Télégraphique

GEOPETIT

IN

nînes

OHES

lbaix



LA CAUSE DU SUCCÈS

Paris, 23 mars.

Roubaix qui est incontestablement la ville la plus sportive de Prance, vit dans la fièvre annuelle de la course cycliste Paris, Reubaix !

Pourquoi cette fièvre, pourquoi est enthousiame pour une opreuve moins longue que Bordeaux-Paris ou Marseille-Paris, sur un parcovis moins accidenté que celui de Paris à Brest? On en pourrait trouver de multiples roisons. Celle d'abord que les grandes courses sur route aboutissent toujours à Paris, est éternel accapareur, tandis que estleci a son peint d'arrivée à Roubaix. Celle onauite que les épreuves annuelles qui ont sept années d'existence se comptent en France et qu'il n'en est qu'une qui soit plus ancienne, Celle-ci enfin que je crois très sérieuse et qui consiste en la suppression des voitures automobiles comme mode d'entraînement.

Ceix qui ont suivi depuis le début les courses cyclutes avent que le seul mode d'entraînement usité jusqu'en 1891 fut la bicyclette, puis vinrent successivement et d'année en année les tandems, les triplettes et les quadruplettes. Mais comme le cycliste vout toujours aller plus vite on mit à sa disposition ensuite les motocycles, les voiturettes, et les grosses voitures.

Survint alors la suppression des courses d'au-

rette, et les grosses voitures.

Survint alors la suppression des courses d'au-tomishiles qui provoqua l'interdiction de l'en-trainement mécanique dans les courses cyclistes. C'en était fait de la vitesse qui permit à Huret de venir de Bordeaux à Paris en l'é leures, mais c'était aussi rendre aux courses l'intérêt puissant du temps jadis: l'homne luttant à armes égales avec ses adversaires.

avec ses adversaires.

Un vestige du temps passé subsista encore l'année dernière, car les voitures automobiles, si elles ne pouvaient précéder les coureurs pou-vaient encore les suivre, avec dans leurs flancs, des entraîneurs, des machines de rechange et des

Cette année plus rien do tout cela: l'homme est soul sur la route avec seuloment ses entraî-neurs à bicyclette!

Et, en somme, c'est bien là la grande lutte mauvage de la route, avec toutes ses péripéises angoi santes, les dépèches apportant au Vélodrome les détails du combat et le déboulé final, sur le ciment, du vainqueur acolamé par des mil-liers de poitrines !

C'est do là vraiment que vient l'enthousiasme considérable qui accueille cette année le sep-tième Paris-Roubaix.

ème Paris-Roubaix.

Ne cherchons pas ailleurs!

H. Desgrange.

A La Course



L'ARRIVÉE DE FISCHER EN 1896

pourtant il y a au départ une foule nombreuse: sportsmen acharnés, curioux indifférents, gavroches goussileurs! Il y a aussi les smis, les parents qui viennent donner les derniers soins, faire les darnières recommandations, déposer les derniers balseurs aur les fronts qui vont se couvrir... de boue aftrement, de gloire peut-être l...

Car on peut bien affirmer que Paris-Roubaix est

maintenant inhárente aux habitudes, aux mœurs du Nord de la France.
L'imposante manifestation a eu le don de passionner les sportsmen et d'intéresser les profanes!
Nous alions essayer de dépeindre le côté «peychologique» de la course si nos lecteurs veulent bien suivre avec nous les coureurs:
Chatou: cinq heures du matin! Les lueurs de l'aubo sont à peine apparues et pourtant âl y a au départ une foule nombreuse: sportsmen achamés, curieux indifférents, gavroches gousilleurs! Il y a aussi les amis, los parents qui viennent donner les derniers soins, faire les dernières recommandations, uléposer les derniems baisers sur les fronts qui vont se couvrir... de bous afterment, de gloire peut-ôtre l...
Les concurrents ont quitté vestes et pardessus, se rangent à l'appel de leurs numéros, jettent un coup-d'oil acrutateur sur la frêle machine qui va les conduire ou qu'ils vont tenter de conduire à la victoire, et se mettent en selle! Les uns sont gais, les autres sont graves, les uns énervés, les autres impassibles, mais tous attendent impatiemment le signés du starter.
Celui-ci prononce bientôt l'habituelle formule:

Celui-ci prononce bientôt l'habituelle formule :



M. GARIN, vainqueur en 1897 et 1898

Attention, Messicurs I Son doigt presse la détente: Pan! lo pelotion s'ébranle et on le voit s'égrener à l'horizon. Voità les vaillants routiers diancés vera Roubaix I Dans les campagnes comme dans les villes qu'ils traversent, une foule sympathique se range à leur passage et les encourage; s'ils arrêtent pour un motif quelconque, chacun s'empresse autour d'oux, leur prodigue les soins nécessaires, les aide s'il s'agit d'une réparation. Les braves paysans de la route scront fiers de dire le soir, au cabaret, qu'ils ont rendu le moindre petit service aux coureurs de Paris-Roubaix II.. On réconforte le coureur s'il en a besoin, on le panse s'il est blessé, des groupes de cyclistes l'escortent jusqu'à et qu'il soit sorti de la ville I Et plus les coureurs approchent du but, plus la foule se presse sur leur passage, plus les encouragements sont nourris. Il semble que l'intérêt va crescendo » jusqu'au terme du passours.

Mais où l'enthousiasme atteint son paroxysme, c'est autour des barrières du Vélodrome Roubaisien, L'A, se pressent 10,000 personnes attendant les arrivées, et il faut avois assisté à ce spectacle pour en approcier l'impressionnant intérêt!

Quoi do plus curieux que l'effet produit par ces milliers de apoctat urs qui lisent avidement les télégraumnes provenant des différents contrôles et inscrite sur le tablean de la pelouse,

degrammes de quecata urs qui insent avidement les télégrammes provenant des différents contrôles et insertits aur le tableau de la pelouse.

Les conversations sont animées, on commente la marche des courcurs, on remarque que l'un gagne du terrain, l'autre en perd, les fanatiques échangent des paris l... Toute cette foule qui s'ecrase suit dans une prinsée unique les caergiques courcurs dans leur marche et il sui tarde de les voir, de leur prouver son admiration l

Chacun devine le combat auquel se livrent les alversaires de quelques heures: On les voit se passer, so rejoindre tour à tour, s'epuiser en efforta décisifs, activer leurs entraîneurs... Hélas l'en les voit aussi duttant contre les éléments, contre les accidents de la route...

aussi dutant contre les éléments, contre les accidents de la route...

Mais voici un télégramme émanant du dernier contrôle, les premiers dont il indique les noms doivent être bien proches l... Soudain, les clairons gretteurs résonnent, un frisson d'angoisse secoue la foule attentive. Un coureur arrive l... Il est là, on l'apprepoit débouchant sur la piate. Une première exchamation s'élève de cette foule compacte : le voilà l...

L'arrivant, un moment interdit à la vue de ce public qui n'a des yeux que pour lui, accomplit les



C'est encore à Chatou que les concurrents se met-tent en ligne en 1899. Comme l'année précédente, tous les moyens d'estrainement sort admis et la dis-tance se rétrouve le même. Le départ est donné à 7 heures 5 à 99 partants, 32 coureurs cyclistes profes-

gloire i Chacun voudrait lui serrer les mains, lo fédiciter, tant est grande et unanime l'admiration que provoque son inépuisable vaillance!

Combien la vue de cette foule délirante, l'oule de ces frénétiques braves, doivent réconforter l'énergique routier et lui faire oublier les misères du parcours. Certes la route fut dure, mais la joie est grande, et on devine que sous la couche de boue amassée le long du chemia son visage reflète une ineffaçable impression de bonheur et de gloire l...

