

5^e Vainqueur du Tour de France

**Lucien PETIT-BRETON (MAZAN dit) (FRANCE)
(1882-1917)**

**1^{er} des Tours de France 1907-1908
(TDF 1906 : 1^{er} des poinçonnés)**



**CHECK-UP (états civil, morpho-physiologique, sportif
et professionnel)**

ÉTAT-CIVIL

- **Né** le 18 octobre 1882 à Plessé (Loire-Inférieure, aujourd'hui Loire-Atlantique - 44)
- **Décédé** le 20 décembre 1917 à Troyes (10) (accident de la circulation -percute un charretier maladroit - sur le front des Ardennes à Vouziers). Inhumé dans le Morbihan à Pénestin où son tombeau porte simplement ces mots : « Mort pour la France » (sur l'acte de décès figure la date du 21.12.1917)

LONGÉVITÉ

- 35 ans et 63 jours

CARACTÉRISTIQUES MORPHO-PHYSIOLOGIQUES

- **Taille** : 1.74 m
- **Poids (de forme)** : 68 - 70 kg

SURNOMS

- Lucien Mazan (nom officiel sur l'état civil)
- l'Argentin (a vécu très jeune en Argentine)
- l'Élegant Argentin
- Le coureur-gentleman
- le Breton (par lui-même pour échapper au courroux de son père, lequel apprécie modérément la profession de coureur cycliste)
- Breton (lui-même)
- Breton l'Argentin
- Lulu
- Lu
- l'Homme de Bronze (TDF 1908)
- le Mécanicien (habileté à réparer sa machine)
- Petit-Breton - (Le journaliste Charles Ravaut recueille les explications de Lucien Mazan, dit Petit-Breton).

« - C'est très bien de votre part, dit-il, d'avoir ajouté Petit à votre nom. C'est une marque de modestie vis-à-vis de l'autre Breton, votre aîné (1).

- Je suis surtout le dernier arrivé, rectifie Lucien, il est donc normal que je m'efface et cela ne me gêne pas beaucoup. Breton, ce n'est déjà pas mon nom. En réalité, je m'appelle Mazan. Lucien-Georges Mazan.

- J'en avais entendu parler, assure le journaliste sur le ton finaud du professionnel bien informé. Mais pourquoi ce pseudonyme ?

- À cause de mon père, répond Lucien dans un soupir empreint, semble-t-il, d'une once d'amertume. C'est très simple, à ses yeux courir à bicyclette, c'est se ravalier au rang de saltimbanque et déshonorer la famille. Alors, la première fois que j'ai couru, sans qu'il le sache naturellement, quand on m'a demandé mon nom pour inscrire le résultat, je me suis troublé, j'ai bredouillé et j'ai répondu, sans presque m'en rendre compte : Breton, je suis Breton. J'avais moins de seize ans, il n'existait pas encore de fédération cycliste argentine. Quand elle a été créée un peu plus tard, ma licence m'a été délivrée, d'autorité, au nom de Breton. Breton, je suis resté - il sourit - jusqu'aujourd'hui où je suis descendu d'un cran en devenant... Petit-Breton. »

[Roger Bastide .- Petit-Breton : la belle époque du cyclisme .- Paris, éd. Denoël, 1985 .- 269 p (pp 21-22)]

(1) Émile Breton (1876-1902), coureur de modeste valeur, n'aurait pu faire de l'ombre à Lucien Mazan (Petit-Breton). Il fut victime d'une chute mortelle à l'entraînement le 13 août 1902 sur la piste du parc des Princes. Il n'avait jusque-là remporté aucune victoire marquante.

- le Piqué du vélo (par César Simar, un cycliste contemporain de Lucien Petit-Breton)

FAMILLE

PARENTS

- **Clément, Marie, Julien Mazan**, son père, horloger-bijoutier à Plessé puis à Buenos-Aires (Argentine)
Né : 05.11.1857 – *Fégréac* (Loire-Inférieure, aujourd'hui Loire-Atlantique - 44)
Décédé : 22.06.1923 – *Fégréac* (44)]
- **Désirée, Augustine, Marie Moyon**, sa mère, femme au foyer
Née : 08.01.1863 – *Abbaretz* (44)]
Mariage avec Clément : 22.11.1880 à *Fégréac* (44)
Décédée : 19.10.1943 – *Buenos-Aires* (Argentine)

FAMILLE CYCLISTE

- (2 frères) : ➔ **Paul** Né : 05.10.1881 - *Plessé (44)*
Décédé : 09.12.1962 - *Périgueux (24)*
➔ **Anselme** Né : 16.11.1883 - *Plessé (44)*
Décédé : 06.06.1915 - *Moulin-sous-Touvent* (ferme de Quennevières)
(60) [MPLF]
- (1 fils) ➔ **Yves, son deuxième fils** - Né : 05.02.1916 - *Vallet (44)*
Décédé : 23.08.2001 - *Guérande (44)*
A pratiqué l'athlétisme, puis a exercé le journalisme au quotidien *Combat*. A été directeur sportif de groupes cyclistes : équipe de l'Ouest du Tour de France 1948 : *Automoto* (1949-1950) ; *Peugeot* (1954)

En exergue - 3 des quatre frères Mazan : Lucien, Anselme et Vincent sont Morts pour la France (MPLF)

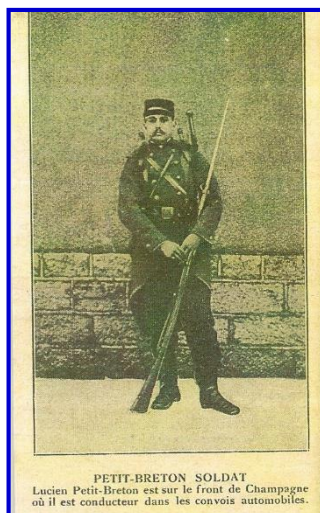
TANTE et ONCLE de Lucien Petit-Breton (ayant hébergé les trois frères Paul, Lucien et Anselme pendant deux ans, de 1888 à 1890, période durant laquelle les parents Clément et Désirée s'étaient installés en Argentine avec leurs deux filles avant de récupérer les trois frères)

- **Jean-Marie Mazan** (frère de Clément)
Né : 18.11.1851 – *Fégréac (44)*
Décédé : 22.11.1912 - ?
Prêtre
- **Virginie, Joséphine Mazan** (sœur de Clément)
Née : 01.11.1846 – *Fégréac (44)*
Décédée : 06.02.1926 – *Fégréac (44)*
Femme au foyer, commerçante, mercière

SERVICE MILITAIRE

- Langres (52) (08.10.1905-18.09.1906) : incorporé au 21^e régiment de ligne, 6^e compagnie.
- 1914-1917 - Texte du journaliste Roger Bastide : « *Le lundi 3 août 1914, deuxième jour de mobilisation, avant 8 heures de matin le soldat de 2^e classe Lucien Mazan, agent vélocipédiste de la 2^e section d'état-major, s'est présenté à son lieu d'affectation, la caserne de l'École militaire à Paris, cour Morland. Il avait emporté avec lui, ainsi que cela était notifié sur son livret matricule, sa bicyclette et quelques pièces de rechange.* »

[Roger Bastide. - Petit-Breton : la belle époque du cyclisme .- Paris, éd. Denoël, 1985 .- 269 p (p 254)]



La Vie au Grand Air, 15.03.1917, p 20

STAFF MÉDICAL

- **Médecin** : Dr Georges André Richard (1884-1967) praticien de Lucien Petit-Breton pendant dix ans (1908-1919). Fondateur de la Société française de médecine du sport en 1921. A suivi dans la voiture d'Henri Desgrange le TDF 1929 de Marseille à Belfort (12^e-16^e étapes)
- **Soigneurs** : Hunter (Grande-Bretagne) (1904), Raphaël Panosetti (Italie-France), Kaag (1913), Lucien Lesna (France) (1908), Paul Ruinard (1911)

STAFF TECHNIQUE

- **Entraîneurs humains** (avec tandem) : Camille Bière (France) ; Lucien Bocquillon (France) (1908-1910) ; Paul Bourrotte (France) ; Paul Rugère (France)
- **Managers** : Joseph Calais (France) (1902 -), Ferriol (1910)
- **Directeurs sportifs** : Léopold Alibert (France) (Peugeot 1907-1909 et 1912) ; Ferrario (Italie) (Legnano 1909-1910) ; Georges Thiriot (France) (La Française 1911) ; Paul Ruinard (France) (1911) ; Fabio Orlandini (Italie) (Fiat 1911) ; Léopold Alibert (France) (Peugeot 1913-1914) ;

PARCOURS SPORTIF

- **Première course** : 14 juillet 1898
- **Professionnel** de 1902 à 1914 soit 12 saisons. Arrêt des compétitions pendant 10 mois, du 10.08.1908 au 27.06.1909. Ouvre un magasin de cycles Peugeot à Périgueux
- **Kilométrage** :

Palmarès Tour de France :

1905 : 5 ^e	1908 : 1 ^{er} (5 étapes : 2-7-9-11-14) [dossard n° 2]	1912 : abandon 2 ^e étape
1906 : 4 ^e [1 ^{er} des poinçonnés]	1910 : abandon 7 ^e étape	1913 : abandon 14 ^e étape
1907 : 1 ^{er} (2 étapes : 9-11) [dossard n° 12]	1911 : abandon 1 ^{re} étape	1914 : abandon 9 ^e étape

soit 9 participations, 7 victoires d'étape, 17 fois leader



MACHINE VÉLO

- Bicyclette Peugeot de 13 kg

PROFESSIONS D'ORIGINE

- Chasseur à 14 ans au « Jockey Club », le plus grand hôtel de Buenos-Aires (Argentine)
- Vendeur à la succursale Peugeot de Buenos Aires (Argentine) (horaires aménagés pour rouler l'après-midi)

RECONVERSION

- En 1908, ouvre un magasin à l'enseigne "Garage Petit-Breton" vente de cycles Peugeot, de voitures automobiles et d'avionnettes à Périgueux (24), place du 4 septembre (actuelle place André Maurois). Il sera aidé par Charles Ribes, un ingénieur-mécanicien employé de la maison Peugeot de Paris
- De juin 1909 à juillet 1914, Petit-Breton a repris la compétition tout en conservant la direction de son commerce, agent Peugeot (1908-1917).

