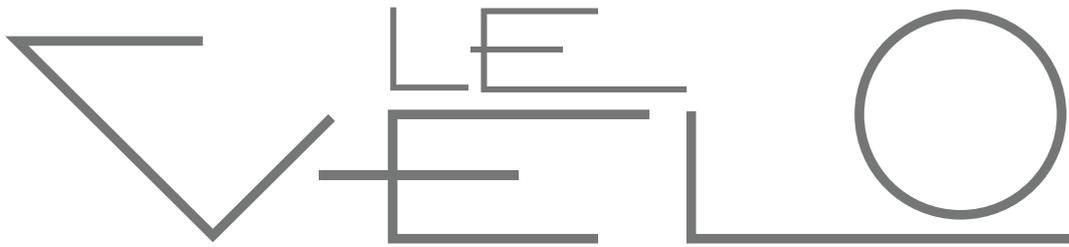


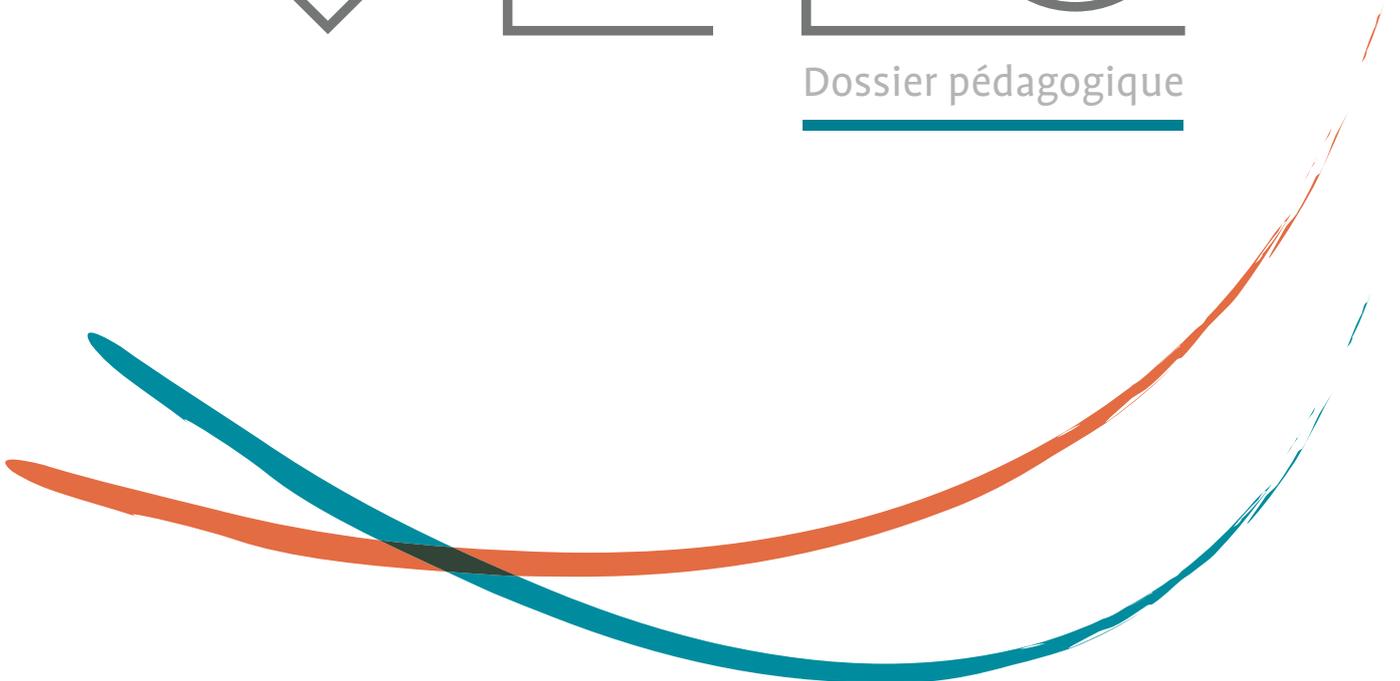
Dossier pédagogique







Dossier pédagogique





MOLTENI

Le vélo est un des sports les plus populaires des temps modernes, un sport qui passionne les foules et leur permet de vivre les exploits de champions qui savent ce que « mordre sur sa chique » veut dire.

Le vélo, c'est, pour les jeunes qui le pratiquent, une école de volonté et de discipline. Dans un sport aussi exigeant, il n'y a pas de place pour la paresse et le « je-m'en-foutisme ».

