

Le vélodrome du Pont Magnan (1920-1924)

Patrick Didier

Historien



Départ de course au vélodrome du Pont Magnan. Collection Urago

L'activité vélocipédique niçoise a battu au rythme des vélodromes de la Place Arson puis du Vallon des Fleurs, de Chambrun, de Magnan, de Pasteur et du Palais des Expositions de 1890 à 1963. De tous ces vélodromes, celui de Magnan en est le fleuron.

Son créateur, « véritable Henri Desgrange niçois », est Mr Morini, de son vrai nom Joseph Mora. Originaire du nord de Varèse, tout comme Alfredo Binda, il s'établit à Nice en 1907. Excellent coureur, il remporte le championnat des Alpes-Maritimes des 50 km sur route, épreuve référence de l'époque.

Grièvement blessé à une jambe lors d'un accident de la circulation, il se retrouve cloué de longs mois sur un lit d'hôpital. Il est alors contraint de mettre un terme à sa carrière et achète le magasin de cycles tenu par Mr Ange Andreis, 29 Bd Raimbaldi à Nice.

Dès 1916, il relance les courses vélocipédiques dans la région et récompense le vainqueur d'un cycle à son nom, assurant ainsi sa propre publicité gratuite dans la presse sportive régionale. A la fin de la guerre, Nice ne possède plus de véritable vélodrome, celui de Chambrun n'organisant que de rares courses.

Après maintes recherches, Morini trouve un terrain de 15000 m² situé au Square Magnan entre la rue de France, le chemin de la Madeleine (actuel Boulevard) et la voie PLM. Ce terrain dispose d'une situation exceptionnelle : à 1700 m de la Place Masséna, à 50 m de la mer et est desservi par le tramway. Les plans du vélodrome sont établis par Mrs Barbet et Aubert, architectes rue Cotta à Nice.

La piste, d'abord en terre puis en ciment, a un développement de 250 m avec virages relevés. L'entrée principale donne sur la rue de France et possède un accès direct à la piste,

ce qui rend possible l'arrivée des courses sur route. Des tribunes en ciment entourent l'anneau. Les gradins côté ouest sont protégés par une tonnelle pour les premiers rangs. Une villa située au nord, entre la piste et la ligne PLM, sera transformée en bar-restaurant.

Le vélodrome Magnan, réalisé en mars 1920, fonctionne comme un fonds de commerce en une SNC dénommée « Vélodrome de Nice » gérée par Mrs Morini et Silvestrini, ce dernier entrepreneur à Nice. La location s'élève à 20000 frs/an. Cette SNC sera dissoute le 31/7/23 quand Morini en deviendra le seul propriétaire.

Pendant ces cinq années d'existence, « Magnan » propose une réunion chaque week-end à l'exception de la sacro-sainte période de Carnaval, des grandes courses hippiques disputées à l'hippodrome du Var... et des jours de pluie, sa piste n'étant pas couverte.

Il ne subira pas les incessants changements de direction et les imbroglios juridiques dont furent victimes le vélodrome du Vallon des Fleurs et surtout celui de Pasteur.

Les courses disputées à Magnan sont les réunions sur piste et les arrivées des épreuves sur route. Les « pistards » s'opposent en vitesse (dont le célèbre GP de Nice), omnium, individuelle ou américaines. Ces dernières sont les épreuves phares de ces rendez-vous. Parfois, des courses pédestres, des combats de boxe, des courses de motos ou des exhibitions de force encadrent ces événements. Ernest Cadine, Champion Olympique d'haltérophilie aux JO d'Anvers en 1920, bat le record du monde de l'arraché (144 kg).

Ces réunions sont organisées par Mr Morini ou les sociétés vélocipédiques (l'Association Vélocipédique des Amateurs Niçois, la Roue d'Or, le Vélo Sport, le Cyclo Club, le Gambetta Club) qui louent le vélodrome à la journée. Les pistards sont engagés à contrat fixe. Ainsi François Urago signe un engagement avec l'Association Vélocipédique des Amateurs Niçois (qui sera celle des As Niçois pendant le second semestre 1921) de 125 Frs pour participer à la vitesse et à l'américaine de 50 km en Septembre 1922.

Les grandes classiques sur routes azuréennes (Nice Puget-Théniers Nice, Gênes-Nice, Marseille-Nice) se terminent à Magnan. Cette dernière épreuve, véritable Paris-Roubaix régional, enregistre les succès de Binda et Ganay.

Il en est de même des courses à étapes. Francis Pélissier s'impose dans la première étape, Marseille-Nice, du Circuit de Provence. Le 13 juillet 1920, la première arrivée sur piste du Tour de France à Nice voit le maillot jaune Philippe Thys gagner en solitaire avec 6' d'avance.

Trois jours plus tard, lors de la journée de repos à Grenoble, il expédie une carte postale à des amis en leur signifiant que, sauf incident, il en remportera son troisième Tour. Quelques jours après, il deviendra le premier coureur à s'imposer à trois reprises sur la Grande Boucle avant que notre Louison Bobet national ne signe trois succès consécutifs en 53, 54 et 55.

