

Jean-Noël CAUSSIL

René Pottier

Le premier héros
du Tour de France

1905-1906

Palmarès, souvenirs, anecdotes



Lys Editions Amatteis

Contact presse : renepottier.presse@gmail.com

COPYRIGHT :

Tous droits de traduction et de reproduction par tous procédés réservés pour tous pays. Loi du 11 mars 1957 n'autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, d'une part, que les « *copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective* », et d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « *toute représentation ou reproduction intégrale, ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite* » [alinéa 1er de l'article 40]. Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Lys Editions Amatteis - 77190 Dammarie-les-Lys • www.77livres.com • ISBN 978 2 86849 329 3
Dépôt légal : avril 2026

Préambule

Vainqueur du Tour de France en juillet 1906, suicidé six mois après



René Pottier était coureur cycliste. Il était même mieux que cela : vainqueur du Tour de France. En vérité, vainqueur de plein d'autres choses encore ; de tout ce qu'il y avait de mieux à gagner à l'époque, à commencer par le Bol d'Or, cette folle épreuve de 24h sur piste. Il avait tout pour lui, et pourtant... Un matin de janvier 1907, sans signes précurseurs apparents, il a décidé d'en finir. Il est entré dans le hangar où était suspendu son vélo. Il l'a décroché et il s'est pendu à sa place.

C'est quand même peu banal que, parmi les multiples façons de se suicider, il ait choisi celle-là. Que se passe-t-il dans la tête d'un jeune

homme de 27 ans, en pleine gloire, riche, bien portant, bientôt père de famille, quand il prend cette funeste décision ? Que se passe-t-il dans la tête d'un homme, quand il meurt ?

Six mois plus tôt, il inscrivait son nom au palmarès, encore tout frais, du Tour de France. Après Maurice Garin, Henri Cornet et Louis Trousselier, il entrait dans l'Histoire. Plus d'un siècle plus tard, et après 112 éditions¹, ils ne sont que 64 coureurs, comme lui, à avoir accompli pareil exploit.

La mort de René Pottier est le premier drame lié au Tour de France. Né en 1879, décédé en 1907, son destin est aussi exceptionnel que tragique. A-t-il été heureux, lui qui ne souriait jamais ? Et puis que cherchait-il à pédaler sans cesse, sans jamais se retourner ? Que fuyait-il ? Un beau jour de janvier, il a cessé de se poser cette question.

1 Le Tour de France 2025 fut la 112^e édition.

Trousselier continue à être l'homme de cette fin de course, et il est bien regrettable que son accident au genou l'ait handicapé dès le début de l'épreuve. Nous aurions assisté à une lutte terrible avec Pottier, tandis que ce dernier se contente de vivre sur son avance. Pour son rival, son but unique est de gagner des points à chaque étape pour arriver à la troisième place qu'il ne doit pas espérer dépasser, sauf abandon d'un des deux leaders.

Et maintenant, je suspends ces impressions rapides jusqu'à l'arrivée à Paris.

V. Impressions d'arrivée.

Ouf! ça y est, ont dû se dire les concurrents, en donnant, dimanche au Parc des Princes leur dernière signature. Et pourtant, on est en droit, quand on a suivi comme nous cette gigantesque randonnée de bout en bout, de se demander jusqu'où seraient allés ces hommes avant de crier grâce.

Treize étapes donnant un parcours total de plus de 4.600 kilomètres et comprenant des parcours terribles n'ont pu avoir raison de leur vaillance. Certes, le déchet a été énorme, puisque 14 seulement sur les 77 concurrents en ligne au départ de Paris reviennent au port. Mais il convient de faire remarquer que ce déchet s'est produit presque en entier sur les premières étapes et qu'il a été à

peu présent dans les dernières. Une fois la sélection faite, et les hommes au cœur mal attaché ou à la guigne trop persistante écartés, il n'est plus resté en ligne que des gaillards capables, semblait-il, d'effectuer ainsi non le Tour de France, mais celui du monde!

Et ceci m'amène à croire que si la colossale épreuve qui vient de se terminer atteint presque les limites de l'endurance et de l'énergie humaines, elle ne les dépasse point, ainsi qu'on avait craint un moment. Je suis maintenant persuadé que si, comme c'est probable, l'Auto refait l'an prochain sa désormais classique et retentissante course, sur les mêmes bases, nous verrons un nombre beaucoup plus grand de ses participants la terminer, je ne dis pas en se promenant, mais avec une aisance relative. L'exemple est ici contagieux et rien ne sert plus en matière sportive, que l'expérience acquise. Vous souvient-il qu'aux premiers âges du sport cycliste, on considérait comme un être merveilleux un homme capable non de gagner, mais simplement d'accomplir une course de vingt-quatre heures sur piste ou de couvrir un Bordeaux-Paris. Or, nous en possédons aujourd'hui des centaines.

Pour en revenir au Tour de France 1906, ceci ne doit rien retirer au mérite des extraordinaires routiers qui ont réussi à « boucler » l'immense circuit.

Le vainqueur, Pottier, a été vraiment surprenant dans l'ensemble et surtout lors des premières étapes, où il nous donna une impression qui ne s'effaçait pas de sitôt. Les performances du Ballon d'Alsace et de Lafrey alors que, sans l'aide d'aucun entraîneur, il lâchait régulièrement tout le peloton et couvrait ensuite plus de 200 kilomètres sans être rejoint, restent dans notre

souvenir comme des choses inoubliables. Que ces efforts répétés aient pu ensuite se faire sentir c'est possible mais d'un autre côté on aurait tort de tenir pour rigoureusement exactes les places prises par Pottier dans les dernières étapes, quand il se réservait visiblement, se contentant de surveiller ceux de ses concurrents qui pouvaient encore être dangereux, et laissant volontiers filer les autres. Il a bien su montrer dans l'ultime bataille, celle de Caen à Paris, alors qu'il s'agissait de recueillir le premier les enthousiastes braves du public parisien, ce dont il était encore capable.

Ceci dit, reconnaissons franchement que Louis Trousselier, insuffisamment préparé au début et d'ailleurs fort handicapé par divers accidents, a fait dans la seconde moitié du « Tour » une course splendide. Il semblait devenir meilleur à mesure que croissait la distance, et c'est un véritable regret qui nous reste de ne pas avoir vu le brillant vainqueur de 1905 en état de disputer sa chance dans les cinq premières étapes, comme il l'a fait dans les dernières. Mais la véritable révélation de la course aura été Passerieu, qui termine second du classement général, après avoir fourni d'un bout à l'autre de ces étapes extraordinaires de régularité, figurant constamment dans les premiers pelotons, quelles que fussent la distance, la nature du terrain et les circonstances atmosphériques.

A part quelques belles victoires dans les rangs des amateurs, ce jeune coureur n'avait jusqu'ici rien fait qui pût permettre de le considérer comme capable de figurer dans une épreuve pareille. Si l'on veut bien réfléchir que Passerieu est à peine âgé de 20 ans, on conviendra que nous pouvons attendre de lui de grandes choses.