Bi ces mementa de triomphe laissent un inoubliable souvenir à l'homme qui en est l'objet, ils procurent aussi, à ceux qui y assistent, de véritables émotions. Et voils pourquoi ceux, sportemen ou réfractaires, qui ont assisté aux arrivées de Paris-Roubaix, les années précédentes, voudront encore les revoir dimanche prochain.

Mais, en attendant les coureurs, souhaitons-leur bonnes routes, machines indérangeables et... un rayon de soleil pour réchausfer lour ardeur!

A. D.

PARIS-ROUBAIX RÉTROSPECTIF

Pour faire l'historique de la course Paris-Rou-baix il faut remonter à sa véritable origine. Celle-ci date de 1893, c'était le temps de Bordeaux-Paris, la mode était aux courses sur route et de tous côtés on cherchait à en organiser. Ce fut, du reste, uns des causes principales de l'extraordinaire et si rapule extension que prit le oyelisme car, rien ne parlsit aux masses populaires comme l'annonce des stupé-fiantes performances des Terront, Jiel-Laval, Ri-vierre, etc... On comprit enfin quello extraordinairs reasource la «petite reine» offrait à la locomotion moderne.

ressource la «petite reine» offrait à la locomotion moderne.
Roubaix ne pouvait rester en retard et un groupe cycliste; « Le Sport Vélocipátique Roubaisien », ent l'idée d'organiser une course de Paris à Roubaix.

Des démarches furent alors tentées près des constructeurs, près des personnalités sportives pour obtenir des prix. Mais le progrès n'avait pas encore accompli son œuvre, notre région était encore considérée comme réfractaire à la bicyolette — que les temps ont changé depuis! — et on resta sourd aux demardés de nos concitoyens. Bref l'idée d'une course Paris-Roubaix fut abandonnée!

Cependant en 1894 et 1895, la vogue du cyclisme gagna notre région, le tourisme fit de nombreux



adeptes et au point de vue sportif l'interminable ri-valité des deux champions roubaisions, dules Deles-pierre et Adolphe Accou, fut également un gros sti-mulant... Une société so forma pour la construe-tion d'un velodronne et celui-ci fut inauguré le 9 juin 1895; on sait le succès qu'il obtint. Dès lors, le premier Paris-Roubaix fut décidé et le projet qui avait pris naissance trois ans aupara-vant, fut mis à exécution: le jour de Pâques, 19 avril 1896, fût choisi pour la première course Paris-Roubaix.

En 1896, le dúpart fut donné de la Porte-Maillot à 5 h, et demie du matin; les professionnels étaient scul₃ admis. L'entraînement était fait par machines smutiples. La distance était de 277 kilomètres. Il vitô 54 partants. Le temps mis par le premier pour effectuer la course fut de 9 h. 17. Joseph Fischer gagna, suivi de Meyer. Garin fut troisième. Paurmi les partants, il y avait Rivierre, Wuillamier, Linton, Ducom, le nègre Vendredi, Henri Desgrange, le directeur actuel de «l'Auto-Vélo», et somme régionaux: Baillet, Poiret, Asseman, Dubois, Quivy, Liseron, Télès, Delcambre, etc.

1897

ISO7

En 1897, le départ se fit également de la Porte-Maillot, à 6 heures et demie du matin.

Deux catégories de coureurs se mirent en ligne t les professionnels et les amateurs. Ces derniers partirent à 6 heures et les apron» à 6 heures et demie. Même parcours et nièmes moyens d'entrainement qu'en 1896. Ce fut Maurice Garin qui sortit vainqueur de l'épreuve, battant Cordang... à l'arrivée sur la piete, après un duel émouvant I

58 partants se décomposant ainsi : 26 amateurs et 32 professionnels, se disputèrent les prix. Garin mit 10 h. 43 m. pour accomplir le parcours.

Parmi les professionnels citons encore Rivierre, Vendredi, Prédérich Bertin. Marius Thé... de Marc.

