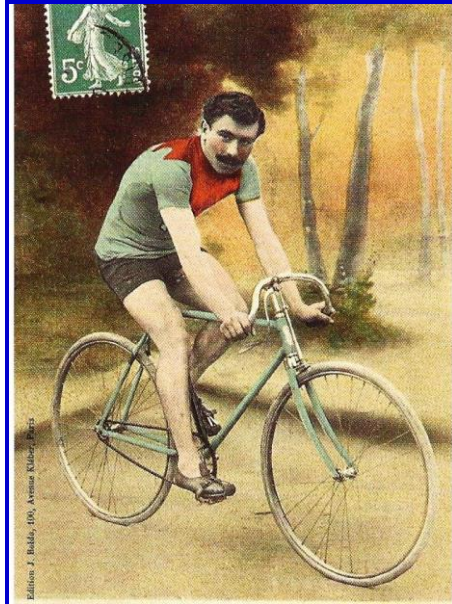


7^e Vainqueur du Tour de France

Octave LAPIZE (Français) **(1887-1917)**



En 1910 avec le maillot aux couleurs de son club : bleu et colerette rouge

1^{er} du Tour de France 1910

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

ÉTAT « CIVIL »

- **Né** le 24 octobre 1887 - 49, rue Bénard - Paris (14^e) - quartier du Petit Montrouge
- **Décédé** le 14 juillet 1917 à Pont-à-Mousson (54), dans un combat aérien sur le front de la Moselle, nord-est de Verdun. Enterré provisoirement au cimetière militaire de Toul le 16 juillet, cinq ans plus tard il rejoignit sa dernière demeure, au cimetière de Villiers-sur-Marne (94), dans le caveau de la famille Lapize le 02 avril 1922.



La Vie au Grand Air 1917, n° 834, 15 septembre, pp 10-11



L'avion dans lequel Lapize trouva la mort

La "renaissance" du lieu de naissance d'Octave Lapize date de... 1995

Poursuivant depuis plusieurs années une étude sur la longévité des cyclistes, notamment des coureurs ayant participé au moins une fois au Tour de France (TDF), j'ai été amené à vérifier les dates exactes de naissance et, éventuellement, de décès des 49 vainqueurs de la Grande Boucle (Miguel Indurain est le 49^e lauréat du Tour).

Nous sommes début 1995 au moment de mes recherches sur les actes d'état civil de Lapize.

Sur les différents ouvrages ou documents mentionnant ses dates et lieux de naissance et décès, on trouvait des différences notables, particulièrement sur sa date de naissance (1887 ou 1889) et le lieu (Paris ou Montrouge).

A l'époque, Internet n'était pas d'un usage courant pour ce genre de recherche.

Fort de l'indication de la commune de Montrouge dans les Hauts-de-Seine comme lieu de naissance, je sollicite le service d'état civil de cette localité qui me répond rapidement ne trouver aucune trace de la naissance de Lapize dans leur commune.

Je réitère cette demande aux archives de Paris qui, elles-mêmes, ne faisant pas de recherches pour les particuliers, me conseillent de venir consulter sur place les Archives départementales de Paris. Pour aller plus rapidement et plus loin dans mes investigations sur la naissance de l'As des As – s'il était né à Paris – il me fallait obligatoirement le numéro de l'arrondissement.

A cette même période, dans une brocante de livres, je tombe sur un ouvrage consacré au 14^e arrondissement de Paris. Et là, je constate qu'il existe un quartier de cet arrondissement qui porte le nom de "Petit Montrouge" depuis 1860 et qu'en réalité il faisait partie de la commune de Montrouge avant l'annexion du 14^e. Le document sur le XIV^e arrondissement, éd. Pernety 1987, précise : « *L'extension du Petit-Montrouge est telle que la municipalité de Montrouge décide d'y faire bâtir sa mairie sur un terrain qu'elle acheta à l'assistance publique. La première pierre est posée en 1852 et la mairie entre en service en novembre 1855. En 1860, lors de l'annexion du Petit-Montrouge à Paris, elle devint la mairie du XIV^e arrondissement et l'est toujours.* »

Avec cette information, je sens que je suis proche du but. Je sollicite alors la mairie du XIV^e à Paris et là, bingo ! je reçois l'acte de naissance d'**Octave Lapize né le 27 octobre 1887 à Paris 14^e, 49 rue Bénard quartier du petit Montrouge.**

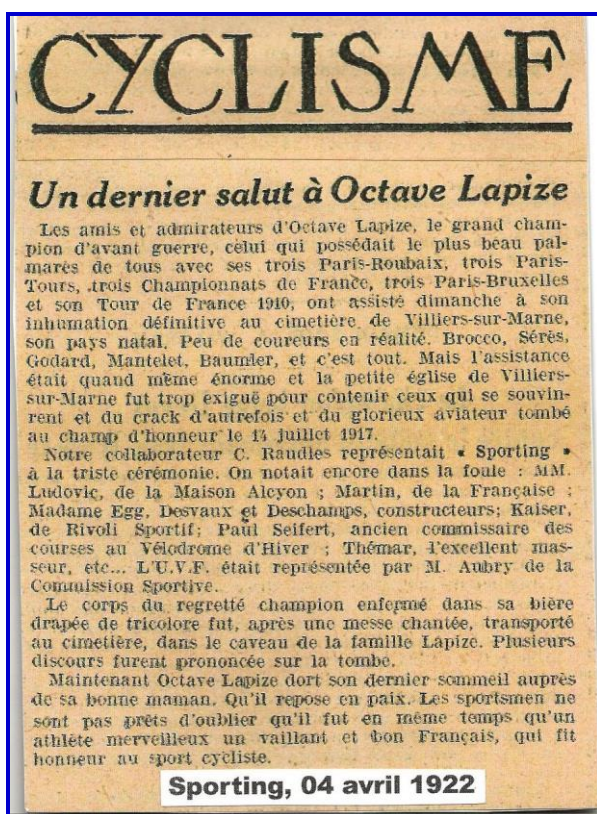
Avec cette confirmation de Paris XIV^e arrondissement, il a été facile d'obtenir l'acte de transcription du décès du vainqueur du Tour de France 1910 survenu le 14 juillet 1917 lors d'un combat aérien dans les environs de Toul (Meurthe-et-Moselle).

Le lieu du décès a été enregistré à Pont-à-Mousson (54).

A partir de ces données que j'ai publiée dans la presse cycliste, les erreurs de dates et de lieux ont progressivement disparues des articles consacrés au triple lauréat de Paris-Roubaix.

LONGÉVITÉ

- Longévité : 29 ans 267 jours



CARACTÉRISTIQUES MORPHO-PHYSIOLOGIQUES

- Taille : 1,65 m / 1,66 m
- Poids : 62 à 65 kg

SURNOMS

- le Gars de Villiers (habitait cette commune de la banlieue est de Paris)
- le Créole] chevelure imposante et crépue
- le Frisé]
- Tatave
- l'As des As
- le Bougnat (livreur de bière pour le compte de son père installé brasseur)
- le Tacticien de la route (intelligence vive et savait se préparer pour un objectif précis)
- Ripolin (il a le pot de vernis car il ne crevait presque jamais par Jean Alavoine)

SERVICE MILITAIRE

- Réformé pour surdité et hypertrophie du cœur
- En réalité, il entendait très bien mais, sur les conseils de ses dirigeants, a invoqué cette tare physique pour être réformé.
- Engagé volontaire le 02.08.1914 à Paris, au 19^e escadron du Train des équipages militaires. Affecté à cette unité, il fit partie de l'escadrille d'aviation militaire commandée par le lieutenant Pierre Weiss.



Octave Lapize dans sa tenue de soldat

FAMILLE

- **Octave (Marie, Joseph, Jules) Lapize - son père**, brasseur [Né : 22.12.1859 - Mende (48) ; Décédé : 18.05.1943 - Noisy-le-Grand (93)]
Mariage 1 : 04.11.1896 - Paris 13^e (75) avec Eugénie Glayal
Mariage 2 : 18.03.1925 - Noisy-le-Grand (93) avec Pauline Lion [Née : 19.08.1869 - Pontpierre (57) ; Décédée : 31.12.1950 - Noisy-le-Grand (93)]
- **Eugénie (Pauline) Glayal - sa mère, marchande de vin** [Née : 14.01.1867 - Paris 14^e (75) ; Décédée : 14.07.1914 - Noisy-le-Grand (93)]
- **Yvonne (Germaine) Lapize, la fille d'Octave fils** [Née : 17.08.1914 - Paris 18^e (75) ; Décédée 10.07.2007 - Vincennes (94)]
Mariage 1 : 10.09.1936 - Paris 10^e avec Robert Guibert (divorce le 01.02.1952)
Mariage 2 : 12.07.1952 - Paris 9^e avec Xavier Lambert
- **Juliette (Augustine, Clémentine) Peyrot, sa compagne non mariée** avec Octave fils et **mère d'Yvonne** [Née : 06.04.1889 - Paris 20^e ; Décédée : 25.11.1974 - Eaubonne (95) - dite "célibataire" à son décès]
- **Alice (Henriette) "Alicia" De Lysia, cousine** d'Octave fils, fille de Mathilde la sœur d'Octave Lapize père [Née Alice Lapize : 03.03.1889 - Paris 11^e (75) ; Décédée : 10.02.1979 - Brighton (Est Sussex, Angleterre)] ; chanteuse lyrique, music-hall, théâtre/danseuse.

