Enjoy the ride!

MAGAZINE FR

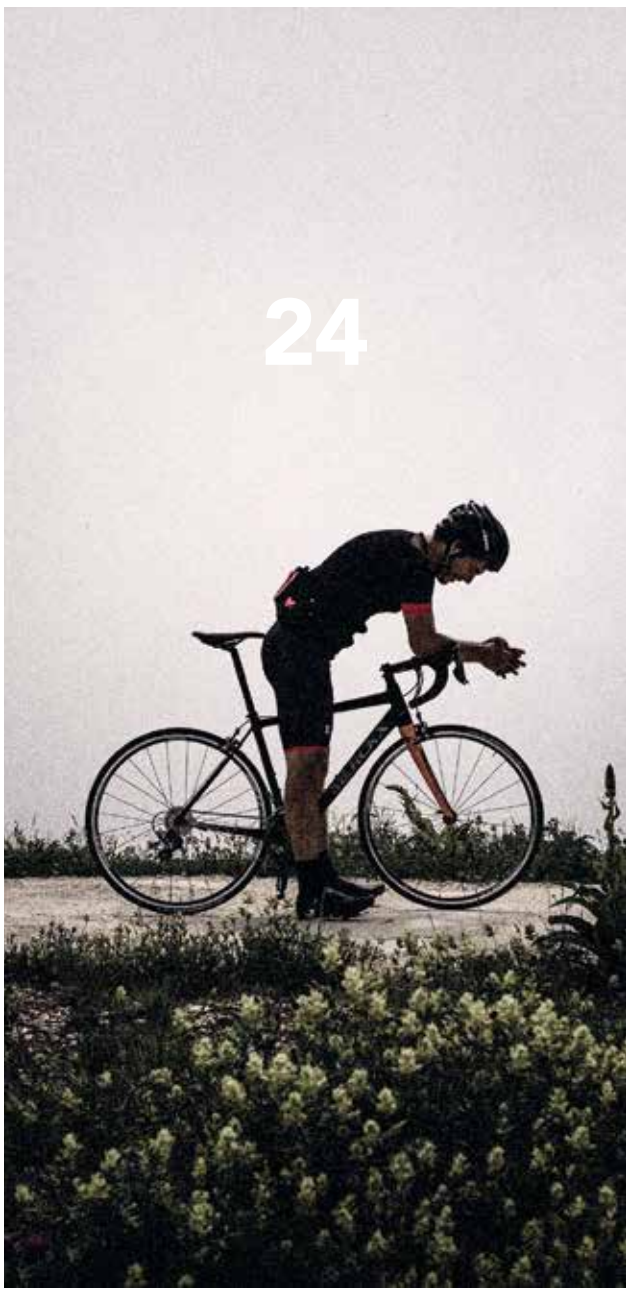
EDDY MERCKX CYCLES 2017













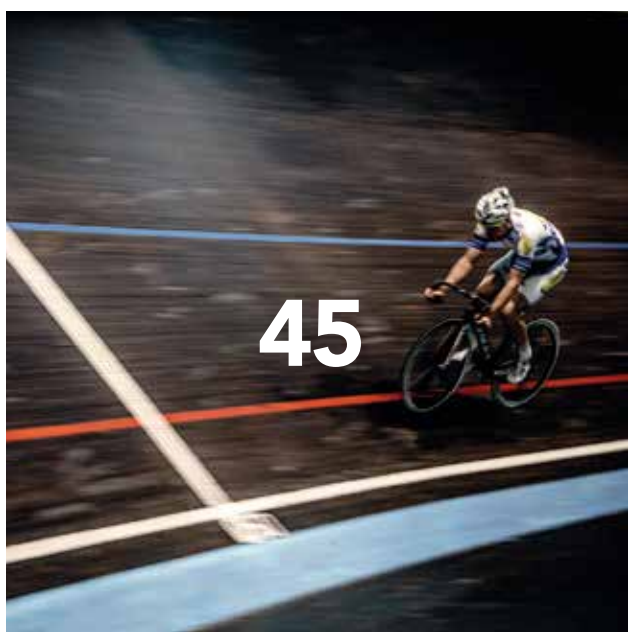




Table des matières

ROLF SINGENBERGER
4 — Le concepteur d'Eddy Merckx Cycles

EM525
6 — 8 Le dernier bouquet d'Eddy

SANREMO76
12 — 13 Ce que vous ne saviez pas encore sur la Primavera

SALLANCHES64
14 — 16 Merckx le mécanicien

MOURENX69
18 — 19 Le Tourmalet, ses montagnards

BLOCKHAUS67
22 — 24 Souffrir dans les Abruzzes

MONTREAL74
MILANO72
30 — 32 Eddy à propos de ses proches

STRASSBOURG71
34 — 35 Bonheur tout-terrain

LIÈGE75
ROUBAIX70
36 — 38 Par amour de l'acier

EEKLO70
40 — 41 Cannibale mangeur de boue

LUGANO68
42 — 43 Le contre-la-montre en 16 citations

COPENHAGEN77
44 — 45 Avec Gijs sur la piste

PETIT-ENGHIEN61
46 — 48 Le talent de l'avenir

Eddy Merckx. Avec le nom vient la douce saveur de la victoire. 525 au total, ni plus, ni moins. Et même si Eddy a quitté la compétition depuis longtemps, même si les échappées et les victoires appartiennent au passé, la légende Merckx reste bien vivante. Dans les souvenirs, dans des centaines d'ouvrages, sur de belles photographies légèrement jaunies, sur les innombrables palmarès où son nom figure le plus souvent en tête, sur des images télévisées un peu floues il est vrai mais héroïques, et aussi… grâce à la marque de vélo créée par Merckx voici plus de 35 ans. Une marque qui porte toujours son nom et qui reflète aujourd'hui encore les traits caractéristiques du Cannibale.

Puissance. Équilibre. Contrôle. Férocité – ou acharnement, dirons-nous plutôt. Soif de victoire. Classe. Et style. Tous ces éléments caractérisaient Merckx, le coureur, mais ils caractérisent tout aussi bien Merckx, les vélos. Plus que jamais, même. Des légendes à deux roues faites de carbone, d'aluminium et même d'acier, pour hommes et femmes. Quatorze modèles, autant d'hommages aux plus grands exploits d'Eddy au cours de sa carrière inégalée.

Quelques exemples ? L'EM525 fait directement référence aux 525 victoires de Merckx, tandis que le Mourenx69 honore ses valeureuses échappées en solitaire à l'assaut des Pyrénées, du Tourmalet et d'autres géants aux pentes abruptes. Le Blockhaus nous fait nous remémorer la première victoire en montagne d'Eddy, quelque part au fin fond des Abruzzes, tandis que les vélos rétro en acier baptisés des noms retentissants de Roubaix et Liège rappellent que Merckx était (aussi) le roi des classiques. Autrement dit, à chaque vélo ses qualités. Et surtout, à chaque vélo son histoire. D'où ce catalogue quelque peu différent, faisant la part belle aux vélos, bien sûr, mais aussi aux récits. Une saga commémorative, en autant d'épisodes que de modèles de vélos Merckx. Des histoires sur les vélos et le vélo. Sur les gens. Sur Eddy. Sur la course. Sur vous : cycliste, passionné ou bête de compétition.

Enjoy the ride!

L'HOMME DERRIÈRE EDDY MERCKX CYCLES

Rolf Singenberger

"Toys for boys



ánd girls!”

Rolf Singenberger a conçu le vélo sur lequel Cadel Evans a remporté le Tour de France. Aujourd’hui, le Suisse est directeur du développement chez Eddy Merckx Cycles. « Tous nos vélos répondent aux priorités fixées par Eddy lui-même. »

Enfant, Rolf Singenberger ne tenait pas en place. Ses parents l’encouragèrent donc à faire du sport. D’abord la course à pied, qui ne fut pas du goût du jeune Rolf. « Enfiler des chaussures et partir. La barbe ! » Vint ensuite la natation, sans plus de succès. « Quel ennui ! Faire et refaire des longueurs dans cette même piscine de 25 mètres. Après deux semaines, j’en avais déjà plus qu’assez. » Essai suivant ? Le vélo ! Et la troisième sera la bonne. Rolf se souvient : « Ce vélo était un jouet extraordinaire. Je pouvais y suspendre des objets, je pouvais le repeindre – sur mon tout premier vélo de course, j’avais effacé la marque et calligraphié «Harley Davidson» à la peinture. Cet aspect ludique, combiné aux fantastiques randonnées possibles à vélo… j’étais conquis. »

Entre-temps, ce premier vélo a pris quelques décennies au compteur. Mais l’amour du deux-roues est resté intact, et Rolf Singenberger est aujourd’hui directeur du développement chez Eddy Merckx Cycles. Singenberger est un grand nom dans l’industrie du cycle. Pendant onze ans, le Suisse a participé à l’expansion de l’entreprise BMC, jusqu’à ce que la notoriété de la marque ne lui convienne plus. Il remet alors sa démission et prend quelques mois de vacances, avant de retrouver du plaisir au travail chez Eddy Merckx Cycles. « La taille humaine de l’entreprise m’a attiré. Tout comme les possibilités. Et le nom, bien sûr. (*Respectueusement*) Eddy Merckx. Ce nom évoque beaucoup d’émotions. Ici, on peut créer quelque chose. »

POWER UNDER CONTROL

Auparavant, le nom de Merckx suffisait à convaincre les acheteurs potentiels. Il en est autrement désormais : « Une grande partie des jeunes savent encore à peine qui il était, ce qu’il a gagné, ce qu’il a pu signifier. Il faut les convaincre avec d’autres arguments. Des vélos de qualité supérieure, par exemple. »

Des vélos qui séduisent par leur look et leurs performances. Singenberger assume cette responsabilité. « Je dois percevoir ce que veut le marché, ce qu’attend l’acheteur potentiel. »

Une tâche bien plus difficile qu’il n’y paraît : « Vous ne pouvez pas attendre que le client vienne vous dire ce qu’il veut, car vous sortiriez alors un produit déjà dépassé sur le marché. Je dois essayer d’anticiper les étapes suivantes. Et prédire n’est pas une science exacte. Je voyage beaucoup, je fais de nombreuses visites, je parle avec tout le monde. Tout en gardant mes yeux et mes oreilles grands ouverts. » Rolf résume bien les choses : « Les vélos de course sont de véritables *toys for boys*, et je constate avec plaisir qu’ils deviennent de plus en plus des *toys for girls* aussi. Ces jouets doivent être de grande qualité. »

sition. Si votre assise sera équilibrée ou non. Mon objectif est que le coureur ait le sentiment d’occuper une position centrale sur son vélo. Il doit sentir qu’il fait réellement partie du vélo, qu’il en détient le contrôle absolu. Et c’est seulement à ce moment-là, quand il se sentira en sécurité, qu’il pourra se concentrer pleinement sur son effort. »

Les marques de vélo poussent comme des champignons. Avoir son caractère propre est donc une nécessité absolue, confirme Singenberger : « Une marque doit avoir sa propre signature, sa propre identité. Des caractéristiques. Montrer ce que votre marque défend, ce en quoi elle croit. »

Et quelle serait dès lors la signature d’Eddy Merckx Cycles ? « Notre slogan est «Power under control», et pour cause. Il est très authentique, puisqu’il vient de la bouche d’Eddy Merckx lui-même. Quand je parle «vélo» avec Eddy, il me répète sans cesse la même chose : «Le coureur doit contrôler son vélo. Et pas l’inverse.» C’est pour cela qu’il vous faut un cadre solide, confortable et stable. »

Un choix plutôt original au sein du marché actuel, où les différentes marques se livrent à une course à la légèreté. Rolf secoue la tête. « Sur la liste des priorités Merckx, le poids n’arrive qu’en quatrième position. La géométrie, la rigidité et le confort sont – dans cet ordre – encore plus importants. »

Singenberger montre le dessin d’un vélo sur son ordinateur portable. « La géométrie d’un vélo détermine votre po-

24 HEURES SUR 24

Singenberger a toujours eu un faible pour les deux roues. Dans une autre vie professionnelle, il s’agissait même de deux-roues à moteur. « J’étais ingénieur dans l’industrie du motocross. Mais il y régnait une ambiance réellement oppressante, trop stricte. Vous avez du talent ? Eh bien, vous serez responsable de telle composante du moteur. Dans le monde du vélo, c’est différent. Si vous êtes bon, on vous nomme responsable du vélo dans son intégralité. C’est exactement ce que je voulais ! Alors je suis parti travailler pour Cilo, la plus ancienne marque de vélo de Suisse. Peu de temps après, je développais mes premiers vélos, qui se sont directement retrouvés dans le peloton, car nous étions sponsors d’une équipe continentale suisse. J’ai donc goûté pour la première fois à la victoire, j’ai découvert ce que cela faisait de voir un coureur gagner sur un de mes vélos. C’était fabuleux. »

Rolf impressionne avec ses vélos. C’est ce qui lui permet d’être repéré et engagé par BMC où il évolue pour devenir responsable du développement produits. « Chez BMC, j’étais tout dévoué aux coureurs. J’étais disponible pour eux 24 heures sur 24. Ils m’appelaient parfois au milieu de la nuit. Pour l’une ou l’autre raison. Tyler Hamilton, par exemple. Il m’a rendu complètement fou ! En 2004, il m’a réveillé à quatre heures du matin trois jours avant le contre-la-montre des Jeux olympiques d’Athènes. «Rolf, il me faut un jeu de roues de contre-la-montre supplémentaire ! Maintenant !» J’ai dû remuer ciel et terre pour qu’il reçoive ses roues à temps. Je n’ai franchement pas rigolé. Mais Tyler a remporté l’or sur ces roues, alors bon… »

Il s’est avéré plus tard que Hamilton avait tourné au carburant non homologué. BMC subira aussi les retombées d’une autre destitution – celle de Floyd Landis, vainqueur du Tour en 2006. « Deux gifles qui m’ont fait perdre confiance envers le cyclisme et certaines personnes. Je ne voulais plus avoir une telle proximité avec les coureurs. Je ne voulais plus me faire trahir. »

À VÉLO LES YEUX BANDÉS

Rolf s’est tenu à l’écart quelques années. Jusqu’à ce que débarque un certain Cadel Evans chez BMC. « L’envie est immédiatement revenue. Je n’ai jamais rencontré de coureur plus passionné que Cadel. Il savait parfaitement ce qu’il faisait. Si je l’installais sur différents vélos les yeux bandés, il était capable de choisir le plus stable, le plus solide ou le plus rapide sans hésiter. Il ne se trompait jamais. Un grand homme avec qui collaborer, et le parfait coureur pour améliorer davantage les vélos. » Grâce à Cadel, un des vélos conçus par Rolf remportera le Tour. « Le dernier jour, lors de l’étape vers les Champs-Élysées, j’avais une surprise pour Cadel : un vélo complètement jaune. Mais il a refusé de monter dessus. Il s’est même emporté : «Tu sais bien que je ne roule pas sur un vélo sans l’avoir testé à l’entraînement ! Du balai !» Au final, j’ai quand même réussi à le convaincre de rouler avec ce vélo pendant la première heure, pour les photos avec le champagne. Après, il est remonté sur son fidèle destrier. Ne pas prendre le moindre risque. Du Cadel tout craché. »

Eddy Merckx Cycles possède aussi ses équipes, et donc ses coureurs. Ceux de Topsport Vlaanderen-Baloise, par exemple. « Ce sont les meilleurs ambassadeurs de notre marque. Des jeunes dont les observations nous donnent matière à travailler. C’est indispensable pour une marque qui souhaite avancer ! Et il y a Eddy, bien sûr. À 71 ans, il sait encore pédaler, et le fait souvent. Et il en connaît encore un rayon sur le métier. Ses remarques sont toujours autant prises en considération. »

Singenberger l’a dit : Eddy Merckx Cycles veut avancer. À grande vitesse. « Nous voulons devenir créateur de tendances. Atteindre le niveau d’Eddy pendant sa carrière ? N’exagérons pas. Mais s’en approcher, oui. Eddy Merckx Cycles doit aussi véhiculer les valeurs autrefois affichées par Eddy : férocité, culture de la gagne, puissance et fiabilité. Vous savez ce que serait le plus grand compliment de ma carrière ? Qu’Eddy déclare qu’il est fier que les vélos que je conçois portent son nom. »

« Nous voulons véhiculer les valeurs autrefois affichées par Eddy : férocité, culture de la gagne, puissance et fiabilité. »



EM525 ENDURANCE

LA TOUTE DERNIÈRE VICTOIRE

LE vélo de course des vélos de course ! Robuste, stable et confortable. Merckx l'a emporté 525 fois au cours de sa carrière. Ce vélo – le modèle de prestige de la collection – est prêt à engranger tout autant voire plus de victoires.

COULEUR	Black Anthracite Orange
CADRE	Carbone
GROUPE	Shimano Ultegra Disc
MANIVELLE	52/36
PIGNON	11–25
GUIDON ET TIGE DE SELLE	Deda Superzero carbon
SELLE	PROLOGO scratch 2
ROUES	EDCO Optima Carbon
PNEUS	CONTINENTAL GP400S25



EM525 PERFORMANCE

COULEUR	Black Anthracite Red
CADRE	Carbone
GROUPE	Shimano Ultegra Disc
MANIVELLE	52/36
PIGNON	11–25
GUIDON ET TIGE DE SELLE	Deda Superzero carbon
SELLE	PROLOGO scratch 2
ROUES	EDCO Optima Carbon
PNEUS	CONTINENTAL GP400S25



525!