*Tarmi les professionnels citons encore luvierre, Vendredi, Frédérick, Berkin, Marius Thé... de Mar-seille, etc. Trousselier fut premier des amsteurs, en 13 heures, devant les régionaux Charlier, Théo Cal-lons, Téles, de Rouhaix, Duquesne, de Hem, Herrynck, de Sweveghem, etc.

1898

1898
En 1898, changement de tableau. C'est Chatou qui est choisi comme point de départ, afin d'éviter les travorsées de Sureunes et de Rueil. La diatance est ainsi ramenée à 265 kilomètres. Tous les modes d'entraînement sont admis, automobiles, motocyoles, etc. Le starter abaisse son drapeau à 7 heures 45 du matin sur un lot de 52 partants, dont 34 conseura professionnels cyclistes et 18 motocyclistes. C'est encore Maurice Garin qui s'adjuge la première-place dans le temps merveilleux de 8 heures 13 m., autri de Stéphane. Degrais est premier de la catégorie motocycles, en 7 heures 20 m. par un temps autécrable et des routes défoncées par la pluie.

1899

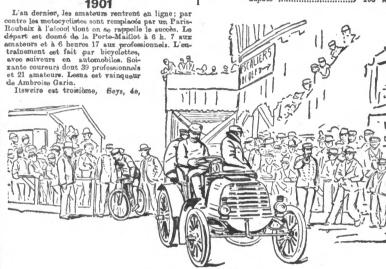
sionnels et 57 motocyclistes. Champion est valinqueur dans la promière catégorie devent Bor, en 8 heures 22 minutes; Maurice Garin a abandonné. Osmont sur son motocycle bat ses 56 adversaires dans le temps fastastique de 5 heures 35 minutes, devant Bécon-mais et Girardot.

1900

En 1900, le lieu de départ est à nouveau reculé, et c'est Saint-Germain qui est choisi. La distance n'est donc plus que de 260 kilomètres. L'entranement reste identique. 48 partants, 19 courseur cyclistes professionnels et 29 motocyclistes, s'alignent sous les ordres du starter à 9 heures du matin. Bouhours termine premier des cyclistes derant Joseph Fischer, et Baras bat ses concurrentra motocycle. Le temps de 7 heures 10 m. 30 s. est le mélleur qui ait été fait, même en tenant compte de la différence de distance.

Maurice Garin victime d'accidents, se classe troisième, Itaweire, 4e, Lepoure, 5e, Simon, 6e.

1901



L'ARRIVÉE DE LESNA EN 1901

Schuller, un débutant Roubaisien, est cinquième. Le temps de Leens est de 10 heures 49 minutes 37 secondes pour les 277 kilomètres.

Dans la catégorie des anateurs, Chapperon, de 10° " offert par les commerçante d'Hem 60 mm 40° " offert par les commerçante d'Hem 60 mm 10° " offert par les commerçante d'Hem 60 mm 10° " offert par les commerçante d'Hem 60 mm 10° " offert par les commerçante d'Hem 60 mm 10° " offert par les commerçante d'Hem 60 mm 10° " offert par les commerçante d'Hem 60 mm 10° m

venu depuis professionnel, est premier dans le tempe romarquable de 11 heures 16 minutes, Guérin, deu-xième, en 13 heures 10 minutes.

Telle est rapidement esquissée l'histoire de la gran-de épreuve dont nous aurons dimanche la septième édition!

Paris-Roubaix № **1902**

Après avoir fait valoir ce qu'ont été les précéden-tes courses Paris-Roubaix, il nous faut maintenant dire ce que sera Paris-Roubaix 1902 et en donner



tous les détails d'organisation que nous classerons par nature :

Le Règlement

La course est organisée par nos conflits spéciaux & l' «Auto-Vélo» et le «Nord Sportif».

Les règlements de course adoptés sont ceux de l'Union Vélocipédique de France. Le droit d'engagement est fixé à binq francs, rem-boursables aux partants.