D'ailleurs, si l'on voulait bien détailler les performances de chacun, je ne sais véritablement à qui des quatorze « survivants » devrait aller la plus grande part d'éloges et de félicitations. Tous ont fait preuve d'une énergie indomptable et le plus vil regret de ceux qui en ont été les témoins est de ne pouvoir disposer d'assez de place

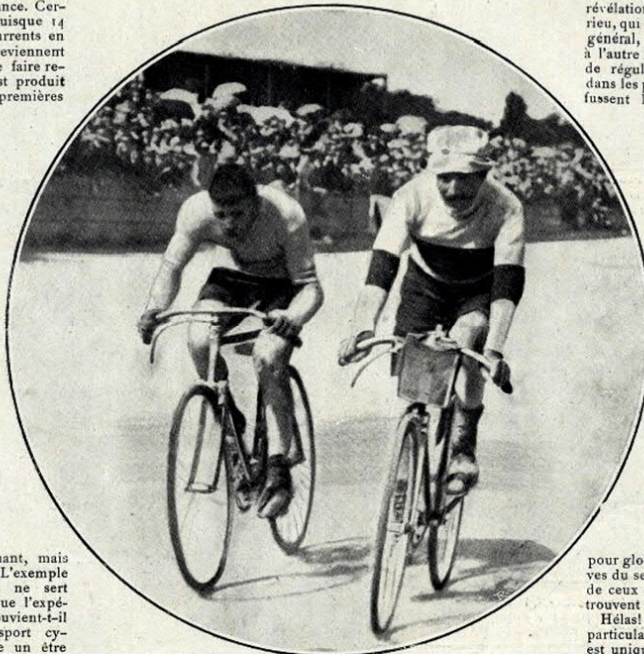
pour glorifier tous les exploits des braves du second plan à l'égal des premiers de ceux qui ont été à la peine, mais se trouvant aujourd'hui à l'honneur.

Hélas! c'est précisément une des particularités du sport, dont l'essence est uniquement la recherche du meilleur, de ne vouloir connaître que le gagnant et de négliger impitoyablement les battus. Malheur aux vaincus! dit l'implacable logique sportive. Et après tout, est ce un mal, puisque ainsi seulement s'exaspèrent à juste titre les jeunes ambitions?

Il nous faut aussi insister également sur la performance de Petit-Breton. Le courageux coureur argentin était

handicapé par le fait qu'il montait une machine poignée. Il avait donc dû, nécessairement, adopter une machine plus lourde, pour s'assurer plus de solidité; il devait conserver sa multiplication quel que fût le profil du terrain, et était contraint de procéder par lui-même à toutes les petites réparations qu'exige une machine, quelle que soit sa qualité.

VICTOR BREYER



Passerieu Pottier
La dernière arrivée.

Pottier et Passerieu, arrivés ensemble à Ville-d'Avray, courent ensemble les deux derniers tours au vélodrome du Parc des Princes, et Pottier l'emporte d'un quart de roue. Il s'adjuge ainsi la treizième et dernière étape. Pottier, en même temps se classe premier du Tour de France, avec 8 points d'avance sur Passerieu, second, tous deux sur bicyclettes Peugeot.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

Jamais, peut-être, semaine, n'aura été plus chargée, au point de vue sportif, que celle qui s'étend du 29 juillet au 5 août. C'est à Genève, les championnats du monde de cyclisme, de Rouen à Trouville, la Coupe de Trouville, à Vitte, le raid hippique militaire, à Vichy le Grand Prix, à Caen le prix du Premier Pas, à Saint-Cloud, à Maisons-Laffitte, les débuts des 2 ans. C'est aussi les premières étapes de la Coupe du Matin, qui va dérouler autour de la France ses interminables lacets, sans compter les championnats du monde de natation à Joinville et d'autres épreuves encore.

Fidèle à son principe, qui est de tenir ses lecteurs au courant de tous les événements sportifs, la Vie au Grand Air sera représentée partout par ses rédacteurs photographes. Ils seront à Vichy, à Vitte, à Trouville, à Genève, à Caen, à Paris, et dans notre prochain numéro, nos lecteurs trouveront la moisson de photographies qu'ils auront glanée pour eux aux quatre coins du monde sportif.

Nous sommes certains que nos lecteurs et nos clients nous sauront gré des sacrifices incessants que nous nous imposons pour faire de la Vie au Grand Air le plus complet et le mieux renseigné de tous les magazines sportifs du monde entier.

Chapitre 1

Une stèle au sommet du Ballon d'Alsace (1908)

« À la mémoire de mon pauvre vieux copain. »

Ils sont quelques-uns à avoir coché la date. Demain, 17 juillet 1908, le Tour de France cycliste passe par le Ballon d'Alsace. Et là-bas, tout en haut, trône une stèle toute neuve, rendant hommage à René Pottier. René, c'était leur compagnon de route, leur ami. C'était même leur frère car, parmi ces coureurs qui veulent marquer le coup, il y a André Pottier, le benjamin, de trois ans plus jeune. Il y a Georges Passerieu, aussi. Un copain du Vélo Club de Levallois, dont sont issus tant de champions, et un camarade de la glorieuse équipe Peugeot.

Passerieu est particulièrement attendu et motivé. À bientôt 23 ans, l'homme est en parfaite condition physique. Il est, très clairement, l'un des favoris à la victoire finale dans le Tour de France. Une épreuve qu'il connaît bien, pour l'avoir finie à la deuxième place, en 1906, et à la quatrième, l'année dernière, en 1907. À son palmarès, cinq étapes remportées, déjà ; la dernière il y a trois jours seulement, à Roubaix, terme de la première journée de ce Tour 1908. Deuxième à Metz (2^e étape), battu à l'emballage par Lucien Petit-Breton, il occupe, *ex-aequo* avec ce dernier, la tête du classement général provisoire. C'est dire s'il peut être ambitieux.

Des guibolles qui tournent toutes seules

Robert Desmarets, journaliste à *L'Auto*, a bien compris que c'était « la roue à suivre » pendant cette escapade messine. Durant toute la journée de repos, il file le train aux gars de la « team Peugeot »¹. Il les a trouvés à la sortie de l'hôtel Le Royal au moment où, sous la conduite de Léopold Alibert, leur directeur sportif, ils s'en allaient visiter la capitale lorraine, alors sous occupation allemande. Au menu de la promenade, les forts militaires, devant lesquels ils se cassent les dents – « on n'y pénètre pas comme ça »² - puis, le champ de bataille de 1870 et, enfin, *paradeplatz* (la place d'Armes), avant de pénétrer dans la cathédrale Saint-Étienne. « Mes sentiments religieux m'imposent ce devoir »³, plaisante l'incorrigible Passerieu qui, en réalité, n'a d'autre Dieu que celui du vélo.

1 *L'Auto*, 17 juillet 1908.

2 *Ibid.*

3 *Ibid.*

Robert Desmarests, lui, reste professionnel. Il galope derrière ce beau monde et n'en perd pas une miette. Tandis qu'il déambule à travers les rues « invraisemblablement embrouillées de Metz »⁴, il interroge Passerieu. Il est question, évidemment, de sa forme du moment. « C'est pas du boniment, mais j'm'en sens presque autant que le même Lucien (le même Lucien, c'est Petit-Breton). J'ai les guibolles qui tournent toutes seules, c'est pas possible, j'ai dû perdre dans Bordeaux-Paris mon dernier kilo de poisse⁵ »⁶, répond, dans une gouaille toute parisienne, celui qui est pourtant né à Londres, d'un père français et d'une mère britannique. Il est comme ça, Passerieu, toujours avec le mot pour rire et le sourire aux lèvres, méritant parfaitement son nom...