Personne n'a gagné autant qu'Eddy Merckx. 7 fois Milan-Sanremo. 3 fois champion du monde. 5 fois le Tour de France. 2 fois le Tour des Flandres. 525 victoires au total. Et la dernière ? Celle dont peu se souviennent ? Retour à Kluisbergen, Ruien.

« *17/09/1977 Kluisbergen*. » Dans *MERCKX 525*, un ouvrage paru aux éditions Kannibaal en 2010, il s'agit de la toute dernière ligne inscrite au palmarès d'Eddy Merckx. La 525e victoire, après 16 ans de compétition. Il n'y en aura plus d'autres.

« Ici. » Guy Meurez n'hésite pas. Nous nous trouvons devant la maison du docteur Reyntjens, dans une rue appelée Grote Herreweg à Ruien, une commune de l'entité de Kluisbergen. Il indique à René « Neetje » Vande Wiele l'emplacement de la nouvelle ligne d'arrivée. Marquer la ligne, Neetje en a l'habitude : il le fait environ soixante fois par an en tant que membre du Royal Club Cycliste De Scheldetrappers. Il le fait instinctivement. Mais pas le 17 septembre 1977. Il était présent ce jour-là, mais ses souvenirs sont épars. Guy Meurez, aujourd'hui trésorier du club, ne traçait pas encore les lignes. Nous prenons donc le volant pour nous rendre chez son prédécesseur, Gilbert Vanmeerhaeghe, et sa Marie-Louise. Ils habitent sur les hauteurs du Mont de l'Enclus (Kluisberg) et ont exploité l'ancien camping Panorama pendant des années. Tout le monde les appelle *Paatje* et *Maatje*. Les *Paatje* et *Maatje* du Camping.

Paatje aura 85 ans cette année. Il a été boucher, entre autres au Congo entre 1953 et 1965, à Thysville. Aujourd'hui, la ville s'appelle Mbanza-Ngungu mais cela, Paatje et Maatje l'ignorent. Ils n'y sont jamais retournés : « Ils nous l'ont déconseillé, ce serait trop douloureux. » Pas de course au Congo, mais ici bien, et Gilbert s'occupera alors des registres de caisse en tant que trésorier du club. *Maatje* apporte une boîte de cigares et la dépose sur la table. « Scheldestrappers » (avec un « s » de liaison), peut-on lire sur le couvercle. Dedans, des photos noir et blanc. Beaucoup de coureurs de cyclo-cross. À deux reprises, *Paatje* et *Maatje* ont organisé le Championnat de Belgique de cyclo-cross au Mont de l'Enclus (« Amateurs et professionnels. Deux parcours séparés. Entrée : 60 francs »). Et sur l'une des photos, Eddy Merckx. Il doit s'agir d'un maillot jaune, étant donné les initiales brodées HD et l'étiquette Molteni accolée. À côté de lui se tient sans doute le célèbre professeur gantois Paul Ghysbrecht. Impossible que ce cliché date du 17 septembre 1977 : Merckx courait alors pour Fiat et n'a pas remporté le Tour. Loin de là, même, puisqu'il dût renoncer au podium lors de l'étape vers l'Alpe d'Huez et l'ascension du Glandon. C'est vêtu d'un maillot Fiat de couleur bleue que Merckx vint à Kluisbergen. Mais *Paatje* n'a aucune photo de ce jour-là, et peu de souvenirs. Le temps est parfois impitoyable. *Maatje* nous sert un verre de citronnade.



TRICOT BLANC

Paatje et *Maatje* n'ont pas Internet, mais ils possèdent un lecteur de DVD dans lequel Guy Meurez glisse un disque. En 1977, Daniël Vangeersdaele avait réalisé un petit film en 8 mm à l'aide de sa caméra. Il s'agit de la seule copie sur DVD. *Paatje* s'installe dans son meilleur fauteuil. Il n'a jamais visionné ce film. « Daniël a filmé le départ », explique Guy Meurez. « Après, il s'est promené le long du parcours, et il est revenu trop tard pour l'arrivée. Elle n'y est donc pas. »

Musique de fanfare assourdissante, jolies fleurs, puis lettres tremblantes : CRITÉRIUM – 17 SEPTEMBRE 1977 – KLUISBERGEN. « Ma femme pense que nous avons payé 75.000 francs à Merckx, mais je crois que c'était 50.000. Deux ou trois coureurs qui avaient pris le départ n'ont fait que trois tours. Après, ils sont partis pour le critérium de Tirlemont disputé le même jour. André Dierickx, je pense. Et Michel Pollentier. »

Nous ne voyons pas Dierickx et Pollentier mais Merckx apparaît très vite à l'écran. Il porte un pull blanc à col roulé avec un tricot blanc par-dessus. Il tient le petit Axel par la main. Claudine est là également. Ils se trouvent dans la maison du docteur Reyntjens, où les coureurs de l'équipe Fiat pouvaient se changer. Lucien Van Impe est là aussi, bien qu'il n'ait pas fait partie de l'équipe. Viennent ensuite Marc Demeyer, Willy Teirlinck et Dirk Baert, Vic Van Schil, Frans Verbeeck : toute la génération des années 1970 s'est donné rendez-vous à Kluisbergen. Il y a déjà des fleurs pour le départ. Les tours commencent alors à s'enchaîner. Eddy porte le dossard numéro 2. Le peloton compte une trentaine de coureurs. Daniël Vangeersdaele commence en effet à se déplacer le long du parcours. À gauche

dans la Hazestraat, à gauche dans la Avelgemstraat après la voie ferrée, puis une nouvelle fois à gauche dans la Kapellestraat pour retrouver la Grote Herreweg.

« Un parcours de 2,2 kilomètres », précise Guy Meurez. Sur le DVD, lui et *Paatje* voient tout le village. Le présentateur Georges Verhiest, aujourd'hui aveugle. Le président Cousaert. Le docteur Reyntjens. « À cette époque, docteur, dentiste et bourgmestre. Un homme étonnant. »

« Ils sont tous morts, maintenant », dit Gilbert. Ils n'ont pas l'air de rouler vite, d'autant plus que Daniël a intégré des ralentis au montage. Tout Kluisbergen, aujourd'hui commune fusionnée d'un peu plus de six mille habitants, est dans la rue. Daniël revient vers le départ, et nous voyons un commissaire de course de la LVB les doigts levés, indiquant le nombre de tours restants. Cinq. Trois. Deux. Trois. Trois. Deux. Problème de chronologie ? Non, effet de montage ! Et ce que tout le monde attendait arrive enfin. Eddy Merckx s'échappe avec Marc Demeyer dans sa roue. Ils filent à toute vitesse ! Qui va l'emporter ? S'il n'y avait la musique, on entendrait les haies de spectateurs hurler : « Eddy, Eddy, Eddy. »

Eddy devance son concurrent au sprint et lève le bras droit au ciel. Eddy Merckx gagne le critérium de Kluisbergen. Nous sommes le 17 septembre 1977 et, rappelons-le encore une fois, Eddy Merckx remporte la compétition pour professionnels à Kluisbergen. Marc Demeyer est second. Frans Verbeeck troisième.

UN BEAU SOURIRE

« Ce fut la seule fois où une compétition professionnelle fut organisée à Kluisbergen », explique Guy alors que nous nous rendons chez Jenny Snoeck. « Le club avait déjà organisé le Championnat de Belgique de cyclo-cross à deux reprises, et il restait de l'argent dans la caisse. Certains ont alors émis l'idée d'un critérium. » Ce jour-là, Jenny était sur son trente-et-un. Comme à son habitude, en fait. Mais avec un petit quelque chose en plus. « J'étais une fan inconditionnelle d'Eddy Merckx », nous confie-t-elle dans son appartement de Berchem, où elle habite depuis 2001. À bientôt 83 ans, Jenny est deux fois veuve. De 1953 à 2001 (« 48 ans, ouvert tous les jours de la semaine »), elle s'est tenue derrière le comptoir de son café « In de Haan ». Ce jour-là aussi. Ce jour de septembre 1977 où Eddy Merckx est venu. Chez *Paatje*, Guy l'avait repérée à l'écran. « Regardez, c'est Jenny ! » Et de fait, Jenny apparaît à l'écran – ou mieux – Jenny resplendit à l'image. Juste avant le départ de la course. Elle est filmée parce



C’est vrai, Eddy ne regarde pas vraiment l’objectif. Et le cliché est un peu flou. Mais qui s’en plaindrait ? Quand le café « In de Haan » a fermé ses portes, c’est le seul souvenir que Jenny ait emporté dans son appartement.

qu’elle se trouve aux côtés de Merckx. Il lui jette un regard, elle rayonne encore plus, et un flash crépite. Jenny Snoeck aux côtés d’Eddy.

« Ce jour-là, mon homme servait à l’ancien hôtel de ville où avaient lieu les inscriptions. Les pintes y étaient un peu moins chères, il fallait appliquer un prix rond. Moi, j’étais fidèle au poste dans mon café. J’ai toujours été fan d’Eddy. Pourquoi ? Bon sang, il avait tellement de courage. Quand que je le pouvais, je regardais toujours. Dans le café, j’avais mis des posters. D’autres coureurs aussi, bien sûr. Ça faisait partie de la décoration d’un café. Des photographies de Sport ‘70, par exemple. Quand j’ai aperçu Eddy de l’autre côté de la rue, je m’y suis précipitée avec une amie. Il y avait tellement de gens ! On a dû un peu jouer des coudes. Ma voisine Bea était prête à prendre une photo. «Eddy ! Tu peux nous faire un beau sourire !?» Il était si calme. »

Et la photo de Bea sera belle, même si Eddy ne regarde pas vraiment l’objectif. Le cliché est un peu flou, c’est vrai. Mais qui s’en plaindrait ? Agrandie puis encadrée, la photo est venue décorer l’un des murs du café « In de Haan ». Et lorsque le café a fermé ses portes, c’est le seul souvenir que Jenny ait emporté dans son appartement. Quand on arrive chez elle, c’est la première chose que l’on voit. Jenny aux côtés d’Eddy. Eddy aux côtés de Jenny. La chanson de Monza résonne immédiatement dans nos têtes : « *Iedereen vraagt naar Jenny / Iedereen wil weten waar ze is / Ieder leven gaat voorbij / Dat van haar en dat van mij, voorbij.* » (« *Tout le monde demande des nouvelles de Jenny / Tout le monde veut savoir où elle se trouve / Toutes les vies passent / La sienne et la mienne, passent*. »)

« Quand le Tour est passé par Harelbeke, je m’y suis rendue avec Jozef, le gars de la pharmacie, » nous raconte-t-elle. « Il y avait un contre-la-montre en équipe l’après-midi. Ah, je ne voulais pas manquer ça ! Mais je n’ai plus jamais revu Eddy après ce jour à Kluisbergen. Quand ils ont inauguré le parcours cyclable Eddy Merckx à Kluisbergen en 1998, je devais offrir un bouquet de fleurs à Eddy. Hélas, j’ai dû me rendre à l’hôpital de Gand ce jour-là. »

LE REGISTRE DE CAISSE DE 1977

C’est un parcours cyclable de 46 kilomètres, qui part de l’église de Ruien, où un artiste a taillé une statue de Merckx. On ne peut pas dire que le Critérium de Kluisbergen ait été une grande course. Une sortie par la grande porte. Le dernier bouquet sur la plus haute marche d’un podium international. À deux pas du Vieux Quaremont, dans l’ombre de la tour de refroidissement de la centrale électrique de Ruien, aujourd’hui fermée. Tel est le panorama que l’on peut scruter depuis le Paterberg. C’est dans cette région qu’Eddy Merckx était entré dans la légende lors des éditions de 1969 et 1975 du Tour des Flandres mais aujourd’hui, ce n’était qu’un critérium. Anonyme. Sans le court film de Daniël, il n’en resterait aucune trace animée. Des photos, bien sûr, dans les albums des gens de Kluisbergen de l’époque. Les pages séparées par du papier de soie, les couleurs peut-être un peu éteintes, beaucoup encore en noir et blanc. Il y a la photo de Jenny. Les quelques souvenirs de *Paatje*. Et une boîte, quelque part. « Elle contient le registre de caisse de 1977. »

À Kluisbergen, tout le monde est chez soi, Franske Plateau aussi. Lors d’une réunion du club De Scheldetrappers, Gilbert Vanmeerhaeghe avait apporté ces vieux registres pour Guy, mais ce dernier était absent. Franske récupéra alors la boîte. Nous l’embarquons avant de nous rendre chez Guy. *Registre des factures entrantes*.



525!

Inutile de fouiller trop longtemps avant de trouver la bonne année. 1977. Le 9 septembre, 226.000 francs sont versés à la LVB pour les « *contrats critérium* ». Trois jours plus tard, 1.888 francs pour des autocollants, à Publimous. Le 17 septembre : « *Vente de tickets : 137.960 francs*. »

200 francs – aujourd'hui 5 euros –, voilà ce qu'ont payé tous ceux ayant assisté à la dernière échappée victorieuse d'Eddy Merckx. Dans un classeur, des reçus des années 70, chargés en émotions. Des stencils d'apparence assez formelle, mentionnant par exemple que le Camping Panorama « *doit au club De Scheldetrappers pour la publicité à l'occasion du critérium de 1977* » la somme de 1.180 francs. Une petite facture du boucher Gaston Vande Walle : « *Haché : 480 francs*. » Pour garnir les pistolets des signaleurs. Et sur une autre fiche : Jenny Snoeck a parrainé l'événement à hauteur de 2.360 francs. Des sous-bocks griffonnés. Des coins de nappes en papier déchirés. En 1977, tout cela était accepté comme documents officiels pour les comptes.

Il y a autre chose dans la boîte. Une liste avec 28 noms, le tout premier étant celui d'Eddy Merckx. Celui de Cees Bal y est inscrit, mais barré, tout comme ceux de Serge Van Daele et Lieven Malfait. Les noms d'Herman Van der Slagmolen et d'Albert Van Linden ont été rajoutés au stylo. Il s'agit de la liste officielle des participants à la dernière course gagnée par Merckx. Le document porte pour seul titre : « *17.9.1977 – Ruien*. » Derrière les noms figurent les primes de départ. 38 années ont passé, nous pouvons donc nous permettre de révéler les sommes. Eddy Merckx a reçu 50.000 francs, tout comme Lucien Van Impe, vainqueur du Tour l'année précédente. Pour les autres, les montants baissent rapidement. Marc Demeyer a empoché 20.000 francs, dont 15.000 d'avance d'après le registre de caisse. Frans Verbeeck est reparti avec 17.000 francs, Walter Planckaert 15.000, son frère Willy 5.000. Le regretté Vic Van Schil était venu pédaler pour 2.000 francs. Aucune trace d'André Dierickx ni de Michel Pollentier.

Nous visionnons les dernières images du film de Daniël Vangeersdaele. Celui-ci s'achève dans la maison du docteur Reyntjens où Merckx, au milieu d'une pièce fortement meublée et sombre typique des années 70, enchaîne les poignées de main. L'atmosphère est bon enfant. Il ne se comporte pas comme une vedette. Claudine l'accompagne, souriante. Toutes les personnes présentes jubilent. Pouvoir se trouver dans la même pièce qu'Eddy Merckx.





SANREMO76

CHAMPAGNE POUR LA SEPTIÈME FOIS

Eddy Merckx a remporté sept fois la Primavera sur dix participations mais s'il avait pédalé sur ce Sanremo très rapide – le vélo idéal pour la course et le sprint – il aurait sans aucun doute décroché quelques victoires supplémentaires sur la Via Roma.

COULEUR	Grey Black
CADRE	Carbone
GROUPE	Shimano DURA ACE DISC
MANIVELLE	50/34
PIGNON	11–25
GUIDON ET TIGE DE SELLE	DEDA zero 1
SELLE	PROLOGO
ROUES	DT SWISS
PNEUS	VITTORIA Rubino Pro25



La première Primavera a été disputée le

14 avril 1907

mais elle avait été précédée d'une version embryonnaire un an plus tôt : une course de deux jours entre les deux villes, qui fut immédiatement abandonnée par manque de succès.

La célèbre fontaine de la Via Roma est baptisée

« Lo Zampillio »

Par les habitants de Sanremo, soit « le jet d'eau » en français. Le « Poggio » est plus impressionnant sur le parcours que dans le dictionnaire, où il signifie simplement « (petite) colline ».

L'arrivée sur la Via Roma n'est apparue qu'en 1949. Il a fallu attendre 1960 pour l'ascension du Poggio, tandis que celle de la Cipressa a été décidée encore plus tard, en 1982. Au cours des 107 éditions de la course, les coureurs ont franchi le Turchino à

105

reprises.

Sanremo est une contraction de

« Sant'Eremo di San Romolo »

(l'ermitage sacré de Saint-Romule). La dépouille du saint patron de la ville repose – c'est véridique – dans une église portant le même nom qu'un stade de football de Milan : San Siro.

La villa située au numéro

116

sur le Corso Cavallotti, où se trouvait autrefois l'arrivée, appartenait à Alfred Nobel. Il avait construit un laboratoire dans le jardin et faisait souvent des expériences avec des explosifs en mer. Il est mort en 1896 à Sanremo. La « Villa Nobel », entièrement restaurée, est accessible au public depuis 2002.

Les dernières éditions de la Primavera ont souvent été marquées par un temps effroyable. Or, les météorologues s'accordent à dire que l'arrivée à Sanremo en mars devrait être ensoleillée, avec une température moyenne de

15,7°

Sanremo est le théâtre d'autres grands classiques :

Le Festival della Canzone Italiana

Eros Ramazzotti a gagné en 1986, Andrea Bocelli en 1994 alors que Laura Pausini finissait en troisième position cette même année.