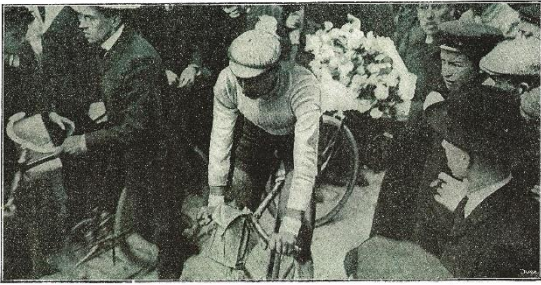
FAIT DIVERS

- Accident de chasse le 1^{er} août 1914 (lors d'un mouvement brusque, son arme se décharge et une balle lui blesse le pied droit)

RAYON PALMARÈS (extrait)

1. Lucien Petit-Breton [1882 – 1917 : 35 ans 2 mois] - MPLF

1899	- Championnat amateur de fond des 25 km derrière tandem : 1^{er}
1901	- Championnat d'Argentine de fond (vélodrome Palermo) (100 km) (17.03)
1902 <i>VC Levallois (Cleveland)</i>	Piste : - Grand Prix du Président de la République (50 km derrière entraîneurs à tandem) : 1^{er} - Record de l'heure d'Argentine derrière tandem (02.02) : 51,5 km - Parc des Princes - course de 3 ^e série (1 tour de piste) (23.03) : 2 ^e - Bol d'Or (24 h sur piste, vélodrome Buffalo) (13-14.07) : 2^e - Six heures à l'américaine sur vélodrome 2 ^e Buffalo (04 et 06.09) : abandon (associé au français Lucien Gentel) - Six jours de New York (08-13.12) : abandon 2 ^e jour (associé au Français Louis Darragon) Route : - Lujan-Buenos-Aires (janvier) : 1^{er}
1903 – Pro individuel	Piste : - Bol d'Or (24 h sur piste derrière entraîneurs à tandem, vélodrome 2 ^e Buffalo) (22-24.08) : 6 ^e - Huit jours de Buffalo (8 h/jr) (20-27.09) : 2 ^e - Six jours de New York (07-12.12) : 6 ^e (associé au Français Henri Contenet)
1904 <i>(Clément)</i> Manager : Hunter (Gbr)	Piste : - Six heures de Buffalo avec entraîneurs (12.06) : 1^{er} - Bol d'Or (24 h sur piste 2^e vélodrome Buffalo) (13-14.07) : 1^{er} - Six jours de New York (05-11.12) : 6 ^e (associé au Suisse Jean Gougoltz) - Mille kilomètres (derrière entraîneurs humains) (05-06.03) : 9 ^e - Paris-Roubaix sur piste au vélodrome Barbieux de Roubaix (même distance que sur la route) (15.05) : 1^{er} Route : - Paris-Roubaix (03.04) : 21 ^e - Bordeaux-Paris (28-29.05) : 2 ^e (mis hors-course ainsi que les 1 ^{er} , 3 ^e et 4 ^e)
1905 <i>(Cycles JC- Jean Conte)</i> Directeur sportif : - Jean Conte	Piste : - Record du monde des 20 km (sans entraîneur) Neuilly 2 ^e Buffalo (07.06.1905) : 29'32''3 - Record de France de l'heure (sans entraîneur) (07.07) (40,342 km) (bat de 2 m le record de France de René Pottier datant du 04.10.1904) - 50 km sur piste derrière entraîneurs à tandem (Neuilly 2 ^e Buffalo) (20.08) : 2 ^e - Record du monde des 10 km (sans entraîneur) (Neuilly 2 ^e Buffalo) (24.08.1905) : 14'04''4 - Record du monde des 20 km (sans entraîneur) (Neuilly 2 ^e Buffalo) (24.08.1905) : 28'59''4 - Record du monde de l'heure (sans entraîneur) (Neuilly 2 ^e Buffalo) (24.08.1905) : 41,110 km (bicyclette <i>Clément</i>) - Bol d'Or (24 h Neuilly 2 ^e Buffalo) (23-24.09) : abandon Route : - Paris-Roubaix (23.04) : abandon - Tour de France (09-30.07) : 5^e
1906 <i>(Peugeot / Clément)</i> Directeur sportif : - Léopold Alibert	Piste : - Bol d'Or (24 h Neuilly-2 ^e Buffalo) (07-08.09) : abandon 16 ^e heure - Course de stayers Buffalo-Neuilly (3000 m) (11.10) : 4 ^e - Six jours de New York (09-15.12) : 10 ^e (associé d'abord au Suisse Charles Vanoni puis

	à l'Américain W.E. Samuelson) Route : - Service militaire (permission pour courir le TDF) - Tour de France (machines poinçonnées) (04-29.07) : 4^e (<i>Cycles Peugeot</i>) [1^{er} des poinçonnés] (durant toute l'épreuve, l'envoyé spécial de la <i>Vie au Grand Air</i>, Victor Breyer, lui donne la nationalité d'Argentin) - Paris-Tours (30.09) : 1^{er} (<i>Cycles Clément-Dunlop</i>)  LA COURSE PARIS-TOURS L'entrée du vainqueur, Paul Bravin, au Contrôle de Blois. La dernière grande épreuve cycliste sur route de la saison s'est courue le 30 septembre sur le parcours Paris-Tours. La course se disputait de nuit en huit étapes avec un départ à l'ancienne, au vélodrome de Tours, que Paul Bravin a emporté à la dernière place, par un tour de roue sur Trépassier, Carrel et Rousié, devant Christophe. Petit-Dunlop, sur bicyclette Clément, jouée de main d'homme Dunlop, a couvert les 364 kilomètres du parcours en 7 h 45 m, soit une moyenne de 46 km/h, sur la route. <i>La Vie au Grand Air 1906, n° 420, 06 octobre, p 729</i>
1907 (<i>Peugeot-Wolber / Alcyon-Dunlop</i>) Directeur sportif : - Léopold Alibert	Piste : - Vel' d'Hiv' - course des huit heures (derrière entraîneurs à bicyclettes) (07.04) : 3^e - Buffalo - course de 100 km derrière entraîneurs humains (01.09) : 3^e - Course de demi-fond - 50 km derrière entraîneurs humains (15.09) : 3^e - Six jours de New York (14-19.12) : 8^e (associé au Suisse Charles Vanoni) Route : - Paris-Roubaix (30.03) : abandon - Milan-Sanremo (14.04) : 1^{er} (<i>Cycles Bianchi</i>) - Championnat de France sur route (circuit de Rambouillet à Versailles) (09.05) : 5^e (<i>Cycles Alcyon</i>) - Paris-Dieppe (Seine-Maritime) (19.05) : 10^e - Paris-Bruxelles (09.06) : abandon (maux d'estomac) - Paris-Hesdin (Pas-de-Calais) (23.06) : 2^e - Tour de France (08.07-04.08) : 1^{er} (remporte deux étapes : 9-11) (<i>Cycles Peugeot-Dunlop</i>) - Tour de Lombardie (03.11) : 3^e mais déclassé pour avoir négligé un contrôle de signature à Côme
1908 (<i>Peugeot</i>) Directeur sportif : - Léopold Alibert	Route : - Paris-Roubaix (19.04) : abandon - Championnat de France sur route (circuit de Rambouillet à Versailles) (03.05) : 4^e - Bordeaux-Paris (16-17.05) : abandon à Blois (blessure à l'aîne) - Tour de Belgique (28.05-07.06) : 1^{er} (remporte quatre étapes : 1-4-5-6) - Paris-Bruxelles (13.06) : 1^{er} - Tour de France (13.07-19.08) : 1^{er} (remporte cinq étapes : 2-7-9-11-14)
1909 (<i>Peugeot / Legnano-Pirelli</i>) Directeurs sportifs : - Léopold Alibert - Ferrario (Italie)	Piste : - 6 heures de Bruxelles (06.06) : 6^e - Buffalo Cup (12 h derrière entraîneurs) (27-28.06) : 1^{er} (<i>Cycles Peugeot</i>) - Bol d'Or (18-19.09) : abandon Route : - Tour d'Italie (13-30.05) : np 2^e étape
1910 (<i>Legnano / Alcyon-Dunlop</i>) Directeurs sportifs : - Ferrario (Italie) - Alphonse Baugé Manager : - Ferriol	Piste : - Buffalo Cup (6 h derrière entraîneurs) (26.06) : 2^e Route : - Paris-Roubaix (27.03) : abandon - Milan-Sanremo (03.04) : abandon - Circuit de Brescia (11.04) : 9^e