Le « même Gustave » en favori

Qui craint-il pour l'étape de demain, avec ses 259 kilomètres menant de Metz à Belfort, en passant par le Ballon d'Alsace et ses 12 kilomètres de montée, sur des pentes entre 9% et 10% ? « Mais tout le monde ! »⁷. Ganna, « un macaroni qui file comme s'il était accommodé au fromage » - il s'agit de Luigi Ganna qui, en 1909, remportera la première édition du Tour d'Italie. Petit-Breton, qui « use la route » en des crises « encore plus *estomaquantes* que l'année dernière », « le même Gustave », c'est-à-dire Garrigou, deuxième du Tour 1907, qui « commence à resauter et va nous enlever le Ballon à toute allure demain. S'il ne vient pas sur la carrosserie dans la descente sur Belfort, je crois bien qu'il y en aura pas cher pour le repiger. »⁸

Besoin de traduction ? Garrigou retrouve la forme et, en excellent grimpeur qu'il est, devrait être à son aise dans le Ballon d'Alsace. C'est bien simple : s'il ne tombe pas dans



3. Gustave Garrigou, successeur de René Pottier au sommet du Ballon d'Alsace (Tour de France 1908).

4 *Ibid.*

5 Passerieu s'est classé 4^e de Bordeaux-Paris, ratant le podium pour 6 minutes, souffrant des pieds, *L'Auto*, 18 mai 1908.

6 *L'Auto*, 17 juillet 1908.

7 *Ibid.*

8 *Ibid.*

la longue descente, après avoir basculé au sommet, il sera difficile d'aller le chercher... Passerieu poursuit et, cette fois, il n'est plus besoin de traduction. Le sempiternel rigolard se fait sérieux, et quiconque a un cœur comprend que l'émotion l'étreint, au plus profond. « Vous pouvez ajouter que je suis tout ému à l'idée que je vais passer, demain, devant le monument élevé par *L'Auto* à la mémoire de mon pauvre vieux copain René Pottier. Je vais en mettre un coup terrible, croyez-le bien ! Et le souvenir de celui qui me conseilla à mes débuts, et qui nous lâchait comme des crêpes dans n'importe quelle montée, me donnera des ailes »⁹, déclare-t-il.

Le maillot de Pottier à Paris-Roubaix

On n'en attendait pas moins de Georges Passerieu. Un gars fidèle, et qui n'oublie pas. Quinze mois plus tôt, le 31 mars 1907, il avait déjà prouvé sa grandeur d'âme à l'arrivée de Paris-Roubaix, en rendant hommage à son ami, tragiquement décédé quelques semaines plus tôt. Passerieu, vainqueur de la course, avait tenu à évoquer la mémoire de René Pottier. « J'ai fini heureux comme un roi et jamais je n'oublierai les ovations des sportives populations du Nord. Ah ! un détail pour finir : dites que je portais le maillot du malheureux Pottier, qui fut mon professeur et mon ami. Sa famille m'a donné ce souvenir. Je m'étais dit : "Si Pottier avait été là, son maillot eût apparu le premier au Vélodrome." Eh bien ! il y apparaîtra le premier quand même, et voilà comment j'ai gagné Paris-Roubaix. »¹⁰

On se doute, alors, que Passerieu veut rééditer l'exploit, demain au Ballon d'Alsace, terre majeure des prouesses de René Pottier. À l'occasion du passage des coureurs, une stèle en sa mémoire a été apposée. Elle n'attend que la visite de ses camarades routiers pour être officiellement inaugurée. Plus de cent dix-sept ans plus tard, elle y est toujours, fidèle gardienne du souvenir. Non, les héros ne meurent jamais. La légende de René Pottier est immortelle, ce qui ne déplairait pas à Henri Desgrange, directeur du journal *L'Auto* et créateur du Tour de France, en 1903.

Desgrange pour lutter contre l'oubli

C'est à lui que l'on doit l'idée de ce monument. Il en a lancé l'initiative quatre jours, seulement, après le décès de René Pottier. C'est né comme une fulgurance, sous le feu de l'émotion. Et avec cette aura paternaliste d'un homme qui sait que ses contemporains ont tendance à rapidement essuyer leurs larmes... « En quinze jours, chez nous, on oublie jusqu'aux plus chers souvenirs, et les disparus

9 *Ibid.*

10 *L'Auto*, 1^{er} avril 1907.

sont bientôt des importuns »¹¹, se lamente-t-il. Il entend trouver comment « perpétuer le souvenir de Pottier, qui fut pour nous tous un exemple de courage et de volonté. »¹² C'est l'ère du temps, aussi, que de proposer à la jeunesse des sujets à vénérer.



4. Henri Desgrange, ici en 1914, est le créateur du Tour de France.

Desgrange n'a pas à se creuser longtemps pour dénicher, « entre tous les hauts faits sportifs que Pottier, de son vivant, a mis à son actif, celui qui dominait les autres »¹³. Le Ballon d'Alsace, évidemment ! Il se souvient, des trémolos dans la plume, de « cette double ascension (...) faite par lui en 1905 et 1906 et pendant laquelle, à la force de ses muscles indomptables, il arriva au sommet de la côte avec plusieurs centaines de mètres sur ses adversaires. »¹⁴ Sitôt dit, presque aussitôt fait... Va pour l'érection, en haut du Ballon d'Alsace, d'une plaque au nom de Pottier. Ainsi, le sage directeur pourra dormir en paix. Le devoir de mémoire sera accompli. « Rares sont ceux qui, comme moi, ont pu le

11 *L'Auto*, 30 janvier 1907.

12 *Ibid.*

13 *Ibid.*

14 *Ibid.*

suivre de l'œil, mais innombrables sont ceux qui s'en souviendront longtemps encore »¹⁵, conclut Desgrange.

De la fontaine à la stèle

Il n'a rien lâché – ce n'est pas le genre du bonhomme. La stèle est prête depuis le mois de juin 1908. Mais ce ne fut pas sans effort. Il a fallu trouver des hommes fiables, capables d'organiser et de suivre le chantier. *L'Auto* a pu compter sur la firme Peugeot, dont le siège est à Valentigney (Doubs), pas si loin du Ballon d'Alsace. Les « lions » devaient bien cela à l'un de leurs meilleurs représentants... « Ce fut M.Boillot, un ami de *L'Auto*, qui voulut bien, malgré ses importantes fonctions aux usines Peugeot, se charger de reconnaître le terrain et de nous donner de précieuses indications pour l'exécution du monument projeté »¹⁶, relate le journal sportif, qui ne manque pas de rondeurs, n'oubliant aucun des personnages, petits et grands, qui l'ont aidé dans son entreprise.

Merci au préfet des Vosges, « qui a bien voulu abrégé les formalités d'autorisation »¹⁷. Merci à l'administration des ponts et chaussées, « qui s'est intéressée, avec une intelligence au-dessus de tout éloge, à la difficile exécution de ce projet »¹⁸. Et merci, enfin, à M.Hambert, agent-voyer cantonal du Thillot, sous la responsabilité duquel l'exécution des travaux s'est faite. Une tâche laborieuse, en vérité, si l'on a en tête qu'il a fallu transporter les pierres de taille jusqu'au sommet.

Pas sûr, en revanche, que *L'Auto* éprouve les mêmes sentiments de gratitude envers les propriétaires qui, tout là-haut, « sur le côté gauche de la route »¹⁹, ont refusé que l'on installe la stèle sur leurs terrains. L'idée première était en effet d'utiliser une source, présente à cet endroit, et « de transformer le monument en une fontaine utilisable par tous les touristes. »²⁰ Las, faute d'accord, et alors que « tous les plans et les devis avaient été exécutés en ce sens »²¹, il a fallu s'organiser autrement. Oh ! pas loin, la stèle a trouvé sa place quasi en face, sur le côté droit de la route en venant du Thillot et en allant dans la direction de Belfort. Seul le symbole compte, et ce dernier est beau. « Situé à la fin de l'interminable montée du Ballon d'Alsace, à l'endroit où la vue s'étend à l'infini, d'un côté sur les Vosges et d'autre part sur la trouée de Belfort, (ce monument)

15 *Ibid.*

16 *L'Auto*, 16 juin 1908.