Le Rallye de Sanremo

remporté entre autres par Sébastien Loeb (2003), notre compatriote Thierry Neuville (2001) et Colin McRae (1996 et 1997).

Le Grand Prix de Formule I

de Sanremo, aujourd'hui disparu : remporté par Juan Manuel Fangio (1949 et 1950).

Personne n'a jamais été aussi rapide que Gianni Bugno : en 1990, il lui fallut

6 H 25 MIN 6 SEC

pour relier Milan à Sanremo. Le vainqueur le plus lent, Eugène Christophe en 1910, avait eu besoin de près du double : 12 heures et 24 minutes en selle, dans une épouvantable tempête de neige.

CE QUE VOUS NE SAVIEZ PAS ENCORE SUR Milan | Sanremo

Le port de plaisance de Sanremo, si souvent la cible des caméras, peut accueillir 900 bateaux, soit

1 POUR 63 HABITANTS

Lors de sa victoire, Arnaud Démare, vainqueur de l'édition 2016, était

plus jeune DE 20 ANS EN 15 JOURS

que le coureur le plus âgé du peloton : Davide Rebellin (44)..

Ugo Agostoni est le plus jeune coureur de l'histoire à avoir remporté Milan-Sanremo. À

20 ans

en 1914, il était un peu plus jeune qu'Eddy Merckx lors de sa victoire en 1966. Andrei Tchmil détient le record inverse, avec sa victoire à 36 ans en 1999.

Eddy Merckx

s'est souvent imposé avec une supériorité évidente, mais jamais avec plus de 30 secondes d'avance sur le second. Depuis la Seconde Guerre mondiale, seuls 8 coureurs ont réussi cet exploit. Le record d'après-guerre est détenu par Fausto Coppi, qui a devancé son poursuivant de 14 minutes en 1946.

Étonnant, mais vrai : Eddy Merckx a gagné

7

fois la Primavera, mais n'est jamais arrivé deuxième ou troisième. C'est Costante Giradengo, avec 11 podiums, qui détient le record, étant arrivé 6 fois premier, 3 fois deuxième et 2 fois troisième.

Seuls quatre coureurs arborant le

maillot arc-en-ciel:

Eddy Merckx (1972 et 1975), Alfredo Binda (1931), Felice Gimondi (1974) et Giuseppe Saronni (1983).

44

vainqueurs ont franchi seuls la ligne d'arrivée à Sanremo. Fabian Cancellara fut le dernier en 2008.

Chez les femmes, le record est détenu par la Russe Zoelfia Zabirova, qui a remporté 2 des 7

Primavera Rosa's

organisées au total (2003 et 2004). En 2002, la course était remportée par une certaine Mirjam Melchers, aujourd'hui Mme Jean-Paul van Poppel.

SALLANCHES64

LE CHAMPIONNAT DU MONDE DES AMATEURS

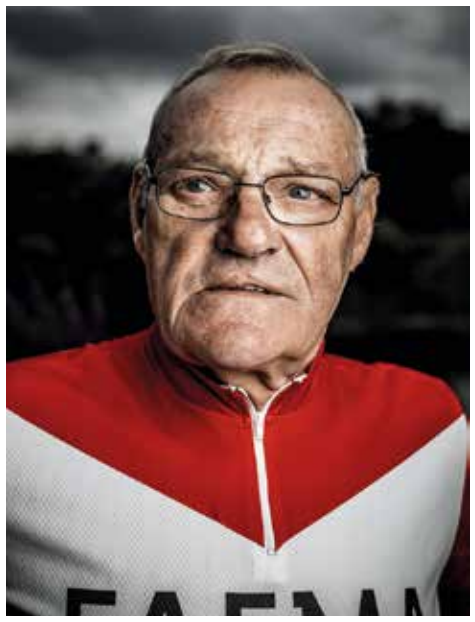
Le Sallanches64 allie confort et géométrie sportive, idéal pour faire de longues randonnées difficiles tout en gardant un rythme rapide, comme Eddy Merckx, lorsqu'il a décroché son premier titre mondial chez les amateurs en 1964, dans la ville française de Sallanches – les balbutiements d'une impressionnante carrière.

COULEUR	Black Anthracite Silver	Black Anthracite Silver
CADRE	Carbone	Carbone
GROUPE	Shimano Ultegra Di2 DISC	Shimano Ultegra Di2 DISC
MANIVELLE	50/34	50/34
PIGNON	11–28	11–28
GUIDON ET TIGE DE SELLE	DEDA zero 1	DEDA zero 1
SELLE	PROLOGO K3 stn	PROLOGO K3 stn
ROUES	FULCRUM Racing Sport	Shimano RS11
PNEUS	CONTINENTAL Ultra Sport 25	CONTINENTAL Ultra Sport 25





Maniaque





EN HAUT **JOS SPRUYT**
EN BAS **JOS DESCHOENMAECKER**

Eddy Merckx était un coureur perfectionniste, très exigeant vis-à-vis de lui-même et de ses équipiers, mais aussi de son vélo. Obsédé par son étalon d'acier, il en disséquait les moindres détails. « Je l'ai encore vu changer de potence cinq minutes avant le départ de Liège-Bastogne-Liège. »

Jos Spruyt (73), Jos Deschoenmaecker (68) et Martin Van Den Bossche (75) appartenaient à la brigade Merckx. Trois fidèles lieutenants ayant assisté depuis les premières loges aux grands succès du Cannibale. Ils ont pu voir à quel point ce dernier était maniaque avec son vélo.

JOS SPRUYT : « Tout d'abord, il avait énormément de vélos chez lui. 15 à 20, tous suspendus côte à côte et tous avec un cadre différent. L'angle entre les trois tubes variait sur chaque vélo. Eddy connaissait les dimensions et la géométrie de tous ces cadres par cœur. Il savait parfaitement de combien de millimètres, de combien de degrés ils se différenciaient les uns des autres. Au téléphone, Eddy donnait des instructions minutieuses à son mécanicien. «Prends le sixième en partant de la gauche pour la course», disait-il par exemple. »

JOS DESCHOENMAECKER : « Et pourtant, cette panoplie ne lui suffisait pas. Je l'entends encore me demander : «Je peux rouler sur ton vélo, Jos ? Il a l'air bien.» (*rires*) »

SPRUYT : « Il se décidait en fonction du parcours et de sa condition. Si ça grimpait beaucoup, il optait pour un cadre un peu plus décentré vers l'arrière. Il pouvait alors développer plus de puissance dans les côtes. Il jouait sur la position de son centre de gravité par rapport au pédalier. C'était quelque chose d'unique chez lui. Il devait être le seul coureur de sa génération à se préoccuper autant de sa position sur le vélo. Même nous, ses équipiers, il nous installait «correctement» sur notre vélo. Pour ça, c'était un vrai crack. »

DESCHOENMAECKER : « Eddy se concentrait souvent sur un détail unique. C'était périodique. Un mois, c'était les cales qu'il passait son temps à régler. Le mois suivant, c'était le guidon qui devait être plus large. Plus tes bras sont écartés, plus tu auras facile à respirer, disait-on à l'époque (rires). Aujourd'hui, les guidons plus petits sont à la mode, parce qu'ils sont plus «aérodynamiques». À l'époque, ce terme ne faisait pas partie du jargon. »

Une seule constante dans ses préoccupations avec l'équipement : la selle. Après sa chute dramatique en 1969 sur la piste de Blois, Eddy souffrait d'une luxation du bassin. Il utilisait une clé pour adapter la hauteur de sa selle pendant la course, afin d'éliminer la gêne occasionnée au niveau de son bassin pendant qu'il pédalait.

MARTIN VAN DEN BOSSCHE : « Dans le peloton, seuls deux coureurs avaient *une clé de douze* dans leur pochette : Merckx et moi. Ma jambe droite est un peu plus courte que la gauche. La force exercée sur les pédales n'était donc pas uniformément répartie, et je devais compenser cela en ajustant ma position sur le vélo, ce qui provoquait une gêne. Pour l'éviter, je jouais aussi avec ma selle : un peu plus haute, un peu plus basse. »

DESCHOENMAECKER : « Il y avait toujours plusieurs selles prêtes dans la voiture suiveuse. Souvent, Eddy la changeait sans même s'arrêter. Il retirait sa selle, et le mécanicien lui en donnait une autre. » Quiconque s'intéresse au cyclisme aujourd'hui sait à quel point la recherche du «toujours plus léger» obsède les coureurs professionnels. Le Danois Michael Rasmussen retirait même les autocollants de son vélo. Merckx cherchait lui aussi à gagner un gramme par-ci, un autre par-là.

SPRUYT : « Peu de gens savent qu'Eddy forait des trous supplémentaires dans son plateau avant et dans les poignées de ses freins pour réduire davantage le poids de son vélo. »

DESCHOENMAECKER : « Dans sa barre de cadre, aussi. Je me demande si c'était vraiment utile. »

VAN DEN BOSSCHE : « J'en doute. Il fraisait aussi quelques sillons dans sa tige de selle. Pour y gagner quoi, 4 grammes ? Et perdre ce maigre avantage, d'après moi, à cause du frottement de l'air. Et puis, ces trous dans les poignées, c'était plus pour le show. Ça faisait joli, même si Campagnolo, lui, rigolait moins. Détérioration du matériel. S'ils vous prenaient, vous receviez une amende. »

L'obsession d'Eddy pour son matériel est un fait connu mais a-t-elle payé ?

SPRUYT : « Je pense que oui, surtout lors des courses où la descente jouait un rôle. Une des grandes préoccupations d'Eddy était ses haubans (les barres qui partent du braquet vers l'essieu). Ceux-ci devaient être très solides, car il s'appuyait constamment dessus pour avoir plus de contrôle en descente. Je suis convaincu que ça lui a valu une de ses sept victoires sur Milan-Sanremo. Je n'ai jamais vu quelqu'un descendre le Poggio aussi rapidement. Il plongeait comme un faucon, alors que les autres y allaient plus prudemment. Sa stabilité sur le vélo y était sûrement pour quelque chose, c'est sûr. Et c'est aussi comme ça qu'il gagnait du temps dans les descentes des cols du Tour. Tandis que lors des ascensions,



de l'équipement

il profitait de sa position en retrait par rapport au pédalier qui lui permettait de développer plus de puissance. »

DESCHOENMAECKER : « Ces changements de position ont souvent été bénéfiques, bien qu'une fois, ils aient failli lui coûter une classique. Liège-Bastogne-Liège, en 1971. Il avait opté pour une position extrême sur son vélo, complètement vers l'arrière. Cette année-là, il a perdu son avance de cinq minutes dans les derniers 20 kilomètres. Il se tordait de douleur à cause des crampes et était exténué. Heureusement, il est encore parvenu à s'imposer au sprint devant Georges Pintens. »

SPRUYT : « Il avait changé son guidon cinq minutes avant le départ de la course. Il voulait une potence vraiment courte, mais il n'en avait pas à disposition. Fonske De Bal lui est alors venu en aide. C'était un coureur d'à peine 1 mètre 60, qui roulait pour une autre équipe. Il lui a donné sa potence. »

Merckx en a beaucoup appris avec ses fabricants de vélo italiens : Massi, Colnago, De Rosa. Mais l'inverse est vrai également. Dans l'émission *Merci Merckx* de la VRT, nous avons pu voir Ugo De Rosa utiliser la « croix de Dieu », un instrument de mesure conçu par Merckx pour régler

« Il y avait toujours plusieurs selles prêtes dans la voiture suiveuse. Souvent, Eddy la changeait sans même s'arrêter. Il retirait sa selle, et le mécanicien lui en donnait une autre. »

correctement son vélo. Un jour, De Rosa oublia l'outil par accident dans un col. Le soir même, il refit 200 kilomètres pour aller le chercher.

VAN DEN BOSSCHE : « Le matériel d'Eddy était toujours impeccable. Il lui suffisait de claquer des doigts et les Italiens débarquaient. Colnago et Massi ne se contentaient d'ailleurs pas d'envoyer trois ou quatre mécaniciens sur le parcours : ils venaient souvent en personne. »

DESCHOENMAECKER : « Eddy pouvait toujours appeler Ugo De Rosa ou Ernest Colnago. Un simple coup de fil, et ils étaient là. De Rosa est devenu le conseiller d'Eddy lorsque celui-ci s'est lancé dans le métier de fabricant. C'est lui qui lui a appris à fabriquer des vélos. »

VAN DEN BOSSCHE : « On ne manquait pas de bons mécaniciens en Belgique… mais les Italiens étaient bien équipés. Suréquipés, même. Leurs voitures débordaient de pièces de rechange. Quelque chose cassait ? On le remplaçait immédiatement. Les Belges avaient moins de moyens. »

Aujourd'hui, Jos Spruyt et Jos Deschoenmaecker pédalent encore souvent avec Eddy Merckx. Fons De Wolf – surnommé le nouveau Merckx au début des années 1980 – est aussi souvent de la partie.

FONS DE WOLF : « Eddy n'a jamais retiré sa casquette de mécanicien. C'est rare qu'il n'interrompe pas la balade pour pouvoir régler sa selle, ses cales. Et son vélo brille toujours comme un sou neuf. J'oublie parfois de nettoyer le mien, ce qu'Eddy ne peut supporter. Il m'a déjà réprimandé quelques fois à ce sujet, d'ailleurs (*rires*). Il commente aussi notre position. Et si ça ne va pas, il le voit tout de suite. «Allons ! Comment te tiens-tu, là ? », fait-il. « Relève ta selle d'un centimètre et tourne un peu tes cales vers la gauche… » Et souvent, il tape dans le mille. Il choisit toujours son vélo comme le ferait un coureur professionnel. Dernièrement, à l'occasion d'un Gran Fondo en Italie, il m'a expliqué dans les détails pourquoi il avait précisément choisi ce vélo-là et pas un autre. Il devait pouvoir garder un bon contrôle dans les descentes des Dolomites, et avoir une assise un peu en retrait pour développer plus de puissance en montée. Il roule aujourd'hui sur un vélo en carbone à transmission électronique. Un vélo incroyable. Il reste très exigeant vis-à-vis de son matériel. Pour Eddy, le meilleur n'est pas encore assez. »

SPRUYT : « Il n'en a plus vingt, mais il alterne toujours entre quatre, cinq vélos. Je ne comprends pas comment c'est possible. Si je roule sur un autre vélo que le mien, je ne sais pas sortir de mon lit le lendemain parce que mes muscles me font souffrir le martyr. Eddy, lui, n'a pas ce problème. Mais bon, c'est Eddy Merckx, le seul et l'unique. »



MOURENX69

FRANCHIR LE TOURMALET EN SOLITAIRE

C'est lors du Tour 69 que Merckx a livré une de ses plus grandes prestations. Dans l'étape vers Mourenx, caractérisée par quatre cols des Pyrénées à franchir dont le Tourmalet, Eddy a roulé seul, ne faisant qu'une bouchée des poursuivants. Cet exploit a inspiré ce vélo de course, conçu spécialement pour les longues distances qui exigent des coureurs des capacités d'endurance extrêmes.

COULEUR	Black Anthracite Red
CADRE	Carbone
GROUPE	Shimano Ultegra Di2
MANIVELLE	50/34
PIGNON	11–28
GUIDON ET TIGE DE SELLE	DEDA zero 1
SELLE	PROLOGO Zero space 2 stn
ROUES	FULCRUM Racing 5
PNEUS	VITTORIA Rubino Pro25



Montagnards

En 1969, Eddy Merckx rappelle à l'ordre son coéquipier Martin Van Den Bossche juste avant le sommet du Col du Tourmalet, pour ensuite conduire l'une de ses plus belles échappées solitaires en direction de Mourenx. Une épopée mythique, parmi les innombrables qu'aura connues le Tourmalet. Des histoires connues de tous aujourd'hui. Mais ce sont les récits de Pierre, Gwendolyne, Sabrina et Rob qui exposent la véritable âme de cette montagne où ils vivent, habitent, travaillent et mourront aussi, probablement.

Pierre Bush

Une maison mitoyenne à Barèges, flanquée d'un café fermé depuis des années et d'une épicerie crasseuse. Pierre Bush, 67 ans, vit seul ici. « Pas de femme. Pas d'enfant. C'est tout aussi bien comme ça. C'est la vie. » Pierre était *pisteur*, il entretenait les pistes de ski. Par la suite, il fut également pompier. À présent, il est retraité depuis des années et n'a rien à faire. Il s'appuie nonchalamment sur l'encadrement de la porte. Le mur sur lequel repose sa main droite arbore cinquante nuances de noir et est extrêmement usé. À force d'avoir dû toujours soutenir cette même main, sans doute.