Le vélo, c'est aussi, pour ceux qui en font sans prétention professionnelle, une belle occasion de plaisir et de détente en même temps qu'un merveilleux outil pour se maintenir en bonne condition physique.

Le vélo, pour moi, a été à la fois un métier et une passion. Je souhaite que beaucoup de jeunes de chez nous puissent, en le pratiquant, y trouver de belles sources de satisfaction, à la mesure de leurs objectifs, de leurs ambitions et de leurs efforts.



A handwritten signature in black ink, which reads 'Eddy Merckx'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Eddy MERCKX

# La Province de Liège lance le **TOUR 2012**



**Présentation officielle  
des coureurs** jeudi 28 juin

> **Palais provincial de Liège**  
Place Saint-Lambert

**Prologue** samedi 30 juin  
> au **centre de Liège**

**1<sup>re</sup> étape** dimanche 1<sup>er</sup> juillet  
> **Liège - Seraing**

**2<sup>e</sup> étape** lundi 2 juillet  
> **Visé - Tournai**

le  
**TOUR**  
FRANCE



Province  
de Liège

GRAND DÉPART 2012

[www.departdutour2012.be](http://www.departdutour2012.be)

En tant que responsable de l'Enseignement et des Grands Evénements de la Province de Liège, je suis heureux de vous présenter le dossier pédagogique « Le vélo » réalisé par l'Enseignement de la Province (EPL) à l'occasion du Grand Départ du Tour de France 2012 en Province de Liège.

Le Projet éducatif de l'EPL « *veut aider chacun à se réaliser dans toutes ses dimensions, à devenir une personne dont toutes les composantes sont harmonieusement intégrées et ainsi être capable de pratiquer un réel art de vivre.* » Le sport fait partie de cet art de vivre. Le Projet pédagogique de l'Enseignement secondaire provincial insiste sur « *la mise en place d'activités pédagogiques qui sollicitent l'effort de l'élève, non pas l'effort pour l'effort mais bien comme nécessité pour accomplir un projet.* » Cette pédagogie exigeante cadre bien avec la pratique sportive.

Toutefois, il faut distinguer les athlètes et les sportifs. Les athlètes accomplissent des exploits qu'il est déraisonnable de vouloir égaler. Etre sportif, c'est rechercher du plaisir en développant des capacités physiques. Les uns et les autres ont des exigences parfois sévères vis-à-vis d'eux-mêmes, mais il faut souligner que chacun se doit de respecter son corps. Si l'enjeu est la victoire en solitaire ou en équipe, il importe que celle-ci ne soit pas à n'importe quel prix ! Le plaisir devrait rester en tête du classement des valeurs sportives avec, bien sûr, la performance personnelle qui aide à former le caractère, pourvu qu'elle soit en harmonie avec les possibilités réelles de l'individu.

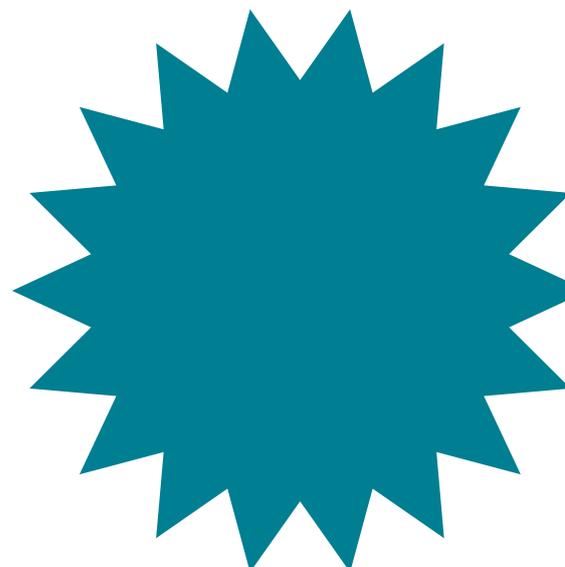
Le sport est un moyen d'épanouissement pour les jeunes, un facteur d'équilibre. Il doit aussi favoriser la participation de tous : la réussite majeure n'est-elle pas la victoire sur soi avec l'aide des autres, au sein d'une équipe solidaire ?

Ce dossier pédagogique, conçu par l'EPL à l'occasion du Grand Départ du Tour de France 2012 en Province de Liège, veut montrer l'attachement que tant de personnes ont pour le vélo. Mode de locomotion populaire entre tous, répandu sur la terre entière, il est aussi la source d'un grand bonheur pour tous ceux qui le pratiquent dans leurs loisirs. Dès sa création, il a fait l'unanimité et, en dépit des inventions motorisées successives, il s'est maintenu et reprend force et vigueur aujourd'hui, tant dans la mobilité urbaine que dans les sports de loisirs. Quant aux grandes courses, les « Tours » et les « Classiques », elles continuent de plaire et d'attirer la foule curieuse et enthousiaste au passage des grands champions cyclistes.