17 *Ibid.*

18 *Ibid.*

19 *Ibid.*

20 *Ibid.*

21 *Ibid.*

montrera à tous les jeunes gens épris de sport et de vie physique, à quelques mètres de la frontière, quelles sont les énergies insoupçonnées de notre race, quels exemples de vaillance et de courage le sport a su donner (...) à nos jeunes générations. »²²

Les larmes du petit frère

De nos jours, il n'y a plus de frontière à toiser. Mais le paysage que l'on épouse du regard, en contrebas, est toujours aussi splendide, et le monument est le même, pieusement entretenu, propre comme au premier jour, avec son inscription toujours aussi lisible : « Dans le Tour de France, course annuelle de 5.000 km organisée par *L'Auto*, René Pottier (1879-1907) arriva premier en cet endroit en 1905-1906 après avoir soutenu dans l'escalade du Ballon d'Alsace une vitesse moyenne de 20 km à l'heure et dépassé tous ses adversaires. » Le même monument à deux détails près. Une gravure représentant René Pottier a été ajoutée, au bas de la plaque de marbre, le 25 juin 2006, à l'occasion du centenaire de sa victoire dans le Tour de France. Et la stèle a été déplacée de quelques mètres, traversant la route pour rejoindre un îlot aménagé, en 2009.

Elle en a vu passer des cyclistes, cette stèle, et en voit encore. Mais le premier d'entre eux, à tout jamais, reste Gustave Garrigou. En somme, Georges Passerieu avait raison dans ses prédictions. Et tant pis pour lui, qui n'a pas pu tenir ses promesses. Handicapé par une chute, bien avant le Ballon d'Alsace, il grimpe



5. Stèle actuelle au sommet du Ballon d'Alsace.

²² *Ibid.*

anonymement et termine l'étape au 30^e rang, très loin des premiers.²³ Il perd, ce jour-là, 59 minutes sur le vainqueur du jour, ce qui ne serait rien, en ces temps où le Tour se court aux points, attribués en fonction des places aux arrivées si, justement, son classement à Belfort n'était pas aussi mauvais. Trentième... C'est rédhibitoire. Passerieu ne pourra faire mieux, à Paris, que 3^e. Et ce sera son dernier exploit sur les routes du Tour, ses trois participations suivantes se soldant par de précoces abandons.

Garrigou, le successeur de René Pottier en haut du Ballon d'Alsace, se classera juste derrière au classement général, 4^e. Mais, pour lui, le meilleur est à venir avec, en 1911, la victoire finale qui l'attend. Une carrière extraordinaire que celle du « même Gustave », nouveau roi des grimpeurs après René Pottier : vainqueur de Milan-San Remo en 1911, du Tour de Lombardie en 1907, double champion de France sur route en 1907 et 1908, vainqueur du Tour de France 1911 donc et, en huit participations, pas moins bien classé que 5^e, avec six podiums en tout. Depuis, il n'y a que Poulidor (8 podiums), Zoetemelk et Hinault (7 podiums) à avoir fait mieux. Une légende succède à une autre, en somme, et c'est un joli clin d'œil.

André Pottier, le petit frère, n'avait pas les qualités requises pour briller au sommet. Non qu'il ne soit pas un bon coureur, surtout pas. 2^e de Paris-Tours en 1907, et récent 3^e de Milan-San Remo au printemps 1908, cela vous pose son homme. Mais grimper, c'est autre chose. Et grimper dans ces conditions, surtout, le cœur si lourd... « Les arrivées se succèdent, rapides, et nous voyons apparaître Pottier. En passant devant le monument élevé à la mémoire de son frère, il a un grand geste du bras droit, pour saluer le disparu, puis il baisse la tête et, aussitôt, de grosses larmes coulent le long de ses joues. Quelques coups de pédale et Pottier plonge vers Belfort. La scène, au milieu de cette nature sauvage, nous a tous pris au cœur, et notre souvenir est allé au cher disparu, à celui que personne n'avait jamais battu au Ballon d'Alsace »²⁴, témoigne Henri Desgrange. C'est peut-être celui-là, finalement, le meilleur des hommages, celui des yeux rougis tout autant que celui des jarrets musclés.

23 *L'Auto*, 18 juillet 1908.

24 *Ibid.*

Chapitre 2

Ses deux triomphes au sommet du Ballon d'Alsace (1905-1906)

« Pottier est un fameux lapin. »

Ce n'est pas le premier col¹. Même pas le premier « 1000 mètres »² de l'histoire du Tour de France. Mais l'ascension du Ballon d'Alsace, c'est le premier mythe. Et c'est René Pottier qui le dompta en pionnier. Le mythe, d'ailleurs, ce ne sont pas tant les « 12 km de côtes à 8 et 10% »³, mais bien ce que le roi René en fit. Et par deux fois qui plus est. Si l'Histoire, avec un grand « H », aime les premières, elle adore les *bis repetita*. René Pottier est passé en tête au sommet du Ballon d'Alsace en 1905 et en 1906 ; il s'est suicidé en 1907. L'exploit répondait alors à la légende, ou inversement, et le drame venait dans la foulée y poser un couvercle d'éternité.

Le premier acte se déroule le 11 juillet 1905, et il est d'anthologie. Il est 3h du matin quand les 44 rescapés du Tour de France s'élancent, depuis Jarville, en banlieue de Nancy, pour Besançon, terme de la deuxième étape : 299 kilomètres d'efforts, en passant par Lunéville, Épinal, Remiremont, Belfort, Baume-les-Dames. Il faudra aux meilleurs un peu plus de 10 heures pour en venir à bout. Et avec, donc, au milieu du parcours, ce fameux Ballon d'Alsace à franchir, quelque part entre Remiremont et Belfort.

Avant cela ? Le calme plat et la routine. La routine des pneus à plat... La faute aux clous, la plaie de ces premières éditions du Tour de France. La veille, dans sa recension des événements de l'étape Paris-Nancy, le journal *Les Sports* a même titré sur « le désastre »⁴ causé par « ces misérables bandits, qui dans l'ombre et loin des yeux, ont servi des clous, par poignées, sur (la) route. »⁵ *L'Auto*, de son

1 Le premier col du Tour de France fut le col de Pin-Bouchain, dans les monts du Lyonnais, franchi le 2 juillet 1903 durant la première étape Paris-Lyon : « une montée assassine (de) 10 km » pour atteindre les 760 mètres d'altitude, in Vespini, Jean-Paul, *L'épopée du 1^{er} Tour de France*, Mareuil Editions, 2023.

2 Le premier col à plus de 1000 mètres d'altitude du Tour de France fut le col de la République, également appelé col du Grand-Bois, culminant à 1161 mètres, franchi le 5 juillet 1903 durant la deuxième étape Lyon-Marseille, *ibid.*

3 *L'Auto*, 12 juillet 1905.

4 *Les Sports*, 10 juillet 1905.

5 *Ibid.*

côté, cachant mal son désarroi face à ces actes de malveillance, s'est lamenté de voir des « routes littéralement noires de clous. »⁶ A chaque époque sa petite délinquance.