La course est internationale. Les coursurs seront placés au départ Usan-dre d'inscription au programme, Les changements de machines sont autorisés. Tous les genres de bicyclettes soront admis,pourvu que la force musculaire soit le seul moyen de les ac-

que la force musculaire soit le seul moyen de les actionner.

L'entrainement humain à bicyclette sera seul permis. Tout coureur surpris ou convaineu d'avoir employé un autre système d'entrainement sera disquatifié.

Il est interdit aux concurrents de se faire préoder, accompagner ou suivre par des automobiles. Cette défense s'applique également aux motocycles et motocyclettes.

Tout coureur qui se sera fait tirer ou pousser, ou bien encore remplacer sur une partie du parcours, soussi petite soit-elle, qui aura enfin employé un moyen illicite pour frauder les règlements habituels des courses, sera également disqualifié.

Trois commissaires des courses ent été memmés. Ce sont : MM. Hesses, Morin et Ruinart. Leurs décisions serout sans appel.

La durée maxima de la course sera de vingt-quatre heures.

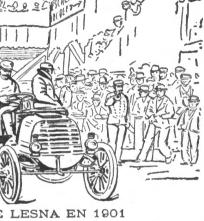
tre heures.
Les réclamations, pour être valables, devront être dé. posées par écrit, et accompagnées d'une somme de 5 franca, avant le 14 avril, misuait. Passé ce delai, aucune réclamation ne sora plus admisse.

Les responsabilités civiles et pénales resteront à

Les Prix Voici la liste des prix dont est dobée la course Paris-Roubaix 1902 :

la charge des concurrents à qu' elles incombent, étant bien entendu que les organisateurs déclinent toute responsabilité de queique nature qu'elle soit. Toute infraction au présent règlement entraîners la disqualification.

1er prix, offert par «l'Auto-Véto» et la «Nord-Sportif»



Comme on le voit, nos représentants ont tenu à encourager par des prix généreusement offerts, la populaire manifestación sportive. Signalens particulièrement les 9e et 10e prix supplémentaires offerts à la suite d'une souscription entre les commerçants d'Hem. C'ast là de grécieux encouragements pour les organisateurs.

L'Itinéraire

L'itinéraire de la course Paris-Roubaix a, cette année, son point de départ à Chatou ; il ne comprend donc qu'un total de 265 kilomètres au lieu de 280 kilomètres qu'il comptait en 1901, avee le départ à la Porte Maillot, soit 15 kilomètres de moins. En voici le détail :

