chiens. Allô, Allô... Ce peloton est emmené par Charles Pélissier ! Allô ! Allô !... Attention à bord des voitures... Les coureurs Eugène Christophe, Honoré Barthélémy et Adelin Benoit vont rejoindre le peloton de tête ... »

Le haut-parleur, installé sur une auto officielle, rend les plus grands services. Il renseigne les spectateurs, il

facilite la tâche des coureurs en leur déblayant la route. Inauguré dans *Paris-Nantes*, il a obtenu une complète consécration dans le *Circuit de Paris*. Souhaitons le revoir dans toutes les épreuves. L'an dernier également dans Paris-Nantes, la voiture du *Miroir des Sports* avait renseigné les spectateurs au moyen de panneaux, sur lesquels nos collaborateurs inscrivaient les noms des hommes en tête. Mais le haut-parleur constitue un progrès, devant lequel il faut s'incliner. Une légère critique seulement: Pour remplir complètement son office; la voiture chargée de renseigner la foule devrait aller moins vite pour que l'on comprenne bien ce que hurle le haut-parleur. » [Le Miroir des Sports, 1926, n° 314, 19 mai, p 319]

◆ **État-major du Tour de France**

- **Directeur-Fondateur** : Henri Desgrange (HD) (1907-1939 ; absent en partie en 1910 et 1936)
- **Adjoint au directeur HD** : Bob Desmarests (1911-1939)
- **Chauffeur** (voiture Peugeot) : Alfred Morillon (1907-1936) (17^e Tour de France)
- **Secrétaire général** : Lucien Cazalis
- **Manager général** : Alphonse Baugé
- **Chauffeur** : Eugène Morillon
- **Ravitaillement** : Maurice Machurey (chef), Paul Bonnefoy (1921-1965)
Sur des tables, dans des poches
en papier prise à l'arrêt
- **Chronométrateur** : Maurice Machurey
- **Managers des touristes-routiers** : Montillon
: Roubaud dit *Piedalu* (chargé de l'hébergement)
- **Commissaire de course** : M. Poulet (écarte les pédards et les véhicules à moteur
[moto, auto], étrangers à l'organisation)

- **Commissaires de l'UVF** : Président du jury : André Trialoux (1909-1930)
Louis Degraïne (1925-1931)
Henry Dyvrande dit *Le Casuiste* (1926-1936)
Vasseur
- **Manager des masseurs** : Henri Manchon (1903-1950)
- **Masseur** : André Renard (1920-1938)
- **Infirmière (itinérante)** : Rosine Picquart (1922-1939)

♦ **Échelon course : marques de cycles et responsables**

- Automoto-Hutchinson / Pierre Pierrard (DS) / Pierre Montet (responsable)
- Alcyon – Dunlop / Ludovic Feuillet (DS) / Edmond Gentil (responsable) / Paul Meunier (chauffeur – 11^e TDF)
- Christophe – Hutchinson
- JB Louvet – Wolber / M. Berthélémy (DS) / manager Louis Mottiat / Pierre Maisonnas (patron)
- Jean Louvet – Hutchinson /
- Armor – Dunlop /
- Labor – Dunlop /
- Meteore – Wolber / M. Poulet
- Thomann – Dunlop /
- Karl Steyaert (manager des Flandriens)

♦ **À-côtés**

*** Groupés et isolés : après avoir passé la ligne d'arrivée, ils ont des "régimes" différents**

L'envoyé spécial du *Miroir des Sports*, Gabriel Hanot, en témoigne :

« Groupés et isolés

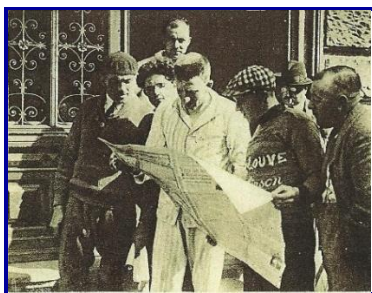
Les groupés ne font que de rares apparitions dans la rue ; leur programme de sommeil, de repos, de massage, de repas suit un horaire judicieusement établi. Les isolés sont dehors du matin au soir ; ils ont mis cinq ou six heures de plus que les groupés à parcourir l'étape de la veille, et ils perdent encore du temps et des forces à battre le trottoir, à tourner en rond, à discuter à perte de vue... Les groupés portent à l'étape d'amples et confortables vêtements : **la plupart sont en pyjama, certains en peignoir de bain, d'autres en robe de chambre.** « Pendant tout le Tour, disait Georges Cuvelier, *je n'aurai pas d'autre costume d'étape que mon pyjama. C'est, pour les coureurs, le meilleur vêtement de détente.* » Les isolés, démunis d'argent et de bagages, circulent dans la ville-étape en costume cycliste et en maillot bigarré. Ils méritent bien leur nom ; ils sont livrés, abandonnés à eux-mêmes ... Ils ne perdent, pourtant, pas toute leur peine. S'ils se comportent honorablement dans leur catégorie, un peu de gloire locale leur est dévolue, qui activera leur petit commerce de cycles. C'est pour leur commerce que des routiers, comme Eugène Dhers, Camille Bière, Henri Touzard, Adrien Alpini, Jules Deloffre, Paul Coppens, participent au Tour de France. »