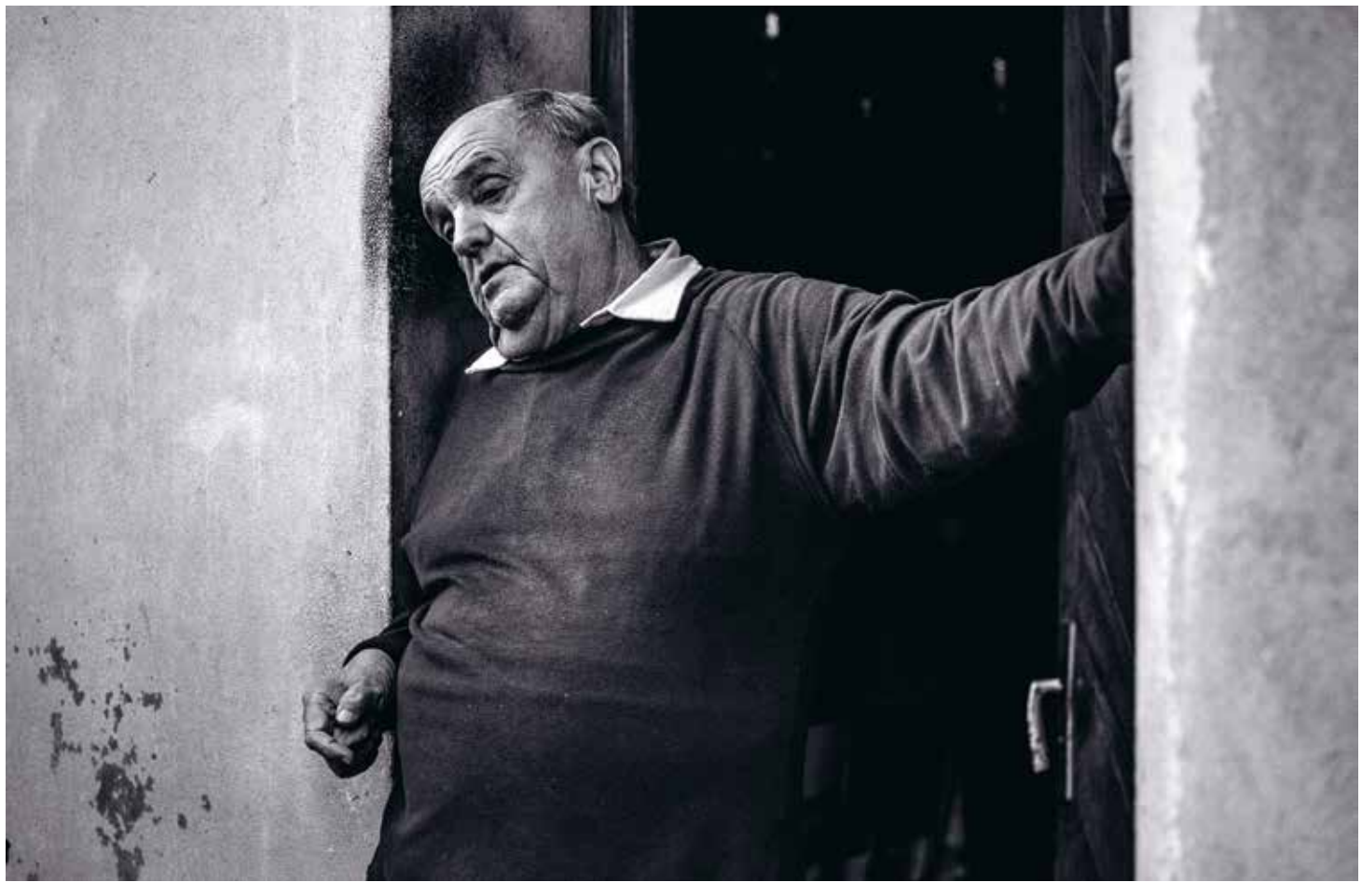
« Le Tourmalet est sans pitié. À un moment c'est un four ; l'instant d'après, un congélateur. Il faut y être préparé. Parce que si la montagne ne veut pas de vous, elle vous le fait savoir. Elle libère ses démons. »

Pierre se tient ici, jour après jour. Qu'il fasse beau ou non. Qu'importe la grêle, la neige, le crachin ou le soleil éclatant. Qu'il soit 9 heures du matin ou 10 heures du soir. Pierre : « Parfois, je vais me promener. Ils sont en train de réparer un pont un peu plus haut dans la montagne. Alors je vais voir si les travaux avancent. C'est passionnant, vous savez. Et sur ce chantier au moins, ils bossent. »

Cette dernière phrase appelle quelques explications. Pierre y pourvoit de bonne grâce. « Les gens sont paresseux par ici. Regardez… » Il pointe du doigt un grand bâtiment un peu plus loin. Sur la façade, un panneau – à peine lisible – affichant le mot « Hôtel ». « Et quel établissement, messieurs ! Toujours complet, été comme hiver. Et pourtant, on l'a laissé tomber en faillite, par paresse. Il est abandonné depuis des années. À se délabrer, à attendre… » Pierre se tait. Il désigne encore quelques maisons, plus loin dans la rue, toutes plus misérables les unes que les autres. « Vides. Toutes. Les gens partent, souvent parce qu'ils ne savent plus payer leurs factures. Les jeunes sont partis les premiers – logique, car il n'y a rien à faire ici pendant les périodes hors saison –, et maintenant, les plus âgés s'y mettent aussi. Si cela continue, je vivrai bientôt dans une ville fantôme. » Et c'est déjà un peu le cas, semble-t-il. Hormis Pierre et une vieille femme en train de récurer son trottoir, la rue principale est déserte. « En journée, les gens partent travailler dans les usines de la vallée. Et les éleveurs sont en montagne avec leurs bêtes. » Heureusement, il y a encore les touristes. En hiver les skieurs, en été les cyclistes. « Ils s'arrêtent souvent lorsque je suis devant ma porte quand il pleut ou qu'il fait froid. «Vous n'auriez pas un sac plastique ? Ou un vieux journal ?» Et ils le glissent en dessous de leurs vêtements pour se protéger du froid. Parfois, j'en vois certains passer et je me dis : «Ceux-là, le froid les aura». » Pierre désigne une maison à côté de la caserne des pompiers. « Une fois, ils ont réanimé un type là, sur le trottoir. Le Tourmalet est sans pitié. À un moment c'est un four ; l'instant d'après, un congélateur. Il faut y être préparé. Parce que si la montagne ne veut pas de vous, elle vous le fait savoir. Elle libère ses démons. »

Pierre a eu droit à ses *trois secondes de gloire* lors d'une étape du Tour. « Un hélicoptère tournait au-dessus de ma maison. Je me trouvais exactement ici, et j'ai fait signe au pilote. Comme ils étaient en train de filmer, ma tête est apparue à l'écran pendant quelques secondes. Les jours qui ont suivi, j'ai été la célébrité du village. Tout le monde est venu me dire qu'ils m'avaient vu à la télévision. »

Pierre aime le Tour. « Ça crée du passage. Je m'installe devant ma porte et je papote avec les gens. Comme avec vous aujourd'hui. J'ai vu passer tous les grands. Anquetil, Merckx, Hinault, Armstrong… Le plus populaire, c'était Poulidor. On l'entendait arriver à plusieurs centaines de mètres. La foule devenait dingue. » Le Tour est aussi bénéfique pour la région, ajoute Pierre. « Il fait travailler les gens, il les sort de leur paresse. Les hôtels sont complets, les restaurants tournent, les ouvriers communaux doivent mettre de l'ordre partout… Barèges revit grâce au Tour. Parce que sans coureurs ou sans neige, tout est mort par ici. »



Gwendolyne Caillau & Sabrina Leliège

« Neuf personnes vivent en permanence à La Mongie : les concierges des blocs d'appartements. Le reste est inoccupé. Et en octobre, tout est fermé. Nos neuf concierges doivent alors faire une demi-heure de route pour aller chercher une baguette ou une bouteille de lait. »

Le Schuss est un bar au cœur de La Mongie, une affreuse station de ski qui souille visuellement tout le flanc montagneux du Tourmalet. La terrasse est déserte. Pourtant, les chaises et les tables sont sorties, et certaines sont dressées. « *Petit-déjeuner : 5 euros* », peut-on lire sur le tableau noir. Pour un café, un croissant et un pain au chocolat. Plutôt tentant. Mais pour qui ? Nous sommes fin septembre, et il n'y a pas un chat dans les rues. Bienvenue au pays des volets clos. Tout le village semble figé, comme plongé dans un coma artificiel. Vous entendez et sentez son faible pouls, et savez aussi que dans un mois, ce patient reprendra vie, lorsque les premiers mètres de neige feront revenir les adeptes des sports d'hiver. Pour Gwendolyne et Sabrina, les exploitantes du café Le Schuss, c'est actuellement la période la plus calme de l'année. Un repos bien mérité après les centaines, pardon les milliers de cyclistes venus dompter les cols des Pyrénées.

Il règne une douce chaleur dans l'établissement. Nous commandons deux bières, de préférence régionales. Gwendolyne secoue la tête. « Nous ne servons que de la Triple Karmeliet, de l'Affligem, de la Leffe ou de l'Heineken. » Mmmh. Des bières belges, donc, et une eau de rinçage anoblie. La Flandre au pouvoir donc, aussi sur les flancs du géant des Pyrénées. Nos deux hôtes aiment-elles le Tourmalet ? Elles répondent à l'unisson : « Oui. Vraiment ! Regardez dehors : quel privilège que de travailler chaque jour dans un tel décor. » Sabrina poursuit : « Je viens d'une région sans aucun relief mais depuis que j'habite et travaille ici, je ne peux plus me passer de la montagne. Certains s'y sentent emprisonnés mais pas moi. Au contraire, elle me donne un sentiment de liberté. Le jour où je la quitterai, ce sera dans un cercueil, direction le cimetière. »

La cloche de l'entrée se met à tinter. Des clients ! Trois jeunes retraités, qui ont décidé d'avaler rapidement un steak haché avant de se lancer à l'assaut du Pic du Midi. Gwendolyne pointe l'extérieur du doigt. « Le téléphérique vers le Pic du Midi part de là, à 50 mètres. » Le Pic, qui culmine à 2.877 mètres d'altitude, est l'une des curiosités les plus visitées de la région. « De là-haut, la vue est *splendide*. » Une Triple Karmeliet parfaitement servie, au généreux col de mousse apparaît sous notre nez. Le père de Gwendolyne a repris l'établissement quand elle avait 11 ans. Depuis, elle travaille ici. D'abord pendant les week-ends et les vacances et désormais à temps plein. Aujourd'hui, on ne se bouscule pas. « C'est logique », dit Sabrina. « Neuf personnes vivent de façon permanente à La Mongie. Les concierges des blocs d'appartements, en fait. Le reste est inoccupé. Et c'est encore pire en octobre, quand tout est vraiment fermé. Notre bar, les restaurants, les magasins… Même pour une baguette ou une bouteille de lait, nos neuf concierges doivent alors descendre à Campan, à une demi-heure de route d'ici. »

Sabrina et Gwendolyne habitent elles aussi dans la vallée. « Mais en hiver, on dort ici, au-dessus du café. La station est alors bondée – il y a de la place pour plus de 10.000 amateurs de sports d'hiver – et la fête bat son plein tous les soirs. » Une fête à laquelle Sabrina ne se joint pas. « Je déteste la neige et le froid. Mais j'aime quand tout est blanc. Admirer le paysage immaculé me rend tout de suite heureuse. Quand il neige, la vie ralentit. Il faut dégager son trottoir, gratter son pare-brise, et les touristes roulent si lentement… ils ne sont pas équipés pour affronter ces conditions extrêmes. Vraiment, l'été est quand même bien plus agréable. »

Et le Tour ? Gwendolyne affiche un large sourire. « La période la plus rentable de l'année, sans exception. Surtout si l'ascension se fait de ce côté. » Pas question toutefois d'encourager les coureurs. « C'est la folie ce jour-là, on n'a pas le temps de souffler une seconde. Au mieux, on peut jeter un coup d'œil à la télévision de temps en temps. » Sabrina nous montre un vaste parking à gauche du café. « Dix jours avant le passage du Tour, il est déjà rempli de mobil homes. Mais ces gens-là ne sont pas bons clients. Ils préfèrent rester dans leur palais sur roues. Oui, ce sont souvent des Néerlandais. Comment vous le savez ? »



« Le Tourmalet est une femme. Capricieuse, pleine de tempérament. D'abord amoureuse, attentionnée et douce. Puis rageuse, colérique et dure. Et comme chez une femme, toutes ces humeurs se succèdent en quelques minutes seulement »

Rob Williamson

1993 ASO, l'organisateur du Tour, souhaitait populariser la Grande boucle, la rendre plus accessible aux cyclistes amateurs. Naquit alors l'*Étape du Tour*, soit une étape pour monsieur et madame tout le monde, la veille de la course professionnelle, avec motards, signaleurs et équipes de télévision s'il vous plaît. Cette année-là, le tracé de 187 kilomètres d'une écrasante difficulté relie Tarbes à Pau et emprunte les cols du Soulor, d'Aubisque et du Tourmalet. Cette année-là débute la formidable histoire de Rob Williamson. « J'avais 19 ans, j'habitais en Angleterre et je rêvais d'une carrière professionnelle. Cette Étape du Tour me paraissait être un bon entraînement, et aussi une bonne occasion de découvrir la montagne, parce que je n'avais jamais vu un col de près. »

Rob se tient donc avec quelques milliers de compagnons d'infortune sportive sur la ligne de départ. Et contrairement à beaucoup d'autres, il franchira celle d'arrivée. « C'était le déluge. Il est tombé des seaux pendant des heures et des heures. Au sommet du Tourmalet, il faisait seulement 2 degrés. Dans la descente, les coureurs tombaient les uns après les autres. Certains allaient tout droit dans les lacets parce qu'ils étaient incapables de freiner à cause de leurs doigts gelés. L'horreur ! » Mais Rob reste en selle, et franchit la ligne d'arrivée après avoir passé plusieurs heures à claquer des dents. Ivre de joie. Et ivre d'amour… pour le Tourmalet.

Après une relation longue distance de plusieurs années, entrecoupée de multiples visites ne faisant que renforcer cet amour, Rob décide qu'il est temps de passer à l'étape suivante. Il déménage, avec sa femme et ses filles, au cœur des Pyrénées. Aujourd'hui, il exploite l'hôtel Les Sorbiers de Barèges, un établissement dédié au cyclotourisme. « J'avais un poste important dans une entreprise logistique. Je travaillais trop, et trop dur. Je m'éloignais de ma femme et de mes enfants, j'étais malheureux. Aujourd'hui, je suis mon propre patron. Quelle différence ! Avant, j'avais une carrière. Aujourd'hui, j'ai une vie. »

Outre sa maîtresse, le Tourmalet est désormais son gagne-pain. « Je veux offrir aux gens ce même plaisir, cette même expérience que celle que j'ai vécue il y a des années pendant cette Étape du Tour. Alors je pédale avec mes hôtes, à l'assaut de la montagne. »

Quand il parle du Tourmalet, Rob devient lyrique. Poétique, même. « Le Tourmalet est une femme. Capricieuse, pleine de tempérament. Amoureuse, attentionnée et douce un moment, et rageuse, colérique, dure l'instant d'après. Très irritable, oh oui. Et comme chez une femme, toutes ces humeurs se succèdent en quelques minutes seulement. »

Rob se souvient d'une ascension avec des touristes anglais. « Nous étions installés à la terrasse du café au sommet du Tourmalet. Le soleil brillait. Il faisait 25 degrés. Pas un souffle de vent. La bière était bonne. Puis je regarde dans la vallée, et je vois des nuages sombres arriver. J'ai bondi hors de mon siège. «We have to go ! Now !» Mais c'était déjà trop tard. Quelques kilomètres plus loin, nous fûmes pris dans la tempête. Tonnerre, foudre, grêle. Même les moutons, les vaches et les lamas cherchaient à s'abriter, ce qui n'est jamais bon signe. L'un de nos clients a lourdement chuté, et a dû être évacué. Une journée noire. » Comme il y en a beaucoup d'autres dans ce col. « Je suis volontaire au sein des pompiers de Barèges. Chaque année, on descend quelques corps de la montagne. Des cyclistes victimes d'un accident fatal, des promeneurs tombés dans un ravin, des malheureux pris dans une avalanche… Le Tourmalet donne, le Tourmalet prend. C'est lui le maître. Lui seul fixe les limites. Le cycliste, le promeneur ou le skieur qui l'oublie en subit les conséquences. Mais il peut aussi faire preuve de bonté. L'an dernier, un moins-valide s'est lancé dans l'ascension avec sa femme. Ils roulaient sur un tandem, chargé aussi d'une tente et de matériel de camping. Le gars ne pouvait pédaler qu'avec ses mains. Ils ont mis deux jours pour atteindre le sommet – ils ont dormi dans leur tente en cours de route –, mais ils y sont arrivés. Un des plus beaux moments de sa vie, nous a confié cet homme. »

Depuis ce jour de 1993, Rob a gravi le Tourmalet plus de mille fois. « Et pourtant, il n'est toujours pas mon ami. Il est trop cruel. Je le considère encore et toujours comme «l'ennemi». »



BLOCKHAUS67

LA RÉVÉLATION D'UN GRIMPEUR DANS LES ABRUZZES

Avant l'édition de 1967 du Giro d'Italia, Eddy Merckx était surtout connu comme sprinter mais sa victoire lors de la 12e étape, dont l'arrivée se joua au sommet de l'éreintant Blockhaus, lui permit de révéler ses talents d'excellent grimpeur et rouleur. Ce vélo d'élite en aluminium – léger, robuste et rapide – évoque le souvenir de cette révélation.

COULEUR	Supergloss Anthracite
CADRE	Alu
GROUPE	Shimano Ultegra
MANIVELLE	50/34
PIGNON	11–28
GUIDON ET TIGE DE SELLE	DEDA zero
SELLE	PROLOGO K3
ROUES	Shimano RS11
PNEUS	CONTINENTAL Ultra Sport 25


adidas
VIERCKT
SHIMANO



SUR LE

Blockhaus

Je suis sur un vélo, sur une montagne.
Sur un Blockhaus, sur le Blockhaus.
Le soleil brille. Ma gourde est remplie d'eau.
Et tout le reste n'existe plus.