Six hommes au pied du col en 1905

Le départ de Nancy n'échappe pas à la règle, et c'est la litanie des crevaisons. L'avantage, s'il faut en trouver un, c'est que le clou n'est pas sélectif, s'accrochant à n'importe quelle roue et n'épargnant personne. De là à dire que c'est équitable, n'exagérons pas mais, après Épinal, les favoris se regroupent et ralentissent, « se réservant pour gravir le Ballon d'Alsace, où ils sentent bien que va se jouer la grosse partie. »⁷

Au pied, ils sont encore six, Cornet, Aucouturier, Trousselier, Pottier, Georget et Petit-Breton. Que des cadors. Henri Cornet, pas encore 21 ans, a gagné le Tour en 1904 (certes, sur tapis vert⁸) et vient, en début de saison, de terminer 3^e de Paris-Roubaix puis de Bordeaux-Paris, les deux grandes courses sur route de l'époque. Hippolyte Aucouturier, 28 ans, les a gagnées, ces deux épreuves phares, et plutôt deux fois qu'une : Paris-Roubaix en 1903 et 1904, Bordeaux-Paris en 1903 et 1905. Louis Trousselier, 24 ans, vient de triompher dans Paris-Roubaix, devant René Pottier, 26 ans, qui s'est également classé 2^e de Bordeaux-Paris. Emile Georget, 23 ans, est le moins connu du lot, mais son nom répond pour lui de ses qualités : n'est-il pas le frère de Léon, vainqueur du Bol d'Or, cette formidable



6. Vue générale du sommet du Ballon d'Alsace, au début du XXe siècle.

épreuve sur piste de 24 heures non-stop, en 1903 ? Quiconque remporte cette course conquiert la gloire, et ce n'est pas Lucien Petit-Breton, 22 ans, vainqueur du Bol d'Or 1904, qui dira le contraire.

Ils sont donc six, et tous « frais et dispos »⁹, prêts à se livrer « un combat

6 *L'Auto*, 10 juillet 1905.

7 *L'Auto*, 12 juillet 1905.

8 Initialement 5^e. Cornet a bénéficié des disqualifications des quatre premiers, Maurice Garin, Lucien Pothier, César Garin et Hippolyte Aucouturier, pour irrégularités.

9 *L'Auto*, 12 juillet 1905.

épique »¹⁰. C'est ici qu'il faut faire un choix. Les deux journaux sportifs relatant l'ascension diffèrent dans leur compte-rendu, notamment dans l'ordre des « lâchages » et, plus embêtant, dans la mise en avant du meneur, « dynamiteur » de la course par ses accélérations. L'article des *Sports* paraît moins de première main, plus laconique, quand Victor Breyer, pour *L'Auto*, donne volontiers plus de détails. Ce ne serait certes pas le premier à enrober sa méconnaissance de longues phrases aux allures de reportage très précis, mais son « à nous trois qui étions dans la voiture »¹¹ emporte l'adhésion. Il y était, avec les coureurs, et son récit fait foi. Les deux quotidiens, de toute manière, se rejoignent sur l'essentiel : Cornet et Pottier ont livré un duel « sauvage »¹², pendant « 40 minutes que nous n'oublierons jamais ».¹³

Cornet et Pottier dans un duel haletant

À Saint-Maurice, les six hommes de tête sont attendus par des membres de leur équipe, qui leur ont préparé des bicyclettes à petite multiplication, plus appropriées pour affronter les rudes pourcentages de la côte. Tous repartent ensemble, à l'exception de Petit-Breton qui, mal servi par l'un de ses aides, perd du temps, « 100 mètres qu'il ne pourra plus combler tant le départ des autres a été



7. René Pottier pendant le Tour de France 1905.

10 *Les Sports*, 12 juillet 1905.

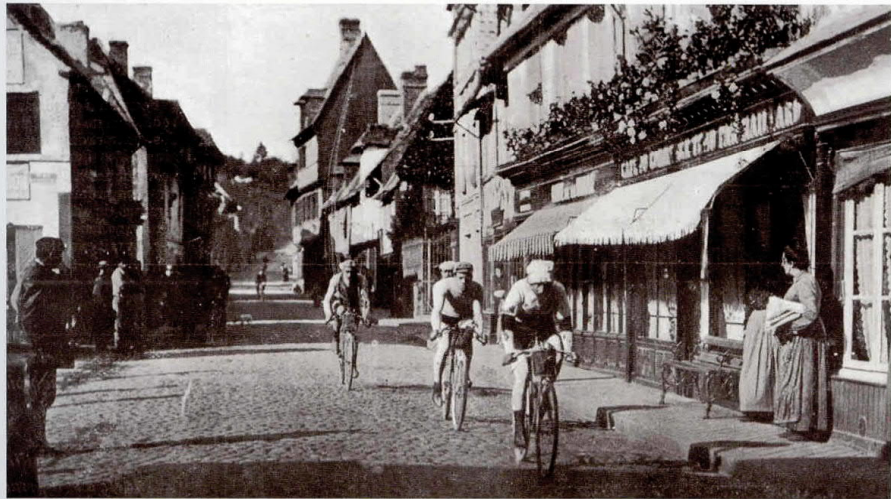
11 *L'Auto*, 12 juillet 1905.

12 *L'Auto*, 12 juillet 1905.

13 *Ibid.*

terrible. »¹⁴ Ils ne sont plus que cinq. « Les 4 ou 5 premiers kilomètres se passent sans incident, puis c'est soudain Cornet qui démarre furieusement, essayant de lâcher ses concurrents. Et, à notre surprise indicible, c'est Trousselier qui cède le premier. Plus que quatre ! C'est encore trop pour Cornet, dont le dos se courbe soudain en une cadence plus accentuée, tandis que les trois autres répondent à l'assaut. Mais ses forces trahissent Georget, qui se relève à son tour. Plus que trois. Et, un peu plus loin, Cornet, qui jette derrière lui des regards sauvages, a la satisfaction de voir son grand rival, Aucouturier, décollé à son tour. Nous ne pouvons en croire nos yeux. Mais la grosse surprise de ce véritable drame sportif est réservée pour la fin, car nous voyons tout d'un coup Pottier, dans une détente de tout son être, passer Cornet. Un duel féroce s'engage entre les deux survivants, haletants, ruisselants de sueur. Tous deux pèsent de tout leur corps à chaque coup de pédale, tandis que de leur poitrine sortent des "hans" qui nous rappellent ceux des rudes mitrons étreignant la pâte devant le four rougi à blanc. Cornet perd deux longueurs, puis recolle et décolle encore, et ça y est, la victoire reste à Pottier, qui s'en va maintenant tout seul, admirable de vigueur désespérée, le buste plié en deux sur le guidon, l'œil sur le sol, pour ne se relever que tout en haut, au sommet où les grands sapins, s'enfonçant dans les gorges sauvages, lui montrent que le plateau, précurseur de la longue descente sur le versant opposé du Ballon, est atteint. »¹⁵

Le roi René couronné dans le ballon d'Alsace



Une côte s'annonce, et Pottier attaque, à Pont-l'Évêque, comme au pied du Ballon. Sur les 9 kilomètres domptés en 1905, il prend une option sur la victoire finale.