[Le Miroir des Sports, 1926, n° 320, 26 juin, p 407]

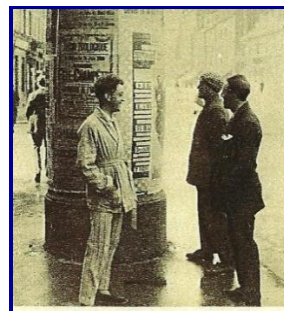
**Le pyjama, la tenue de ville des géants de la route, de l'arrivée à l'étape du jour,
au surlendemain au saut du lit**



Louis De Lannoy, Marcel Bidot, Jan Debusschère et Raymond Englebert
déjeunent, attablés en pyjama
[*Le Miroir des Sports* 1926, n° 320, 26 juin, p 407]



L'agent Léopold Grelot, Omer Huyse et José Pé (en pyjama)
Cuvelier
lisent les nouvelles
de repos



Marcel Gobillot, Omer Vermeulen et Georges
dans la rue, le jour

[*Le Miroir des Sports* 1926, n° 320, 26 juin, p 407]



Red, célèbre caricaturiste illustrant le *Miroir des Sports*
sur les aléas du Tour de France de 1925 à 1939
[*Le Miroir des Sports* 1926, n° 327, 21 juillet, p 87]

* Des femmes cyclistes dans le peloton du Tour de France

♦ « Une “svanze” un peu lourde »

Entre Bordeaux et Hostens, situé à 43 kilomètres du départ de la neuvième étape reliant la capitale girondine à Bayonne, ce furent deux sportives qui se mirent en tête du peloton et réglèrent l'allure. L'an dernier, déjà, l'une d'entre elles avait ainsi roulé une demi-heure au milieu des coureurs. Cette fois, l'exemple avait été imité et les accompagnatrices étaient deux, l'une en robe, l'autre en costume cycliste masculin. Tout le monde, routiers aussi bien qu'automobilistes officiels s'amusa de ce petit incident, les Belges plus que les autres. L'un d'eux, un coureur flamand qui s'est montré plusieurs fois extrêmement vite à l'enlèvement, ne trouva rien de mieux que de passer sa main sur sa chaîne, bien graissée, de bicyclette et d'imprimer ensuite ses cinq doigts sur le dos de la robe de soie d'une des cyclistes. Il rit beaucoup de sa plaisanterie, mais il fut le seul. Les autres coureurs réprouvèrent cet acte. Georges Cuvelier s'en montrait particulièrement outré : « *Quelle brute ! disait-il. Vraiment, on n'est pas fier par instants, d'être coureur cycliste professionnel.* »



A 30 kilomètres à l'heure, deux sportives emmènent un peloton de quatre-vingt routiers
[Le Miroir des Sports 1926, n° 324, 10 juillet, p 36]



La chaleur ni la poussière n'abattent le moral des routiers qui restent gais
Dans plaine aride de la Crau, Raymond Decorte, Félix Sellier, Omer Huyse et Joseph Van Dam –
de droite à gauche – plaisantent avec une suiveuse

♦ « A Bazeilles (Ardennes), lors de la 3^e étape Metz-Dunkerque, le Belge Joseph "Jos" Van Dam, qu'on croyait sérieux, s'est tout simplement assuré le concours d'une équipière charmante qui avait eu le malheur de suivre le peloton d'un peu trop près. Van Dam, qui a des goûts excellents, entama de suite la conversation avec la belle enfant et pour mieux l'écouter et lui parler, il lui passa le bras sous la taille, la poussant à toute pédalée dans le sein même du peloton. La "pôvre" ne savait plus à quel saint se vouer au milieu de tous ses pédaleurs, tous plus entreprenants les uns que les autres. » [La Pédale, 1926, n° 143, 30 juin, p 19]

* Le Tour, un guide touristique

« Le Tour de France est peut-être un admirable reste de propagande de la bicyclette. Il est, sans doute, aussi une grande invitation au rude effort sportif. En tout cas, il donne aux curieux le goût de la route et du grand air. Comme M. Jourdain faisait de la prose sans le savoir, les spectateurs du Tour de France font du tourisme sans s'en douter. Samedi 17 juillet 1926, dès 6 heures du matin, des familles entières avaient grimpé en auto, à vélo ou à pied, le col de la Faucille et s'étaient munies de provisions pour y passer la journée. Presque tout le long des routes, les gens se trouvaient, loin des agglomérations, sur le passage des coureurs. Le Tour fait ainsi connaître à tous l'agrément de la route, la beauté des paysages, le charme du repos en pleine air. » [Le Miroir des Sports, 1926, n° 319, 23 juin, p 392]