	- Paris-Bruxelles (01.05) : abandon - Championnat de France sur route des 100 km avec entraîneurs (circuit de Rambouillet à Versailles) (08.05) : 3^e - Tour d'Italie (18.05-05.06) : abandon 4^e étape - Tour de France (02-30.07) : abandon 7^e
1911 <i>(La Française / Fiat)</i> Directeur sportif (<i>Fiat</i>) : - Fabio Orlandini	Piste : - 100 km vélodrome Buffalo (derrière tandem) (09.04) : 3^e Route (Fiat) : - Paris-Roubaix (15.04) : abandon (en raison de la poussière, souffre des yeux) - Tour d'Italie (18.05-15.06) : abandon 11^e étape (remporte la 5^e étape) - Tour de France (02-30.07) : abandon 1^{re} (chute à Boulogne-sur-Mer provoquée par un matelot ivre) - Giro di Romagna-Toscana (20.08) : abandon - Turin-Florence-Rome (course des 3 capitales) (30.08-01.09) : abandon (fracture d'un bras) (1^{er} Henri Pélissier)
1912 <i>(Peugeot-Wolber)</i> Directeur sportif : - Léopold Alibert	Piste : - Palais des Sports - course des six heures de Paris (28.01) : 6^e (associé à l'Italien Amedeo Polledri) - Buffalo - course de trois heures (01.08) : 1^{er} (associé au Français Léon Hourlier) - Bol d'Or (31.08-01.09) : abandon dans la 16^e heure (fracture rotule gauche mal consolidée) - Six jours de Bruxelles (20-26.12) : 2^e (associé au Français Léon Comès) Route : - Paris-Tours (24.03) : 3^e - Milan-Sanremo (31.03) : 14^e - Paris-Roubaix (07.04) : abandon à cause de la poussière trop agressive pour ses yeux) - Championnat de France (Versailles-Rambouillet-Sartory, 100 km) (21.04) : abandon (chute provoquée par un chien) - Paris-Menin (Belgique) (28.04) : 3^e - Tour de Belgique (05-19.05) : abandon 4^e étape - Bordeaux-Paris (26-27.05) : 2^e - Paris-Bruxelles (09.06) : abandon (chute due à une petite fille qui se jette dans sa roue avant à 1 km de l'arrivée alors qu'il était seul en tête) - Tour de France (30.06-28.07) : ab 2^e
1913 <i>(Automoto-Continental/Atala-Dunlop)</i> Directeur sportif : - Léopold Alibert	Piste : - Palais des Sports - course de six heures (05.01) : 3^e (associé au Français Léon Comès) - Premiers Six jours de Paris (13-19.01) : 5^e (associé au Français Léon Georget) Lucien Petit-Breton en famille avec sa femme et sa fille Lucie pendant les premiers six jours de Paris en janvier 1913 <i>La Vie au Grand Air, 25.01.1913</i> - Vel' d'Hiv' - course de 100 km à l'Américaine (02.04) : 2^e (associé au Français Léon Comès) - Parc des Princes - le Petit Tour de France (100 km avec 14 contrôles) (15.08) : 2^e - Buffalo - course de 100 km derrière tandems (21.08) : 2^e - Six jours de New York (08-13.12) : abandon (associé d'abord à André Perchicot puis à l'Allemand Hermann Pakebusch) Route :

	- Tour de France (29.06-27.07) : ab 14 ^e
1914 (Automoto-Continental/Atala-Dunlop) Directeur sportif : Léopold Alibert	Piste : - Six jours de Paris (12-18.01) : 8 ^e (associé au Français Gabriel Poulain) Route : - Paris-Roubaix (12.04) : 60 ^e - Tour d'Italie (24.05-07.06) : abandon 1 ^{re} étape (froid) - Tour de France (28.06-26.07) : abandon 9 ^e (sciatique)

Bilan des Grands Tours
13 participations (France : 9 ; Italie : 4) ; remporte 8 étapes (France : 7 ; Italie : 1)

2. Paul Mazan [1881 – 1962 : 81 ans 2 mois]

1904	- Buffalo - course des six heures avec entraîneurs à Neuilly (vélodrome 2 ^e Buffalo) (12.06) : 4 ^e
1908 (UC Paris)	- Championnat de France amateur 100 km sur route à Amiens (06.09) : 1^{er} - Tour de Tarragone (Espagne) (06-08.12) : 1 ^{er}  <i>Mazan, frère de Petit-Breton, qui vient de remporter le Championnat de France de 100 kilomètres sur route amateurs.</i> La Vie au Grand Air, 1908, n° 521, 12 sept., p 188
1909	- Grand Prix Wolber (circuit français Peugeot en 15 épreuves) (18.04 au 26.09) : 15 ^e

3. Anselme Mazan [1883 – 1915 : 31 ans 6 mois] MPLF

1903	- Record du monde des 5 km : 7'06''1 - Championnat d'Argentine d'endurance : 1 ^{er}
1904	- GP de vitesse piste municipale du Bois de Vincennes (30.06) (série handicap) : 5 ^e - Six jours de New York (05-11.12) : abandon 116 ^e heure (associé au Français Dussot)
1907 (Peugeot)	- Tour de France (08.07-04.08) : abandon 7 ^e étape (Nice-Nîmes)

RAYON BLESSURES, maladies et "sorties de route"

1/ Tableau synoptique

Année	Compétition ou entraînement	Localisation du problème de santé
1902	- Bol d'or (14.06)	« Souffre atrocement des poignets »
1903	- Six jours de New York	Blessé aux deux poignets (le gauche foulé), un bras paralysé et hémorragies nasales « épouvantables »
	- Bol d'or (23-24.08)	Crampes d'estomac douloureuses
1904	- Bordeaux-Paris	Ongle du gros orteil gauche arraché (chute)
1906	- Tour de France (04-29.07) - 6 ^e étape : Nice-Marseille (15 ^e)	Crampes
	- Tour de France (04-29.07) - 12 ^e étape : Brest-Caen	Blessé à un genou (arrêt 4 heures à Vire pour se faire soigner et masser)
1907	- Paris-Bruxelles (09.06)	Maux d'estomac
	- Paris-Dieppe	Crampes à l'emballage
	- Bordeaux-Paris (abandon)	Blessure à l'aîne
1908	- Tour de France (13.07-19.08) - 9 ^e étape : Toulouse-Bayonne	Cloques de chaleur sous les pieds
1911	- Tour de France (02-30.07) - 1 ^{re} étape : Paris-Dunkerque (ab)	Plaies de la face « a failli perdre un oeil » (une pédale lui laboura le visage)
1912	- Paris-Roubaix (ab)	Yeux irrités malgré les lunettes d'automobiliste
	- Paris-Bruxelles (09.06) (chute à 1 km de l'arrivée alors qu'il était en tête avec une avance de 60 m)	Rotule droite (double fracture)
	- Tour de France (30.06-28.07) - 1 ^{re} étape : Paris-Dunkerque (abandon 2 ^e étape)	Genou gauche : plaie
	- Bol d'Or (abandon 16 ^e heure)	Souffre du genou (rotule mal consolidée)
1913	- Tour de France (29.06-27.07) - 8 ^e étape : Perpignan - Aix-en-Provence	Souffre des reins
	- Tour de France (29.06-27.07) - 14 ^e étape : Longwy-Dunkerque (abandon)	Rotule droite : bloquée
1914	- Six jours de Paris (8 ^e avec le Français Gabriel Poulain) (12-18.01)	Grippe
	- Tour de France (28.06-26.07) - 4 ^e étape : La Rochelle-Bayonne (abandon 9 ^e étape : Marseille-Nice)	Souffre horriblement des reins : sciatique due à la chute dans l'étape Brest-La Rochelle

2/ Témoignages

1911 - Tour de France - 1^{re} étape Paris-Dunkerque : chute et abandon

« Chute éliminatoire de Lucien Petit-Breton, expédié exsangue à l'hôpital de Dunkerque par un matelot distrait qui traversait la route au moment du sprint final. »

[Pierre Chany .- La Fabuleuse histoire du Tour de France .- Paris, éd. ODIL, 1983 .- 829 p (p 126)]

1912 - Paris-Bruxelles : double fracture de la rotule droite

Témoignage du Dr Georges-André Richard (médecin de Lucien Petit-Breton) : « Dans la course Paris-Bruxelles, le 09 juin, Lucien tomba tout près de l'arrivée et l'un de ses genoux porta durement sur un rail de tramway. Lorsqu'il revint à Paris, il lui était impossible de « tirer » sur sa jambe avec les muscles antérieurs de la cuisse, pour monter un escalier par exemple et, à plus forte raison... un vélo.

Dans le cas de l'escalier, il était obligé de remonter en arrière, la cuisse bloquée en extension sur la jambe, comme une jambe de bois. Cela me fit soupçonner quelque lésion de la rotule que, d'ailleurs, le toucher laissait presque deviner et qui se traduisait à la radiographie par un double trait de fracture, sous capsulaire, il est vrai, et sans écartement des fragments, ce qui l'aurait rendu évidente. Quoi qu'il en soit, le cas était inquiétant pour un champion et l'on était en droit de se demander combien de temps le pauvre Lucien, gémissant sur sa jambe inutile, pourrait redevenir l'homme qu'il était auparavant. Au surplus, l'avis que j'avais pris de mes maîtres n'était pas extrêmement rassurant. Il s'agissait, cependant, d'un professeur de la faculté et d'un chirurgien des hôpitaux, très compétent dans les questions sportives, puisque pratiquant lui-même et j'avais pu vérifier un jour la valeur de son direct, même tout à fait bienveillant. Il fallait faire de l'immobilisation relative, du massage progressif... et avoir de la patience. Or, c'était bien là ce qui manquait le plus à Petit-Breton et je le vis mieux lorsque 5 ou 6 jours après l'accident, je le trouvai perché sur un home-trainer, recommençant à pédaler fort correctement : « Vous voyez, me dit-il, je fais tourner la mauvaise jambe avec la bonne, comme cela elle ne risque pas de se fatiguer! » Bien entendu, mes conseils de prudence furent tout à fait inutiles et je ne pus que continuer les massages prescrits en laissant mon blessé se charger lui-même d'une mécanothérapie plutôt intense et aussi utile, à son avis, pour ne pas engraisser que pour mobiliser sa jambe. Quelques jours plus tard, et malgré l'atrophie musculaire qui, déjà, se faisait sentir, un essai de promenade à bicyclette était tenté et comme nous devions partir ensemble en vacances par la route, Lucien se déclarait prêt à m'accompagner. Moins de 15 jours après l'accident, nous partions pour la 1^{re} étape : Paris-Chartres. Je crus de mon devoir de prendre la tête dans la côte de Saint-Cloud, pour entraîner mon compagnon mais je dois avouer qu'un peu plus tard les rôles étaient bien changés lorsque nous voguions sur le ruban de la route où voyant de loin la cathédrale de Chartres, le temps semble long. Cependant, pour l'atteindre tout à fait... Lucien était en tête et chaque kilomètre nouveau semblait le rendre plus dispos. Après un court repos à La Flèche, nous l'accompagnâmes à Angers (instruit par l'expérience, j'étais cette fois en voiture) et il fit régulièrement ce trajet aux environs de 33 à l'heure... Je commençais à mieux comprendre ce que l'on peut attendre de l'énergie et de la valeur physique d'un champion. »