8. René Pottier, au premier plan, est reconnaissable à son couvre-chef caractéristique.

14 *Ibid.*

15 *Ibid.*

Pottier a accompli cet exploit « à une allure variant entre 18 et 20 km à l'heure »¹⁶. Il pourrait se poser, ne serait-ce que quelques secondes, pour savourer. Il n'en fait rien, sautant de sa machine, « en voltige »¹⁷, « et en reprenant une autre, plus multipliée, parmi celles disposées là »¹⁸. Il s'engouffre dans la descente, à tombeau ouvert. Il ne s'arrête qu'au contrôle de Belfort, alors qu'il a déjà 198 kilomètres dans les jambes depuis Nancy. Et encore, on sent que c'est rapide : « Le temps de signer, de se passer une éponge sur la figure, d'avalier un bouillon, et (il) disparaît. »¹⁹ C'est qu'il a ses rivaux sur le dos, il le sait. Aucouturier arrive 2 minutes après, Trousselier est à 4 minutes. Le pauvre Cornet, son plus sérieux adversaire dans l'ascension, est plus loin, 20 minutes derrière. Non qu'il ait craqué, surtout pas : il a été accablé de poisse. Il a attendu, en vain, son vélo de rechange, au sommet. En désespoir de cause, il a dévalé la pente « avec la même machine avec laquelle il avait monté »²⁰. Et comme si cela ne suffisait pas, « peu après, il est rentré dans un troupeau de moutons (et) est tombé. »²¹

La guigne rattrape Pottier, le « vainqueur moral »

Pour une fois que ce n'est pas Pottier qui est victime de ce genre de guigne... Mais l'on parle trop vite car, justement... Si Pottier est encore en tête à Montbéliard (215^e kilomètre), ce n'est plus vrai à Baume-les-Dames (268^e kilomètre). Victime d'une chute, il a d'abord cassé sa roue arrière. S'il trouve rapidement une bicyclette de rechange, il crève quelques kilomètres plus loin et se voit contraint de rouler sur la jante²². Cette fois, c'est trop. Aucouturier le rattrape et le dépasse. L'étape est perdue. Son vainqueur, magnanime, fait alors preuve d'un geste amical et héroïque. Si « son premier mouvement fut de le passer en vitesse, (...) il se rendit compte que ce procédé n'était pas (celui) d'un loyal concurrent. Aucouturier a un pneumatique de rechange, il fait demi-tour et le passe à son camarade. »²³

Las, cela ne change pas grand-chose. « Il est écrit que Pottier ne gagnera jamais une course »²⁴, se désole *Les Sports* qui, à défaut, le consacre « vainqueur moral »²⁵ de l'étape. À Besançon, Aucouturier l'emporte avec 11 minutes d'avance sur Pottier,

16 *Ibid.*

17 *Les Sports*, 12 juillet 1905.

18 *L'Auto*, 12 juillet 1905.

19 *Ibid.*

20 *Les Sports*, 12 juillet 1905.

21 *Ibid.*

22 *Ibid.*

23 *Ibid.*

24 *Ibid.*

25 *Ibid.*

2^e. Ce dernier, qui « peste contre sa malchance »²⁶, se console en prenant la tête du classement général provisoire. Mais, blessé dans sa chute, il abandonnera le Tour durant la troisième étape. En attendant, il ne le sait pas encore, mais il vient d'entrer dans la légende. Et c'est peut-être encore Hippolyte Aucouturier qui en témoigne le mieux : « Je n'ai jamais rien fait de plus dur. Ce fut terrible, surtout la montée du Ballon, où Cornet et surtout Pottier nous ont mené la danse dont vous avez été témoin. Pourtant, bien que décollé dans la terrible escalade, j'ai été plein de confiance pour la fin, escomptant une défaillance de Pottier à la suite de son effort insensé. Cette défaillance se serait-elle produite, je n'en sais rien, c'est un accident qui a mis mon rival à ma merci mais, en tout cas, Pottier est un fameux lapin, et les autres aussi. »²⁷

Seul en tête pendant 250 km en 1906

Pas d'accident, un an plus tard. Pottier triomphe en haut du Ballon d'Alsace *et* à l'arrivée, jugée à Dijon, terme de la troisième étape du Tour 1906. Et sans doute pense-t-il à ses déboires de l'année précédente, en se cherchant une revanche éclatante. Comment expliquer, sinon, un tel acharnement à vouloir lâcher ses rivaux ? Le classement se joue aux points, sans prendre en compte la moindre notion d'écart de temps : 1 point pour le premier, 2 pour le deuxième, etc. quelles que soient les configurations des arrivées.

Pourtant, en ce 8 juillet 1906, Pottier « mène un train d'enfer »²⁸. C'est bien simple, sur les 416 kilomètres du parcours, il est tout seul devant durant... 250 kilomètres.²⁹ Il arrive à Dijon après avoir roulé pendant 15 heures 18 minutes et 41 secondes, et il faut attendre 48 minutes avant de voir Passerieu, 2^e. Pottier vient d'accomplir une « stupéfiante performance »³⁰ et même Henri Desgrange, que l'on connaît d'ordinaire plus prudent, en vient à écrire qu'il « a gagné, avec la 3^e étape, le Tour de France, bien probablement »³¹. L'avenir lui donnera raison mais, alors qu'il reste 20 jours de course et 10 étapes, pour plus de 3.400 kilomètres encore, c'est aller bien vite en besogne.

Pottier a tellement fait montre de force et de maîtrise que, c'est vrai, on le sent invincible. Ce jour-là, la course ne se décante qu'au pied du Ballon d'Alsace, à un peu moins de 160 kilomètres du départ. Mais alors, après, quel festival ! Partis de Nancy à minuit, les routiers y arrivent un peu après 6 heures et, malgré l'heure

26 *L'Auto*, 12 juillet 1905.

27 *Ibid.*

28 *Les Sports*, 9 juillet 1906.

29 *L'Auto*, 9 juillet 1906.

30 *Ibid.*

31 *Ibid.*

matinale, « le célèbre raidillon est noir de monde »³². Ceux-là ne regretteront pas de s'être levés tôt. « Un nuage de poussière annonce l'approche des coureurs. »³³ Il faut imaginer l'excitation, la clameur. Un peloton de 20 hommes se présente – *Les Sports* et *L'Auto* évoquent tous deux 19 unités, mais Victor Breyer, dans *L'Auto*, plus complet dans son récit, cite 20 noms, alors va pour 20.

« Secouer la meute, comme un sanglier le ferait des chiens »

Un brusque virage sur la droite et, ça y est, ils se lancent à l'assaut de la montagne. « En abordant la côte, Pottier a foncé en avant, comme si la cloche venait de lui annoncer le dernier tour d'une course sur piste et, à une vitesse inouïe, il emmène le lot. Le premier tournant n'est pas atteint que celui-ci commence à s'égrainer. Et nous assistons alors à un spectacle superbe. Un à un, ou par grappes, le crack de Levallois (c'est Pottier, Ndlr) commence à secouer la meute attachée à sa roue, comme un sanglier le ferait des chiens. Les deux premiers à demander grâce sont Catteau et Fleury, puis c'est Trousselier, Decaup et Privat. Ils se relèvent, éccœurés par le train effroyable du leader qui, beau de vaillance, opiniâtre, continue son effort sans même regarder derrière lui. Au 2^e kilomètre de cette ronde infernale, Winand est décollé, précédant de peu un quatuor formé de Léon Georget, Tuvache, Aucouturier et Wattelier aîné (Edouard, Ndlr). Et, 500 mètres plus loin, Cadolle, Emile Georget, Gabory, Beaugendre et Wattelier jeune (Antony, Ndlr) subissent le même sort. Hardi ! Pottier, tu les auras tous ! Et, de fait, la 3^e borne kilométrique vient d'être passée que, successivement, Petit-Breton et Dortignacq voient, avec de grands yeux lassés, fuir l'infatigable roue du leader. Il reste encore deux hommes, contre lui, dans la bataille, Ringeval et Passerieu. Nous avons un instant l'illusion que ceux-là se cramponneront jusqu'au bout. Mais il n'en sera rien. Le buste cerclé de blanc et noir (c'est toujours Pottier, Ndlr) continue à se courber, dans une cadence puissante, et voici Passerieu qui reste à son tour en arrière. Un duel court, mais terrible, s'engage alors entre Pottier et Ringeval, restés seuls en présence. Encore un appel à ses ressources infinies et le leader démarre véritablement en pleine montée. Ringeval perd 5 mètres, rejoint dans un superbe effort, décolle de nouveau. C'en est fait ! Parti avec 18 concurrents (sic), Pottier est seul, et c'est avec une avance énorme qu'il arrive au bout des 9 kilomètres terribles, ou une centaine de *sportsmen*, transportés comme nous d'enthousiasme, battent frénétiquement des mains. Car, resté seul durant les quatre derniers kilomètres, l'in vraisemblable grimpeur n'a pas ralenti un seul coup de pédale. Au sommet

32 *Les Sports*, 9 juillet 1906.