STAFF MÉDICAL

- Soigneurs : Henri Stoffel (France), Paul Duboc (France), Georges Thiriot (France)

STAFF TECHNIQUE

1/ Directeurs sportifs :

- Alphonse Baugé (France) (Alcyon 1909-1910)
- Joseph Calais (France) (Alcyon 1909-1910)
- Pierre Pierrard (France) (La Française-Diamant 1911-1914)

2/ Manager :

- Georges Thiriot (France) (La Française 1911-1914)

3/ Mécaniciens :

- Frish (France)

PARCOURS SPORTIF

- Clubs amateurs : Union Sportive du X^e (1906) ; Union des cyclistes de Paris (1907)
- Professionnel de 1908 (17.10) à 1914, soit 6 saisons
- Palmarès Tour de France :

1909 : abandon 5 ^e étape	1911 : abandon 4 ^e étape	1913 : abandon 3 ^e étape
1910 : 1 ^{er} (éapes. 5-9-10-14) [dossard n° 4]	1912 : abandon 9 ^e étape (+ étape 6)	1914 : abandon 10 ^e étape (+ étape 8)
soit 6 participations, 1 victoire finale, 6 victoires d'étape, 4 fois leader		

MACHINE VÉLO

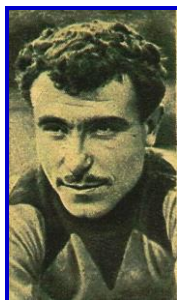
- Bicyclette Alcyon de 13 kg

PROFESSION D'ORIGINE

- Employé dans le commerce familial de bois et charbon et entrepôt de bière

RECONVERSION

- Directeur d'un grand magasin à son nom au n° 112 du Bd de la Chapelle à Paris (1910)
- Cycles Lapize fabriqués par La Française, marque Diamant (1911-1914)
- Actionnaire et cogérant de la brasserie Lapize Fils et Titti (16.06.1914)



RAYON PALMARÈS (extraits)

1906

| - Grand Prix de Villiers (Villiers-Coulommiers-Villiers) (05.08) : 1^{er}

(amateur/Union sportive du X ^e arrondissement (USX ^e))	
1907 (amateur /Union des cyclistes de Paris (UCP) cycles Labor)	- Championnat de France de cross cyclo-pédestre (toutes catégories) (17.03) : 1^{er} - Paris-Chartres (Prix Charles Ducom) (09.06) : 1^{er} - Paris-Rouen (23.06) : 2 ^e - Prix Valor (Brie-Comte-Robert) (30.06) : 1^{er} - Paris-Reims (open) (21.07) : 4 ^e - Championnat de Paris (Versailles-Orléans) (28.07) : 7 ^e - Tour de Belgique : (août) ? (remporte une étape : 3) - Championnat de France des 100 km sur route amateurs à Nancy (08.09) : 1^{er}
1908 (amateur / cycles Labor) Professionnel : le 17 octobre Directeur sportif : Alphonse Baugé	1/ Piste - Jeux olympiques de Londres - 100 km sur piste (16.07) : 3 ^e - Buffalo-Bol d'or (6 heures) (06.09) : 1^{er} - RM de l'heure derrière moto (19.09) : 82,758 km - GP de Neuilly (Paris-Vélodrome Buffalo) (épreuve de demi-fond prof.) (11.10) : 3 ^e - Parc des Princes - course de 100 km (18.10) : 4 ^e 2/ Route - Paris-Amiens (26.04) : 2 ^e - Paris-Château-Thierry (10.05) : 2 ^e - Paris-Auxerre (02.08) : 1^{er} - Paris-Dieppe (14.08) : 1^{er}
1909 (Biguet-Dunlop / Alcyon-Dunlop) Directeur sportif : Jean-Baptiste Biguet	1/ Piste - Buffalo – course de demi-fond (18.04) : 1^{er} - Buffalo - course des 100 km (24.08) : 2 ^e 2/ Route - Championnat de France de cross cyclo-pédestre au Mont-Valérien (21.03) : 3 ^e - Paris-Roubaix (11.04) : 1^{er} - Championnat de France sur route (circuit de Rambouillet à Versailles) (09.05) : 4 ^e - Tour de France (05.07-01.08) : abandon 5 ^e étape - Milan-Varèse (12.09) : 1^{er} (disqualification du 1 ^{er} , l'Italien Luigi Ganna) - Paris-Tours (26.09) : 1^{er} (mais déclassé pour erreur de parcours) - Tour de Lombardie (07.11) : 4 ^e - Paris-Dreux (26.12) : 1^{er}
1910 (Alcyon-Dunlop) Directeur sportif : Alphonse Baugé	1/ Piste - Vélodrome d'Hiver - Prix Cottureau (100 km derrière tandems) (17.04) : 2 ^e - Buffalo - course des trois heures derrière tandems (22.05) : 1^{er} - Buffalo - course des 100 km derrière tandems (11.09) : 2 ^e 2/ Route - Paris-Roubaix (17.03) : 1^{er} - Milan-Sanremo (03.04) : abandon (conditions climatiques exécrables : froid, vent, neige. Seulement 4 concurrents sont classés) - Paris-Bruxelles (01.05) : 2 ^e (rétrogradé de la 1 ^{re} place pour non respect d'une neutralisation) - Championnat de France (08.05) : abandon (conditions climatiques extrêmes) - Tour de France (03-31.07) : 1^{er} [remporte quatre étapes : 5-9-10-14]



Octave Lapize montant le col du Tourmalet
[*La Vie au Grand Air*, 1910, n° 638, 10 décembre]

- Tour de Lombardie (06.11) : abandon



Avant la dernière étape du Tour 1910, lors du jour de repos à Caen, le célèbre pionnier de l'aviation Léon Morane emmena Octave Lapize faire son baptême de l'air
[*La Vie au Grand Air*, 1910, n° 620, 06 août, p 563]

1911 (<i>La Française-Diamant / Dunlop</i>) Directeur sportif : Pierre Pierrard Manager : Georges Thiriot	1/ Piste - Palais des Sports (autre nom du Vel' d'Hiv') - course de six heures (22.01) : 12^e (associé au Français Marcel Dupuy) - Buffalo – 100 km derrière tandems (09.04) : 2^e (à un tour) - Buffalo – 1 heure derrière tandems (50,390 km) (01.06) : 1^{er} - Buffalo - Course de 50 km derrière tandems (03.08) : 1^{er} - Six jours de New York (12-18.12) : 9^e (associé au Belge Cyrille Van Hauwaert, ils finissent à 15 tours) 2/ Route - Paris-Tours (02.04) : 1^{er} - Paris-Roubaix (16.04) : 1^{er} - Championnat de France sur route (circuit de Rambouillet à Versailles) (30.04) : 1^{er} - Bordeaux-Paris (13-14.05) : abandon - Paris-Bruxelles (11.06) : 1^{er} - Tour de France (02-30.07) : abandon 4^e étape - Paris-Brest-Paris (25-27.08) : 2^e - Tour de Lombardie (05.11) : abandon chute)
1912 (<i>La Française-Diamant-Dunlop</i>) Directeur sportif : Pierre Pierrard Manager : Georges Thiriot	1/ Piste - Palais des Sports - Six heures de Paris à l'américaine (28.01) : 1^{er} (associé au Français Émile Georget)



Les lauréats des six heures de Paris à l'américaine (28.01)
La victoire est revenue à Lapize-Emile Georget qui couvrirent 234,325 km
[La Vie au Grand Air, 1912, n° 698, 03 février, p 83]