[Dr Georges-André Richard .- *Très Sport*, 1926, n° 45, janvier, p 15]

1912 - Tour de France - Trois « gamelles » et abandon dans la 2^e étape Dunkerque-Longwy

« De plus, une chute lors de la première étape Paris-Dunkerque avait coûté du temps à Petit-Breton, encore victime de trois « gamelles » le lendemain et qui abandonna sans regret dans la 2^e étape Dunkerque-Longwy. »

[Pierre Chany .- La Fabuleuse histoire du Tour de France .- Paris, éd. ODIL, 1983 .- 829 p (p 137)]



Lucien P.-B. panse son genou gauche avant le départ de la 2^e étape

1913 - Tour de France - Chute, rotule bloquée et abandon à Valenciennes dans la 14^e étape

« Dans l'avant-dernière étape, entre Longwy et Dunkerque (393 km), Petit-Breton décida de jouer son va-tout, dans l'espoir de gagner le Tour une 3^e fois, pour quitter la compétition sur un succès. Il attaqua de très bonne heure et il animait avec fougue une échappée composée de 13 coureurs quand il sentit se dérober ses roues sur les pavés visqueux, sept kilomètres avant Valenciennes. La chute fut lourde. Une rotule bloquée, il ne put repartir. »

[Pierre Chany .- La Fabuleuse histoire du Tour de France .- Paris, éd. ODIL, 1983 .- 829 p (p 146)]



Photo : *Le Miroir des Sports*, 1932, n° 642, 15 mars, p 166

**Petit-Breton est tombé à 7 km avant Valenciennes lors de la 14^e étape.
Bob Desmarests (à G) et Léopold Albert, le transportent dans un café.
A droite, Henri Desgrange (chapeau) et Lucien Cazalis observent, atterrés.**

1914 - Accident de chasse - Une balle lui a transpercé le pied droit

Récit de Roger Bastide (journaliste) : « Il doit, pour regagner la maison, traverser le potager, son regard qui s'est porté distraitemment sur une rangée de fraisiers est attiré par des herbes folles frémissant insolemment dans la brise, il fronce le sourcil, se penche pour les arracher, sa carabine calée sous le bras droit, le canon dirigé vers le sol. Un mouvement un peu brusque, le coup est parti... Lucien, tout à ses pensées, avait oublié de décharger son arme et la balle lui a transpercé le pied droit. Madeleine (son épouse), au bruit de la détonation, est accourue sur le pas de la porte, Yvonne dans ses bras, Lucie dans ses jupes. Lucien s'est avancé à leur rencontre à cloche-pied, pour bien vite les rassurer : « *Ne vous affolez pas*, dit-il, *ce n'est rien*. » Très pâle mais très calme, il s'est assis sur une chaise de la cuisine, a réclamé une cuvette d'eau, des compresses, de l'alcool pour désinfecter et il a fait lui-même le pansement en soulignant d'un ton détendu, et ses joues avaient retrouvé leurs couleurs : « *J'ai l'habitude, je suis tombé assez souvent en course pour savoir comment l'on fait un pansement de premier secours*. » Ce n'était pas trop grave en effet. Plus de peur que de mal, l'intervention d'un médecin n'était pas nécessaire dans l'immédiat. Cela se passait le 1^{er} août 1914. »

[Roger Bastide .- Petit-Breton. La belle époque du cyclisme .- Paris, éd. Denoël, 1985 .- 269 p (pp 252-253)]

1917 - Mort pour la France le 20 décembre près de Troyes (10)

Récit de Roger Bastide (journaliste) : « À cette époque du conflit mondial, Lucien Mazan (Petit-Breton) a pour fonctions d'assurer les liaisons postales. Il est parti en automobile, le 20 décembre, vers 14 heures, avec un officier à bord (...) A une vingtaine de kilomètres en arrière du front, dans l'obscurité de la nuit d'hiver, à 18 heures passées, Lucien aperçoit, venant en sens inverse, une charrette tirée par un cheval qui chemine sur le côté gauche de la route, donc, en infraction avec le code de la route, sur son propre côté droit. Il actionne sa trompe, sans résultat. Il s'impatiente et prend le risque de doubler sur sa gauche. Dans la même seconde, le cheval, fouetté par son conducteur, a bondi, en obliquant vers sa droite... Le choc a été terrible, Lucien tué sur le coup, la poitrine enfoncée par son volant, la tête projetée sur le tableau de bord avec une violence inouïe. Il fut établi que le paysan conduisant la charrette était complètement ivre. »

[Roger Bastide .- Petit-Breton. La belle époque du cyclisme .- Paris, éd. Denoël, 1985 .- 269 p (pp 265-266)]

RAYON HYGIÈNE, ENTRAÎNEMENT, TACTIQUE, HYDRATATION, ALIMENTATION et RÉCUPÉRATION

* Tour de France - Le jour de repos : il faut récupérer les forces dépensées dans l'étape précédente

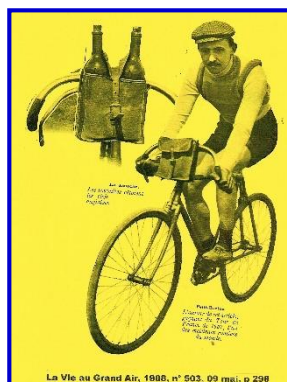
1. Témoignage de Lucien Petit-Breton : « Je suis fort avantage. J'ai des camarades qui trouvent beaucoup plus agréable d'aller se promener et de visiter les villes plutôt que d'aller se reposer. Évidemment, cette manière de faire offre plus de charme mais ils payent, plus ou moins tard, ces fatigues minimales ; elles finissent par prendre une certaine importance lorsqu'elles s'ajoutent à celles de la route. Dès que j'arrive à l'étape, je vais immédiatement prendre un bain. Puis, je fais un petit tour très petit, pour me dérouiller les jambes qui en ont besoin. Et je vais me coucher. Je reste au lit jusqu'à 19 heures 30. Je descends dîner et je me recouche à 21 heures. Je dors jusqu'à midi et après avoir déjeuné, je m'étends à nouveau sur mon lit. Même si je n'ai pas sommeil, je me repose et je fais tous mes efforts pour tâcher de somnoler encore. Je me lève pour dîner et je me recouche jusqu'à deux heures du matin, heure à laquelle je me dirige vers le contrôle du départ. Enfin, je me repose le plus possible car il faut récupérer les forces dépensées dans l'étape précédente et en prendre pour la suivante. »

[Lucien Petit-Breton.- Mon carnet de route .- La Vie au Grand Air, 1908, n° 516, 8 août, pp 100-101 (p 101)]

2. Témoignage de Lucien Petit-Breton : « Ne vous amusez pas à aller vous promener et à visiter les villes où vous séjournez. Cette manière de faire offre plus de charme, forme peut-être la jeunesse mais on paye plus ou moins tard ces fatigues minimales. Elles finissent par prendre une certaine importance lorsqu'elles s'ajoutent à celles de la route. Dès qu'on arrive à l'étape, il faut aller immédiatement prendre un bain, puis faire un petit tour, très petit, pour se dérouiller les jambes qui en ont un réel besoin. Ensuite, aller se coucher. Il faut rester au lit jusqu'à 19 h ½. Alors on descend dîner et on se recouche à 21 heures. Dormir jusqu'au lendemain midi et après avoir déjeuné, s'étendre à nouveau sur le lit. Même si vous n'avez pas sommeil, vous vous reposez et vous devez faire tous vos efforts pour tâcher de somnoler encore. Levez-vous pour dîner et recouchez-vous jusqu'à deux heures du matin, heure à laquelle vous vous préparez à vous diriger vers le contrôle de départ. En un mot, reposez-vous le plus possible car il faut récupérer les forces dépensées dans l'étape précédente et en puiser de nouvelles pour la suivante. Quant à ma nourriture, elle est bien simple. A table, je ne suis aucun régime. Je n'en ai qu'un pendant la course. Je prends des aliments liquides, jamais de mets solides. Je bois du chocolat, de la crème de riz, du thé et de la limonade. J'ai toujours deux bouteilles de trois quarts de litre environ dans le sac attaché à mon guidon.

