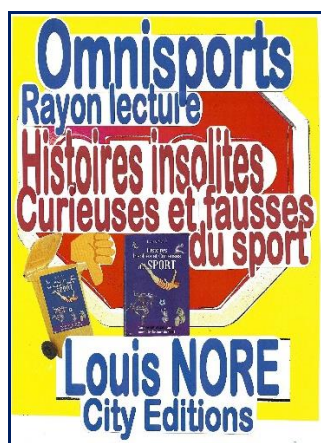




Page 114 - Louis Nore écrit : « Le Tourmalet à ses pieds - Du début juin jusqu'à la fin septembre, chaque année depuis dix-huit ans, Octave Lapize s'installe au sommet du Tourmalet. Sa statue de 350 kilos, montrant un coureur cycliste en plein effort et au maximum de la douleur, s'offre aux yeux de milliers de personnes.

Le 21 juillet 1910, Octave « le Frisé » Lapize réussissait la première ascension de ce col qui, du haut de ses 2 115 mètres, regardait, goguenard venir à lui une troupe d'irresponsables dont l'un d'entre eux allait réussir à venir à bout de cette entreprise insensée. Une exceptionnelle performance dans des conditions épouvantables sur une route tout juste praticable habituellement empruntée par les bergers et leurs troupeaux de brebis.

Vainqueur- de cette étape entre Luchon et Bayonne (326 kilomètres en 14 heures et 10 minutes), à peine descendu de son vélo, Lapize dira leur fait aux organisateurs; et en particulier au premier d'entre eux, Henri Desgrange : « *Vous êtes des assassins. Vous êtes des criminels.* »

À Paris, Lapize s'imposera devant le Luxembourgeois François Faber, vainqueur du Tour précédent. Ironie du sort, Lapize et Faber, deux vrais patriotes, trouveront la mort au front, en 1917 et en 1915. »

Dans tous les documents d'époque sur le Tour 1910, il est signalé qu'Henri Desgrange (HD) – pour raison de santé - est rentré à Paris peu de temps avant le départ de l'étape Luchon-Bayonne en laissant la direction de course à Victor Breyer et ce jusqu'au terme de la 15^e étape arrivant au Parc des Princes, le *Ciment d'Auteuil*.

En clair, Lapize ne pourra pas adresser ses reproches à Desgrange ni dans l'escalade de l'Aubisque ni à l'arrivée puisque le patron du Tour a quitté l'épreuve avant le départ de Luchon.

En réalité – C'est Victor Breyer, le directeur remplaçant que *Le Frisé* va apostropher dans l'ascension de l'Aubisque, en éructant : « *Vous êtes des criminels* ».

Rembobinons ce fait qui appartient à l'Histoire du Tour.

Le grand témoin c'est Victor Breyer, journaliste à *L'Auto* et directeur du Tour remplaçant HD rentré à Paris. Il témoigne le lendemain de la 10^e étape dans le quotidien sportif du 22 juillet 1910 : « Voilà donc Octave Lapize seul encore une fois, mais à lui aussi la tâche va sembler trop pénible, car, après avoir jeté quelques regards inquiets derrière lui, il met pied à terre. Notre voiture stoppe, elle aussi, et, d'un bond, je suis à côté de Lapize.

- Eh bien, Lapize, qu'y a-t-il ?

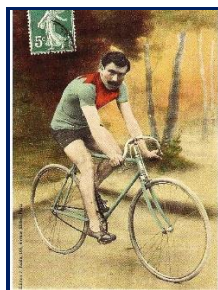
L'homme lève sur moi des yeux révoltés.

- Il y a que vous êtes des criminels ! Vous entendez ? Dites-le de ma part à Desgrange : on ne demande pas à des hommes de faire un effort pareil. J'en ai assez.

Sans attacher aux paroles prononcées en un semblable état d'énervement l'importance qu'elles n'ont point, je raisonne doucement Lapize et, docilement, le voilà qui reprend l'interminable route, à pied cette fois. Mais soudain le charme pénible se rompt. Au tournant s'élève une exclamation sonore.

- Oui ! C'est moi !