Les autres arrivées du Tour à Magnan enregistrent les victoires de Firmin Lambot, Jean Alavoine et du récidiviste Philippe Thys. Des centaines de coureurs régionaux et internationaux se produisent à Magnan. Les meilleurs régionaux, comme Amenc et Henri Ferrara, « les jumeaux de l'AVAN », alternent route et piste. Ce dernier forme avec Paul Broccardo l'équipe choucho des américaines disputées à Magnan. Broccardo effectuera une grande carrière de coureur de 6 jours avec son fidèle équipier Marcel Guimbretière. Ils constitueront la fameuse équipe des « gars de la marine » et épingleront à leur palmarès plusieurs 6 Jours de Paris au Vel d'Hiv de la rue Nélaton. « Choua » Urago deviendra un des meilleurs coureurs de demi-fond français. Jean Novo, à la longévité poulidoriste, est à classer parmi les trois meilleurs coureurs régionaux de tous les temps avec Alfredo Binda et René Vietto.

Toutes les grandes stars internationales évoluèrent à Magnan. Parmi les routiers : Costante Girardengo, le premier « campionissimo » ; Henri Pélissier, vainqueur du Tour 23,

un des plus grands champions cyclistes. Quant aux purs pistards, les meilleurs coureurs de 6 jours prirent la roue de Piet Van Kempen, l'homme aux 32 victoires en 6 Jours.

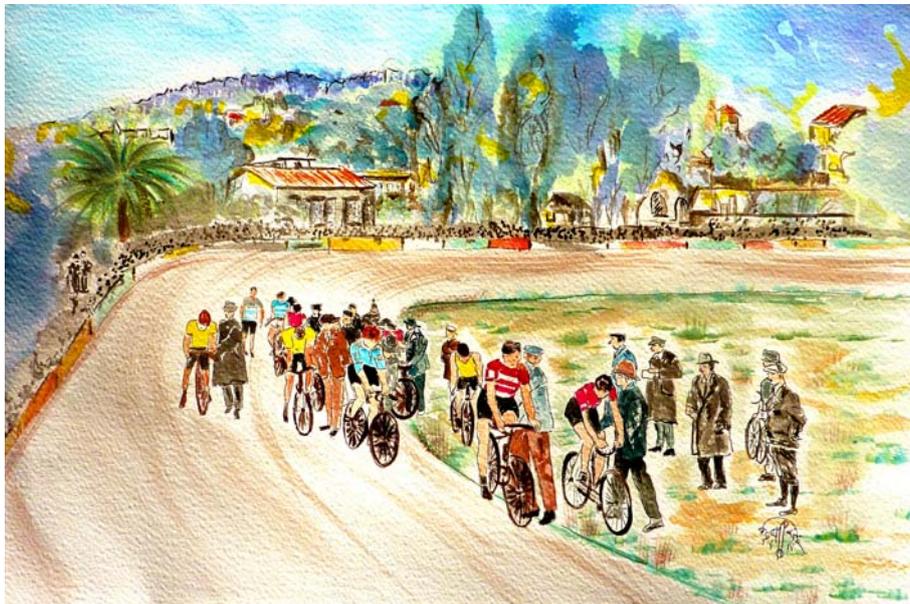
Les champions de vitesse, véritables purs sang de la piste, coururent régulièrement à Magnan : le Danois Thorvald Ellegaard (6 fois ch. du monde), Lucien Michard (6 fois ch. du monde et ch. olympique de vitesse aux JO de Paris en 24) et Gabriel Poulain. Ce dernier, champion du monde de vitesse en 1905, habita Nice, ville où il repose.

Mais l'histoire du vélodrome Magnan est surtout marquée par l'éclosion d'un champion hors catégorie : Alfredo Binda. Le « grimpeur assis » débute sa carrière à Nice. D'abord comme amateur en 21-22 sur cycle Morini, puis comme professionnel en 23-24 à la Française Diamant. Licencié en 22 à Nice-Sports et en 23-24 à la Roue d'Or, le champion de St-Maurice participe à 59 courses (route+piste) arrivant à Magnan et l'emporte à 21 reprises. Ou plutôt 22.

Lors de ce 22^{ème} succès, le Brevet des 150 km en 22, il est déclassé par les consuls de l'Union Vélocipédique Française (en termes 2013 : les commissaires de course FFC) qui l'ont surpris en bord de route effectuant un besoin pressant. Ils majorèrent cette sanction par 8 jours de suspension !!!

Alfredo Binda et « la divine » Suzanne Lenglen ne sont-ils pas les plus grands sportifs azuréens du XX^{ème} siècle ? En mai 1924, Mr Morini vend le fond de commerce à Mr Nast, un industriel parisien, pour 175000 Frs par un acte signé par devant Maître Corniglion, notaire rue Partouneaux à Menton. Le 22 mai, Mr Morini invite ses amis et la presse lors d'un dîner au bar-restaurant du vélodrome pour y déguster les bons cappelletti du buffetier, Mr Giraudy.

Ainsi Magnan fermait définitivement ses portes. Par son activité soutenue et régulière, par la qualité de ses réunions, par le sérieux et le professionnalisme de Mr Morini, le vélodrome Magnan mérite le titre de N°1 des vélodromes niçois.



Aquarelle « Le vélodrome du Pont Magnan », s.d.. Collection P. Didier