Je bois toujours beaucoup pendant la course alors que dans la vie ordinaire, je m'abstiens de tout liquide. »

[Très Sport, 1923, n° 14, 1^{er} juin, p 19]



* Tour de France - L'importance des boissons

« Quant à ma nourriture, elle est bien simple. À table, je ne suis aucun régime. Je n'en ai qu'un pour la course. Je prends des aliments liquides, jamais de mets solides. Je bois du chocolat, de la crème de riz, du thé et de la limonade. J'ai toujours deux bouteilles de trois quarts de litre environ dans le sac qui est attaché à mon guidon. Je bois énormément pendant la course, alors que dans la vie ordinaire je m'abstiens de tout liquide. »

[Lucien Petit-Breton .- Mon carnet de route .- La Vie au Grand Air, 1908, n° 516, 8 août, pp 100-101 (p 101)]



**Vendredi 17.07.1908 – 3^e étape Metz-Belfort, dossard 2 pour Lucien P.-B.,
dossard 40 pour Paul Duboc dit *La Pomme*
La Vie au Grand Air, 1908, n° 514, 25 juillet, p 73**

*** Bol d'Or 1904 - Aérodynamisme : dossard retailé au plus juste pour limiter la prise au vent**

Lucien Petit-Breton, attentif au moindre détail, a coupé au plus juste son dossard numéro 4 afin qu'il ne flotte pas dans son dos.

*** Tour de France 1907 – Il nous faisait attaquer à tour de rôle**

Témoignage de Gustave Garrigou (son équipier) : « Dans le peloton de tête on était toujours quatre ou cinq Peugeot ... Oh ! Ce Petit-Breton !.. Il était inouï... Jamais je n'ai vu son pareil... Bien entendu, il était chef d'équipe... Comme tactique, c'était très simple : on le suivait... Si au bout de 100 kilomètres on n'était pas arrivé à décamponner les autres, il faisait démarrer l'un d'entre nous, seul... Si le peloton le rattrapait, c'est un autre qui se sauvait.

Petit-Breton, qui était supérieur à tout le monde, restait avec le peloton, et quand il sentait le moment venu, il lâchait à son tour et finissait toujours par nous rejoindre.

Ça c'était du billard !

Mais ce qu'il a pu me faire souffrir !

C'était formidable de le voir démarrer ! »

[Marcel Diamant-Berger.- Histoire du Tour de France .- Paris, éd. Gedalge, 1959 .- 185 p (p 79)

*** Conseils aux jeunes coureurs**

« Qu'elles soient longues ou courtes, pénibles ou faciles, les épreuves sur route présentent un caractère commun : elles ne peuvent être gagnées que par l'homme qui s'y est sérieusement et particulièrement préparé et qui a la ferme intention de gagner.

« Dès le départ, il faut songer à l'arrivée et avoir l'esprit fermement tendu vers ce but : passer le premier poteau. Le signal donné, il faut songer à se bien placer.

Il y a en effet, dans toutes les courses, un certain nombre de non-valeurs que les premiers kilomètres vont éliminer, mais que leurs embardées maladroites peuvent rendre dangereux. C'est pourquoi il faut prendre la tête par prudence. En menant un train soutenu, on ne tardera pas à se débarrasser des gêneurs.

« En route, en palier, la tactique dépend des adversaires que l'on est appelé à rencontrer. Il est bon de procéder par démarrages successifs aux moments les plus variés et les plus inattendus. Peu de coureurs sont capables de résister à des efforts violents et réitérés. Si l'on parvient à lâcher le peloton, il faut continuer sans ralentir. Il se

produira toujours quelque hésitation dans le groupe suiveur pour savoir si l'on va organiser la chasse et qui mènera. Pendant ce temps, l'on peut s'attribuer une avance telle que l'on ne sera plus rejoint.

« Quand on mène le train, il faut s'assurer toujours du côté d'où vient le vent et rouler sur le bord de la route opposé à sa direction. Vient-il de droite, de trois quarts ou de côté ? En roulant sur la gauche, on évite de servir de coupe-vent à ses adversaires qui auront ainsi à fournir un effort égal.

« Lorsqu'on éprouve la défaillance, il faut s'efforcer de ne pas le laisser voir. Au contraire, si on se sent en bonne condition, il convient de simuler la fatigue. Les adversaires ne manqueront pas de commettre une imprudence, dont on devra profiter.

« Quand on arrive en face d'une côte, tâcher de la monter en tête. Si l'on monte avec facilité, on lâche ses rivaux. Si, au contraire, on a quelque difficulté, on règle le train soi-même et les autres hésiteront peut-être à passer au commandement. Enfin, à cette place, on évite les à-coups qui coupent les jambes lorsqu'on se trouve en queue de peloton.

« Dans les contrôles, il faut, pour ne pas perdre de temps, être calme et savoir à l'avance ce que l'on désire.

« À l'approche de l'arrivée, si l'on est encore en peloton, se bien placer pour éviter d'être enfermé. Ne chercher à passer que dans les 100 derniers mètres, car si l'on emmène ses adversaires pendant plus de 150 mètres dans sa roue, on est infailliblement battu.

« Pour une épreuve de 100 kilomètres, 30 kilomètres par jour suffiront à l'entraînement. Pour les distances supérieures, ne pas dépasser 40 à 50 kilomètres quotidiennement. Un fois par semaine, seulement, accomplir 150 à 200 kilomètres. Il faut toujours se méfier du travail trop intense qui provoque le surentraînement.

« La préparation la meilleure pour le Tour de France consiste à s'entraîner seul, afin de rendre le moral invulnérable pour pouvoir lutter, le cas échéant, contre la monotonie de la solitude et aussi contre les éléments. »

[Jacques Mortane.- La tactique sur route, selon Petit-Breton.- *Très Sport*, 1924, n° 29, 1^{er} septembre, pp 29-30 (p 30)]

RAYON DOPAGE

L'alcool est le stimulant omniprésent sur la route du Tour

*** Pour terminer une étape à moins de 50 km du but.** Témoignage de Lucien P.-B. : « Pendant les étapes, mon alimentation était bien simple : je ne prenais jamais d'aliments solides. J'absorbais du thé, du cacao, du chocolat, de la crème de riz, de la limonade et de bons fruits quand je pouvais en trouver. Parfois, pour terminer une étape, mais pas à plus de 50 kilomètres du but, je buvais une demi-bouteille de vin de Champagne. Mais il ne faut pas abuser de cette boisson, qui pourrait avoir un effet néfaste sur les jambes. »

[in *Petit-Breton, ses Tours de France* – signé Jacques Mortane. – Paris, Librairie Bernardin-Béchet, 1927. – 64 p (p 39)]

*** Bol d'Or 1905 : le vin sous toutes ses variétés**

Texte de David Guénel : « Dans les baraquements, les équipes s'affairent depuis le matin : les managers motivent, les soigneurs massent, les mécaniciens préparent et les cuistots cuisinent. Ces derniers sont assurément les plus occupés, ils doivent préparer la nourriture de tout ce monde-là durant vingt-quatre heures. L'approvisionnement ne s'improvise pas, c'est par dizaines de kilos et de litres que seront ingurgités cuisses de poulet, côtelettes de bœuf, œufs, fromage, saucisson, chocolat, fruits, biscuits, thé, café, bouillon, limonade, vin rouge, vin blanc, vin de porto ou de madère... »

[in *Petit-Breton. Gentleman cycliste*. – Paris, Publishroom Factory, 2020. – 275 p (p 114)]

*** Six Jours de New York 1907**

Texte de David Guénel : « La destination finale est bien entendu New York et l'incontournable rendez-vous des Six Jours. Embarqué sur *La Provence* avec presque tous les participants européens, Lucien tue le temps en prenant quelques photos ou en astiquant son vélo, puisqu'ils auront cette fois-ci le droit d'utiliser leur propre matériel. Accueillis par un public nombreux dans le port de New York, les Européens sont pris en charge par Dave Coburn. Au soigneur américain reviendra le rôle essentiel de fournir aux coureurs du Vieux Continent alimentation et soins durant la course (...) Sur la piste, Louis Darragon, le binôme de Petit-Breton, est trahi par son genou gauche et doit renoncer. Comme en 1906, Lucien doit se trouver un nouveau partenaire pour continuer la course. Ce sera Charles Vanoni, lui-même lâché par Edmond Jacquelin. Hélas, le règlement veut qu'un changement de partenaire entraîne un tour de pénalité. Malgré toute la volonté de Petit-Breton, dont la ténacité émerveille aussi bien le public que l'envoyé spécial de *L'Auto* sur place, Charles Ravaud, son retard ne peut être comblé. À la 44^e heure pourtant, il réalise presque l'exploit. Requinqué par une fiole concoctée par Dave Coburn, le soigneur, Petit-Breton remonte en piste pour remplacer Vanoni et place dix attaques successives, au grand désespoir de ses adversaires qui doivent se relayer sans relâche pour lui faire entendre

raison. Sur l'une de ces attaques, il est sur le point de prendre un tour à ses concurrents en revenant à 20 mètres derrière le peloton. Hélas, une chute volontaire de l'Américain W.E. Samuelson a pour conséquence d'annuler le tour d'avance durement gagné. Cruel règlement ... Que contenait cette fiole qui a donné au Français une telle énergie ? Une drogue assurément. Le dopage n'est alors pas illicite et ils sont peu à s'offusquer de voir les champions absorber des remontants à **base d'alcool, de caféine ou d'autres produits plus secrets**. Personne n'est dupe : pour que leurs corps supportent la somme d'efforts supposée par les Six Jours, les concurrents ont tous recours à des breuvages plus ou moins explosifs. Si elle a occasionné bien des épisodes de folie passagère, la drogue ne peut être incriminée dans les décès survenus dans l'histoire des Six Jours. Le plus à craindre reste encore les chutes (...).