Localitée traveraces See locatitée L. m.		entre	totales
Saint-Germania Saint-Germania Chill Cook	Localités traversies		
Saint-Germania Saint-Germania Chill Cook	Chaton	0 kil. 000	0 000
Croix-de-Noallies Aku. 600 10 600			6 000
Achères (passage à niveau). 2 k/4,000 12 600 Confluta Conflans. 3 k/4,000 16 400 Confluta Conflans. 9 k/4,600 17 C/2 Ensgray 4 k/4,1000 22 003 Pontoles 3 k/4,000 24 002 Frontoles 4 k/4,000 25 002 Frontoles 4 k/4,000 25 002 Frontoles 4 k/4,000 27 002 Frontoles 4 k/4,000 27 002 Frontoles 5 002 Frontoles 5 002 Frontoles 5 002 Frontoles 6 003 F			10 600
Dom. de Conflans 3 kil. 800 16 400			
Confune Okid-500 17 CrC	Pont de Conflans		
Engpy			
Pontoins			
Daney 3 kil. 700 27 700 1			
Herouville (embranchement) 3 kil. 800 31 500 Variangorjian 3 kil. 800 35 500 Variangorjian 3 kil. 800 35 500 Amdia nerile 7 kil. 500 42 866 Meru 4 kil. 800 47 000 62 400 62 400 62 400 62 400 62 400 63 400 63 400 63 400 64 400			
Variangoujard 3 kH, 800 58 300 Ambhanville 7 kH, 500 48 866 Merra 4 kH, 200 47 000 Merra 5 kH, 600 48 000 Merra 5 kH, 600 58 400 Remona-l'Abbaye 3 kH, 600 58 760 Bois da-Melle 2 kH, 900 57 600 Saint-Questin d'Aureuil 3 kH, 300 69 700 Afsiome (bifurostion) 7 kH, 800 68 700 Beauvais 1 kH, 500 73 800 Traveraige de Beauvais 1 kH, 500 78 80 Fuccerrie Saint-Martin 8 kH, 500 98 800 Froisy 2 kH, 600 99 800 Bretzuil 7 kH, 500 99 800 Bretzuil 7 kH, 500 109 800 Flery 6 kH, 500 128 800 Saint-Sauffee 6 kH, 500 128 800 Dury 8 kH, 500 128 800			
Amthia hvile 7 kil. 500 49 806 Meru 4 kil. 300 47 700 Meru 4 kil. 300 62 407 Corbeil Cerf 5 400 65 400 Bois-da-Melle 2 kil. 300 67 600 Bois-da-Melle 2 kil. 300 67 600 Bois-da-Melle 3 kil. 300 67 600 Bois-da-Melle 3 kil. 300 68 700 Ablome (bifurcation) 7 kil. 300 68 700 Bois-da-Melle 3 kil. 300 67 600 Bois-da-Melle 3 kil. 300 67 600 Bois-da-Melle 3 kil. 300 77 830 Bouvais 4 kil. 300 77 830 Bouvais 4 kil. 300 77 830 Bouvais 6 Beauvais 1 kil. 300 85 800 Froisy 2 kil. 600 93 800 Froisy 2 kil. 600 93 800 Froisy 7 kil. 300 90 90 Brefeuil 7 kil. 300 90 90 Brefeuil 7 kil. 300 90 90 Frois-da-Bonneuil 7 kil. 300 91 800 Flery 6 kil. 300 114 800 Dury 8 8aint-Sauffee 6 kil. 300 130 800 Dury 8 kil. 300 123 800 Dury 8 kil. 300 123 800 Dury 8 kil. 300 123 800 Dury 8 kil. 300 124 4800			
Meru			
Corbail-Cerf			
Roserons Abbaye 3 kil. 000 55 400 Bois-da-Melle 2 kil. 200 57 600 Bois-da-Melle 2 kil. 200 69 700 Saint-Questin d'Aureuil 7 kil. 200 69 900 Afsome (bifurcation) 7 kil. 200 68 700 Besuvais 4 kil. 100 73 800 Traverais de Beauvais 1 kil. 000 73 800 Traverais de Beauvais 4 kil. 000 78 800 Rucrevie Saint-Martin 8 kil. 000 85 800 Rucrevie Saint-Martin 8 kil. 000 92 200 Froisy 2 kil. 600 93 800 Froisy 7 kil. 000 90 800 Breteuil 7 kil. 000 102 800 Breteuil 7 kil. 000 109 800 Flere 6 kil. 000 114 800 Dary 8 kil. 100 123 800 Dary 8 kil. 100 124 800 Annisans 6 kil. 000 124 800 Tais 7 kil. 200 124 800 Tais 7 kil.	Clarbuil Card		