- Palais des Sports - Prix Henry Farman (50 km derrière tandems) (18.02) : **1^{er}**
- Palais des Sports, match du brassard, course poursuite (25.02) : Marcel Berthet rejoint Octave Lapize au bout de 14 tours 1/4
- Buffalo - 100 km derrière tandems (14.04) : **1^{er}**
- Buffalo - course des trois heures (01.08) : 2^e (associé au Français Henri Pouchois)
- Louvière (vélodrome, Belgique) - course de quatre heures (18.08) : **1^{er}**
- Buffalo - course de 100 km derrière tandems (22.08) : **1^{er}**
- RM des 100 km derrière un tandem (22.08) : 2h 02' 03'' 4/5
- Vélodrome d'hiver – Match franco-belge à l'américaine (100 km) (05.09) – **1^{er}** (associé au Français Henri Pouchois)
- Buffalo - course de l'heure derrière tandems (29.09) : **1^{er}** (ce jour là il bat le record de l'heure derrière tandem (29.09) : 50,925 km (ancien record : 50,390 km)
- Palais des Sports - match Lapize-Sérès (15.12) : **1^{er}** Octave Lapize (2 manches à 1)
- Six jours de Bruxelles "Sporting Palace" (20-26.12) : **1^{er}** (associé au Belge René Van Den Berghe)

2/ Route

- Paris-Tours (24.03) : abandon aux portes du vélodrome
- Paris-Roubaix (07.04) : 4^e
- **Championnat de France sur route** (circuit de Rambouillet à Versailles) (21.04) : **1^{er}**
- Bordeaux-Paris (26-27.05) : abandon
- Circuit de Touraine (02.06) : **1^{er}**
- **Paris-Bruxelles** (09.06) : **1^{er}**
- Tour de France (30.06-09.07) : abandon 9^e étape (remporte une étape : 6)

1913

(La Française-Diamant-Hutchinson)

Directeur sportif :
Pierre Pierrard

Manager :
Georges Thiriot

1/ Piste

- Palais des Sports - course des six heures (05.01) : **1^{er}** (associé au Français Victor Dupré)
- Palais des Sports – Match franco-américain en 7 h (12.01) : 2^e (6^e épreuve), 2^e (7^e épreuve)
- Palais des Sports (Vel' d'Hiv') - Six jours de Paris (13-19.01) : 2^e (associé au Français Victor Dupré)
- Buffalo - course de 1 heure derrière tandems (13.04) : **1^{er}**
- Buffalo - course de six heures (31.07) : 2^e (associé au Français Maurice Brocco)
- Buffalo - course de une heure derrière tandems (12.10) : **1^{er}** (50,100 km)
- Buffalo - course des champions de France (professionnel contre indépendant) (18.10) : **1^{er}** (bat Farnk Henry, le champion de France des indépendants)
- Palais des Sports - Prix René Pottier (52 km derrière entraîneurs à tandems) (16.11) : 2^e
- Palais des Sports - course des 24 heures à l'Américaine (30.11) : 2^e (associé à l'Italien Giuseppe Oliveri)

2/ Route

- Paris-Roubaix (23.03) : abandon (trop de crevaisons)
- Milan-Sanremo (30.03) : abandon sur chute
- Paris-Tours (06.04) : abandon (chute sur le vélodrome)
- Paris-Menin (Belgique) (20.04) : abandon inexplicable près de l'arrivée
- Bordeaux-Paris (17-18.05) : abandon (avant Orléans)

- **Championnat de France sur route** (circuit de Rambouillet à Versailles) (01.06) : **1^{er}**
(2 h 40 mn 50 sec, temps record, 37,200 km/h)

- Paris-Bruxelles (08.06) : **1^{er}**



Paris-Bruxelles, 08.06.1913

Octave Lapize a remporté la victoire à l'emballage
devant Cyrille Vanhauwaert (2^e), Charles Crupelandt (3^e), etc...
[La Vie au Grand Air, 1913, n°769, 14 juin, p 459]

- Tour de France (29.06-27.07) : abandon 3^e étape

1914

(La Française-Hutchinson)

Directeur sportif :

Pierre Pierrard

Manager :

Georges Thiriot

1/ Piste

- Six jours de Paris (12-18.01) : 7^e (associé à l'Italien Giuseppe Oliveri)

- Palais des Sports (Vel' d'Hiv') – Grand match franco-américain (25.01.) : 2^e

- Six jours de Bruxelles (02-08.02) : 2^e à une roue (associé au Français Jules Miquel)

- Vel' d'Hiv' - Match Kramer-Lapize (01.03) : 1^{er} Frank Kramer (Usa), 2^e Octave Lapize

- Buffalo – Revanche du Tour de France : américaine de 100 lm (30.07) : 3^e (associé à Marcel Berthet)

2/ Route

- Paris-Roubaix (12.04) : abandon à 45 km du but

- Championnat de France sur route (circuit de Rambouillet à Versailles) (10.05) : 4^e

- Paris-Bruxelles (07.06) : abandon (lâché dans la montée de la citadelle de Namur)

- Tour de France (28.06-14.07) : non-partant 10^e étape (en raison du décès de sa mère) (remporte une étape : 8)

RAYON INCIDENTS DE PARCOURS, blessures, problèmes de santé et "sorties de route"

1/ Tableau synoptique

Année	Compétition ou entraînement	Localisation du problème de santé
1909	Tour de France (05.07-01.08) - 2 ^e étape Roubaix-Metz	Le séant à vif (chair des fessiers entamés par les projections de la route) et les genoux qui cèdent.
1909	Tour de France (05.07-01.08) - 3 ^e étape Metz-Belfort (abandon)	Genoux douloureux
1910	Tour de France (03-31.07) - 4 ^e étape Belfort-Lyon	Souffre des pieds
1911	Tour de France (02-30.07) - 2 ^e étape Dunkerque-Longwy	Fringale « invraisemblable »
1911	Tour de France (02-30.07) - 3 ^e étape Longwy-Belfort (abandon 4 ^e étape Belfort-Chamonix)	Défaillance : « les bras en croix »
1912	Course des 6 heures au Palais des Sports de Paris (28.01)	Forte grippe les jours précédents la course

2/ Témoignages

1909

Tour de France - 2^e étape Roubaix-Metz : le séant à vif et les genoux en compote

« Dès la seconde étape, entre Roubaix et Metz, sous l'averse continue, du sable projeté par sa roue arrière s'était introduit entre la selle et son « assiette » formant une sorte de toile émeri, usant le fond de sa culotte, entamant ses chairs. A partir de là, le « Frisé » commença à pédaler dans une mauvaise position et ses genoux finirent par céder. »

[Pierre Chany.- La Fabuleuse histoire du Tour de France .- Paris, éd. ODIL, 1983 .- 829 p (p 114)]

1911

Tour de France - 3^e étape Longwy-Belfort : les bras en croix

Dans la bataille du Ballon d'Alsace, Lapize vidé de ses forces, s'était écroulé les bras en croix dans le fossé, incapable de reprendre la route.

1917

Dernière étape - Mort pour la France

1. Récit de Bernard Busson : « Ce champion hors-classe servit dans l'infanterie en 1914, puis il obtint d'être muté dans l'aviation. Son habileté naturelle lui permit de s'imposer à ses chefs, qui le promurent chef-pilote de l'école d'Avord. Lapize, cependant, avait de plus hautes visées. La gloire de Guynemer le hantait. Il fut envoyé au front et quelques mois après il comptait à son palmarès quatre victoires officielles à son actif, ainsi que plusieurs non contrôlées. Mais dans les premiers jours du moi de juillet 1917, le champion surpris par quatre adversaires alors qu'il poursuivait un ennemi, fut atteint par une balle au front. »

[Bernard Busson.- Héros du sport. Héros de France .- Paris, éd. d'Art Athos, 1947 .- 218 p (p 59)]

2. Témoignage du sergent-aviateur Boillot (frère de Georges Boillot, cycliste amateur puis pilote auto, MPLF en 1916 en combat aérien) : « Ce fut la dernière fois qu'il nous fut donné d'admirer ce héros. Un coup de téléphone, samedi 14 juillet à 8 heures, nous annonçait l'irréparable malheur. Voici tous les détails de sa mort.