Si les mixtures ingurgitées par les coureurs ne les tuent pas, elles ont parfois des effets indésirables prolongés. Incapable de marcher durant plusieurs jours après son retour en France, Léon Georget imputera ainsi directement aux potions de Coburn ses articulations douloureuses.. »

[in *Petit-Breton. Gentleman cycliste*. – Paris, Publishroom Factory, 2020. – 275 p (pp 163-165)]

COMMENTAIRES Dr JPDM – Encore un ultracrépideur qui donne son avis sans rien y connaître aux drogues de la performance. Les dopants peuvent parfaitement perturber la gestuelle d'un cycliste et favoriser la chute avec ses conséquences pouvant être vitales. Par exemple, lorsqu'un automobiliste euphorisé par l'alcool percute un platane en manquant un virage, qui est responsable ? L'alcool ou le platane ?

RAYON TRICHE (autre que dopage)

1904 - Bordeaux-Paris - Lucien Petit-Breton (France), Rodolphe Muller (Italie) et Maurice Garin (France) accrochés chacun à une motocyclette

1. Récit d'Eugène Christophe, entraîneur de Rodolphe Muller : « Qu'est ce que ça va être pendant la nuit... Je fais 50 kilomètres et remonte dans la voiture. Emile Pagie crève plusieurs fois coup sur coup, car les clous ont fait leur apparition à la nuit tombante. Nous nous attardons avec lui. La voiture ne rattrapera pas Rodolphe Muller qu'aux environs d'Orléans. Les pneus de l'auto crèvent aussi. Tandis que le mécanicien répare, j'inspecte les enveloppes et en retire quantité de petits clous que je fourre dans la poche de mon veston blanc, comme preuve à conviction. On ne connaît pas encore le maillot à poches et presque tous les routiers adoptent le veston léger en toile (...) A Ruffec, arrêt. On me dépose au contrôle avec ordre de prendre le train. Je vais avec le grand-frère-qui-fume rejoindre les coureurs à Blois pour entraîner de nouveau. Dans la gare, je rencontre Claude Chapperon et Paul Armbuster et nous nous embarquons de compagnie. Après avoir somméillé un peu dans le train, nous reprenons la conversation et le verbe crever est conjugué à tous les temps. Je sors ma poignée de clous. Chapperon montre ceux qu'il a ramassés sur la route. Ils sont bien pareils et tout neufs, sortant évidemment de chez le même fournisseur qui est un bon spécialiste. Chapperon en jette une poignée sur le parquet du wagon. Pas un ne reste la pointe en bas car leur tête large et lourde les équilibre inévitablement la pointe en l'air. C'est du beau travail, oui, mais pour faire le mal (...)

A Orléans, je dois descendre pour changer un pneu. Je ne verrai plus Muller. Dans la forêt de Saint-Lié, une voiture me passe. Je crois reconnaître, à l'accoutrement de ses occupants, qu'elle suit la course. Je demande une place à bord mais il n'y en a pas. Le chauffeur ralentit néanmoins et les voyageurs assis à l'arrière me tendent un bout de chambre à air d'auto long de plusieurs mètres pour me remorquer. Cette amarre très souple s'allonge, se dédouble même en longueur. C'est réellement épatant d'être tiré de la sorte. Cela va bien un instant mais l'allure est exagérée, ça frise le cinquante à l'heure et comme la roue libre n'est pas encore employée en course, sentant le danger, je lâche et laisse aller la voiture. Je ne connais personne parmi ces automobilistes et je ne sais au service de quelle maison ils peuvent être. Je me demande si la chambre à air en question était bien destinée à remorquer les entraîneurs. N'était-elle pas plutôt prévue pour aider un coureur qui, dans la nuit, aurait pu ainsi rouler sur une bonne distance en ménageant ses forces ?... Je ne certifie rien. C'est une supposition, mais elle n'est pas invraisemblable. » (p 37)

Que s'est-il donc passé durant la nuit au début de la course pour que l'UVF soit obligée de prendre l'énergique décision de déclasser les quatre premiers et d'accorder à Fernand Augereau les lauriers du vainqueur ? Bien des bruits plus ou moins exacts ont circulé et je ne chercherai pas à me rappeler tout ce qui a été dit. Pour ma part, je n'ai vu que les clous, mais j'ai appris de la bouche même du regretté Lucien Petit-Breton qu'un motocycliste menaçait celui-ci en lui mettant un revolver sous le nez parce qu'un certain coureur s'était accroché à l'épaule du dit motocycliste et que Lucien Petit-Breton protestait contre cette fraude manifeste.

Comme les règlements de l'UVF ne pouvaient rien contre les maisons de cycles, les victimes des pénalisations furent naturellement des coureurs qui n'ont laissé que de bons souvenirs de probité sportive. Léon Georget, toujours sur la brèche après une carrière brillante, peut encore servir de modèle de loyauté à bien des jeunes. Les quatre camarades en question n'étaient pas les vrais fautifs mais leurs dirigeants sportifs, poussés par la lutte commerciale, commettaient les actes les plus répréhensibles en semant des clous, en envoyant sur la route des motocyclistes qui n'avaient rien de spectateurs désintéressés et en embauchant pour ces vilaines besognes les personnages véreux du quartier des coureurs. » (p 52)

[Eugène Christophe.- « Mes mémoires ». - Le Miroir des Sports, 1923, n° 133, 18 janvier, pp 36-37 (p 37) ; n° 134, 25 janvier, pp 52-53 (p 52)]

2. Récit du journaliste Raymond Huttier : « Les « vieux » du cyclisme citent toujours, comme particulièrement sensationnels, les deux incidents qui, coïncidence curieuse, se produisirent la même année en, 1904, dans Bordeaux-Paris et le Tour de France. A cette époque, les épreuves étaient, forcément, organisées avec moins de précision, les voitures étaient moins nombreuses et, par conséquent, les truquages ou fraudes se trouvaient plus faciles que maintenant. Et quand les concurrents se mettaient à « tricher », ils n'y allaient pas de main-morte ! C'est ainsi que dans Bordeaux-Paris, les quatre premiers coureurs arrivés au parc des Princes : Léon Georget, Lucien Petit-Breton, Rodolphe Muller et Maurice Garin, furent disqualifiés après réclamation et enquête. Motif : avaient été aperçus près de Poitiers dans un village appelé – ô ironie – La tricherie, solidement accrochés chacun à une motocyclette, par l'intermédiaire du très pratique boyau, fort en honneur à l'époque parmi les fraudeurs. L'examen du tableau de marche révéla qu'entre Châtellerault et Tours, les « hommes de tête » avaient fait plus de 47 kilomètres à l'heure de moyenne ! La victoire fut accordée à Fernand Augereau, de Châtellerault, arrivé cinquième, bien que des mauvaises langues aient assuré que lui aussi avait passablement triché. »

[Raymond Huttier.- On a beaucoup parlé, et à juste titre, de l'affaire Maréchal-Vervaecke dans Paris-Roubaix, mais les incidents étaient bien plus nombreux et bien plus dramatiques autrefois ! - Le Miroir des Sports, 1930, n° 536, 29 avril, p 259]

1907 - Milan-Sanremo (14.04) – Des « bandes cloutées » italiennes pour éliminer le Français

Témoignage d'Yves Petit-Breton (fils du champion) : « Mon père, en 1907, fut le premier vainqueur de Milan-Sanremo. Chef de file de Peugeot, sa maison l'avait délégué pour le représenter dignement. Peugeot avait alors une succursale à Milan et il fallait intensifier la vente dans cette région où Fiat était alors l'adversaire immédiat de la plus grande marque française d'alors. Léopold Alibert, qui fut longtemps le mentor des « lionceaux », me rappelait dernièrement de quelle manière Lucien Petit-Breton enleva le premier Milan-Sanremo. Il avait été prévenu avant la course que tout serait mis en œuvre pour empêcher son poulain n° 1 de gagner. Et, tout au long de la route et de ses pénibles 290 kilomètres, Petit-Breton fut victime de multiples crevaisons, une dizaine, dit Alibert, qui **trouva plusieurs bandes caoutchoutées et cloutées** qu'il ramassa d'ailleurs précieusement. Sans ces incidents, Petit-Breton eût certainement terminé premier car il était incontestablement le plus fort. Mais le fameux Giovanni Gerbi, qui connaissait les endroits parsemés de clous, termina à Sanremo, sans avoir crevé une seule fois et avec plus de quarante minutes d'avance sur mon père. Inutile de dire que dès l'arrivée, Alibert et Petit-Breton allèrent réclamer auprès des organisateurs, Alibert sortant de sa voiture les pièces à conviction ramassées sur la route.

Et, le lendemain de l'épreuve, les Italiens rendant hommage à la valeur du Français, lui accordaient la première place, déclassant Gerbi. Justice était rendue... »

[Club, 1947, n° 36, 24 mars, p 7]

1912 - Six jours de Bruxelles (20-26.12) : accusé de nuisances par des démarrages continuels...

Récit du journaliste Jacques Mortane : « Nos lecteurs connaissent les sanctions qui ont été prises contre certains coureurs des six jours de Bruxelles à la suite d'incidents qu'il est inutile de rappeler, puisque le champion dont nous voulons parler aujourd'hui n'a été mêlé à aucune combinaison, qu'il fut une simple victime et qu'il est puni comme ceux qui furent coupables. Il s'agit de Lucien Petit-Breton, l'un de nos plus sympathiques et de nos plus consciencieux représentants. Sa longue carrière probe et honnête suffirait à prouver tout d'abord qu'il n'a pas attendu les six jours de Bruxelles pour commettre une irrégularité en course. Mais les faits abondent en sa faveur et, d'ailleurs, n'a-t-il pas été condamné par la LVB sans avoir été entendu ?