5 Passo LANCIANO
57 PESCARA
42 CHIETI
17 PRETORO
BLOCKHAUS
MERCKX

C’est ici que Merckx a remporté sa première victoire dans un grand tour. Vêtu d’un maillot à carreaux Peugeot. Au sein des Abruzzes naquit le Cannibale.

Grimper, c’est blesser.

Si pas soi-même, l’autre coureur. Vous le dépassez. L’entendez rétrograder, alors que vous restez un pignon au-dessus. Et, sans perdre votre entrain et en respirant le plus calmement possible, vous lui lâchez un dernier *Ciao !*

Un coup au mental que j’assène juste avant Pretoro, une petite bourgade collée à la montagne comme une huître à son rocher. Il reste 22 kilomètres jusqu’au sommet du Blockhaus, qui culmine à 2.142 mètres dans les Abruzzes, à l’est de Rome.

Première cible, et donc premier dépassement de la journée – sa foulée est pénible et il a le ventre d’un supporter de foot d’âge mûr – je prends aisément mes distances. En montagne, je suis impitoyable, surtout si l’autre a les jambes rasées. Un doute m’habite cependant quant à cette ascension. Dans mon esprit résonne encore la voix de Fernando, le pizzaiolo du coin. « Le Blockhaus ? », avait-il réagi avec étonnement lorsque je lui avais confié mes plans la veille. « *Con bici ? Incredibile* ! », avait-il dit tout en portant son index à sa tempe. « *Crazy !* »

La bière servie par Fernando, la Forst, est proposée en bouteilles d’un demi-litre et son étiquette arbore une illustration des Tre Cime di Lavaredo, le col souverain des Dolomites. À 4,8 %, la Forst descendait toute seule. Un jeu d’enfant par rapport à ce que me réservent les rues de Pretoro.

Via Statale, Via Fonte Palombo, Strada Provinciale 220. Des drapeaux vert-blanc-rouge aux fenêtres. Une Vespa garée à l’ombre. Une *salumeria-macelleria* avec de la viande de propre élevage. Des vignobles. Voici le cœur de l’Italie, pays de la *Gelato* et des agrumes, des sculptures féminines et de la gomina. De l’élégance à tous les coins de rue.

Et vous voilà à gravir une montagne. Une montagne baptisée Blockhaus.

Blockhaus ?

Blockhaus !

Eins, zwei, drei. Vorwärts !

« Drôle de nom pour une montagne italienne, en effet », commente le barman Salvatore lorsque j’atteins le Refugio Pomilio, juste avant le sommet. « Il vient de la base militaire construite ici par l’armée autrichienne au milieu du 19e siècle, pour se défendre contre les *briganti* de l’arrière-pays. Le bâtiment avait la forme d’un gros rocher, vous voyez. Aujourd’hui, il n’en reste pas grand-chose, hormis quelques ruines. Ils l’ont fait sauter à la dynamite pendant la guerre, et ne l’ont jamais reconstruit. »

Le 31 mai 1967, une autre fougueuse déferlante vint secouer le Blockhaus. Eddy Merckx remporta ici la 12e étape du Giro d’Italia devant Italo Zilioli, José Pérez-Francés et Jacques Anquetil. Sa toute première victoire en étape lors d’un grand tour, le big bang de son palmarès inégalé. Merckx avait 21 ans, pédalait sous le maillot à carreaux de Peugeot et découvrait les contours de son avenir. C’est au sein des Abruzzes que naquit le Cannibale.

« Depuis, le Giro n’est plus passé souvent par ici », poursuit Salvatore. « La dernière fois, c’était en 2009. Franco Pellizotti s’était imposé devant Stefano Garzelli et Danilo De Luca, un gars d’ici. »

Au-delà de Pretoro, à moins de 20 kilomètres du sommet, le cyclisme n’a laissé aucune trace. Pas de noms de coureurs inscrits sur l’asphalte. Pas de statue de Coppi, Bartali ou Gimondi sur le bas-côté, juste des fougères et des mauvaises herbes proliférant sous les rails de sécurité. Difficile d’imaginer qu’un peloton professionnel ait emprunté cette voie vers le sommet : le revêtement est mutilé, presque défiguré. Le grimpeur doit slalomer entre les ornières, les nids-de-poule et les pavés qui déstabilisent la surface. Il doit éviter l’histoire.

Les cloches sonnent 10 heures..

Grimper, c’est ralentir le temps.

À un rond-point, j’aperçois l’effigie d’un loup hurlant vers le ciel. Un panneau indique qu’il est interdit de klaxonner, car nous sommes en « territoire des loups ». Pas un seul en vue aujourd’hui. Je dois me contenter des aboiements d’un chien de rue.

Deux kilomètres après Pretoro, je rattrape un vieil homme. Il marche vers Dieu sait où. Alors que je le salue, il lève sa canne dans les airs. « *Va bene !* », crie-t-il. Aurait-il vu Merckx, en ce jour de mai 1967 ?

La pente s’accentue et la sueur perle de mon front. J’avais consulté les pourcentages de dénivelé et le graphique d’ascension sur Internet : des barres orange à 7 pour cent en majorité, avec quelques pics à 8,5 pour cent, colorés de rouge. Il semble que j’y sois arrivé, dans le rouge.

Je rétrograde. Encore deux pignons.









Grimper, c’est tout ramener à des calculs.

Pas de nouvelles cibles dans mon collimateur. Je semble être le seul grimpeur de la journée, l’échappé solitaire du peloton, jusqu’à ce que soudain, trois cyclistes apparaissent, dévalant la pente nez sur le guidon. Je n’envie pas leur vitesse, mais bien le secret qu’ils emportent vers la vallée : celui d’avoir vu le sommet, de savoir à quoi ressemble le monde de là-haut.

L’étincelle dans leur regard me pousse à continuer. Ce doit être quelque chose, tout en haut, à côté de ces mâts et antennes plantés comme des lances dans le Blockhaus.

Je veux continuer. Je dois continuer. Je continue.

Enfin, je perds la notion du temps. Il m’aura fallu une heure pour gagner cet état second, cette sensation incomparable de ne penser à rien, uniquement accessible sur un vélo. Avec l’ascension, le torrent impétueux qui cognait dans ma tête s’est mué en un petit ruisseau frémissant. Comme si le corps et l’esprit s’étaient dissociés. Les jambes travaillent en parfaite autonomie ; le cerveau est en veille.

Je suis sur un vélo, sur une montagne. Le soleil brille. Ma gourde est remplie d’eau. La vie est parfaite. Et tout le reste n’existe plus.

Passo Lanciano, encore 10 kilomètres jusqu’au sommet. Je n’ai jamais pris un tournant aussi large. Sept bandes ! Un véritable *Boulevard Périphérique* en direction des nuages. Je me sens soudain comme un pistard. Maintenu dans ce fragile équilibre oblique par la force centrifuge.

J’adore les virages. Les amis aiment me chambrer à ce sujet. Il y a dix ans, c’était les filles. Aujourd’hui, tu n’en as plus que pour les lacets, la tête d’épingle de la Côte de Wanneranval à Stavelot, le serpent du Mortirolo, les pavés du Grand Ballon.

Grimper, c’est s’exalter de la sinuosité du parcours.

Assis, debout. Assis, debout. Assis, debout. Le grimpeur est-il un fidèle, et la montagne un lieu de pèlerinage ?

Je rétrograde. Plus qu’un pignon.

La route se rétrécit. L’éternel jeu de la lumière et de l’ombre. Un panneau recommande les pneus neige. Je reconnais ce tronçon. C’est devenu une habitude : chaque fois que je me décide à attaquer un col, je commence par surfer sur Google Maps. Je prends le petit bonhomme orange par la tête et je le balance sur la montagne. Je choisis souvent un endroit aux trois quarts de l’ascension, appliquant la règle du nombre d’or. Une fois sur le vélo, reconnaître l’endroit est extrêmement motivant, et me donne la force de continuer à pédaler.

J’atteins la limite des arbres. À ma droite se dévoile une carte postale, avec vue sur la vallée. Des villages miniatures, des courbes dans le paysage, la mer Adriatique au loin. À ma gauche, des prairies parsemées de fleurs blanches, jaunes et roses. Le chant des cigales donne de la profondeur au décor.

Quelqu’un m’a dit un jour : « Tu peux en apprendre beaucoup sur une personne à la façon dont elle grimpe à vélo dans la montagne. Sa façon de pédaler en dira long sur sa nature. »

Sur les derniers tronçons escarpés, la route se transforme en un chemin de gravillons durcis. Ils crissent sous mes pneus. Çà et là, un bloc rocheux gêne le passage.





Je pense que c'est vrai. Pendant plus de deux heures, vous êtes confronté à vos faiblesses et à vos défauts, à vos talents et à vos noblesses. Et votre ombre vous accompagne en permanence, comme un double de vous-même, devant ou à côté de vous.

Soit vous craquez. Soit vous vous réconciliez avec vous-même. Il n'y a pas d'entre-deux.

Grimper met votre caractère à nu.

Un utilitaire avec des moutons en cage arrive dans le sens opposé. Il est suivi de deux cyclistes vêtus de cirés aux couleurs criardes. J'ignore pour qui j'ai le plus de pitié : les moutons en route vers l'abattoir, ou les cyclistes en descente.

Pour eux, le bonheur est passé. Ils ont connu l'ivresse. Je peux poursuivre mon ascension.

Au niveau de l'Albergo Mamma Rosa, j'aperçois pour la première fois un panneau portant le nom de « Blockhaus ». L'hôtel est ouvert, mais peu fréquenté. Les remontées mécaniques sont à l'arrêt. Les chasse-neiges apprécient leur repos estival.

En 2009, la ligne d'arrivée de la dernière étape du Giro se trouvait ici : il y avait alors trop de neige au sommet. Aujourd'hui, je peux continuer. Je pédale à 1.625 mètres au-dessus du niveau de la mer, et dois encore monter de 500 mètres sur 5 kilomètres. Il y a peu de vent. Mes jambes tiendront bon. Le tumulte dans ma tête s'est tu.

Cela va le faire. Je crache. Dégage un coup mon nez. Me gratte le postérieur.

Une abeille se pose sur mon genou et m'accompagne sur un kilomètre et demi. Après, très peu d'animaux en vue. Pas de marmottes comme sur le Colle della Lombarda, pas d'ânes comme sur la Côte du Bois de La Houppe à Flobecq, pas de chèvres comme sur le Galibier.

Sur les lignes électriques au-dessus de ma tête, papillons et oiseaux se disputent une place. Je me dis alors que je me sens comme l'un d'eux. Libre, libéré… emplumé. Aussitôt, cette idée me fait sourire.

Le froid s'impose progressivement. À côté de la route, toujours plus de pierres, certaines marquées des indications rouges et blanches des itinéraires de grande randonnée. J'aperçois les mâts et antennes du sommet. Je me force à garder les yeux vissés à l'asphalte devant ma roue. Inutile d'en voir plus. Les derniers kilomètres sont les plus durs.

Mon rythme ralentit. Comme si quelque chose me retenait. Mon cerveau s'agite à nouveau. Quelle distance jusqu'au sommet ? Et après ? Pourrais-je encore ressentir cela ? Le Blockhaus commence déjà à me manquer, alors que je suis toujours en train de le gravir.

Grimper, c'est cultiver la nostalgie.

Après le Refugio Pomilio, un refuge transformé en auberge, je m'élance pour l'ascension finale. La route se transforme en un chemin de gravillons durcis. Ils crissent sous mes pneus. Çà et là, un bloc rocheux gêne le passage. Des nuages glissent comme des rideaux de théâtre devant l'abîme. Le soleil ne parvient plus qu'à jeter une fine rayure de lumière sur mon poignet droit.

J'ai faim.

À l'instant même où je me demande combien de temps cela va encore durer, je heurte un obstacle. Trois poteaux, un bloc de marbre, et à gauche une chapelle avec une statue de la Vierge. Impossible d'aller plus loin, sauf à pied. Mon ascension est terminée.

Le silence est la plus belle des récompenses.

Mais cette paix est éphémère, car le doute revient vite.

Est-ce le sommet ?

Merckx a-t-il levé les bras ici, sur cette voie étroite ?

Ai-je vraiment gravi tout ça pour ça ?

Grimper, c'est tâtonner dans l'obscurité.

MONTREAL74

LA MODE, MILAN, LE FLAIR NORD-AMÉRICAIN ET EDDY

Deux modèles d'élite pour femmes. Compétitifs et récréatifs selon les désirs de chacune. Le Milano72 est une ode à la victoire difficile d'Eddy Merckx lors du Giro d'Italia de 1972, tandis que le Montreal74 est un hommage organique au tout premier championnat du monde organisé sur le sol nord-américain et remporté, bien sûr, par Eddy Merckx. Un journal canadien avait alors titré : « Eddy Merckx didn't discover America, America discovered Eddy Merckx. »

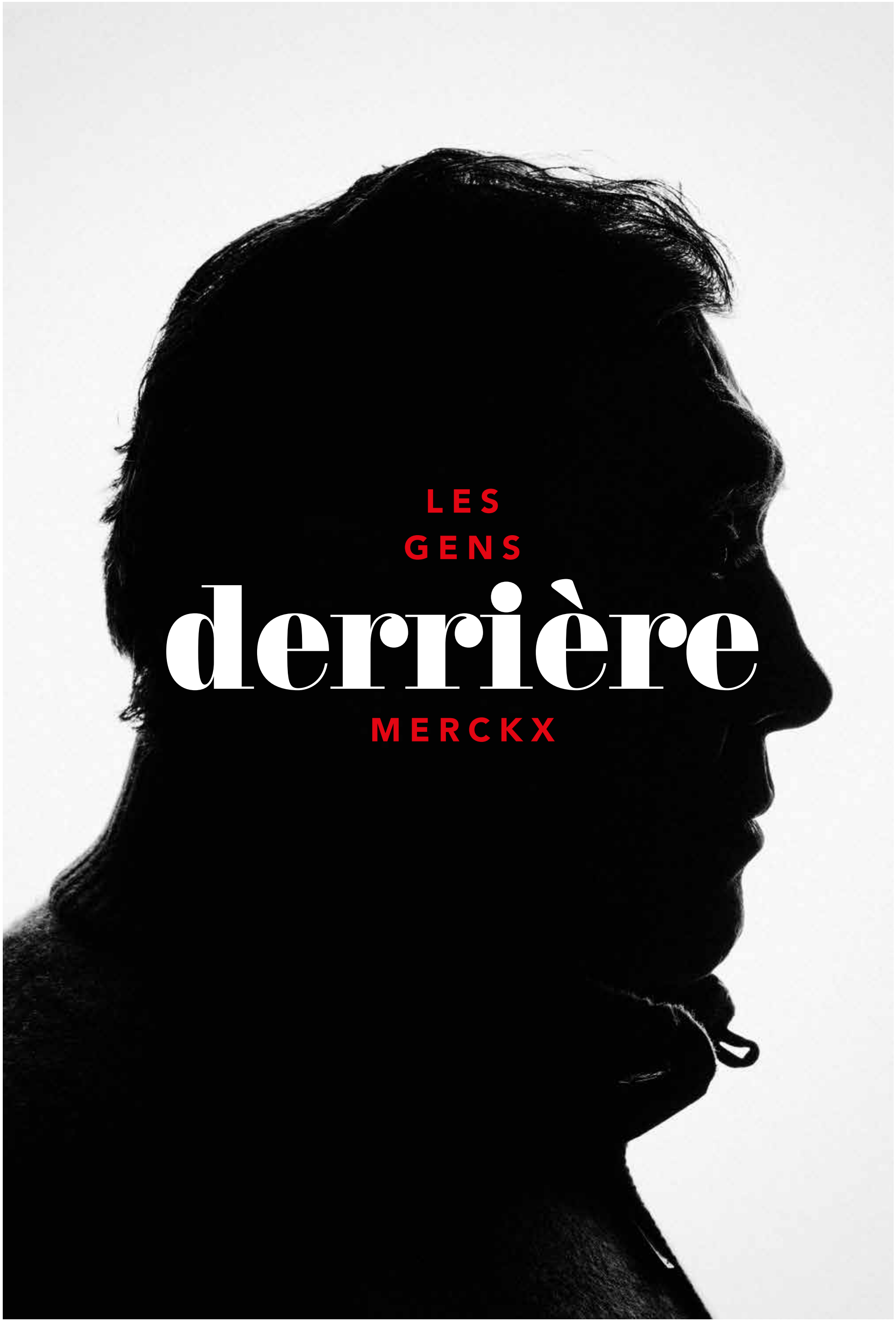
COULEUR	Anthracite Silver Orange
CADRE	Alu
GROUPE	Shimano Ultegra Disc
MANIVELLE	50/34
PIGNON	11–32
GUIDON ET TIGE DE SELLE	DEDA zero 1
SELLE	PROLOGO Kappa space stn
ROUES	SHIMANO RS
PNEUS	CONTINENTAL Ultra Sport 25



MILANO72

COULEUR	White Antracite Silver
CADRE	Carbone
GROUPE	Shimano 105
MANIVELLE	50/34
PIGNON	11–32
GUIDON ET TIGE DE SELLE	DEDA zero 1
SELLE	PROLOGO Kappa space st
ROUES	Shimano RS
PNEUS	CONTINENTAL Ultra Sport 25




LES
GENS
derrière
MERCKX

Rendons à César ce qui est à César : le plus grand coureur de tous les temps ne doit avant tout sa réussite qu'à lui-même. Mais certaines personnes y ont contribué en coulisse. Des gens du métier, mais aussi des amis et des proches. Nous avons demandé à Eddy de nous parler de ceux dont le rôle a été le plus important.