Et à nos yeux stupéfaits, apparaît François Lafourcade. Le Basque s'en va d'une allure régulière et puissante et, croyez-moi si vous voulez, il passera Lapize comme il a passé tous les autres : il arrivera au sommet sans avoir mis pied à terre, exactement seize minutes avant celui qui, depuis Luchon, n'a pas quitté le commandement. » [*L'Auto*, 22.07.1910]



Octave Lapize, lauréat du Tour 1910

Finalement, ce n'est pas à Desgrange que Lapize adresse sa récrimination mais à Victor Breyer et Alphonse Steinès, tous deux présents dans la voiture de direction. En 1910, le seul qui relate l'incident dans la presse s'appelle Victor Breyer et l'invective

adressée par Lapize : « Vous êtes des criminels » restera jusqu'au début des années 1950 comme le témoignage du courroux du *Frisé* à l'adresse des responsables présents sur la route du Tour.

La pseudo-cuite de Zaaf racontée par Louis Nore où la voiture-balai aurait remplacé l'ambulance et où le *Casseur de baraques* aurait fait une partie du parcours en sens inverse, croisant les concurrents qu'il avait lâché dans le courant de la matinée !

Pages 20-21 - « Le 27 juillet 1950, la 13^e étape du Tour de France conduit le peloton, emmené par le leader du classement, le Suisse Ferdi Kübler, de Perpignan à Nîmes. La chaleur est accablante et les coureurs essayent, tant bien que mal, de doser leurs efforts dans le but de garder un maximum de forces avant d'attaquer les Alpes, quelques jours plus tard. Tous les concurrents, oui, sauf... Abdel-Kader Zaaf (33 ans), coureur algérien de nationalité française. Son surnom de « Casseur de baraques », il le doit à ses démarrages surpuissants et à ses attaques incessantes. Ce jour-là, donc, il attaque et prend rapidement une quinzaine de minutes d'avance, en compagnie de son coéquipier de l'équipe d'Afrique du Nord, Marcel Molinès. Pas rassasié du tout, il continue à attaquer et lâche Molinès. Mais, sous le triple effet de la chaleur, de la fatigue et des substances pas toujours licites que les coureurs avalaient, il se met à tituber, puis s'écroule au bord de la route. Bons Samaritains, des vigneron qui regardaient passer la caravane du Tour l'installent sous un arbre, à l'ombre. Afin qu'il reprenne ses esprits, ils l'aspergent avec le seul liquide qu'ils ont sous la main, du vin ! Zaaf, qui ne buvait jamais une goutte d'alcool, fut grisé par les vapeurs du vin. Il remonta donc sur sa bécane mais, ivresse du guidon aidant, au lieu de reprendre la direction de Nîmes où avait lieu l'arrivée, **il choisit le sens inverse pour retourner à Perpignan** ! Il croisa les concurrents qu'il avait lâchés dans le courant de la matinée et toute la caravane du Tour. **Jusqu'à la voiture-balai qui l'arrêta et le fit monter.** Installé dans la camionnette chargée de récupérer les blessés, les attardés et autres « casseurs de baraques grisés », Zaaf rejoignit cette fois, et pour de bon, Nîmes où il abandonna. Cette

histoire qui a fait la joie de générations de coureurs, de journalistes et de chroniqueurs est connue sous le nom de « La cuite au pinard ».

C'est la première fois qu'un auteur parle de l'intervention de la voiture-balai alors qu'à l'époque, depuis 1949, une voiture-ambulance suit l'épreuve de bout en bout avec à son bord un médecin. C'est ce que raconte Jacques Marchand, l'envoyé spécial de *Miroir-Sprint*. **Aucun des témoins de l'étape Perpignan-Nîmes ne signale l'intervention de la voiture-balai ni que Zaaf a repris la route en sens inverse.**



**Adelkader Zaaf dit Le Casseur de baraques
Cycliste professionnel de 1948 à 1955**

Dans le texte de Nore, si on le compare à trois témoins oculaires de la défaillance de Zaaf : Jacques Marchand (*Miroir-Sprint*), Marcel Themar (manager du TDF 1950), Ahmed Kebaili (coéquipier qui partageait la même chambre que Zaaf à chaque étape), on constate qu'aucun ne mentionne l'intervention de la voiture-balai, pas plus que le demi-tour en sens inverse du parcours de Zaaf de son point de chute jusqu'à la rencontre de la voiture-balai.