33 *L'Auto*, 9 juillet 1906.

de la côte, il a exactement 4 minutes et demie d'avance sur le second, Passerieu, que Ringeval suit roue dans roue. »³⁴

Frais comme une rose

De tels écarts impressionnent. De même que le temps d'ascension : « 27 minutes 8 secondes pour les 9 kilomètres, ce qui donne l'in vraisemblable vitesse de 20 km/h »³⁵, relève Victor Breyer. Le pire, c'est que ce n'est pas fini. Pottier ne se relève pas. Ce n'est pas son genre. « Il dévale la pente à pleine pédale. Il surgit comme un démon sorti des forêts sauvages dans la plaine. Il est déjà loin lorsque ses adversaires se retrouvent en bas, et les voici comme de pauvres bêtes blessées, désemparés, qui se groupent. Voyez-les, ensemble, passer dans les contrôles. On dirait qu'ils ne veulent plus être seuls et qu'ils ont besoin de tout leur courage pour lutter contre le champion. Hélas ! à eux tous ils ne reprendront rien »³⁶, s'enflamme Henri Desgrange.

À Gray, 200 kilomètres et 7 heures plus tard, Pottier n'est toujours pas rassasié. Compte tenu de son avance de près d'une heure, « une partie du public s'imaginait que Pottier allait s'arrêter longuement, se restaurer puis, qui sait, faire peut-être un peu la causette avec la foule. Il a fallu en rabattre, car l'extraordinaire champion s'est arrêté juste une minute, le temps seulement de prendre quelques aliments, et d'affirmer qu'il se sentait frais et dispo. C'est d'ailleurs, a-t-il ajouté, le cas de tous ceux qui, comme moi, se trouvent en tête dans une course. »³⁷

Une journée tranquille en somme... pour lui. Son commentaire, après être descendu de vélo en vainqueur ? « Après (Montbéliard), ça a été tout seul ». ³⁸ Fermez le ban. Tout juste consent-il à reconnaître que « le temps paraît diablement long quand on pédale tout seul, et aussi longtemps. »³⁹ Ne surtout pas compter sur Pottier pour les longues effusions. Quand le journaliste des *Sports* le retrouve, « frais comme une rose »⁴⁰, après son bain, à l'hôtel de la Galère où il loge, « le brillant vainqueur de la troisième étape »⁴¹ est toujours aussi mesuré. « Je suis heureux d'avoir réussi l'exploit que je rêvais (sic) depuis longtemps. Me voici maintenant en tête du classement général et, si la guigne

34 *Ibid.*

35 *Ibid.*

36 *Ibid.*

37 *Ibid.*

38 *Ibid.*

39 *Ibid.*

40 *Les Sports*, 9 juillet 1906.

41 *Ibid.*

veut bien ne plus me poursuivre, j'espère bien la conserver »⁴², déclare-t-il simplement.

Mesure-t-il la portée de ce qu'il vient d'accomplir ? Pas sûr. Il y a chez Pottier, c'est une constante tout au long de sa carrière, de sa vie, comme une fragilité à fleur de peau, un manque cruel de confiance. Le talent est là, pourtant, immense, indiscutable. Mais les résultats ne suivent pas toujours. Soit il y a meilleur que lui – c'est rare – soit il y a ce petit grain de sable, ce soupçon de malchance qui vient l'accabler, et ruiner tous ses efforts. Une fois passe encore, mais deux, trois, douze, vingt fois... Cela pèse, à la longue. Pottier pédale avec le poids de la peur accroché à ses roues. Et c'est comme s'il accélérât pour la semer... sans y parvenir jamais, bien sûr.

Il lui faut être seul, lâcher ses adversaires, pour goûter un peu de sérénité. Et encore, même pas... Être seul, c'est se retrouver confronté à ses failles. Alors il appuie plus fort sur les pédales et c'est sans fin. On lui reprochera, souvent, d'avancer sans réfléchir. Mais comment faire autrement ? Réfléchir, c'est mourir, c'est tourner ses mille tourments dans sa tête. Pédales, c'est être libre ; tenter de l'être tout au moins. Aux arrivées, on lui en voudra de ne rien dire de ses émotions, de ne pas se mêler aux foules en liesse et de filer aussi vite que possible à son hôtel. Les autres ne peuvent pas comprendre que, pour lui, le choc est trop rude entre la solitude des longues heures passées en selle, sur la route, et le brusque retour à la normale. La normale pour qui, d'ailleurs ? Pas pour Pottier, de la pure race des solitaires. S'extraire de la furie du monde est, pour lui, une question de survie. Au moins lui évitera-t-on le qualificatif d'orgueilleux, en le reconnaissant simplement comme... bizarre. Mais personne ne le verra tel qu'il était. Une bête blessée. L'un de ces hommes taraudés par la quête de sens et qui, à défaut d'en trouver un, s'échine à sortir de l'ordinaire.

Dans son malheur, il aura eu de la chance, Pottier. Le cyclisme lui aura offert une voie à explorer. Mais c'était sans échappatoire. Comment s'en sortir indemne, quand bien même l'on gagne, s'il en faut toujours plus ? L'ennui, car il y en a toujours avec les personnalités comme celles-là, c'est qu'elles attirent la lumière, qu'elles la recherchent même mais, c'est paradoxal, se retrouvent victimes du syndrome de l'imposteur quand elle leur tombe dessus. Pottier courait et vivait avec cette sempiternelle menace sur les épaules.

Mais si lui n'a pas forcément conscience de son exploit, les autres si. Les témoignages admiratifs affluent dès le lendemain, au siège de *L'Auto*. « Des lettres enthousiastes, des dépêches (...) comptant des encouragements et des félicitations », relate le quotidien, qui conclut : « Quoi qu'il advienne, le nom de Pottier est à jamais gravé dans la mémoire de tous ceux qui savent apprécier la

⁴² *Ibid.*

beauté et l'importance d'un effort athlétique. »⁴³ Pottier est au sommet de son art. Il vit ce que les hommes, ses contemporains, ne traversent pas toujours au cours de leur existence : ces moments de grâce où tout semble facile, où rien ne peut arriver...



9. Photo en médaillon de René Pottier, parue dans *La Vie au Grand Air*, en 1906.

43 *L'Auto*, 10 juillet 1906.