Parti pour chasser un biplan qui faisait du réglage aux environs du bois de Mortmare, en Woëvre, il trouvait le Boche à 4 500 mètres environ et engageait immédiatement le combat. Il faisait deux attaques par derrière et, en piquant, tirait 280 cartouches. A la troisième attaque, on le voyait arriver très près de l'ennemi pour mieux assurer son tir, sans doute. A ce moment le malheureux dut recevoir en plein corps une rafale du mitrailleur boche, car l'on vit immédiatement son appareil se mettre en vrille et exécuter ainsi une chute de quelques centaines de mètres, puis une aile se détacha et le glorieux « Tatave » vint s'écraser au sol à 8 kilomètres de nos lignes. L'autopsie révéla cinq balles dans le corps dont l'une avait sectionné le coeur. »

[Boillot .- Lapize, mort au champ d'honneur .- La Vie au Grand Air, 1917, n° 834, 15 septembre, pp 10-11]

3/ Était-il sourd ? Quatre commentaires mais un seul par un coureur contemporain

1. Jean Bobet (France), journaliste

« À la fin des années quarante, une personne de l'entourage familial d'Octave Lapize père a donné, dans un entretien à un journaliste local de Villiers-sur-Marne, une autre version de la surdité du champion : c'est sur la recommandation, voire l'insistance des dirigeants de son club (l'Union des cyclistes de Paris) qu'Octave aurait feint la surdité à l'examen du conseil de révision pour échapper au service militaire.

Deux arguments au moins permettent de mettre en doute cette version : 1° on n'imagine pas l'inflexible Lapize père admettre une telle conduite de son fils ; 2° on imagine mal qu'aucun coureur, aucun journaliste n'ait jamais dénoncé une telle simulation, surtout lorsque Lapize, par ses succès répétés, suscitait tant de jalousie. »

[in « Lapize, celui-là était un « as » .- Paris, éd. La Table Ronde, 2003 .- 234 p (p 63)]

2. Henri Quiqueré (France), journaliste

« Pour imaginer le champion qu'il avait été, il faut dire qu'Octave Lapize n'avait que faire des encouragements de la foule, de ses vivas comme de ses lazzis, de la même façon qu'il ignorait superbement les commentaires de ses alter ego les coureurs. A cela, une raison simple : il était sourd. Ce qui motiva sa réforme du service militaire en 1907 et aurait pu lui épargner de faire la guerre s'il n'avait pas fait des pieds et des mains pour être accepté en tant qu'engagé volontaire, avec l'issue tragique que l'on sait. »
[in « Tour de France 1903-1987 : les vainqueurs » - Miroir du Cyclisme, 1988, hors série, juillet, 130 p (p 69)]

3. Eugène Christophe (France), cycliste contemporain du « *Frisé* »

« Tatave, en course, était tellement concentré sur la route, du fait que n'entendant rien il lui fallait tout voir pour éviter les collisions avec les suiveurs ou même avec les coureurs, que d'aucuns le jugeaient désagréable. C'était faux. Hors le vélo, il savait se montrer des plus charmants avec qui veillait à bien articuler ses phrases pour qu'il suive la conversation. Il était même toujours le premier à venir serrer les mains de peur d'être impoli ou de passer pour tel pour n'avoir pas entendu quelqu'un qui l'aurait salué... »
[in « Tour de France 1903-1987 : les vainqueurs » par Henri Quiqueré. - Miroir du Cyclisme, 1988, hors série, juillet, 130 p (p 70)]

4. Robert Janssens (Belgique), journaliste

« On le disait même tellement malin, qu'on lui reprochait de ne pas toujours tenir ses engagements en course. Mais dans ces cas-là, Lapize invoquait sa surdité en guise d'excuse. Il est exact qu'en 1908, il avait été réformé pour cette raison à l'armée. Pourtant, il avait été enrôlé dans l'aviation en 14-18 et il a trouvé la mort au cours d'un combat au-dessus de Pont-à-Mousson le 14 juillet 1917. »
[in « Le Tour, Fleurs et Pleurs » - Anvers (BEL), Amsterdam (HOL), Paris, éd. Hélios, 1988 - 231 p (p 172)]

RAYON HYDRATATION, ALIMENTATION...

1914

Le régime du routier (cf dopage)

1. Conseils d'Octave Lapize : « L'alimentation durant l'épreuve, doit être substantielle, et même légèrement excitante. Les efforts renouvelés et prolongés qu'il faut fournir exigent qu'il en soit ainsi, car en pareille circonstance, un régime doux ne soutiendrait pas l'individu. Il lui faut le « coup de fouet ». Or, le système, parfois préconisé, du lait et de l'eau de Vichy ne me dit, ainsi qu'à beaucoup d'autres, rien qui vaille. L'adopter est aller au-devant de la dépression. Le café est un excellent stimulant, un peu d'alcool ne messied point. De l'alcool ! Au fond, presque tout le monde en prend sur la route, mais personne ne l'avoue. »
[Octave Lapize.- Le régime et l'entraînement du routier - La Vie au Grand Air, 1914, n° 812, 11 avril, pp 336-37 (p 337)]

2. Conseils d'Octave Lapize : « Il n'y a pas de régime spécial au routier. Et il ne peut pas y en avoir dans le sens strict que l'on donne à l'expression « suivre un régime ». « L'à peu près » n'est même pas possible. Par définition, ou plus exactement par exigence, un régime implique le principe d'une hygiène alimentaire rigoureusement déterminée et une très grande régularité dans les heures des repas. D'autres soins, consécutifs du système d'alimentation et variables comme nature et comme intensité suivant les individus, font en quelque sorte le régime général auquel on se soumet. Or, le Tour de France s'oppose absolument à ce que le routier suive un régime. Comment d'ailleurs s'y prendrait-il ? Avec la meilleure volonté du monde, il n'y parviendrait pas. La modalité de la course ne règle pas d'une manière uniforme l'effort quotidien des hommes. On les réveille chaque jour, pour le départ de l'étape, à des heures différentes. Dès lors, le moment des repas varie sans cesse. A quelle heure déjeunera-t-on aujourd'hui ? On le sait à peu de choses près. Mais demain ? on l'ignore. La question du dîner reste aussi nébuleuse, aussi indéterminée. Et cette incertitude dure autant que la course elle-même. Et puis, il est une circonstance avec laquelle il faut également compter et qui fait obstacle à la valeur d'un régime bien établi, en admettant que, malgré tout, on s'astreigne à en suivre un. Ce sont les variations climatiques incessantes par lesquelles on passe et sous l'influence desquelles on vit. On roule du Nord au Sud, de l'Ouest à l'Est, ans des atmosphères toujours changeantes qui influent sensiblement sur des sujets en pleine tension nerveuse et physiologiquement accessibles à de brusques changements de climat. Il n'existe donc pas, à mon avis, de régime possible pendant le Tour de France. Mais avant, pendant la période de préparation au cours de laquelle on est libre de manger, de boire, de dormir à ses heures ?

A ce moment-là, évidemment, rien ne s'oppose à ce que le coureur suive un régime si le cœur lui en dit. Mais c'est une erreur que de le faire. Voici, à mon avis, pourquoi : un régime régulièrement suivi, engendre des habitudes auxquelles l'organisme de l'individu se soumet, parce qu'il s'en trouve bien. L'épreuve d'endurance commence, qui va durer un mois et immédiatement ces habitudes acquises, par quoi tout est réglé, sommeil, alimentation, repos, vont subir un choc brutal. Du jour au lendemain, les circonstances vont vous forcer à les abandonner. C'est une vie nouvelle, autrement réglée, ou pour mieux dire, dérégulée, qui commence. D'où conflit immédiat entre le passé et le présent. On n'a, me semble-t-il, aucun intérêt physique à se ménager, par l'adoption d'un régime préalable, une aussi spontanée transition dont on ne peut jamais prévoir ce qui pourra en résulter de bon. Mais en revanche, il y a beaucoup de chances pour qu'elle ait quelque chose de mauvais. Et c'est un handicap que d'avoir à réagir contre les influences fâcheuses qui peuvent s'ensuivre. Donc, pas de régime pendant la course parce que ce n'est pas possible ; pas de régime avant pour ne pas avoir à changer brusquement ses habitudes. Le mieux, au cours de l'entraînement, est d'obéir à la nature. Il n'y a qu'à donner à l'estomac ce qu'il demande, ce qu'il assimile bien et chacun, en l'espèce, n'a qu'à se guider sur les exigences de son tempérament. L'alimentation, durant l'épreuve, doit être substantielle et même légèrement excitante. Les efforts renouvelés et prolongés qu'il faut fournir exigent qu'il en soit ainsi car, en pareille circonstance, un régime doux ne soutiendrait pas l'individu. Il lui faut le « coup de fouet ». Or, le système parfois préconisé, du lait et de l'eau de Vichy ne me dit, ainsi qu'à beaucoup d'autres, rien qui vaille.