PAPA ET MAMAN MERCKX

« Ceux qui ont joué un rôle dans ma carrière ? », répète Eddy en s'étirant de tout son long dans son fauteuil. « Je citerais en premier lieu mes parents. Ils m'ont permis de suivre cette voie et m'ont soutenu dans mon choix. Cela n'a pas été facile, parce qu'ils possédaient une épicerie et qu'une paire de bras supplémentaire n'était jamais de refus. Au départ, ma mère ne voulait pas que je roule parce que mes études en souffriraient. Mon père était moins réticent. Il avait voulu être coureur lui-même et voyait donc son fils réaliser son rêve. Je me souviens de ma première course, à Laeken. Mon père avait tout arrangé dans le dos de ma mère. « Prenez quelques jours de vacances à la mer », avait-il lâché à ma mère et aux autres enfants. Je ne vous dis pas quand elle a découvert le pot aux roses… Elle aurait aimé que je devienne professeur d'éducation physique, mais à l'école, ce n'était pas ça. Impossible de me concentrer sur des livres, je préférais le vélo. C'est quand j'ai commencé à gagner que sa vision des choses a changé. »

D'après Micheline, la sœur d'Eddy, maman Merckx vivait réellement la course. Elle s'est même évanouie lorsque son fils devint champion du monde pour la première fois à Heerlen, après un sprint spectaculaire contre Jan Janssen. La tension avait été trop forte pour elle. Avant chaque course, elle brûlait un cierge. Pas pour qu'il gagne, mais pour le protéger. Elle craignait les mauvaises chutes. « C'est ce qu'on raconte. Moi, je n'étais évidemment pas là », plaisante Merckx. « Cette fameuse bougie… Pourquoi pas, après tout ? J'étais un peu superstitieux. Je voulais toujours un dossard se terminant par le chiffre 1. J'ai gagné mon premier Tour avec le dossard 51, et mon premier Milan-Sanremo avec le dossard 131. Mais au final, cela n'avait aucun sens. Je suis devenu champion de Belgique avec le numéro du malheur, le 13. Ah, mes parents… Ce n'était pas parce que mon père me laissait faire de la compétition que j'étais le roi à la maison. C'était un homme sévère, et j'ai reçu plus de gifles que de patates dans mon assiette. Il faut dire que je les méritais. J'étais un *sale* gamin. Je n'avais pas un mauvais fond, juste un loustic avec trop d'énergie. »

Selon certains, Eddy avait la volonté et l'obstination de son père, et la jovialité de sa mère. Eddy Merckx était son père en compétition et sa mère en dehors, affirma un jour le commentateur Théo Mathy à la télévision. Impitoyable pendant une compétition, mais la bonté même ensuite. « Attention, ma mère aussi avait du caractère, vous savez », conclut Eddy. « Elle savait ce que travailler voulait dire. Venant d'une famille de sept enfants dont le père avait disparu très tôt, elle a eu son lot de malheurs. » veel zwarte sneeuw gezien."

GUILLAUME MICHIELS

Quand Eddy est devenu coureur professionnel, il a toujours pu compter sur un seul et même homme : Guillaume Michiels. L'homme qui massait Eddy, qui distribuait les bidons, qui s'occupait de son vélo et remontait – quand c'était nécessaire – le *moral* du jeune Merckx. « Guillaume est comme un deuxième frère pour moi. Je le connais depuis qu'il a trois ans, parce que sa mère travaillait chez nous. Nous avons tout vécu ensemble. C'est un ami pour la vie. » Michiels était l'homme à tout faire. Il gérait le parc de vélos, jouait les chauffeurs pour Eddy et sa Claudine, s'occupait des enfants et intervenait comme porte-parole auprès des journalistes. Au moindre besoin, il était là. Il aurait pu aller jusqu'au bout du monde pour Eddy. Sa « contribution » à la première victoire de Merckx dans une classique restera dans les mémoires. La veille de Milan-Sanremo, Guillaume fut appelé par Merckx dans l'hôtel réservé aux coureurs de Peugeot. Eddy souhaitait installer un dérailleur et des pédales Campagnolo sur son vélo. Michiels savait qu'un fabricant – Ernesto Colnago – habitait Milan, et est donc allé chercher les pièces en personne chez ce dernier. Le lendemain, Merckx s'imposait au sprint et remportait sa première Primavera. « Guillaume était un peu mon ange gardien. Sans lui, je ne me sentais pas à l'aise. Il était toujours à mes côtés », confirme Eddy. Même lors des jours les plus sombres. Comme à l'automne 1969, quand Eddy chuta lourdement lors d'un critérium derrière derny à Blois. Fernand Wambst, l'entraîneur, gisait mort aux pieds du champion, lui-même inconscient. « Guillaume a sauté dans sa voiture pour aller chercher ma femme à la maison. Il n'a pas dormi pendant deux jours pour pouvoir l'amener à l'hôpital de Blois. »

CLAUDINE ACOU

La compagne d'Eddy, Claudine, est la fille d'un coureur cycliste. Elle n'a que 5 ans lorsqu'elle assiste à la lourde chute de son père, Lucien Acou, en compétition. Elle savait à quel point les coureurs étaient souvent loin de chez eux, comment ils devaient se battre pour le moindre contrat. « Pas question de me mettre avec un coureur », avait-elle déclaré à son père. « Et pourtant… », lâche Eddy dans un éclat de rire. « Quand je l'ai rencontrée dans le café de ses parents, le courant est vite passé. Tout coureur doit avoir une femme à ses côtés. Claudine a toujours veillé à ce que le repas soit prêt – même quand je rentrais très tard – et à ce que je n'aie à me soucier de rien. Parce que si à la compétition s'ajoutent les tracasseries quotidiennes… ça ne va pas. »

Et même si Claudine partageait sa vie avec le meilleur coureur du monde, on parlait peu de la course dans le clan Merckx. « En effet. À quoi bon ? La compétition était terminée. Il faut pouvoir se libérer l'esprit de temps en temps. Et il y a suffisamment de sujets de discussion dans une famille. Les enfants, par exemple. Je n'ai pas été très présent pour eux pendant ma carrière. C'est ma femme qui a assumé leur éducation. Aujourd'hui, j'essaie de passer plus de temps avec mes petits-enfants. Axel habite au Canada, mais je vois plus souvent les deux fils et la fille de Sabrina. Ils jouent tous les trois au hockey. Luca, le plus âgé, a 22 ans et joue dans l'équipe nationale d'Argentine (son père est l'ex-tennisman belgo-argentin Eduardo Masso, NDLR). J'espère qu'il pourra aller aux Jeux Olympiques. C'est son rêve. »

JOS VAN BUGGENHOUT

Côté affaires, Eddy pouvait compter sur son manager : Jos Van Buggenhout. « Il s'occupait de mes contrats. En 1965, il m'a permis de quitter l'équipe de Van Looy pour rejoindre les couleurs de Peugeot, une équipe parfaite pour un jeune coureur. Il y avait assez peu d'encadrement, tout le monde pouvait faire à sa guise. C'était Jos qui négociait avec les organisateurs des critériums. C'était un bon manager. Trop bon, peut-être même, parce que je participais à trop de courses. Je n'avais que trois semaines de vacances par an. Nous partions en montagne, pour profiter de l'altitude. Il est vrai que s'arrêter trop longtemps n'est pas bon non plus : on prend du poids, et l'activité cardiaque diminue.

Jos aura été bénéfique à ma carrière. Il avait de l'autorité, les gens l'écoutaient dans le milieu. Après sa mort en 1973, Firmin Verhelst a repris le flambeau. C'était autre chose. Il était aussi manager de De Vlaeminck. Servir deux maîtres à la fois… pas évident, hein. »

GIORGIO ALBANI EN UGO DE ROSA

« Il n'y a pas eu qu'un seul équipier déterminant. Spruyt, Deschoenmaecker, Bruyère, Huysmans, Van Schil… tous ont apporté leur pierre à l'édifice. Les gars se démenaient pour moi et pour l'équipe. En désigner un comme le meilleur serait injuste envers les autres. Il y avait aussi les dirigeants. J'ai de bons souvenirs de Robert Lelangue et Giorgio Albani, un peu moins de Lomme Driessens. Ce dernier n'a pas joué un très grand rôle. Pendant une course à étapes, il voulait toujours que je l'accompagne au restaurant avec ses amis le soir. «Pas question», je lui répondais. «Je reste avec mes équipiers.» Mais Lomme m'avait à la bonne, alors qu'il n'avait pas vraiment cru en moi au début de ma carrière. «Merckx, tu ne seras jamais quelqu'un», m'avait-il lâché un jour. Il était à côté de la plaque (*rires*). »

« Après ma carrière, Ugo De Rosa a été mon principal allié. C'est lui qui m'a appris à fabriquer des vélos. Sans lui, je n'aurais jamais pu monter ma boîte. »

« On ne parlait pas vraiment du vélo à la maison. À quoi bon ? La compétition était terminée. Il faut pouvoir se libérer l'esprit de temps en temps. »

STRASSBOURG71

LE SPRINT SUR GRAVIER

Lors du Tour 71, le plus grand des cyclistes de l'Histoire a remporté - victoire serrée certes, sur Roger de Vlaeminck - une étape sur la piste en gravier de Strasbourg. Ce vélo a donc été conçu pour d'autres surfaces que le macadam. Gravier, gravillons, terre durcie : cette bête à deux roues avalera tout.

COULEUR	Anodised Grey Green
CADRE	ALU
GROUPE	Shimano Ultegra Disc
MANIVELLE	50/34
PIGNON	11–32
GUIDON ET TIGE DE SELLE	DEDA zero
SELLE	PROLOGO K3
ROUES	DT Swiss R24 Spline
PNEUS	CLEMENT USH32



Crissement des cailloux.
Grincement du gravier.
Travail de forçat avec le sourire.
Sous le soleil.
La pluie.
Le vent.

La liberté pour moteur.
La nature pour essence.
Sortie de route, misère.

De la poussière plein la caboche.
La tête dans le brouillard.
La voie du ciel.
Ne passe jamais par l'asphalte.

Photo: Kristof Ramon

LIÈGE75

DES HOMMES D'ACIER

Tout est cycle, tout va, tout vient. Les vélos en acier également. Plus beaux, plus légers, meilleurs que jamais. Le Liège75 nous fait revivre les cinq victoires d'Eddy à Liège-Bastogne-Liège, la plupart sous les couleurs de Molteni. Le Roubaix70 est de son côté un rappel de sa victoire dans l'enfer du Nord en 1970, édition disputée dans des conditions météorologiques apocalyptiques.

COULEUR	Molteni
CADRE	Acier
GROUPE	CAMPAGNOLO Potenza
MANIVELLE	52/36
PIGNON	12–27
GUIDON ET TIGE DE SELLE	DEDA Zero 100
SELLE	PROLOGO
ROUES	CAMPAGNOLO VENTO
PNEUS	VITTORIA Corsa 25



ROUBAIX70

COULEUR	Faema
CADRE	Acier
GROUPE	CAMPAGNOLO Potenza
MANIVELLE	52/36
PIGNON	12–27
GUIDON ET TIGE DE SELLE	DEDA Zero 100
SELLE	PROLOGO
ROUES	CAMPAGNOLO VENTO
PNEUS	VITTORIA Corsa 25



«Se lever au beau milieu de la nuit pour venir souder un cadre ? Avec plaisir !»

Un local rectangulaire au sol éclatant de propreté. Une lumière artificielle, froide. Un seul poster au mur : Eddy. Un peu plus loin, parfaitement ordonnés : des outils de travail. Partout. Un étau, des postes de soudage, des vis, des boulons, des marteaux, un compresseur et… des cadres de vélo. Énormément de cadres de vélo. Bienvenue dans le royaume de Johan Vranckx (53).

Johan travaille depuis 36 ans déjà pour Eddy Merckx Cycles, en tant que soudeur des cadres en acier et en titane. Avant, ils étaient 45. Aujourd'hui, Johan est le seul homme du métier encore présent. « Mon atelier, c'est mon deuxième salon. Je ne me vois pas travailler ailleurs que chez Merckx. »

Johan ne fait rien d'autre avec plus de plaisir qu'assembler un vélo. « C'est toute ma vie. » Nous lui demandons quand tout a commencé et la réponse fuse : « Le 11 juin 1980. » Johan est aussi précis dans son travail manuel que dans ses souvenirs. Il se corrige toutefois immédiatement. « Bon, en fait, j'avais déjà commencé à travailler pour Eddy Merckx quelques semaines auparavant, en mai, alors que l'année scolaire n'était pas terminée et que je n'avais donc pas encore officiellement mon diplôme. Le 11 juin, mes papiers étaient en ordre, et c'est ce jour-là que j'ai signé mon contrat. Chez Eddy, sur la table du séjour. »

Retour en arrière. Nous sommes en 1980 et Eddy Merckx vient de créer une entreprise qui portera son nom et fabriquera des vélos de course. À cette époque, le carbone n'est encore réservé qu'aux films de science-fiction et les étalons à deux roues restent principalement fabriqués en acier. Le Cannibale a donc besoin de soudeurs capables de transformer des tubes d'acier en cadre de vélo. Ainsi, par un matin de printemps 1980, Eddy Merckx franchit la porte du Collège Don Bosco de Woluwe-Saint-Pierre et s'adresse au professeur de soudage : « J'ai besoin de soudeurs pour mon usine de vélos, de toute urgence. Qui me conseillez-vous ? » Le professeur désigne deux jeunes garçons ; les autres ne sont pas assez doués. L'un d'entre eux refuse. L'autre, un certain Johan Vranckx, 16 ans, accepte immédiatement. « Eddy est venu me demander à quel moment je pouvais commencer. «Demain !», lui ai-je répondu sans réfléchir. Les vacances ? Ça ne m'intéressait pas. Je ne savais même pas comment je pourrais me rendre à l'usine le lendemain – je n'avais pas encore le permis – mais ce n'était qu'un détail pour moi. » Le jeune adolescent se débrouilla et arriva à Meise.

« J'adorais le cyclisme et j'adorais Eddy, comme toute ma famille. On a habité pendant des années chez mes grands-parents. Si quelqu'un osait passer devant la télévision pendant le Tour, mon grand-père lui lançait ses pantoufles. » Grand-père Vranckx n'était pas le seul fervent admirateur de Merckx, le reste de la famille l'était aussi. « Je ne vous dis pas, quand j'ai dû aller signer mon contrat chez Eddy… ça a été la pagaille dans la famille. Tout le monde voulait m'y conduire : les oncles, les tantes, les cousins, les cousines. Finalement, j'y suis allé avec mes deux parrains et mon grand-père. Pour eux, c'était un rêve qui devenait réalité : rencontrer Merckx. »

Johan commença comme larbin, tout en bas de l'échelle. « Mon premier boulot consistait à souder les petites attaches sur le vélo, les petits anneaux par lesquels passent les câbles des freins et du dérailleur. Dès que j'ai maîtrisé cette tâche, j'ai pu passer à un autre poste. » C'est Eddy Merckx lui-même qui en a pris la décision. « Eddy était un obsédé du contrôle. Il exigeait la meilleure qualité. S'il y avait 100 cadres suspendus au mur, il lui fallait moins d'une minute pour repérer ceux sur lesquels quelque chose clochait. Il avait comme un sixième sens. »

Johan et Eddy évolueront ensemble au sein de l'entreprise, l'un comme soudeur, l'autre comme homme d'affaires. « Au début, on voyait qu'il n'y connaissait pas grand-chose. Mais il a appris beaucoup, et vite. » À tous les niveaux ! Johan témoigne : « Eddy m'envoyait souvent à l'usine de De Rosa, la fameuse marque italienne, où j'ai pu me former et me perfectionner aux côtés des meilleurs soudeurs. J'en récolte encore le fruit aujourd'hui. Eddy m'accompagnait presque toujours,





et il a aussi appris à souder. Et par la suite, il m'a souvent corrigé pendant mon travail. «Non, Johan, chez De Rosa, ils faisaient comme ça.» Et il me montrait comment faire. » Johan rit de bon cœur. Un rire empreint de respect et de déférence envers son ancien patron, mais aussi et surtout de beaucoup d'amour. « J'ai pu devenir un grand soudeur grâce à Eddy et à l'entreprise. Il ne lésinait ni sur les coûts, ni sur les efforts. Trois semaines en Amérique pour apprendre à souder le titane ? Aucun problème. Une nouvelle machine pour des soudures encore plus belles ? Commandée dans l'heure. Il ne transigeait pas : il ne lui fallait rien de moins que le meilleur. »

« Le plus beau », poursuit-il, « c'est de fabriquer un cadre du début à la fin. Alors, le vélo est comme votre bébé. » Johan est devenu papa un nombre incalculable de fois. Ses enfants ont tous été adoptés, souvent par d'éminents parents. « J'ai fabriqué des vélos pour Lance Armstrong, Axel Merckx, Steve Bauer… et pour Eddy, bien sûr. » Le plus exigeant ? Johan grimace. Poser la question, c'est déjà y répondre. « Quand je travaillais sur un vélo pour Eddy, il venait voir toutes les heures. «Tout est en ordre ?» Le vendredi, il partait avec son nouveau cadre, et le lundi il me le ramenait. «Mmmh, ça ne va pas. Fais-en un autre, avec un angle inférieur à 5 degrés.» Et je m'exécutais. Avec le sourire. »