Difficile de croire à cette fable que je lis pour la 1^{re} fois par un auteur, et de plus non présent sur la route du Tour. Zaaf lui-même dans une interview parue dans *L'Equipe* le 25.09.1986 : « J'ai commencé à zigzaguer. Puis je suis tombé. Je me suis relevé. J'ai repris ma bicyclette. Encore fait un bout de chemin avant de retomber. La troisième fois, j'étais KO dans le fossé. Cela ne m'a pas empêché de repartir mais en sens contraire. Oh ! Pas longtemps, quelques mètres. »

Signalons qu'il y eu deux éliminés et trois abandons (en dehors de Zaaf). La voiture-balai se trouvait très en arrière de la course (au moins 25 minutes). Impossible que Zaaf ait roulé à contre-sens en croisant les concurrents qu'il avait lâché plus tôt jusqu'à la rencontre de la voiture-balai.

En réalité, le malaise de Zaaf est dû surtout aux amphétamines et à la chaleur qui était sévère, au point d'être admis à l'hôpital de Nîmes après avoir été transporté par l'ambulance de la course.

Domage que le cyclisme ait de tels serviteurs (Lavenu et Nore) si peu soucieux de la réalité des faits en s'épargnant de consulter les textes d'envoyés spéciaux sur le Tour 1950.

Pour le premier Tour de France en 1903, les chiffres des partants et des finishers publiés par Louis Nore sont faux :

Page 27 – *« Sur les 59 intrépides qui prirent le départ, il n'en resta que 29 pour couper la ligne d'arrivée à Ville-d'Avray, le 19 juillet. Tous ceux qui sont arrivés, comme ceux qui n'ont pas eu la force de poursuivre, méritent tous les honneurs; tous les hommages. Ils ont accompli un véritable sacerdoce au cours d'étapes parfois longues de 500 kilomètres, sur des routes (des sentiers, quelquefois) improbables, sans assistance, sans dérailleur (il ne sera inventé que quelques années plus tard) et, souvent, de nuit. »*

En réalité – Ils sont 60 au départ devant l'auberge *Le Réveil-Matin* (Seine-et-Oise), le 1^{er} juillet 1903 à 15 h 16. Et 21 à l'arrivée le 19 juillet à Ville d'Avray. La lanterne rouge et dernier du classement général arrive 21^e, s'appelle Arsène Millochau sans E après le H.

En réalité – Aucune étape n'était *“parfois longue de 500 km”*. L'étape la plus longue des 112 éditions (1903-2025) faisait 482 km entre Les Sables-d'Olonne et Bayonne. Elle a été courue à 6 reprises entre 1919 et 1924. Quel intérêt de bidonner les chiffres ? In fine, il n'y a jamais eu aucune étape *« parfois longue »* de 500 km sur le Tour.

ERREURS EN VRAC

« Mr Encyclopédie du sport » a eu quelques coups de moins bien.

Toujours les pseudo-forçats de la route d'Albert Londres

Page 27 – L’auteur écrit : « *Ils étaient déjà ces ‘forçats de la route’ selon la formule que le journaliste Albert Londres emploiera pour raconter leur histoire en 1924, dans un article du Petit Parisien qui fera sensation.* »

En réalité – Nore n’a jamais consulté la série d’articles sur le Tour 1924 signée par Albert Londres dans *Le Petit Parisien*. Il aurait constaté que l’expression “forçats de la route” ne figure dans aucun des 11 papiers du 23 juin au 20 juillet 1924. Celui du 27 juin consacré aux frères Pélissier est titré : « *L’abandon des Pélissier ou les Martyrs de la route.* »

Maurice Genin, un journaliste spécialiste du cycle et de l’automobile est le 1^{er} en 1906 à avoir titré son article « Les Forçats de la route ». Le 2^e, c’est Henri Desgrange lui-même dans *L’Auto* du 02 juillet 1913.

Page 113 – « *Elle ne peut pas passer inaperçue, ‘Elle’ c’est une statue géante de 6,70 m de hauteur sur un rond-point d’un certain André Darrigade à l’entrée Narosse, sa ville natale, dans les Landes* ».