Nul doute que le Grand Départ du Tour de France 2012 en Wallonie restera dans le souvenir de bien des élèves, source peut-être de vocations ou à tout le moins de rêves pour amateurs de la Petite Reine et de la Grande Boucle !



André GILLES  
Député provincial – Président  
En charge de l'Enseignement, de la Formation et des Grands Evènements



<b>LA BICYCLETTE : DES MOTS POUR LA DIRE</b>	<b>8</b>
<b>LE VELO, TOUTE UNE HISTOIRE !</b>	<b>10</b>
Au commencement : la draisienne	10
L'invention décisive de la pédale	10
La transition anglaise : le grand bi	11
Naissance de la petite reine	11
Quelques digressions...	12
La belle époque vélocipédique	12
La bicyclette dans l'armée	13
L'âge populaire	13
Déclin et renaissance	14
La bicyclette et l'émancipation féminine	15
L'émancipation féminine par la bicyclette : quelques citations	16
<b>LE VELO ET LA MOBILITE</b>	<b>18</b>
Facteurs déterminant l'emploi du vélo comme moyen de transport	18
La pauvreté et la surpopulation	18
Les politiques de mobilité	18
La topographie du pays	20
La structure urbaine	20
Le climat	20
Les traditions	21
Les attitudes individuelles	21
En Belgique	21
En Wallonie	22
Le plan « Wallonie cyclable »	22
<b>LE CYCLISME : UN SPORT, UNE PASSION</b>	<b>28</b>
Le vélo, outil de sport et de loisir	28
Eddy Merckx, le « cannibale »	31
Quand la médecine sportive se met au service d'un champion	32
La passion du cyclisme	33
Collectionner n'est pas (que) jouer	33
Été 71 : souvenirs d'un collectionneur	34
Analyse d'une carte postale	35
<i>Coups de Pédales</i> : coup de chapeau !	35
<b>LE TOUR DE FRANCE</b>	<b>38</b>
Petite histoire de la Grande Boucle	38
Tour et détours... en Belgique !	39
Les arrivées du Tour en Province de Liège	39
1948 : les premières amours	40
1950 : les Ardennes à l'italienne	40
1953 : Liège en vert	40
1956 : Liège, paradis des sprinters	41
1962 : au tour de Spa	41
1965 : deux demis !	42
1976 : Verviers à l'heure espagnole	42
1980 : Liège et Spa de retour dans le Tour !	42
1989 : un Mexicain en Formule 1	43
1995 : Tour à tour Liège et Seraing	43
2001 : un sprint, 36 ans après Van Looy	43
2004 : de Liège à Liège, d'Armstrong à Armstrong	44
2010 : chutes en cascade vers la ville d'eau	44

Des Liégeois et des Tours	44
Marcel Kerff : le premier	44
Georges Lemaire : une carrière trop courte	45
Emile Masson : le fils du père	45
Jean Brankart : le coureur souriant	46
Joseph Bruyère : le géant de Saint-Remy	46
Philippe Gilbert : le nouveau « mangeur d'hommes »	47
Le Tour, un événement médiatique	47
La presse écrite	47
La radio	48
La télévision	48
Internet	50
La couverture médiatique de nos jours	50
Pour conclure	50
Le Tour, un événement économique	50
Les retombées directes	51
Les retombées indirectes et externes	52
Les retombées indirectes et internes	52

## **SPORT ET PERFORMANCE** **54**

La conception moderne du sport	54
Le sport synonyme d'accomplissement personnel	54
Le sport synonyme de dépassement personnel	54
Le dopage	54
Les origines du dopage	55
Pourquoi certains sportifs se dopent-ils ?	56
Le dopage en quelques textes	56

## **LES ARTS CYCLISTES : LE VELO DANS TOUS SES ETATS !** **58**

Beau comme un vélo !	58
Le vélo, c'est la liberté d'explorer le monde à vitesse humaine	59
La course ou la vie !	60
Sous les pavés, l'enfer	62
Un vélo nommé désir...	63
Le travail, c'est pédaler	65
Aux cycles, citoyens !	67
Méli-vélo	68
L'échappée belle...	70
Souvenirs d'enfance	71

## **REFERENCES** **73**

## **ICONOGRAPHIE** **78**

## **REMERCIEMENTS** **81**



# LA BICYCLETTE : DES MOTS POUR LA DIRE

## Bécane :

(Usuel, familier) bicyclette.