Eddy était son patron, mais devint aussi un ami. « Je pouvais toujours m'adresser à lui, même pour des problèmes personnels. » Et pour un ami, on n'hésite pas à se plier en quatre. « Une fois, Eddy m'a appelé un vendredi soir. Axel participait à une compétition de quatre jours sur piste, et il avait très mal roulé au cours de la première journée. Eddy soupçonnait un problème de vélo. Il ne m'a rien demandé, mais je suis parti à l'usine le soir même pour travailler toute la nuit sur un nouveau cadre en titane. Quelques heures plus tard, Axel avalait la piste sur un nouveau vélo. Et il roulait beaucoup mieux. »

Il y eut aussi des déconvenues. « Un jour, Steve Bauer est venu à l'usine. Il roulait alors pour Motorola, l'équipe devenue par la suite US Postal, dont nous étions fournisseur. Bauer voulait un vélo spécial pour Paris-Roubaix, et il avait un souhait spécifique : une fourche arrière extrêmement longue, allongeant énormément le cadre et le rapprochant du sol. On aurait dit un vélo couché. Quand Eddy a vu le cadre, il a directement grincé des dents. «Horrible. Bon pour la poubelle !» Et il avait raison. Bauer a terminé 21e de la course, et le vélo n'a plus jamais servi. » Johan grimace : « C'est de loin le vélo le plus laid que j'aie jamais fabriqué. »

Quel est le secret d'un bon soudeur ? Johan se gratte la tête un moment. « Vous ne pouvez pas être nerveux, ni être pris par le temps. Si le cadre a été soudé trop vite, on le voit tout de suite. » Johan est maître de son art. « Le titane, particulièrement, est fin et sensible. Je suis même capable de voir à quel moment le soudeur a inspiré ou expiré. »

Interrogé sur le plus beau compliment qu'il ait jamais reçu, il puise encore dans ses souvenirs pour nous conter une formidable anecdote. « Avec Eddy, j'avais fabriqué un cadre de contre-la-montre en titane pour Axel, spécialement pour le Grand Prix Eddy Merckx. En ce temps-là, la ligne d'arrivée se situait sous l'Atomium. Ce cadre aurait l'air monstrueux de nos jours, mais à l'époque, il avait une apparence futuriste. Axel a signé un temps fantastique et le lendemain, il y avait dans Het Laatste Nieuws un article d'une page complète sur le vélo. «Fabriqué par l'artiste de notre usine», avait déclaré Eddy aux journalistes. C'est probablement le plus beau compliment que j'aie jamais reçu. »

« Je me suis formé et perfectionné aux côtés des meilleurs dans l'usine de De Rosa en Italie. Eddy m'accompagnait presque toujours, et il a aussi appris à souder. Par la suite, il corrigeait même mon travail. »





EEKLO70

LE MONSTRE DE BOUE

C’est à Eeklo qu’Eddy a remporté sa toute première course de cyclocross, un cross en duo aux côtés du spécialiste Eric de Vlaeminck. Ce vélo de cross met en quelque sorte cette victoire à l’honneur. Un monstre – de qualité – pour le cross.

COULEUR	RED
CADRE	Carbone
GROUPE	Shimano 105 Disc
MANIVELLE	50/34
PIGNON	11–32
GUIDON ET TIGE DE SELLE	DEDA zero 1
SELLE	PROLOGO Zero Stn
ROUES	DT Swiss R24 Spline
PNEUS	CLEMENT PDX32

Cannibale—mangeur de boute

Eddy Merckx était à l'aise sur tous les terrains. Sur la route, sur la piste, et… à travers champs. Ses sorties dans la boue sont toutefois restées rares. C'est dans le Meetjesland qu'il participera à son premier cross.

Nous sommes le 17 janvier 1970, et un cyclo-cross en double est prévu à Eeklo. L'événement est sur toutes les lèvres, et pas uniquement dans la région. La raison ? Eddy Merckx participe pour la première fois de sa carrière à un cyclo-cross. Aussi, des amateurs sont venus spécialement de Suisse et de Tchéquie, la télévision allemande est présente au rendez-vous, et une foule de quelque 10.000 fans se presse dans la campagne d'Eeklo. Tous avec les mêmes questions en tête. Merckx peut-il également s'imposer en cross ? Et qui plus est en plein territoire ennemi ? Eeklo est en effet le bastion de son grand concurrent lors des classiques et spécialiste du cyclo-cross Roger De Vlaeminck, sans oublier son frère Eric, à l'époque meilleur coureur de cyclo-cross au monde. Détail amusant : Merckx fera équipe avec Eric tandis que la course est organisée par un certain Fiel De Vlaeminck, le père de Roger et d'Eric.

Quelques semaines avant l'événement, les organisateurs ont une grosse frayeur : le Cannibale se blesse au postérieur lors des Six jours de Cologne et doit faire une croix sur ses entraînements. Mais une parole donnée est une parole tenue. Eddy viendra ! Il tient à affronter la boue coûte que coûte. Renoncer n'étant pas une option, tous les moyens sont bons, même un coup de fil à Roger De Vlaeminck, pour une requête amicale. « Apprends-moi un peu à rouler dans les bosses. » Le lendemain, Eddy et Roger s'entraînent dans les bois de Tervuren. Eddy chute à plusieurs reprises mais s'en sort avec quelques bosses, bleus et égratignures. Qu'importe. Il mord sur sa chique et apprend vite. Parce qu'il a une mission : briller à Eeklo. Voire gagner. Même si cela ne sera pas facile. Le gratin national et mondial du deux-roues s'est en effet donné rendez-vous à Eeklo : Albert Van Damme, Rolf Wolfshohl, Robert Vermeire, John Atkins, Huib Harings, René De Clercq, et bien sûr Eric et Roger De Vlaeminck.

Avant même le départ, le duo Eddy Merckx – Eric De Vlaeminck sait quels concurrents tenir à l'œil. Roger De Vlaeminck fera équipe avec Frans Verbeeck, tandis que Jean-Pierre Monseré – alors considéré par tous comme le digne successeur de Merckx – pédalera aux côtés du multiple champion du monde de cross Rolf Wolfshohl. C'est parti pour 20 tours et un bon 34 kilomètres dans les terres argileuses d'Eeklo. Le principe de cette course en duo est simple : les coureurs de cyclo-cross font le premier tour, les coureurs sur route le deuxième, et ainsi de suite.

Sur la ligne de départ, Merckx est aussi concentré que pour une classique ou une étape du Tour, conséquence directe de son incontrôlable soif de victoire. Albert Van Damme, Roger De Vlaeminck et son frère Eric pédalent à plein régime lors du premier tour. Ils veulent assurer une avance d'au moins 50 mètres pour leur partenaire plus habitué à la route. Quand Willy Vekemans, Frans Verbeeck et Eddy Merckx montent en selle, le trio de tête devient rapidement un duo : Vekemans ne peut pas suivre le rythme. Jempi Monseré tente de raccrocher la tête de la course. Il se donne tellement que les rapporteurs sur place notent : « *À entendre sa respiration, on aurait dit que sa cage thoracique avait éclaté* ». Mais rien n'y fait. Monseré et Wolfshohl ne rattraperont plus leur retard.

Dans la boue du Meetjesland, Merckx impressionne, aussi par son regard. Le lendemain, on peut lire dans le journal : « *Ces yeux écarquillés, ce regard pénétrant jeté sur le tracé… Où avions-nous déjà vu un tel Merckx ? Ah, oui, dans les Tre Cime di Lavaredo, où à plus de 2.000 mètres d'altitude, il s'était taillé un chemin au travers d'énormes flocons de neige. À Eeklo, les coureurs ont brusquement compris que ce cyclo-cross n'aurait rien d'un rendez-vous amical. Merckx voulait gagner. Avec panache !* » Comme lors de l'ascension des Tre Cime di Lavaredo lors du Giro en 1968, le raid légendaire mentionné dans le journal.

La course en elle-même se déroule bien. Et si tracas il y a, Eddy ne se laisse pas déstabiliser. Un déraillement brusque de la chaîne ? Un saut abrupt du vélo, un mouvement éclair, et c'est reparti ! Les spectateurs apprécient la tension et la lutte entre les favoris. À l'arrivée, Merckx et Verbeeck sont au coude à coude. Merckx l'emporte au sprint avec une demi-roue d'avance. Eric De Vlaeminck jubile. Mission accomplie. La foule est en délire. Tellement enthousiaste qu'elle se rue sur les champions et renverse la jeune fille chargée de remettre le bouquet de fleurs !



Et Merckx, qu'en pense-t-il ? « Je ne m'attendais pas à ce que cela me plaise autant », déclarera-t-il après l'arrivée. « J'ai pu constater à quel point on avale de l'oxygène en cyclo-cross. Fantastique, par moments ! Mais j'en ai bavé, oh oui. J'en ai bavé pour finalement gagner (*rires*). » Et gagner, il le fera encore au cours de la saison. Plusieurs fois. Façon Merckx.



Renoncer n'étant pas une option, tous les moyens sont bons. Même un coup de fil à Roger De Vlaeminck : « Viens un peu m'aider ! »

LUGANO68

RECORDS CONTRE LA MONTRE

Bien longtemps avant de battre le record du monde de l'heure à Mexico, Eddy Merckx avait déjà démontré qu'il était un excellent coureur de contre-la-montre. Ce fut aussi le cas à Lugano, où il remporta, à 23 ans, le prestigieux contre-la-montre Gran Premio di Lugano en un temps record. Et, parce que rien ne va jamais assez vite, voici le vélo de contre-la-montre Merckx : l'aérodynamique élevée au rang d'art.

COULEUR	Anthracite Silver Green
CADRE	Carbone
GROUPE	Shimano Ultegra
MANIVELLE	53/39
PIGNON	11–25
GUIDON ET TIGE DE SELLE	PROFILE AERIA
SELLE	PROLOGO ZERO TRI PAS
ROUES	FULCRUM RACING QUATRRO
PNEUS	VITTORIA Corsa 25

« Je considère mes talents en contre-la-montre comme un don du ciel. J'ai beaucoup de chance d'être à la fois bon grimpeur et bon pistard »

CHRIS FROOME

« Pour devenir champion du monde de contre-la-montre, vous devez être en parfaite condition physique, connaître chaque virage du parcours et savoir exactement quelle stratégie vous allez suivre »

TONY MARTIN

« Si un contre-la-montre en équipe fait mal ? Accoucher, ça c'est douloureux ! Un contre-la-montre, ce ne sont jamais que les premières contractions ! »

LEONTIEN VAN MOORSEL

« Je ne pourrai sans doute jamais battre Hinault en contre-la-montre. Il est trop fort pour moi, et quand on n'a pas ce qu'il faut en soi, on ne fait pas le poids. Quand la vache n'est pas dans le pré, impossible d'aller la chercher »

GERRIE KNETEMANN

« Le record mondial de l'heure à Mexico a été l'heure la plus intense de toute ma carrière. Quand j'ai franchi la ligne d'arrivée, je ne ressentais qu'une seule chose : la douleur, la douleur, la douleur »

EDDY MERCKX

« Ma grande force en contre-la-montre se situait au niveau de mon mental. J'étais plus en équilibre, plus calme que la plupart des autres coureurs »

MIGUEL INDURAIN

« Avec ce que l'on sait aujourd'hui sur les lois de l'aérodynamique, et vu la puissance qu'il pouvait développer, on se demande avec effroi quel record mondial Miguel Indurain aurait pu signer s'il avait eu une meilleure assise sur son vélo »

BRADLEY WIGGINS

« C'est onze de plus que nécessaire »

JACQUES ANQUETIL après une victoire en contre-la-montre avec 12 secondes d'avance

« Finie la belle époque où les équipiers pouvaient profiter du contre-la-montre pour se balader et admirer les jolies filles le long du parcours. Même les plus petits coureurs doivent se démener la peur au ventre pour rester dans les limites et ne pas se faire exclure »

L'assistant **HERMAN BEYSSENS** en 1979, sur le Tour, après l'arrivée de Bernard Hinault

« Faire une échappée dans les derniers kilomètres est extrêmement dur. Il vous faut un mental d'acier. Moi, je puise cette force dans mes capacités en contre-la-montre. Je me sens fort, je peux tout donner »

FABIAN CANCELLARA

« J'étais tellement en colère contre Joop Zoetemelk. Impossible de le lâcher. Je savais qu'il était meilleur en contre-la-montre, et je me suis dit : «OK, je vais lui montrer que je peux le faire aussi !» Et à partir de ce moment, je suis aussi devenu bon en contre-la-montre »

LUCIEN VAN IMPE

« J'ai toujours trouvé que le contre-la-montre était la plus belle épreuve du cyclisme : cette lutte contre vous-même »

LEONTIEN VAN MOORSEL

« Un contre-la-montre en équipe est plus douloureux qu'un col, où l'on sait au moins ce qui nous attend »

JOSÉ DE CAUWER

« Il y a trois trophées hors catégorie qu'un coureur cycliste peut remporter : le Tour, le Championnat du Monde sur route et le record mondial de l'heure. C'est ce dernier que j'ai réussi à décrocher »

FERDINAND BRACKE

« Tom Dumoulin me fait penser à Jacques Anquetil à bien des égards. Ce n'était pas vraiment un grimpeur, mais il savait éviter de perdre trop de temps en montagne pour ensuite se servir de sa meilleure arme, le contre-la-montre et remporter cinq Tours. »

JAN JANSSEN

« It's the stuff of dreams! »