* Freiner et éliminer les pédards : le coup du Westinghouse

« Le coup du Westinghouse

C'est ainsi que l'amusant et intelligent Romain Hardy appelle le coup de la casquette. Quand un fanatique suiveur échappe à la surveillance de M. Poulet (un directeur sportif chargé d'écarter les cyclistes, motos et voitures étrangers à la course) et roule dans le peloton, les coureurs s'emparent de sa casquette et la passent de main en main ou la jettent dans le fossé. Cette méthode sert de leçon au suiveur et en même temps de frein à son ambition

d'accompagner les "Tour de France". C'est le coup du Westinghouse, qui est, comme on le sait, le puissant frein à air comprimé des trains. » [Le Miroir des Sports, 1926, n° 324, 10 juillet, p 37]

◆ Expressions cyclistes

* Défaillance : *l'homme au marteau*

« Dans la dernière partie de l'ouvrage "*Géants et sédentaires*" de Maurice Pefferkorn, nous trouvons l'origine d'une expression qui a obtenu un gros succès dans le monde cycliste. C'est celle d'*l'homme au marteau*, Maurice Ville l'aurait lancée, en 1924, à Deauville. En proie à la défaillance, il aurait déclaré à un suiveur :

- *C'est l'homme au marteau qui m'a cueilli*

Cela signifie peut-être seulement que le suiveur entendait l'expression pour la première fois et nous persistons à croire qu'elle est de Jean Alavoine, lequel disait il y a plus de deux ans, d'un concurrent en difficulté :

- *L'homme au marteau* lui en refilé un coup derrière la nuque.

Et d'ailleurs, on ne prête qu'aux riches. » [Le Miroir des Sports, 1926, n° 321, 30 juin, p 321]

* Cols : *les juges de paix du Tour*

« Il semble bien, dès maintenant, que ce sont, cette année encore, l'Aubisque et le Tourmalet. Mercredi dernier, dans l'étape Nice-Briançon, il y eut, pour rendre plus difficile l'ascension des cols de Vars et d'Izoard, des coups de tonnerre, de la pluie glacée, des éboulis, qui donnaient au chemin l'aspect d'une route en rechargement, de la boue qui faisait patiner et déraper les roues. Toutefois, l'épreuve fut allégrement supportée et n'amena aucun changement essentiel dans le classement. » [Le Miroir des Sports, 1926, n° 327, 21 juillet, p 85]

◆ Miscellanées

* Gros public

A cette époque des années 1920, pour le grand public, l'expression qui domine, c'est ***gros public***

* Col des Aravis

Année 1920-1930. Le col des Aravis est écrit avec **deux R**. Depuis un siècle, les Aravis ont perdu un R.

* Altitude des cols

En 1926, trois cols emblématiques ont les altitudes suivantes :

- **Aubisque** : 1 748 m (aujourd'hui 1 710 m)

- **Galibier** : 2 658 m pour 2 556 m au tunnel. Avec la construction d'une route passant par le sommet et le franchissement du col à ce niveau à partir de 1979, l'altitude atteinte par les géants du Tour de France, sera 2 642 m.

- **Tourmalet** : 2 122 m (aujourd'hui 2 115 m)

♦ La Presse (envoyés spéciaux)

- **L'Auto**



- *Journalistes* : Henri Desgrange (HD), Charles-Antoine Gonnet (1926), François Mercier (1903-1926), Charles Ravaut (1914-1926)
- Denise Desgrange, la fille du directeur du TDF, a pris place dans sa voiture pour suivre la 17^e et dernière étape.

- **Le Miroir des Sports**



- *Journalistes* : Gabriel Hanot (1926)
- *Photographe* : Robert Caudrilliers (1920-1947)
- *Chauffeur* (voiture Sizaire) : René Demousseau (2^e Tour de France)
- *Dessinateurs* : Red (1925-1939) et Kelen (1923, 1925, 1926)

- **Le Petit Parisien**

- *Journaliste* : Louis-Charles Royer (1926-1927)
- *Chauffeur* (voiture Sizaire) : Brument

- **L'Intran**

- *Journaliste* : Gaston Bénac (1926-1928) TDF (1912-1956)

- **Le Matin**

- *Journaliste* : Alphonse Steinès (1926-1929)

- **La Pédale** (hebdo)



- *Journalistes* : Marcel Gentis (1923-1928), Aldo Borella (Italie) (1925-1926), Albert Pitois (1925-1926)
- Voiture (Bianchi)
- **L'Humanité** (1^{re} voiture l'*Huma* sur le Tour)
 - *Journalistes* : Camille Fégy (1926), Paul Guitard (1926) (écrivain), Léo Marchand (ancien boxeur) , Paul Vaillant-Couturier (écrivain, homme politique, journaliste [1926 et 1937])
- **Tribune de l'Aube**
 - *Journaliste* : Martial Grosjean
- **La Gazzetta dello Sport** (Italie)
 - *Journaliste* : Fabio Orlandini (1920-1934)
- **Sport Wereld** (Monde sportif) (Belgique)
 - *Journaliste* : Karl Steyaert (Belgique) (1925-1939 et 1947-1950) : suit la 20^e édition dans la Bianchi de *La Pédale*