## Bicycle :

(Vieux) véhicule à deux roues dont la roue avant, de très grand diamètre, est à la fois directrice et motrice, et la roue arrière, de faible diamètre, seulement porteuse.

## Bicyclette :

Véhicule à deux roues de même diamètre montées sur cadre, dont l'une, à l'avant, commandée par un guidon, est directrice tandis que l'autre, à l'arrière, entraînée par un système de pédalier actionné par une seule personne, est motrice.

Étymologie : le terme « bicyclette » provient d'Angleterre et découle du terme « bicycle » auquel on a ajouté le suffixe de nature française « ette » en raison de la taille des roues de l'appareil, plus petites que celles du bicycle.

## Biclou, biclo :

(Argot) synonyme de bicycle.

## Bicross :

Bicyclette tout terrain.

## Clou :

Objet usagé, détérioré, en particulier vieille bicyclette, vieille automobile.

## Cycle :

Véhicule à deux ou trois roues mû par les jambes ou par un moteur ; ensemble des véhicules de ce type.

## Mountain Bike, VTT :

Vélo tout terrain.

## Petite reine :

Bicyclette. L'expression « petite reine » a sûrement plusieurs origines. Elle fait référence à la reine des Pays-Bas de 1890 à 1948, Wilhelmine d'Orange-Nassau, qui aurait été l'une des premières utilisatrices du vélo, dès son plus jeune âge. Elle fut affectueusement surnommée « la petite reine », un surnom attribué ensuite au véhicule. Cette expression provient également de « La Reine Bicyclette », un article publié en 1890 dans le supplément littéraire du *Figaro*, sous la plume de Pierre Giffard (journaliste et écrivain, il dirigea le journal *Le Vélo* et créa la course cycliste Paris-Brest-Paris). Une de ses illustrations (que l'on doit au dessinateur verviétois Mars), représentant une jeune femme portant un vélo, est devenue emblématique. L'année

suivante, Giffard rédigea sous le même titre un ouvrage sur l'histoire du vélo. Au fil du temps, la « reine bicyclette » serait devenue « petite reine » dans le langage courant.



## Vélo :

Synonyme familier de bicyclette.

Étymologie : le terme vélo est un diminutif du terme vélocipède qui provient du latin : *velox*, *velocis* (rapide) et *pes*, *pedis* (pied).

## Vélocipède :

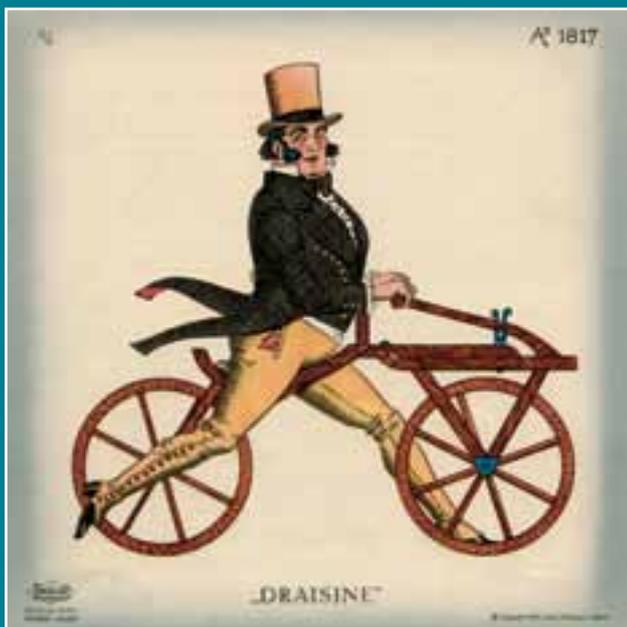
Appareil de locomotion à deux roues en bois cerclées de fer, de diamètre inégal, fonctionnant à l'origine par le seul secours des pieds posés sur le sol, puis perfectionné en 1861 par l'ajout de pédales (draisienne à pédales ou michaudine) jusqu'à l'actuelle bicyclette.



# LE VELO, TOUTE UNE HISTOIRE !

## Au commencement : la draisienne...

C'est en 1817 qu'un Allemand, le baron Karl Friedrich Drais von Sauerbronn, invente le premier vélocipède, qu'il nomme « Laufmaschine » (machine à courir). S'inspirant du cavalier sur son cheval, il a l'idée de construire cette machine révolutionnaire : muni d'un cadre de bois, de deux roues et d'un guidon, ce « cheval du pauvre » est mû par la seule force des jambes. Accueillie au départ avec un certain scepticisme, la « draisienne » suscite cependant la curiosité grâce à la rapidité avec laquelle elle permet de parcourir certaines distances : le baron Drais peut en effet effectuer en un peu moins d'une heure la distance qu'une malle-poste attelée parcourt en quatre heures. De plus, dotée d'une direction mobile, la draisienne peut épouser les caprices de la route. En 1818, l'Allemagne ne possédant pas à l'époque de législation concernant les brevets, Drais fait breveter son invention en France sous le nom de « vélocipède ».