L'adopter est aller au-devant de la dépression. Le café est un excellent stimulant, un peu d'alcool ne messied point. De l'alcool ! Au fond, presque tout le monde en prend sur la route, mais personne ne l'avoue. Ce qu'il faut, c'est ne pas en abuser, car on atteint alors exactement le résultat contraire de celui qu'on cherchait. Et, dans tous les cas, ce n'est que dans les fins d'étape qu'il faut y recourir. »

[*Très Sport*, 1923, n° 14, 1^{er} juin, p 20]

RAYON ENTRAÎNEMENT

1910

Méthodique et ponctuel

Témoignage de René Bierre, journaliste à *Match* : « Octave Lapize était méthodique, ponctuel dans la façon de s'entraîner. Dimanche et lundi, course et repos; mardi, une trentaine de kilomètres avec deux ou trois efforts en cours de route; le mercredi, soixante-dix ou quatre-vingts kilomètres sur un parcours accidenté; le jeudi un peu moins; le vendredi un peu plus et le samedi repos s'il devait courir le dimanche, promenade s'il ne courait pas. C'était l'entraînement qui convenait à un coureur de sa taille et doué comme il l'était. »

[René Bierre.- Comment ils s'entraînent. - *Match*, 1938, n° 612, 8 février, p 15]

1914

Tour de France : « une préparation extrêmement sévère »

Conseils d'Octave Lapize : « La question de l'entraînement reste tributaire du degré de l'effort qu'on est appelé à fournir par la suite.

Des épreuves comme le Tour de France demandent une préparation extrêmement sévère, un travail préalable formidable. Et ce n'est qu'en souscrivant à cette condition qu'on parvient, progressivement, à acquérir la résistance nécessaire. Quelles que soient les qualités physiques naturelles, il est impossible de tenir de bout en bout sans avoir acquis par un entraînement suivi le meilleur de sa forme.

Par conséquent, longtemps avant la course, il faut prendre la route, tous les jours, et couvrir un minimum de 100 kilomètres. A moins d'intempéries par trop excessives, le routier doit s'habituer à marcher par tous les temps. Cela se conçoit. Il est appelé, selon les caprices de la température, à rouler sous un soleil écrasant, par une pluie battante, ou contre le vent soufflant en tempête. C'est ainsi qu'il pourra acquérir l'endurance qu'il lui faut pour tenir tête aux éléments quelques fois déchaînés.

L'entraînement doit se poursuivre sur tous les parcours ; il est même nécessaire de rechercher les plus difficiles d'entre eux, les plus pénibles, ceux sur lesquels l'homme est le plus sévèrement et le plus longtemps à l'ouvrage. Et ces parcours-là, il faut les couvrir bon train. En se soumettant de soi-même à la difficulté on passe par une excellente école d'énergie. »

RAYON SOINS et DOPAGE

1909

Tour de France - De la cocaïne injectable pour calmer son séant

« Pour sa première apparition dans le Tour, Octave Lapize a étalé un magnifique courage. Dans la 2^e étape Roubaix-Metz, du sable projeté par la roue arrière s'était introduit entre la selle et la peau du coureur dont la chair fut vite mise à vif.

Dès les premiers kilomètres de Metz-Belfort, Lapize souffrait terriblement et il arriva épuisé à Nancy, où il alla dans un magasin de confection acheter un complet veston et un pantalon qu'il revêtit, se fit ensuite faire des **piqûres de cocaïne** et repartit. Il retourna son guidon et termina en touriste à Belfort. »

[L'Équipe, le Tour a 50 ans .- Paris, *L'Équipe*, 1953 .- 192 p (p 48)]

1911

Six Jours de New York : 'des drogues bien confectionnées'

Texte de Jean Bobet et témoignage de Léon Georget (autre Français engagé aux six jours de New York) : « Octave Lapize en entrant dans le Madison a découvert le décor de la course qui l'attend. Sur la pelouse étroite puisque la piste développe 160 mètres seulement, des tentes sont édifiées qui vont permettre aux Six Daymen de prendre quelque peu de repos ou de venir absorber "en douce" la drogue réparatrice. Sur le bateau, Léon Georget qui fait figure de vieux baroudeur dans la délégation européenne lui a fourni des explications "sur les massages savants **et les drogues bien confectionnées**". Avec son frère Emile, Léon Georget a fait New York en 1907. Alors il raconte : "Les premiers jours, aucun excitant. Vers le milieu, apparition de remontant et le dernier jour **toute la gamme des drogues depuis l'alcool jusqu'à la caféine**. Certes, nous n'avions pas un besoin immédiat d'avaloir des mixtures ni toutes les 10 minutes un verre de champagne mais il paraît que c'est dans les habitudes..." »

[Jean Bobet. – Lapize, celui-là était un as. – Paris, éd. la Table Ronde, 2003. – 234 p (p 133)]

1913

Le café : un excellent stimulant

Texte du journaliste Jean Bobet : « La revue *Sporting* (1913) par exemple, dans une chronique médicale hebdomadaire, expose le rôle des hydrocarbures [aujourd'hui glucides] sur les muscles.

Octave Lapize conseille : « L'alimentation, durant l'épreuve, doit être substantielle, et même légèrement excitante. Les efforts renouvelés et prolongés exigent qu'il en soit ainsi car, en pareille circonstance un régime doux ne tiendrait pas l'individu. Il lui faut « le coup de fouet ». Or, le système parfois préconisé, du lait et de l'eau de Vichy, ne me dit, ainsi qu'à beaucoup d'autres, rien qui vaille. L'adopter est aller au-devant de la dépression. Le café est un excellent stimulant, un peu d'alcool ne messied point. De l'alcool ! Au fond, presque tout le monde en prend mais personne ne l'avoue. »

[Jean Bobet.- Lapize, celui-là était un « as » .- Paris, éd. La Table Ronde, 2003 .- 234 p (p 182)]

Six jours : de très grands soins

Témoignage d'Octave Lapize : « Au point de vue entraînement, une course de six jours exige de très grands soins. La défaillance occasionnée par la fatigue est moins fréquente dans ce genre de course car lorsqu'on la sent venir, il n'y a qu'à se faire remplacer et le temps que le coéquipier est en piste permet de se reconforter. Le manque de sommeil est assez difficile à supporter mais en buvant beaucoup de café et avec de la volonté on arrive presque à s'en passer (il y a des coureurs qui n'ont pas dormi plus de 4 heures pendant les six jours). Ce qu'il faut surveiller surtout, c'est l'estomac. Celui-ci aura, pendant les 144 heures, un travail formidable à remplir car, pour compenser l'énergie dépensée, la quantité de nourriture que les coureurs sont obligés de manger est incroyable. Aussi, je crois que la principale qualité pour un coureur de six jours est

d'avoir un bon estomac. Pour l'hygiène, une propreté méticuleuse est à observer, tous les coureurs prennent, plusieurs fois par jours, un bain tiède (très court pour ne pas affaiblir), un massage à chaque descente de machine est nécessaire pour éviter le raidissement des muscles car sans cela, au moment de remonter, les jambes ne voudraient plus tourner. »

[Octave Lapize.- Les six jours de Paris .- La Renaissance Physique, 1913, 2, n° 10, février, p 12]

1914

Vélodrome d'hiver : 2 litres de vin rouge avant de disputer une épreuve

1. Texte du journaliste Olivier Merlin : « Jusqu'en 1914, le *Nélaton-Palace* fut réservé aux pistards moustachus courbés sur des bicyclettes arachnéennes aux guidons de course à potence : Edmond Jacquelin, le champion de l'île de la Jatte, qui jetait des fortunes par les fenêtres (il devait mourir dans la misère en 1928) ; Octave Lapize, qui **buvait deux litres de vin rouge avant de disputer une épreuve.** »

[Paris-Match, 1959, n° 525, 2 mai, p 87]

2. Réponse d'Alphonse Steinès dans *Le Cycliste* : « Olivier Merlin, dans *Paris-Match*, avait décrété sans plus de précision, que le populaire champion cycliste d'avant-guerre, Octave Lapize, devait à l'absorption préalable de deux litres de vin rouge, ses succès sur piste. Alphonse Stienès, qui l'a bien connu, relève les erreurs grossières de notre confrère et lui rappelle d'abord que Lapize était un routier (à l'époque, les routiers ne se mêlaient pas de faire de la piste et vice-versa) ; que, de plus, le brave Octave ni avant ni après les courses ne buvait de vin rouge, qu'il n'appréciait d'ailleurs pas particulièrement. 'Et voilà, écrit-il, comment on fait une réputation d'un brave garçon, coureur loyal de grande classe'. »

[Le Cycliste, 1959, n° 706 (n° 9/10), sept-octobre, p 241]

COMMENTAIRES Dr JPDM – En réalité, *Le Frisé* était un pistard chevronné. En 1913, il termine 2^e des 6 jours de Paris. Son palmarès témoigne de ses nombreuses performances sur le vélodrome de Buffalo. Certaines saisons, Lapize fréquentait plus les vélodromes que les parcours routiers (voir son palmarès, notamment de 2011 à 2014)

RAYON ARGENT

« Aux 7 525 francs de prix versés par l'organisation (du TDF), il faut ajouter la prime d'Alcyon (2 000 francs), de Dunlop (4 000 francs) et d'innombrables prix spéciaux distribués sur tout le parcours. Une estimation raisonnable situe à 20 000 francs le montant total de ses gains. »

[Jean Bobet .- Lapize. Celui-là était un as .- Paris, éd. La Table ronde, 2003 .- 234 p (p 110)]

RAYON ERREURS HISTORIQUES et idées reçues

1 - Dates d'état civil

(fantaisistes en nombre ou le seul travail de chaque auteur est de recopier dates et lieux de naissance et décès sans aucune vérification)

Octave Lapize est officiellement :

- **né le 24 octobre 1887 à Paris 14^e**
- **décédé le 14 juillet 1917 à Pont-à-Mousson (Meurthe-et-Moselle)**

Quelques dates et lieux signés par des journalistes peu professionnels et présentés par ordre chronologique des publications.