En réalité – Narrosse prend deux R, ce qui permet de les “rouler”.

La mauvaise altitude du Mont Ventoux

Pages 122-123 – Le décès de Simpson est abordé avec quelques approximations. Un classique : l’altitude du Mont Ventoux 1 911 m est celle de la cime, alors qu’aucun cycliste n’a jamais roulé sur le sommet mais tous ceux qui ont franchi le Ventoux sont passés par la route à 1 897 m. Il y a fort à parier que Nore ignore cette différence de plus de 10 mètres.

Sur le même Simpson, Nore poursuit : « *L’Anglais est malade. Il ne peut rien avaler. Alors, comme beaucoup d’autres coureurs, il se ‘charge’ : alcool, médicaments et substances interdites mais... admises, dont le Tonédrone. Le cocktail est explosif.* »

Où notre pseudo-spécialiste à trouver que le Tonédrone® était interdit mais... admis ?

Sur ce même TDF 1967, deux séries de contrôles antidopage auront lieu au terme de la 20^e étape au Puy de Dôme et après la 22^e étape à Versailles. Trois coureurs ont été sanctionnés pour

avoir pris des amphétamines (famille du Tonédron[®]). Lorsque Simpson s'écroule définitivement, Louis Nore précise : « *Pierre Dumas, le Directeur du Tour est sur place* ». Non Dumas est seulement le toubib du Tour.

L'autorisation à tous les concurrents du dérailleur s'est faite en 1937 et non en 1936 comme indiqué dans cette page

Page 157 : « *Henri Desgrange accepte à la fin des années 1930, l'utilisation du dérailleur pour les concurrents du Tour de France. En fait, c'est exactement en 1936 que le dérailleur été autorisé, quand Jacques Goddet a succédé (jusqu'en 1987) à Henri Desgrange à la tête du Tour. Il fallait bien une rupture de ce genre.* »

Dans mon ouvrage *Les Grandes premières du Tour de France*, j'ai consacré 5 pages à cette innovation de l'édition 1937. Les quelques lignes ci-après démontrent l'efficacité du dérailleur simple utilisé par tous les concurrents du Tour 1937 : « En revanche, si le Tour de France, en 1937, fut plus sévèrement disputé, nous devons reconnaître que le dérailleur donna des ailes à tous, et il est particulièrement curieux de constater que le Luxembourgeois Aloyse Klensch, lanterne rouge du Tour de France 1937, c'est-à-dire le dernier du classement général, réussit presque la même moyenne horaire que Sylvère Maes, vainqueur du Tour de France 1936. La moyenne de Klensch est de 30,320 km alors que Sylvère Maes avait réalisé une moyenne de 31,072 km, moyenne battue de loin, cette année, par Roger Lapébie. L'opinion a posteriori de l'organisateur sur ce fameux changement de vitesses est publiée dans une plaquette publicitaire du Super Champion. »

Page 254 – « *Raymond Marcillac, ancien champion de France du 400 m haies, un des pionniers de la RTF est la cheville ouvrière de Sports dimanche.* »

En réalité – Marcillac a été champion de France du 400 m plat en 1939 et 1944. Même s'il a su par la suite franchir les obstacles pour devenir un personnage emblématique du petit écran.

Page 277 – « *Les chevaux ne doivent supporter qu'un poids de 65 kilos pour le jockey et la selle. Et, en moyenne, le jockey perd 2 kilos en 7 minutes de course. Bien plus efficace que tous les régimes amaigrissants.* »

En réalité – L'auteur ignore de A à Z la physiologie du corps à l'effort. Le jockey a perdu quelques grammes de graisse et 2 kilos de flotte. Au repas qui suit l'épreuve, il récupère l'intégralité de ses deux kilos perdus. Comme régime amaigrissant, c'est pas top !

Page 257 – On a droit à la liste des collaborateurs de Robert Chapatte ayant fréquenté l'émission *Stade 2* créée en 1975. Deux fois revient le nom de Pierre Salviac ; visiblement l'éditeur n'a pas réussi à trouver un relecteur attentif.