Bois-da-Mells Skil. 200 57 600 Saint-Quentin d'Aunesil. 3kil. 300 69 900 Saint-Quentin d'Aunesil. 3kil. 300 69 900 Ablorne (bifurcation). 7 kil. 800 68 700 Saint-Quentin d'Aunesil. 3kil. 300 68 700 Saint-Quentin d'Aril 100 73 800 Traverais de Beauvais. 1 kil. 300 78 800 Saint-Quentin d'Aril 100 85 800 Saint-Quentin d'Aril 100 85 800 Saint-Quentin d'Aril 100 85 800 Saint-Quentin d'Aril 100 90 200 Sroiss 7 kil. 300 90 200 Sroiss 7 kil. 300 90 800 Saint-Quentin d'Aril 100 102 800 Saint-Quentin d'Aril 100 103 800 Dury 8 kil. 300 123 800 Dury 8 kil. 300 124 800 Saint-Quentin d'Aril 100 Saint-Quentin d'A			
Saint-Quentin d'Anneul 3ki 300 69 900 Ablonne (bifurcation) 7k 8 800 68 700 Besuvais 4ki 100 72 800 Besuvais 1ki 000 73 800 Traverais de Beauvais 1ki 000 77 800 Full			
Ablonne (bifurcation). 4 k.k. 800 68 700 Benuvais 4 kkil 100 72 800 Traverace de Beauvais 1 kkil 1000 73 800 Villé 4 kkil 1000 75 800 Sucrerie Saint-Martin. 8 kkil 1000 85 800 No vamont 4 kkil 1000 90 200 Froisy 2 kkil 600 93 800 Froisy 7 kkil 1000 99 800 Breteuil 7 kkil 1000 102 800 Breteuil 7 kkil 1000 102 800 Flery 6 kkil 1000 114 800 Dury 8aint-Stauffee 6 kkil 1000 123 800 Dury 8kil 1000 123 800 Dury 8kil 1000 124 800			
Banuvais			
Traversie de Beauvais. 1 kil. 000 75 800 Villé 4 kil. 000 77 800 Villé 4 kil. 000 85 800 Villé 8 kil. 000 85 800 Villé 8 kil. 000 85 800 Villé			
Villa			
Sacretie Saint-Martin			
Novement	Sugremia Saint-Martin		
Froisy 2 kil. 600 93 800 Cauly 7 kil. 000 98 800 Cauly 7 kil. 000 99 800 Bretzuil 5 kil. 000 102 800 kil. 100 102 800 Kil. 100 102 800 Kil. 100 103 800 Kil. 100 Kil.			
Canly 7 kil. 000 99 200 Breteuil 3 kil. 000 102 830 Folie-de-Bonneui 7 kil. 000 109 800 Flers 5 kil. 000 114 802 Saimt-Stauffee 6 kil. 000 120 800 Dury 8 kil. 000 123 800 Aurisaus 6 kil. 000 124 490			
Breferil 3 kil.000 102 800 102 800 102 800 102 800 102 800 103 800 104 800 1			
False-de-Bonreuil 7 kil. 600 109 800 Fflore 5 kil. 000 114 800 114 800 128 8aint-Gauffler 6 kil. 000 120 800 Dury 8 kil. 000 128 800 Anrisus 6 kil. 000 424 800 124 800 125 80			
Flore 5 kil 000 114 800 8aint-Saufiler 6 kil 000 120 800 Dury 8 kil 000 128 800 Armens 6 kil 000 134 800			
Saint-Sauffler			
Dury 8 k.l. 000 128 800 Amiens 6 kil. 000 134 800			
Amiens 6 kil. 000 134 900			
	Amiene		
	Villers-Booage	13 kil. 000	147 800
Doublens 6 kil. 000 164 800			
Mondicourt 10 kil. 000 174 800			
L'Arbret 7 kd. 000 161 803			



LESNA, vainqueur en 1901

		-
Beaumetz-les-Loges	11 kil. 000	192 100
Arras	10 kil. 000	202 870
Hénin-Liétard	20 kil. 000	222 800
Oagvin	9 kit 000	231 800
Sedin	6 kil. 000	839 800
Wattignies	6 kil. 000	245 800
Fasches	2 kil. 000	247 800
Leaquin	3 kil. 000	250 800
Amoq	6 kml. 000	256 800
Porest	1 kil, 500	258 300
Hem	8 kil. 500	260 800
Roubaix	4 kil. 000	265 COO

Les Contrôles

Deux sortes de contrôles seront installés : les con-trôles fixes où les coureurs devront s'arrêter pour si-gner une feuille de passage et les contrôles volants