Petit-Breton est navré, car il craint que ce châtiment ne lui nuise dans l'esprit de ceux qui lui ont toujours accordé leur sympathie. Il tient à rester vis-à-vis d'eux, le coureur correct qu'il fut toujours. C'est pourquoi lui qui n'a jamais encouru jusqu'ici qu'une amende de 10 francs en dix ans, se désespère d'être frappé aussi durement, alors qu'il ignorait tout des combinaisons qui purent être faites et qui lui étaient soigneusement cachées. N'a-t-il pas refusé l'offre d'un concurrent qui lui proposait de le faire gagner en lui répondant qu'il ferait tout pour triompher,

mais sans combinaison !

Certain organisateur ne lui a-t-il pas déclaré nettement : « Vous avez nui à la course par vos démarrages continuels. Vous avez été cause de l'abandon de nombreux concurrents par votre train. Nous nous en souviendrons ! » Et celui qui, lorsqu'un lâchage se produisait, menaçant d'amener des perturbations, allait simplement éteindre l'électricité pour faire arrêter la course. Et...

Mais, arrêtons-nous, nous en aurions trop à dire. Si on a puni Petit-Breton à tort sans l'entendre, du moins pourrions-nous apporter de la lumière sur les faits scandaleux qui se produisirent et ne furent frappés d'aucune sanction. Et nous, nous n'éteindrons pas l'électricité. »

[Jacques Mortane .- « L'affaire de Bruxelles : le cas de Petit-Breton » .- La Vie au Grand Air, 1913, n° 748, 18 janvier, p 50]

RAYON BÉVUES HISTORIQUES : idées reçues

◆ Etat civil des parents

Clément, son père, n'est pas décédé en 1920 comme indiqué dans Wikipedia (consulté le 27.02.2026) mais le 22 juin 1923 à Fégréac (44) (cf acte de décès)

◆ Lieu du décès

• Châlons-sur-Marne (51)

« En 1916, pendant la guerre, Lucien Petit-Breton trouva la mort près de **Châlons-sur-Marne** au volant d'une voiture postale qui capota. »

[Bernard Busson .- Héros du sport. Héros de France .- Paris, éd. d'Art Athos, 1947 .- 218 p (p 73)]

• Étampes (91)

« Il mourut au service de la patrie en 1917 dans un accident d'auto à **Étampes**. »

[Achiël Van Den Broeck .- Historique du Tour de France (Adaptation française de Maurice de Wolf) .- Anvers (BEL), éd. Gens-Zele, 1948 .- 85 p (p 16)]

◆ Palmarès

- « **Rempporte la Vuelta a Catalunya 1909** » in Vélo Gotha, éd. 1984, p 406 ; éd. 2005, p 428

En réalité, l'épreuve espagnole sise en Catalogne n'a vu l'organisation de sa première édition qu'en 1911.

A aucun moment, jusqu'en 1914, dernière année de course de Lucien Petit-Breton, ne figure le nom du champion français au départ de cette épreuve espagnole.

De même, Jean Boudey – auteur des *Stars du TDF* aux éditions Bordas en 1990 – reproduit l'erreur de la victoire de Lucien P.-B. à la Vuelta a Catalunya 1909. De plus, Boudey ajoute une autre erreur en l'inscrivant 1^{er} du Tour de Tarragone 1909. En réalité, c'est son frère aîné, Paul, lui aussi cycliste, qui a remporté cette épreuve un an auparavant en 1908.

- **Selon Wikipedia** : « En janvier 1913, Lucien Petit-Breton se classe 2^e des six heures de Paris en compagnie de Léon Comès » (Wikipedia, 27.02.2026).

En réalité, le duo prend la 3^e place (cf *La Vie au Grand Air*, 1913, n° 747, 11 janvier, p 30)

RAYON PROMESSE DE GASCON

1908 - Tour de France : « c'est fini » : /''Fontaine je ne boirai plus de ton eau''

❶ À la fin de la saison 1908, il s'installe à Périgueux et ouvre un commerce à l'enseigne « Automobiles Garage ». Il annonce dans la presse que sa décision de prendre sa retraite et de ne plus courir est définitive... : « Maintenant, j'ai dit adieu au sport, à ses pompes (pour les pneumatiques) et à ses œuvres. J'ai fait serment de ne plus courir et j'ai pris ma retraite : je me suis marié et marchand de cycles et voiturettes à Périgueux. Est-ce un serment de coureur que j'ai prêté ? Je le crois, mais peut-on jamais dire : « Fontaine, je ne boirai plus de ton eau ! » C'est surtout sous le soleil ardent, lorsqu'on parcourt les routes de France, qu'on ne se permettrait pas de prononcer semblables paroles. »

[*La Vie au Grand Air*, 1909, 12, n° 547, 13 mars, p 175]

❷ Témoignage du journaliste-écrivain André Reuze : « Souvenir - Il y a déjà seize ans de cela. Nous étions assis à une terrasse des Champs-Élysées et Lucien Petit-Breton nous racontait les principaux épisodes du Tour de France 1908, qu'il venait de gagner brillamment.

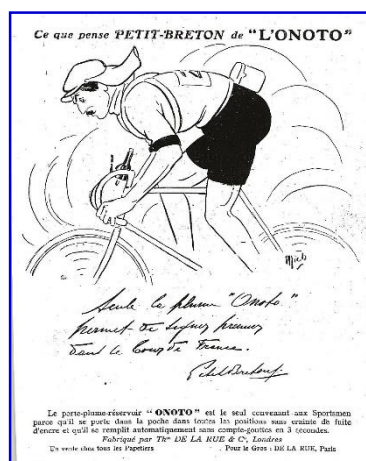
- « *C'est fini, disait-il, je ne courrai plus* (ce en quoi il se trompait car il : courut encore). *L'année prochaine, le Tour sera gagné par François Faber, qui a toutes les qualités voulues.* »

[André Reuze.- Courtes histoires autour du long Tour .- *Le Miroir des Sports*, 1924, n° 215, 23 juillet, p 111]

RAYON RÉCLAME/PUBLICITÉ

Texte de David Guénel : « Malgré le succès instantané de son garage, le vainqueur du Tour souhaite trouver d'autres sources de revenus. Durant sa carrière, il profitait de sa notoriété pour faire la réclame de certains équipementiers : chaussures Fano, pneus Lion, baume Omega, bicyclettes Peugeot, gouttes Dynamiques des Sports ... En janvier 1909, en collaboration avec Fano, il sort sa propre marque de souliers. Les « *Chaussures Petit-Breton* » seront suivies, dès le mois de juin, par le « *Guidon Petit-Breton* ». En développant ses propres marques, Lucien se positionne une nouvelle fois comme un précurseur. Jeune impécunieux à son arrivée à Paris, il est aujourd'hui un habile gestionnaire qui multiplie les succès commerciaux. »

[in *Petit-Breton. Gentleman cycliste*. – Paris, Publishroom Factory, 2020. – 275 p (p 187)]



Publicité de Petit-Breton pour le porte-plume-réservoir ONOTO
La Vie au Grand Air 1909, 12, n° 559, 05 juin, p IV

RAYON MÉMOIRE : stèle et plaque commémoratives

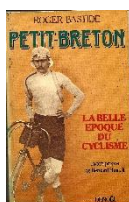
- **Bédée (35)** : rue
- **Béziers (34)** : square Lucien Petit-Breton
- **Carhaix-Plouguer (29)** : inauguration le 02.07.2018 en présence de Barnard Hinault du *Panthéon des Bretons* lauréats du Tour de France. Une statue représente « *4 as bretons du vélo* : Louison Bobet, Bernard Hinault, Lucien Petit-Breton, Jean Robic.
- **Carquefou (44)** : rue
- **Nantes (44)** :
 - vélodrome Lucien Petit-Breton inauguré le 30 juillet 1924 avec cérémonie officielle à laquelle le président de la Fédération argentine de cyclisme assiste et rend hommage au champion. Quelques jours plus tard, le 30 août, la piste du vélodrome (500 m) est ouverte aux cyclistes. L'anneau nantais sera fréquenté jusqu'en 1937. Restauré à l'occasion de la venue du Tour de France en 1948 (arrivée) et en 1957 (départ). Une stèle, posée le 09 septembre 1994, rend hommage au double vainqueur du Tour.
 - rue
 - pour les 100 ans de la première victoire de Petit-Breton au Tour de France 1907, une cuvée spéciale de Muscadet dite *Lucien Petit-Breton* a été créée en 2007
- **Penestin (56)** : complexe sportif omnisports dans cette commune où il a vécu de 1913 à 1917 et où il est enterré.
- **Plessé (44)** :
 - plaque sur la maison natale « *Maison natale de Lucien Mazan dit Petit-Breton (1882-1917). Vainqueur du Tour de France 1907 et 1908.* »
 - course cycliste « *Grand Prix cycliste Petit-Breton* » (1985)
 - complexe sportif Petit-Breton
- **Vélodrome municipal de Vincennes** - Prix Petit-Breton (course de primes de 5 000 m) : 1921 [1/ Jos Van Bever (Belgique) ; 2/ Aloïs Degraeve (Belgique) ; 3/ Jean Chardon (France); 4/ Fournous (France)]

- **Cycles Petit-Breton** : en mémoire à son mari, Marie Madeleine Mazan crée en 1920 la marque de vélo *Petit-Breton*. A la mort de Mme Mazan, la marque disparaît. La marque *Petit-Breton* renaît en 2018 sous l'impulsion de Robin Cojean.