Chapitre 3

L'été de sa vie, le dernier - sa victoire dans le Tour de France (1906)

« Si ma guigne légendaire veut bien m'abandonner. »



10. René Pottier pendant le Tour de France 1906.

Quel est son état d'esprit en ce mercredi 4 juillet 1906, jour du grand départ de la quatrième édition du Tour de France ? Est-il serein ? Inquiet ? René Pottier, qui n'a jamais été du genre expansif, ne laisse rien paraître. Il est là, parmi les 76 partants¹, discret à défaut d'être anonyme. C'est un « crack » et l'on compte sur lui pour animer la course, peut-être même la gagner. Pour autant, son début de saison a été difficile, contrarié par une grippe puis, surtout, par une fracture de la clavicule, consécutive à une chute². C'est bien simple, il n'a pu s'aligner que dans une seule course en ligne, Paris-Roubaix, le 15 avril³, conclue en troisième position. Quatre petites apparitions sur pistes, seulement, viennent compléter son activité officielle : trois courses de 50 kilomètres derrière entraîneurs, les 1^{er} avril⁴, 4 juin⁵ et 10 juin⁶, et une d'un kilomètre derrière tandem, le 7 juin⁷.

1 *L'Auto*, 5 juillet 1906.

2 *L'Auto*, 21 avril 1906.

3 *Les Sports et L'Auto*, 16 avril 1906.

4 *Les Sports et L'Auto*, 2 avril 1906, *Toulouse Sportif*, 15 avril 1906.

5 *Les Sports et L'Auto*, 5 juin 1906.

6 *Les Sports et L'Auto*, 11 juin 1906.

7 *L'Auto*, 8 juin 1906.



16. René Pottier fait la une de *La Vie au Grand Air* après sa victoire dans le Tour de France 1906.

Chapitre 17

Son palmarès

Palmarès amateur

1900

- 1er de la course du Brevet supérieur

1901

- 1er de Paris-Provins (déclassé)

- 3e de la Coupe Galitzine (déclassé)

1902

- 1er du Prix Bonin
- 1er du Challenge du Comité directeur

- 2e de Paris-Château-Thierry (1er Cadolle)
- 2e du Challenge Delavigne (1er Cadolle)
- 2e du Grand Prix Municipal (1er Cadolle)

1903

- Record de l'heure sans entraîneurs (40,080 kilomètres)

- 1er de Bordeaux-Paris en cinq étapes (2 étapes)
- 1er de Paris-Caen
- 1er du Challenge du Comité directeur
- 1er du Challenge de La Vie au Grand Air (piste)

- 2e du prix de La Belle Cycliste (1er Cadolle)
- 2e de Paris-Amiens (1er Seigneur)
- 2e de Versailles-Rambouillet (1er Cadolle)
- 2e du Grand Prix Municipal (1er Lécuyer)
- 2e de Paris-Château Thierry (1er Cadolle)
- 2e de Paris-Trouville (1er Cadolle)
- 2e de Paris-Dieppe (1er Cadolle)

- 2e du Circuit des Ardennes (1er Cadolle)
- 2e du Prix Pector Paris-Cabourg (1er Cadolle)
- 2e du championnat de France amateurs (1er Cadolle)

-
- 5e de Paris-Troyes (1er Gazel)
 - 5e du Challenge Equipes premières (1er Paulmier)

1904

- Record de l'heure sans entraîneurs (40,340 kilomètres)

-
- 1er du Grand Prix Municipal sur route
 - 1er du championnat de demi-fond à Bordeaux (piste)
 - 1er course de 50 kilomètres derrière entraîneurs (piste)

-
- 2e du Challenge de Côte (1er Vast)
 - 2e de Paris-Amiens (1er Garrigou)
 - 2e de Bordeaux-Paris en trois étapes (1er Cadolle)

-
- 5e du Challenge des Equipes premières (1er Vast)
 - 7e de Paris-Montereau (1er Cadolle)

Palmarès professionnel

1904

- 1er course de 50 kilomètres derrière entraîneurs (piste)
- 1er course de 50 kilomètres derrière entraîneurs (piste)

1905

- 1er match Jacquelin-Bruni-Pottier (piste)
- 1er course de 20 milles (piste)
- 1er course de 50 kilomètres derrière entraîneurs (piste)
- 1er course de 50 kilomètres derrière entraîneurs (piste)

-
- 2e de Paris-Roubaix (1er Trousselier)
 - 2e de Bordeaux-Paris (1er Aucouturier)
 - 2e course de 50 kilomètres derrière entraîneurs (1er Darragon) (piste)
 - 2e course de 50 kilomètres derrière entraîneurs (1er Petit-Breton) (piste)
 - 2e course de 50 kilomètres derrière entraîneurs (1er Cadolle) (piste)

1906

- 1er du Tour de France (5 étapes)
- 1er Bol d'Or (piste)
- 1er course de 50 kilomètres derrière entraîneurs (piste)
- 1er course de 50 kilomètres derrière entraîneurs (piste)
- 1er course de 50 kilomètres derrière entraîneurs (piste)

- 2e course de 50 kilomètres derrière entraîneurs (1er Cadolle) (piste)
- 2e course de 50 kilomètres derrière entraîneurs (1er Cornet) (piste)

- 3e de Paris-Roubaix (1er Cornet)

Résultats sur le Tour de France

- 2 participations, 1 victoire finale, 5 étapes
- 1905 : abandon
- 1906 : 1er, 5 étapes

Sommaire

Préambule	3
Vainqueur du Tour de France en juillet, suicidé six mois après	
• Chapitre 1	
Une stèle au sommet du Ballon d'Alsace (1908)	5
« À la mémoire de mon pauvre vieux copain. »	
• Chapitre 2	
Ses deux triomphes au sommet du Ballon d'Alsace (1905-1906)	12
« Pottier est un fameux lapin. »	
• Chapitre 3	
L'été de sa vie, le dernier - sa victoire dans le Tour de France (1906)	22
« Si ma guigne légendaire veut bien m'abandonner. »	
• Chapitre 4	
L'été de sa vie, le dernier – son triomphe au Bol d'Or (1906)	39
• Chapitre 5	
Sa fin tragique – son suicide le 25 janvier 1907	47
« Nous apercevons le profond sillon qu'a creusé sur la peau, derrière l'oreille, la corde infâme. »	
Annexe :	60
« Les yeux mi-clos, ce pauvre René semble dormir »	
• Chapitre 6	
Son style de coureur, sa personnalité	61
« Muet comme une carpe et travailleur comme un cheval. »	
• Chapitre 7	
Ses origines familiales, sa vie de famille	67
« Il y a les Pottier, nous sommes battus d'avance. »	
• Chapitre 8	
La révélation (1900-1901)	77
« Sachez qu'en amateurisme, on ne comprend jamais rien. »	
• Chapitre 9	
La naissance de « l'éternel second » (1902-1903)	85
« Celui qui aurait gagné si les poules avaient eu des dents. »	

• Chapitre 10	
La lumière vient de Bordeaux-Paris (1903)	95
« La face réjouie de Pottier et l'air navré de Cadolle. »	
• Chapitre 11	
La gloire acquise grâce au record de l'heure (1903)	101
« Pottier vient de se classer définitivement parmi les hommes de valeur. »	
Annexe	108
Le tableau de marche de René Pottier, à l'occasion de son record établi le 4 octobre 1904 :	
• Chapitre 12	
Des bâtons dans les roues (1904)	109
« Pottier est un brave garçon. »	
• Chapitre 13	
Roi en son royaume de la piste (1904)	118
« Ce diable d'homme, possesseur d'une énergie vraiment incroyable. »	
• Chapitre 14	
Roi en son royaume de la piste (1905-1906)	128
« Tel le sanglier, dont il a la force et le furieux instinct combatif. »	
• Chapitre 15	
Le retour du guignard sur route (1905-1906)	143
« Toujours second alors qu'il avait la valeur des premiers. »	
• Chapitre 16	
Un souvenir familial effacé – ses descendants aujourd'hui	158
« L'oubli est le vrai linceul des morts »	
• Chapitre 17	
Son palmarès	163