1922

« Le dictionnaire cycliste », par Pierre Beving, édité en Belgique, 1922, pp 74-75

« Lapize fut tué à la guerre en juin 1917. Il servait dans l'aviation et trouva la mort dans un combat aérien. »

Rien sur date et lieu de naissance.

1923

« **Un glorieux disparu : Octave Lapize** », par **Marcel Gentis**, rédacteur en chef de l'hebdo *La Pédale*, 1923, n° 13, 18 décembre, p 17
« *Il est né à Montrouge le 20 octobre 1887* »

1948

- ◆ « **Mémo Sport 1948** », par **Claude Tillet** (journaliste à *L'Auto* et à *L'Equipe*), éd. Arthème Fayard, p 35
« *Né à Paris le 24.10.1887, mort au champ d'honneur en 1915* »
- ◆ « **Historique du Tour de France** », par **Achiel Van Den Broech**, éd. Geens-Zele 1948, pp 21-22
« *Né en 1889, Marseillais, fils d'un riche fabricant de savon. En 1917, il fut tué dans un duel aérien au-dessus de Vouzières dans les environs de Verdun* »

1949

« **L'athlège : le cyclisme** », par **Raymond Huttier**, éd. Kléber 1949, pp 185-186
« *Né à Paris en 1889. La guerre est venue le faucher brutalement* »

1962

« **Lapize meilleur que Bobet ?** » par **Jean Bobet** – La Vie Catholique illustrée, hebdo du 24 octobre 1962, n° 898, p 27
« *Sa carte d'identité : né le 24 octobre 1887 à Montrouge* »
(à comparer avec la biographie parue en 2003 où le lieu de naissance Paris 14^e est le bon)

1963

« **Dictionnaire des Sports** » par **Edouard Seidler et Robert Parienté** (journalistes à *L'Equipe*), éd. Seghers 1963, p 170
« *Né à Paris en 1889, mort sur le front en 1915* »
Tout est faux !

1969

- ◆ « **Les géants du cyclismes** », par **François Terbeen**, éd. del Duca 1969, p 28
« *La guerre le faucha en 1915, à l'âge de vingt-six ans* »
Ce qui suggère une naissance en 1889 (alors que Lapize est né en 1887)
- ◆ « **100 ans de cyclisme** », par **Abel Michéa et Emile Besson** (journalistes à *L'Humanité*), éd. Taillandier 1969, p 103
« *Né à Paris le 24 octobre 1887* »

1973

« **Dictionnaire encyclopédique des sports** », par **Bernard Le Roy**, éd. Denoël 1973, pp 297-298
« *Né à Paris en 1889, mort sur le front en 1917 au cours d'un combat aérien* »

1976

« **Octave Lapize, France** » par **Robert Descamps** – Miroir du cyclisme 1976, n° 211, janvier-février : Encyclopédie de A à Z
« *mort pendant la grande guerre en 1915. Très jeune, il réalisa des exploits prodigieux. Né à Paris en 1889.* »

1981

« **Le Tour de France de Chez nous** », par **Roger Driès**, éd. Serre, 1981, p 16
« *Originaire de Mende dans la Lozère, mais "petit gars" de Montrouge* »

1984

- ◆ « **Vélo Gotha** », éd. Presses de Belgique 1984, p 268

F. Montrouge (Seine) 24.10.1887

Pont-à-Mousson (Meurthe-et-Moselle) 14.07.1917

- ◆ « **Dictionnaire du cyclisme** » par **Claude Sudres**, éd. Calmann-Lévy, 1984, p 246
« 1889 – 1917 »

1988

- ◆ « **Le dictionnaire des coureurs** », par **Jacques Augendre, Roger Bastide et Jean-Paul Ollivier**

On a droit à la bio résumée d'Octave Lapize :

« Né le 24 octobre 1887 à Montrouge, mort le 14 juillet 1917 à Pont-à-Mousson »

Pour les chercheurs, on ne peut retrouver l'acte de naissance de Lapize avec Montrouge comme localité de naissance et pourtant Augendre va fustiger les pseudo-historiens dont il fait partie

- ◆ « **Tour de France 1903-1987 : les vainqueurs** » par **Henri Quiqueré**, Miroir du Cyclisme, hors-série de juillet 1988, p 69
« Né à Villiers-sur-Marne » !

1990

- ◆ « **Les stars du Tour de France** » par **Jean Bouilly**, éd. Bordas 1990, p 76

« Né le 24 octobre 1887 dans la région parisienne, il est mort le 14 juillet 1917 à Pont-à-Mousson, dans un combat aérien sur le front de Moselle. »

Signaler « né dans la région parisienne » indique que l'auteur n'a pas cherché et a fortiori retrouvé pour confirmation son acte de naissance.

1993

- ◆ « **Nids d'aigles. Histoires du Tour de France dans les Pyrénées** » par **Bernard Pratviel**, éd. Loubatières 1993, p 19

« Originaire du massif central, il avait émigré vers Montrouge »

1997

- ◆ « **La légende du cyclisme** » sous la direction de **Serge Laget**, éd. Liber 1997, pp 22-23

« Né le 24 octobre 1889 – Montrouge (France), décédé le 14 juillet 1917 à Pont-à-Mousson (Fr »

Deux ans après ma publication dans *Coup de Pédales*, on a toujours droit à l'erreur de l'année et du lieu de naissance. Pour Laget – qui se prétend historien – ce n'est pas top.

2003

- ◆ « **Lapize, celui-là était un 'as'** » par **Jean Bobet**, éd. La Table Ronde 2003, p 21

Le frère de Louison Bobet, ancien cycliste de haut niveau devenu ensuite journaliste, s'est appuyé sur mes recherches publiées dans *Coups de Pédales*. Il confirme que jusqu'alors les données biographiques de l'état civil de Lapize étaient plus ou moins inventées. Jean Bobet en témoigne dans son ouvrage : « Pour beaucoup, pendant longtemps, Octave Lapize est né à Montrouge en 1889 [Ndlr : lui-même en 1962 le faisait naître à Montrouge]. Fils de bournat, il complétait la galerie de portraits de ces misérables porteurs de charbon ou de bière, durs au mal et donc bien armés pour réussir loin de leur Auvergne natale qui ne pouvait les nourrir. C'est beau mais c'est faux. Le premier biographe de Lapize – Charles Ravaud, dans un opuscule de 1912 – avait semé le doute. Le père d'Octave n'était pas Auvergnat puisqu'il était né à La Tour-du-Pin, en Isère. A proximité du col de Porte, ce qui annonçait bien sûr que le fils serait un excellent grimpeur. »

2005

- ◆ « **Vélo Gotha** » 2^e éd., éd. Vélo 2005, p 306

Même lieu de naissance erroné : commune de Montrouge (Seine)

2011

« **Le Tour, abécédaire insolite** » par Jacques Augendre (surnommé par ses amis de *L'Equipe* « La mémoire du Tour de France »), éd. Solar 2011, p 237

« Né le 24 octobre 1887 à Paris XIV^e et tué en combat aérien le 14 juillet près de Toul (Meurthe-et-Moselle) »

En 1988, Jacques Augendre (voir plus haut) faisait naître Lapize à Montrouge. Je n'avais pas encore publié le résultat de mes recherches à Paris 14^e.