RAYON LITTÉRATURE

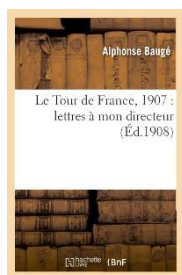
1/ Livres

1. **Abran Georges et Ravaud Charles** .- Cinq années de Tour de France .- Paris, éd. L'Auto, 1908 .- 78 p
2. **Abran Georges et Ravaud Charles** .- Six années du Tour de France .- Paris, Imp. Richard, 1909 .- 64 p
3. **Bastide Roger** .- Petit-Breton. La belle époque du cyclisme .- Paris, éd. Denoël, 1985 .- 269 p



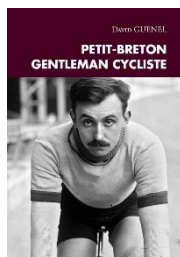
Roger Bastide.- Petit-Breton. La belle époque du cyclisme, éd. Denoël, 1985

4. **Baugé Alphonse**. – Lettres à mon directeur. Le Tour de France 1907. – Paris, éd. L'Auto 1908.– 119 p. Réimprimé en 2016 par éd. Hachette-BNF



Alphonse Baugé - Lettres à mon directeur. Le Tour de France 1907. – Paris, éd. L'Auto 1908. Réimprimé en 2016 par éd. Hachette-BNF

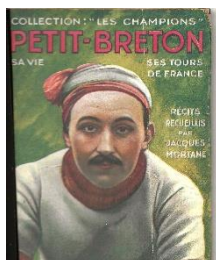
5. **Blanc Yves et Bade Bruno** .- Les machines mythiques vainqueurs du Tour de France .- Paris, éd. Michel Lafon, 2003 .- 191 p (Lucien Petit-Breton pp 14-19)
6. **Boully Jean** .- Les stars du Tour de France .- Paris, éd. Bordas, 1990 .- 253 p (pp 104-106)
7. **Busson Bernard** .- Héros du sport. Héros de France .- Paris, éd. D'Art Athos, 1947 .- 219 p (Lucien Petit-Breton : pp 71-73)]
8. **Driès Roger** .- Le Tour de France de chez nous .- Nice (06), éd. Serre, 1981 .- 156 p (pp 10 à 14)]
9. **Gabory Emile**. – Les enfants du pays nantais et le 11^e corps d'armée (un département breton pendant la guerre 1914-1918). – Paris, éd. Perrin, 1923. – 560 p
10. **Guénel David**. – Petit-Breton, gentleman cycliste. – Paris, Publishroom Factory, 2020. – 275 p



David Guénel – Petit-Breton, gentleman cycliste – Publishroom Factory, 2020

11. **Michéa Abel et Besson Émile** .- 100 ans de cyclisme .- Paris, éd. J.-P. Taillandier, 1969 .- 197 p (p 100)

12. **Mortane Jacques** .- Petit-Breton, sa vie, ses Tours de France .- Paris, éd. Bernardin-Béchet, 1927 .- 64 p



Jacques Mortane - Petit-Breton, sa vie, ses Tours de France.- éd. Bernardin-Béchet, 1927

13. **Ollivier Jean-Paul**. – Les champions bretons du Tour de France. – Spézet (29), éd. Coop Breizh, 2021. – 159 p (L. Petit-Breton pp 12-15)
14. **Petit-Breton Lucien** .- Comment je cours sur route (préface d'Henri Desgrange).- Paris, éd. de L'Auto, 1908 .- 32 p
15. **Petit-Breton Yves** .- Hommages à Lucien Petit-Breton : vie rapide et puissante de Lucien Petit-Breton .- sv, sé, 1978 .- sp



Yves Petit-Breton - Hommages à Lucien Petit-Breton : vie rapide et puissante de Lucien Petit-Breton .- sv, sé, 1978

16. **Quiqueré Henri** .- Le stentor du tango in "Tour de France 1903-1987 : les vainqueurs " .- Miroir du Cyclisme, 1988, hors série, juillet, 130 p (pp 100-102)
17. **Quiqueré Henri et Pauper Arnaud** .- Les vainqueurs du Tour de France 1903-2003. 100 ans .- Paris, Nov' édit., 2003 .- 447 p (Lucien Petit-Breton pp 328-335)
18. **Richard Georges-André (Dr)** .- L'hygiène du sportif .- Paris, éd. de L'Auto, 1936 .- 161 p
19. **Tour a 50 ans (Le)** .- Paris, éd. L'Équipe, 1953 .- 192 p (n° spécial de L'Équipe, 21 juin 1953) (Lucien Petit-Breton pp 64-67)
20. **Tour a 75 ans (Le)** .- Paris, éd. L'Équipe, 1978 .- 226 p (n° spécial de L'Équipe, juin 1978) (Lucien Petit-Breton pp 44-47)
21. **Van Den Broeck Achiel** .- Historique du Tour de France (adaptation française de Maurice De Wolf) .- Anvers (BEL), éd. Geens-Zele, 1948 .- 85 p (pp 15-18)
22. **Violette Marcel, Petit-Breton Lucien, Ellegaard Thorwald « et al »** .- Le cyclisme .- Paris, éd. Lafitte, 1912 .- 388 p (Lucien Petit-Breton pp 217-227)

2/ Articles

1. **Bastide Roger** .- Petit-Breton, premier des Bretons .- Cyclette-Revue, 1988, n° 287, septembre, p 8
2. **Caravane du Tour de France (La)**. – Petit-Breton, l' «L'Argentin du Tour » .- La Caravane du Tour de France, 2005, n° 42, août, pp 10-11
3. **Lafayette Patrick**. – Centenaire : 1914-1918 – Violence routière. – L'Equipe magazine, 2014, n° 1670, 19 juillet, p 77
4. **Mortane Jacques** .- Les héros de la route en 1908 .- La Vie au Grand Air, 1908, n° 532, 28 novembre, p 385
5. **Mortane Jacques** .- Un grand champion : Lucien Petit-Breton .- La Vie au Grand Air, 1918, 20, n° 836, mars, pp 18-19
6. **Penot Christophe**. – Portrait patrimoine : Lucien Petit-Breton par deux fois. – La France Cycliste, 2013, n° 2318, août-septembre, p 50

7. **Petit-Breton Lucie et Yves** .- Petit-Breton .- Tango, 1984, n° 3, juillet-août, pp 101-111
8. **Petit-Breton Lucien** .- Ma « Poinçonnée » .- La Vie au Grand Air, 1907, n° 465, 17 juillet, p 123
9. **Petit-Breton Lucien** .- Le Tour de France 1908 : mon carnet de route .- La Vie au Grand Air, du n° 514 (25.07.1908) au n° 517 (15.08.1908)
10. **Petit-Breton Lucien** .- Sur route et sur piste .- La Vie au Grand Air, 1909, 12, n° 538, 09 janvier, pp 35-36 ; n° 539, 16 janvier, pp 50-51 ; n° 540, 23 janvier, pp 66-67 ; n° 541, 30 janvier, pp 83-84 ; n° 542, 06 février, pp 99-100 ; n° 543, 13 février, pp 114-115 ; n° 544, 20 février, pp 131-132 ; n° 545, 27 février, pp 147-148 ; n° 546, 06 mars, pp 163-164 ; n° 547, 13 mars, pp 174-175
11. **Petit-Breton Lucien** .- Mon carnet de route .- La Vie au Grand Air, 1910, n° 617, 16 juillet, pp 526-527 ; n° 618, 23 juillet, p 544 ; n° 619, 30 juillet, pp 549-555
12. **Petit-Breton Lucien** .- L'année des révélations .- La Vie au Grand Air, 1912, n° 742, 07 décembre, pp 949-951
13. **Petit-Breton Lucien** .- L'entraînement au cyclisme .- La Vie au Grand Air, 1913, n° 768, 07 juin, p 430
14. **Petit-Breton Lucien** .- La leçon du Tour de France .- La Vie au Grand Air, 1913, n° 775, 03 août, pp 620-623
15. **Petit-Breton Lucien** .- Le style cycliste .- La Vie au Grand Air, 1913, n° 791, 15 novembre, p 971
16. **Petit-Breton Lucien** .- Les coups de pédales célèbres .- La Vie au Grand Air, 1913, n° 795, 13 décembre, pp 1072-1074
17. **Petit-Breton Lucien** .- Avant les six jours .- La Vie au Grand Air, 1914, n° 799, 10 janvier, pp 20-22
18. **Petit-Breton Lucien** .- La course qui dure un mois .- La Vie au Grand Air, 1914, n° 812, 11 avril, pp 319-321
19. **Petit-Breton Lucien** .- Quelle est l'influence de la guerre sur la forme ? .- La Vie au Grand Air, 1917, n° 832, 15 mars, p 20
20. **Petit-Breton Yves** .- En Italie, il y a quarante ans, mon père... .- Club, 1947, n° 36, 24 mars, p 7
21. **Petit-Breton Yves** .- « Mon père, ce champion » .- Club, 1947, n° 44, 19 mai, pp 2-3 ; n° 45, 27 mai, p 6 ; n° 46, 02 juin, p 10
22. **Petit-Breton Yves** .- Lucien Mazan « Petit-Breton ». Un grand champion et aussi mon père .- Cyclette-Revue, 1982, n° 25, décembre, p 10
23. **Ralph** .- Dans l'intimité de quelques as : Petit-Breton. – La Pédale, 1925, n° 115, 15 décembre, pp 8-9
24. **Richard Georges-André** .- Le médecin doit collaborer avec le sportif .- Très Sport, 1926, n° 45, janvier, pp 15-16
25. **Simons** .- Le Tour de France 1907 .- La Vie au Grand Air, du n° 461 (20.07.1907) au n° 465 (17.08.1907)