BRADLEY WIGGINS après avoir décroché l'or aux Jeux Olympiques de Londres

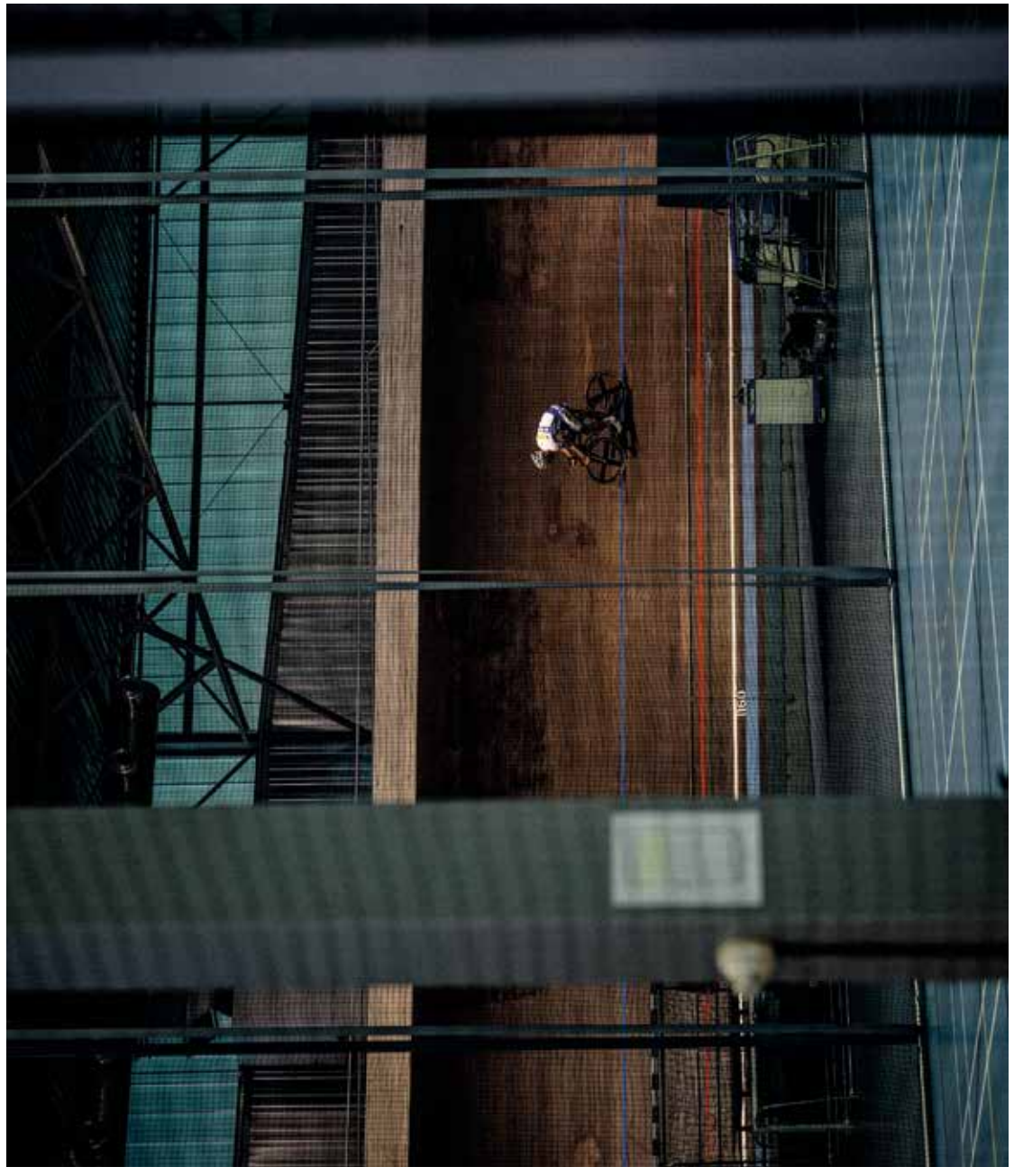
COPENHAGEN77

COMME UN PUR-SANG SUR LA PISTE

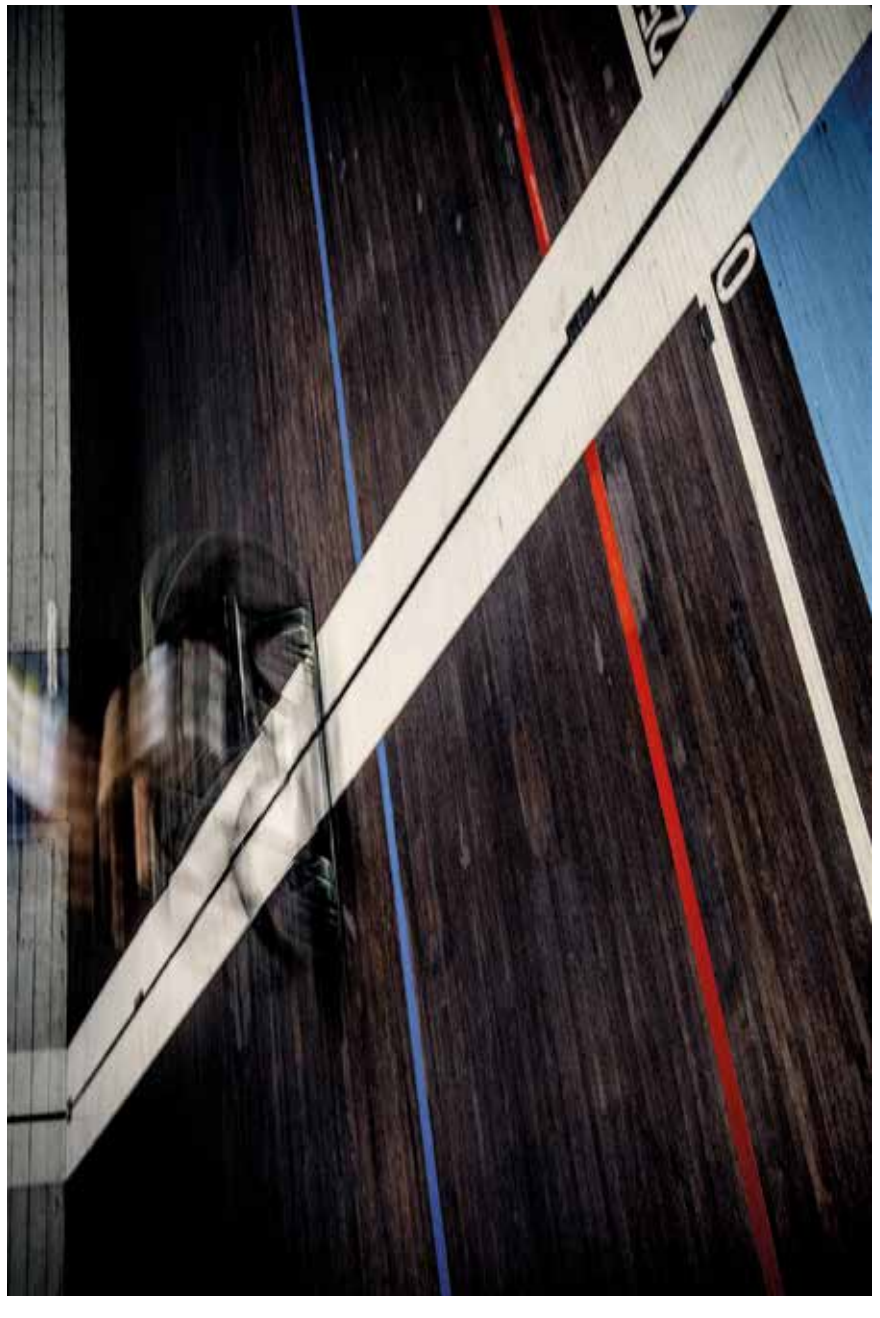
Pour Eddy Merckx, la piste constituait la préparation idéale aux classiques de printemps. C'est ainsi qu'en 1977, le tandem Eddy Merckx/Patrick Sercu est devenu champion d'Europe par équipe de la discipline à Copenhague. Comme Eddy savait y faire sur la piste, ce vélo le peut aussi. Idéal pour l'ovale.

COULEUR	Black White Orange
CADRE	FSQ
GROUPE	Shimano Ultegra
MANIVELLE	48/15
PIGNON	11–25
GUIDON ET TIGE DE SELLE	DEDA zero
SELLE	PROLOGO K3
ROUES	TRACK RACING
PNEUS	VITTORIA Corsa







Gijs Van Hoecke de l'équipe Topsport VlaanderenBaloise nous accompagne au Vlaams Wielercentrum Eddy Merckx de Gand.

PETIT-ENGHIEN61

EDDY PETIT

Un vélo Merckx pour les tout-petits. Parce que « commencer tôt », c'est déjà « gagner à moitié », comme Eddy, qui a remporté sa première victoire en culotte courte à Petit-Enghien.

COULEUR	Orange Black Anthracite
FRAME	Alu
GROUPE	Shimano Sora
MANIVELLE	50/34
PIGNON	14–28
GUIDON ET TIGE DE SELLE	DEDA zero 1
SELLE	VELO Youth
ROUES	Formula 26'
PNEUS	SCHWALBE One



Un début précoce



« Eddy Merckx était encore meilleur que papa ? »
JIPPE [7]

Jeter vite-vite son cartable dans le coin de la chambre, avaler vite-vite une tartine de choco et sauter vite-vite sur son vélo. Il n'y a rien de meilleur et ça, Jippe Nonneman le sait bien. Du haut de ses 7 ans, il revient à la maison avec un beau bulletin et veut faire des tours dans le jardin. De l'arbre au garage et du garage à l'arbre, jusqu'au coucher du soleil s'il le faut.

« Avec les mains au-dessus ou en dessous du guidon, c'est pareil », affirme-t-il. « Je me suis déjà beaucoup entraîné. »

Son vélo est une pièce de musée : cadre en métal rouge Superia, guidon courbé, selle au plus bas. Un cadeau pour sa première communion, tout comme son maillot Lotto-Soudal. Ce dernier, un peu grand, flotte comme un drapeau autour de son petit corps frêle. Mais qu'importe ! Jippe est un coureur. Un coureur cycliste. Un Flandrien !

« Je sais déjà rouler d'une seule main », crie-t-il. « Regardez ! » Sur sa casquette, le nom de Molteni.

Sais-tu qui est Eddy Merckx ?

« Évidemment. »

Qui est Eddy Merckx ?

(*réfléchit un instant*) « Un bon. »

Bon à quel point ?

« Encore meilleur que papa, je pense. »

Jippe a le vélo dans le sang. Son père a gagné des compétitions chez les juniors et roule encore aujourd'hui. Professeur d'éducation physique, il organise des camps de vacances à deux roues pour filles et garçons. Quant à son grand-père, il rêvait d'une carrière professionnelle, mais ses parents s'y opposèrent. Il est mort en selle, s'effondrant soudainement lors d'une sortie d'entraînement un samedi matin.

Le destin réserve parfois bien des surprises.

Jippe a encore vu son père en compétition, nous dit-il, et regarde toujours le Tour à la télévision. Il m'a écrit son pronostic pour cette année sur un bout de papier. Celui-ci est un peu chiffonné, mais les lettres restent bien lisibles : FROOM. Sans le « e », le nom ressemble encore plus à une onomatopée. Le bruit d'une accélération décisive en montagne.

Jippe n'est pas un grand bavard, nous apprend sa grand-mère. Un garçon plutôt discret mais qui s'anime dès que l'on parle de la course.

« Après, plus moyen de l'arrêter. »

Qu'est-ce que tu veux faire plus tard ?

« Triathlète. Je fais aussi de l'athlétisme et de la natation. Et je vais à l'école en trottinette. »

Tu as beaucoup d'amis qui font du vélo ?

« Non, je suis le seul. Les autres préfèrent le foot. Mais Bram est jaloux de mon vélo. Il a vu une photo sur Facebook, et il dit qu'il en veut un comme ça aussi. »

Tu n'as pas peur de tomber ?

« Non. Je ne tombe jamais. Enfin, je suis tombé dans l'herbe une fois, mais je n'ai même pas eu mal. »

Quelle est la montagne la plus haute que tu aies déjà grimpée à vélo ?

« L'Alpe d'Huez. On était en vacances et j'ai pu monter une partie à vélo. »

Comment ça s'est passé ?

« C'était plus chouette en descente. »

Nous lisons dans les yeux du jeune Flandrien que l'entretien a assez duré. Jippe veut monter en selle. Faire parler les pédales. « Et encore manger une tartine de choco ! Ou un Babybel ! »



« L'autre jour, j'ai presque réussi un wheelie ! »

EVE 10



Parole de jeune fille : « Dérailler, remettre vite fait sa chaîne, dépasser les autres un par un, souffrir dans la montée et puis se laisser complètement aller dans la descente : c'est ce qu'il y a de plus chouette. »

La jeune fille en question s'appelle Eve Van Buynder. Elle a dix ans et habite à Beveren, à deux pas d'une boucle de BMX. Dans son regard transparaît l'amour de la compétition.

Sa maman témoigne : « Eve est possédée. Où qu'elle aille, elle prend son vélo. J'ai même dû acheter une nouvelle voiture pour que son vélo puisse entrer dans le coffre. »

Il y a peu, Eve a rejoint une équipe cycliste à Hamme.

Qu'est-ce que tu veux faire plus tard ?

« Coureuse de cyclo-cross. Au moins, on peut se salir. On peut tomber dans la boue sans que personne ne se moque. Plus il pleut, plus j'aime rouler. Quand je suis chez papa, je roule beaucoup dans le jardin. Sa pelouse ne ressemble plus à rien. Je roule jusqu'au bout du jardin, je fais le tour de l'arbre et je repasse sur les poutres. »

Quel est ton coureur préféré ?

« En cross, c'est Sven Nys, parce qu'il sait faire plein de trucs. J'essaie aussi. Il n'y a pas longtemps, j'ai presque réussi un wheelie ! Et sur route, je dirais Greg Van Avermaet. Il vient aussi de Beveren, il a fait du football quand il était petit, comme moi. J'ai arrêté l'an passé. Je voulais faire du vélo. »

Pourquoi ?

« Je regardais toujours les courses à la télévision le week-end, et ça m'a tout de suite plu. »

Sais-tu changer un pneu ?

« Je ne sais pas. Je n'ai jamais essayé. Je sais déjà comment bien nettoyer mon vélo. Pas au nettoyeur haute pression, mais avec un tuyau d'arrosage et une éponge. Je graisse aussi ma chaîne moi-même, avec de la vraie huile. »

Quelle a été ta plus longue sortie ?

« Jusque chez Pit et Mit (grand-père et grand-mère, NDLR). 28 kilomètres aller, puis quelques tours dans le jardin, et 28 kilomètres retour. Je m'y étais calmement préparée les semaines précédentes : d'abord 5 kilomètres, puis 10, puis 15. Du coup, je n'étais presque pas fatiguée. »

Quel est ton record de vitesse ?

« 35 kilomètres/heure. C'était avec l'équipe. On était dans une rue limitée à 30, et il y avait un panneau indicateur de vitesse. Du 35 à l'heure : waouh ! »

Que mets-tu dans ta gourde ?

« De l'eau. Parfois une boisson énergisante. L'entraîneur dit que c'est nécessaire pour avoir un peu de sucre. Mais je ne trouve pas ça très bon. »

Et les pâtes, tu aimes ?

« Beurk ! Non, juste la sauce. Je préfère de loin les frites. »

Tu connais beaucoup de filles qui font du vélo ?

« Dans mon équipe, on est quatre filles. À l'école, je suis la seule. Mes copines font d'autres activités : équitation, tennis, volley mais moi, ça ne m'intéresse pas. »

Une dernière question : comment vont les jambes ?

« Bien. »

Ne sommes-nous pas tous des fillettes de 10 ans, attendant le signal de départ ? Ne nous attendrissons-nous pas tous à l'écoute du roulement de la chaîne ? N'aimerions-nous pas tous faire des tours dans le jardin de nos grands-parents ? Jusqu'à ce que quelqu'un nous dise d'arrêter, parce que le soleil se couche et qu'il commence à faire froid.

Eve veut sortir : « Maman, maman ! Je peux encore aller faire un tour ? »



« C'est moi le plus rapide »
REO 9

« Non, moi »
OTIS 7



Manger une glace ensemble, assis sur la bordure du trottoir ? Aucun problème. Otis et Reo sont frères, mais aussi meilleurs amis. Et quand la glace de l'un commence à couler, l'autre crie : « Attention ! Dépêche-toi ! » Leur rire vient sceller leur amitié fraternelle.

Même si tout n'est pas toujours rose. Rouler à vélo ensemble, par exemple, est un jeu dangereux. Pas parce qu'ils prennent des risques – maman veille au grain – mais bien parce qu'à l'issue de toute compétition, il y a un gagnant et un perdant.

« J'en mets ma main à couper », nous affirme la maman d'Otis et de Reo alors que nos deux compères dévalent la rue à toute allure, les fesses relevées et le nez sur le guidon. « Dans deux minutes, l'un des deux va se mettre à pleurer. »

Pourtant, avant leur sprint, c'est avec le sourire que les deux frères nous parlaient de leur amour du vélo. Un jour, ils ont parcouru 35 kilomètres en une fois. C'était aux Pays-Bas, le long de la mer, sur de bonnes pistes cyclables. Ils évoquent aussi leurs demi-frères plus âgés, qui parcourent la ville en fixie et descendent dans le Midi sur des vélos de trekking. Leurs modèles.

Quel est votre coureur favori ?

REO : « Greg Van Avermaet. Et Tiesj Benoot. »

OTIS : « Pareil. Et Gilbert. Parce qu'il a remporté le Championnat de Belgique. »

Quelle course aimez-vous le plus regarder ?

REO : « Le Tour des Flandres. »

OTIS : « Moi, le Tour de Belgique. C'est plus captivant. »

REO : « Ou alors, le cyclo-cross. Wout Van Aert ! Il est imbattable dans la boue ! Il peut même sauter au-dessus des trous ! »

Quels posters avez-vous mis dans votre chambre ?

REO : « Une photo de l'équipe de La Gantoise. »

OTIS : « Moi, le club de Bruges. »

Ah, le football. Vous avez d'autres passions ?

REO : « Je joue de la batterie, et je fais du tennis. »

OTIS : « Je joue de la guitare. De temps en temps, je fais du poney. Mais le plus chouette, c'est le vélo. »

Quel est le plus rapide de vous deux ?

REO : « Moi. Je suis le coureur le plus rapide, le cycliste le plus fort et le meilleur footballeur de ma classe. »

OTIS : « Moi aussi. »

REO : « Tu mens. »

OTIS : « On refait la course ? »

Les vélos sont sortis du jardin. Échauffement des mollets. Regards concentrés. « L'aller jusqu'au bout de la rue et le retour. Que le meilleur gagne. »

Et les voilà partis dans leur rue d'Oostakker – une commune de Gand rendue célèbre par son pèlerinage et des poèmes. Moins de deux minutes plus tard, Reo tape le premier sur la boîte aux lettres. Otis son frangin n'est qu'un point à l'horizon. La tête basse, il hurle : « Espèce de tricheur ! Sale traître ! »

Manger une glace à deux ? Aucun problème.

Mais pour la course, pas si sûr…



EDDY MERCKX

LE PLUS GRAND CYCLISTE DE TOUS LES TEMPS

525

VICTOIRES

5
Tour de France — 34 étapes

5
Giro d'Italia — 25 étapes

1
Vuelta — 6 étapes

1
Record du monde de l'heure — 49,421km

3
Championnats du monde

7
Milaan-San Remo

5
Liège-Bastogne-Liège

3
Paris-Roubaix

2
Tours des Flandres

2
Tours de Lombardie

2
Amstel Gold Race

17
Courses de six jours



COLOPHON

Une production de **Heeren Vertrekt** – Photos : Jelle Vermeersch – Conception : Pjotr

Remerciements à Cyclingteam Jo Piels, Join-S De Rijcke, Lares Waowdeals Women Cycling Team, Lander Deweer, Hans Van Lierde et Siel Vermeersch.

E.R. : Geert De Craen, Eddy Merckx Cycles, Frans Schachtstraat 29, 1731 Zellik.

www.EDDYMERCKX.com

EDDY MERCKX CYCLES
2017


6
EM525
ENDURANCE


7
EM525
PERFORMANCE


12
SANREMO76

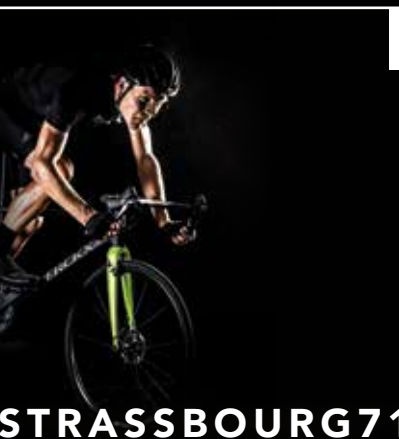

14
SALLANCHES64


18
MOURENX69


22
BLOCKHAUS67


30
MONTREAL74


31
MILANO72


34
STRASSBOURG71


36
LIÈGE75


37
ROUBAIX70


40
EEKLO70


42
LUGANO68


44
COPENHAGEN77


46
PETIT ENGHIEN

WWW.EDDYMERCKX.COM