Mais, en 2011, dans son bouquin *abécédaire insolite*, Augendre s'offusquait des pseudo-historiens : « *Au passage, Jean Bobet [auteur d'une biographie sur Lapize en 2003] rectifie certaines erreurs inadmissibles. Plusieurs historiens ont fait naître Lapize à Malakoff, en lui prêtant des origines dauphinoises, alors que son père (Octave, Jules), Lozérien de vieille souche, était né à Mende en 1859.* » [p 239]

Pour être complet

On constate que les journalistes de sport ne sont pas vraiment précis dans leurs écrits. Ainsi, Lapize est né selon eux à :

- Mende (48)
- Montrouge (92)
- Marseille (13)
- Villiers-sur-Marne (94)
- Paris : sans précision de l'arrondissement

En réalité, le 24 octobre 1887 Paris 14^e, l'année de naissance également est souvent indiquée par erreur en 1889.

Ainsi, beaucoup de pisse-copies avec « ses 20 ans » au moment de sa victoire au Tour de France 1910 et de ses « 19 ans » lors de sa 1^{re} victoire dans la classique Paris-Roubaix en font un phénomène de précocité. Sauf qu'il a deux ans de plus car né en octobre 1887.

Qu'en 2011, dans son bouquin « *L'Abécédaire insolite du Tour* » Jacques Augendre s'offusque des erreurs inadmissibles de ses confrères, cela frise l'imposture lorsqu'on constate que dans ce même ouvrage la « *Mémoire du Tour* » se plante sur de nombreux états civils. Lui-même, en 1988, il faisait naître Lapize à Montrouge.

En réalité - mais je ne l'ai appris qu'après mes recherches de 1995 - dès 1954 le lieu exact était connu ! Les *Bulletins de la Société historique de Villiers-sur-Marne* (94) n° 12 et 13 de décembre 1954 et octobre 1955 comportaient une biographie d'Octave Lapize rédigée par Emile Jean. Dans cette dernière, on lisait tout au début : « **Louis Octave Lapize, né le 24 octobre 1887, 49 rue Bénard, Paris XIV^e** »

Il est clair que pour découvrir cette publication, il fallait être très pugnace !

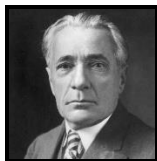
2 - L'étape colossale du cercle de la mort dans le massif pyrénéen le 21 juillet 1910 où Lapize aurait apostrophé Henri Desgrange (HD) en le traitant d'assassin.

Le seul témoin digne d'intérêt est Victor Breyer qui a remplacé HD, souffrant, rentré à Paris. Dans l'article que Breyer signe dans *L'Auto* le surlendemain, il rapporte que Lapize l'a traité de *criminel* à mi-pente de l'Aubisque. La narration de cette 10^e étape Luchon-Bayonne par un pseudo-historien va nous permettre de clarifier l'impossibilité que Lapize ait pu ce jour-là – 21 juillet – traiter en live HD d'assassin et de criminel.

Erreur la plus inexcusable pour un "historien" du cyclisme !

En 1910, Octave Lapize traite de criminel **Henri Desgrange à l'arrivée** de la nouvelle *colossale* étape des Pyrénées comportant quatre obstacles indigestes.

Texte de Louis Nore : « à peine descendu de son vélo, Lapize dira leur fait aux organisateurs; et en particulier au premier d'entre eux, Henri Desgrange... »



Henri Desgrange, créateur du Tour de France, n'était pas présent sur la route de l'épreuve lors de la 10^e étape Luchon-Bayonne le 21 juillet 1910. Lapize n'a pas pu l'apostropher en le traitant de "criminel", Desgrange étant souffrant était rentré à Paris avant le départ de l'étape monstrueuse.

Page 114 de l'ouvrage « *Histoires insolites et curieuses du sport* » par Louis Nore. Ce dernier 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 surlendemain de la 10^e étape dans le quotidien sportif du 23 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.

Breyer, surnommé *Veston gris* car, pour pédaler il portait un veston de cette couleur, témoigne du courroux du *Frisé*, ce dernier traitant les organisateurs de criminels. Mais, le même jour à l'arrivée à Bayonne, Alphonse Steinès, le traceur de l'étape Luchon-Bayonne, a eu l'idée d'interviewer quelques coureurs en leur demandant leurs avis sur l'étape. Lapize répondit : « *Desgrange est un assassin* » [*L'Auto*, 22 juillet 1910]

RAYON MÉMOIRE : courses, stèle et plaque commémoratives

Prix Octave Lapize 1919- ?

- ◆ **1919** - (08.12) - Vel' d'Hiv' (derrière tandems sur 50 km)
1/ Marcel Berthet (France) / Costante Girardengo (Italie)
- ◆ **1920** : 1/ Oscar Egg (Suisse) ; 2/ Marcel Berthet (France) ; 3/ Georges Sérès Sr (France)
- ◆ **1925** - (21.04) : organisé par le CV Amateurs sur le parcours classique Versailles-Rambouillet-les 17 Tournants-la Minière (62 km)
1/ Roger Bisseron ; 2/ Feuillet, 3/ André Aumerle
- ◆ **1926** - (16.05) : 1/ André Dumont (VCL)
- ◆ **1933** - (12.02) : 1/ Jean Aerts (Belgique) ; 2/ Jan Van Hout (Belgique) ; 3/ Ernest Terreau (France) ;
4/ Onésime Boucheron (France); 5/ Raffaële Di Paco (Italie)

Circuit de Montlhéry - Côte Lapize

En raison du triplé d'Octave Lapize dans le Championnat de France (1911-1912-1913), la côte des Bruyères, (des Biscornes ?), une bosse du circuit de Montlhéry (Essonne) porte son nom.

Prix Dupré-Lapize (? – 1959)

- ◆ **1927** (américaine) (18.02) : 1/ A. Letourneur (France) - G. Rouyer (France)
- ◆ **1951** (américaine de 100 km) (25.11) : 1/ Ferdi Kubler (Suisse) -Armin Von Buren (Suisse)
- ◆ **1959** (américaine de 80 km) (01.02) : 1/ Pierre Brun (France) – Dominique Forlini (France)

1955 ?

Stade municipal de Villiers-sur-Marne (94), une rue de la même commune et une rue de Noisy-le-Grand (93)

Louis Octave Lapize, né dans le 14^e arrondissement de Paris, arrive à Villiers avec ses parents à l'âge de seize ans. Sa famille devient propriétaire d'une brasserie située sur la route de Malnoue, actuellement avenue Médéric, aux Richardets, proche du stade municipal (qui porte son nom, ainsi qu'une rue de cette même commune, sans oublier également une rue de Noisy-le-Grand). Un peu plus tard, Lapize viendra s'installer à Villiers, au 80 rue du Général de Gaulle (ex 61 rue de Paris).



Document JPDM
Rue à Villiers-sur-Marne (94)



Document JPDM
Stade municipal de Villiers-sur-Marne (94)



Document JPDM
Rue à Noisy-le-Grand (93)

1987

Plaque sur la sépulture d'Octave Lapize

« Le dimanche 27 septembre 1987, le cimetière de Villiers avait ouvert toutes grandes ses portes pour célébrer le centenaire de la naissance de ce héros disparu prématurément. Pour ce faire, la Société Historique avait invité les représentants de la municipalité, des différentes associations locales et toutes les personnes se passionnant pour la « petite Reine », à l'inauguration d'une très belle plaque, que l'on peut désormais voir sur sa sépulture, ornée d'un petit médaillon qui perpétue sa mémoire. »

[Daniel Poisson.- Villiers-sur-Marne dans l'Histoire.- Villiers-sur-Marne (94), éd. Société Historique de Villiers-sur-Marne, 1996.- 187 p (p 167)]



Document JPDM
Sépulture d'Octave Lapize à Villiers-sur-Marne (94)

Marrakech (Maroc) : Vélodrome Octave Lapize (années 1950)

La piste cycliste se situait du même côté que les jardins du Hartsy dans le centre ville européen. Aujourd'hui, à l'emplacement du vélodrome, on trouve le lycée Hassan II.

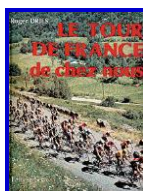
RAYON LITTÉRATURE

1/ Livres, documents, hors séries

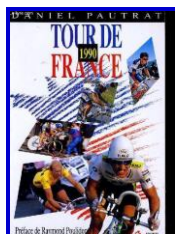
1. **Anonyme**.- Lapize-Faber : le grand duel.- Paris, éd. L'Équipe (Le Tour a 50 ans, numéro spécial), 1953.- 192 p (pp 50-51)
2. **Augendre Jacques**.- Le Tour : panorama d'un siècle.- Issy-les-Moulineaux (92), éd. Société du Tour de France, 1992.- 136 p (TDF 1910 p 14)
3. **Bastide Roger**.- Les 80 ans du Tour de France 1903-1983.- Paris, éd. Performance, 1983.- 161 p (p 18) (HS n° 3 de Sprint International)
4. **Bobet Jean**.- Lapize, celui-là était un « as ».- Paris, éd. La Table Ronde, 2003.- 234 p



5. **Bouly Jean** .- Les stars du Tour de France .- Paris, éd. Bordas, 1990 .- 252 p (Lapize p 76)
6. **Busson Bernard** .- Héros du sport. Héros de France. - Paris, éd. D'Art Athos, 1947 .- 218 p (Octave Lapize pp 58-59]
7. **Chassaignon André et Poirier André** .- Le Tour de France ce passionnant fait-divers .- Paris, éd. La Grande-Ourse, 1952 .- 141 p (TDF 1910 pp 19-26)
8. **Diamant-Berger Marcel** .- Alphonse Steinès in « Histoire du Tour de France » .- Paris, éd. Gedalge, 1959 .- 185 p (pp 65-73)
9. **Driès Roger** .- Le Tour de France de chez nous .- Nice (06), éd. Serre, 1981 .- 156 p (p 16)



10. **Équipe (L')** .- Tour de France 100 ans : 1903-1939, tome 1 .- Issy-les-Moulineaux (92), éd. L'Équipe, 2002 .- 253 p (TDF 1910 pp 72-79)
11. **Équipe (L')** .- Le livre du centenaire .- Issy-les-Moulineaux (92), éd. L'Équipe, 2003 .- 359 p (TDF 1910 pp 46-51)
12. **Laget Serge** .- La légende du cyclisme (sous la direction) .- Genève (SUI), éd. Liber, 1997 .- 215 p (Octave Lapize pp 22-23)
13. **Le Roc'h Gilles** .- Ils ont fait le Tour .- Paris, éd. Solar, 2003 .- 119 p (Octave Lapize pp 82-83)
14. **Livre d'or du Tour de France cycliste (Le)** .- 1903-1924 .- Paris, Librairie L'Auto, 1924 .- 91 p (TDF 1910 pp 33-36)
15. **Livre d'or du Tour de France (Le)** .- 1903-1947. L'histoire du maillot jaune .- sv, se, 1947 .- 112 p (TDF 1910 pp 16-17)
16. **Michéa Abel et Besson Emile** .- 100 ans de cyclisme .- Paris, éd. J.-P. Taillandier, 1969 .- 197 p (Octave Lapize, le plus brillant pp 103-104)
17. **Pautrat Daniel** .- Tour de France 1990 .- Paris, éd. de l'Aurore, 1990 .- 191 p (TDF 1910 p 30)



18. **Poisson Daniel** .- Villiers-sur-Marne dans l'Histoire .- Villiers-sur-Marne (94), éd. Société Historique de Villiers-sur-Marne, 1996 .- 187 p (pp 166-167)
19. **Portier Pierre** .- Le Tour de France. Histoire complète .- Paris, éd. Garamond, 1950 .- 174 p (TDF 1910 pp 44-47]

20. **Pratviel Bernard** .- Nids d'aigles. Histoire du Tour de France dans les Pyrénées .- Portet-sur-Garonne (31), éd. Loubatières, 1993 .- 187 p -(TDF 1910 pp 11-26)
21. **Quiqueré Henri** .- Tour de France 1903-1987 : les vainqueurs .- Miroir du Cyclisme, 1988, hors série, juillet, 130 p (Octave Lapize : le premier entré au Panthéon pp 69-70)
22. **Quiqueré Henri et Pauper Arnaud** .- Les vainqueurs du Tour de France 1903-2003. 100 ans .- Paris, Nov' édit., 2003 .- 447 p (Octave Lapize pp 238-243)
23. **Ravaud Charles** .- Octave Lapize, le tacticien de la route .- Paris, éd. L'Auto, 1912 .- 32 p
24. **Simon Jacques** .- Les Normands dans le Tour de France .- Condé-sur-Noireau (14), éd. Charles Corlet, 1995 .- 287 p (TDF 1910 pp 23-26)
25. **Tour a 50 ans (Le)** .- Paris, éd. L'Équipe, 1953 .- 192 p (n° spécial de L'Équipe, 21 juin 1953) (TDF 1910 pp 70-71)
26. **Tour a 75 ans (Le)** .- Paris, éd. L'Équipe, 1978 .- 226 p (n° spécial de L'Équipe, juin 1978) (TDF 1910 pp 50-51)
27. **Van Den Broeck Achiel** .- Historique du Tour de France (adaptation française de Maurice De Wolf) .- Anvers (BEL), éd. Geens-Zele, 1948 .- 85 p (TDF 1910 pp 21-22)

2/ Articles

1. **Anonyme** .- Cyclisme : Octave Lapize .- Lausanne (SUI), éd. Rencontre, 1978 .-
2. **Antonin Charles** .- Victor Breyer .- Le Cycliste, 1959, n° 709, mars-avril, p 59
3. **Bobet Jean** .- Lapize meilleur que Bobet ? .- La Vie catholique illustrée, 1962, n° 898, 24 octobre, p 27
4. **Boillot André** .- Lapize, mort au champ d'honneur .- La Vie au Grand Air, 1917, n° 834, 15 septembre, pp 10-11
5. **Breyer Victor**. – Premières Pyrénées pour Lapize. – L'Auto, 23.07.1910
6. **Brigneau François** .- Vous êtes des assassins- Sport et Vie, 1957, n° 14, juillet, pp 22-33
7. **Caravane du Tour de France (La)**. – Octave Lapize, l' « emballer final ». – La Caravane du Tour de France, 2005, n° 44, septembre, pp 10-11
8. **Gentis Marcel**. – Un glorieux disparu : Octave Lapize. – La Pédale, 1923, n° 13, 18 décembre, pp 17-18
9. **Jean Emile** .- Octave Lapize .- Bull. Soc. Hist. Villiers-sur-Marne, 1954, n° 12, décembre, sp
10. **Jean Emile** .- Octave Lapize, champion cycliste et aviateur militaire .- Université populaire de Noisy-le-Grand, histoire locale, 1956, n° 1, novembre
11. **Lafayette Patrick**. – Centenaire 1914-1918 – C'était écrit. – L'Equipe magazine, 2014, n° 1668, 05 juillet, p 84
12. **Laget Serge** .- Lapize : la purée de poisson .- L'Équipe, 04.07.1992
13. **Lapize Octave** .- Mon Tour de France .- La Vie au Grand Air, 1910, n° 620, 6 août, pp 572-574
14. **Lapize Octave** .- Les six jours de Paris .- La Renaissance Physique, 1913, 2, n° 10, février, p 12
15. **Lapize Octave** .- Le régime et l'entraînement du routier .- La Vie au Grand Air, 1914, n° 812, 11 avril, pp 336-337
16. **Penot Christophe** .- Lapize, le premier des premiers .- La France cycliste, 2005, n° 2192, mars-avril, p 42
17. **Petit-Breton Louis** .- Le Tour de France 1910 .- La Vie au Grand Air, 1910, n° 616, 09 juillet, p 486 ; n° 617, 16 juillet, pp 526-527 ; n° 618, 23 juillet, p 544 ; n° 619, 30 juillet, pp 549-555
18. **Rabault André** .- Ceux qui nous quittent : Alphonse Steinès .- Le Cycliste, 1959, n° 709, mars-avril, pp 59-60

19. **Raph.** – Dans l'intimité de quelques As : Octave Lapize. – La Pédale, 1925, n° 104, 30 septembre, pp 12-13 ; n° 105, 07 octobre, pp 14-15 ; n° 106, 14 octobre, pp 10-11
20. **Ravaud Charles.** – Le couronnement d'Octave. – L'Auto, 01.08.1910
21. **Rousseau Dominique** .- Le roman du Tourmalet .- L'Équipe Magazine, 1993, n° 596, 03 juillet, pp 44-48
22. **Steinès Alphonse** . – Complément à la biographie d'O. Lapize. – La Pédale, 1924, 2, n° 15, 01 janvier, pp 20-21
23. **Steinès Alphonse** .- La route de l'Aubisque pour 3000 frs ! .- Cyclisme magazine 59, Les Cahiers de l'Équipe n° 1, 1959, n°1, mars, pp 192 (pp 126-130)
24. **Violette Marcel** .- Un concours de tourisme .- La Vie au Grand Air, 1902, n° 214, 18 octobre, pp 697-698