Modèle de draisienne.

Le vélocipède est alors un objet fort coûteux et inaccessible pour les milieux populaires. Les premières pratiques cyclistes naissent à Paris, où les aristocrates, les dandys, les acteurs et actrices font figure de pionniers dans ce nouveau mode de déplacement. Ils seront vite suivis par la bourgeoisie.

Cependant, le vélocipède, tel que conçu par Drais, présente des difficultés pratiques pour un usage dans la vie quotidienne : il est fatigant, lourd et difficile à manœuvrer. Il va alors constituer un objet d'amusement et de distinction pour une poignée d'originaux bourgeois.

En Angleterre, l'invention de Drais connaît toutefois un certain succès et est améliorée de façon significative. Afin de la rendre plus légère, les ferronniers remplacent la carcasse en bois par une carcasse en fer : le *hobby-horse* est né et pèse 28 kg, soit quelque 10 kg de moins que le vélocipède en bois.

## L'invention décisive de la pédale

Il faudra attendre 1861 et une étape décisive pour que le vélocipède entre réellement dans les inventions qui auront marqué l'histoire et soit encore, 150 ans plus tard, un objet largement répandu dans le monde.

Pierre Michaux, serrurier-constructeur de voitures à Paris, reçoit un jour un vélocipède à réparer. Son fils Ernest, alors âgé de 19 ans, est intrigué par la machine, devenue rare à l'époque, et s'en va l'essayer. A son retour, il confie à son père qu'il est tout aussi fatigant de garder les jambes relevées que de pousser le vélo les pieds au sol. Michaux père et fils ont alors l'idée géniale de placer une planchette puis des pédales sur la roue avant du bicycle. Non seulement le conducteur peut reposer ses jambes une fois acquise une certaine vitesse mais, mieux encore, la force musculaire s'exerce maintenant sur les pédales et non plus avec les pieds sur le sol.



Henri Michaux, fils de Pierre et frère d'Ernest, faisant des démonstrations de vélocipède.

A partir de cette découverte et en moins de dix ans, le vélocipède se répand largement au sein de la bourgeoisie et on assiste à la naissance de nombreuses fabriques spécialisées dans le domaine. A titre d'exemple, la firme Michaux produit 2 vélocipèdes (ou « michaudines ») en 1861, 142 en 1862, puis ce sont 400 engins qui sortent de l'usine en 1865 et, en 1868, les 250 ouvriers de l'entreprise en fabriquent 12 par jour...

La mode du vélocipède envahit l'aristocratie et la bourgeoisie. Les nouveaux cyclistes aiment à se retrouver dans les bois : le bois de Boulogne à Paris, le bois de la Cambre à Bruxelles, Hyde Park à Londres ou encore

Central Park à New York. Des leçons de « vélocipédie » sont données. Signe du temps, les dames aussi enfourchent l'engin, malgré le scandale que cela suscite au sein des milieux puritains et conservateurs.

Des clubs de vélocipédistes naissent un peu partout et rassemblent les bourgeois pour de longues balades à travers les campagnes. On voit également apparaître une presse spécialisée qui profite de cet engouement nouveau pour organiser des courses de plus en plus nombreuses.

## La transition anglaise : le grand bi

En 1870 en Angleterre, James Starley propose sur le marché le premier grand bi : l'Ariel. Il s'agit d'un vélo tout en fer, du cadre aux roues, elles-mêmes munies de jantes en gomme. La roue avant peut atteindre 1,5 m de hauteur tandis que la roue arrière s'est fortement réduite (0,5 m). L'avantage de cet engin réside dans le fait que, pour un coup de pédale, la distance parcourue est bien plus grande qu'avec un vélo traditionnel. Le grand bi va surtout être utilisé pour réaliser des exploits sportifs. Cependant, les inconvénients de cet engin sont nombreux : outre la difficulté même de grimper dessus, l'équilibre du conducteur est mis à mal par le centre de gravité placé plus haut et les chutes, plus fréquentes, sont également plus douloureuses.



Le propriétaire d'un grand bi prend la pose à côté de son engin.

## Naissance de la petite reine

Le brevet de la bicyclette, c'est-à-dire le premier cycle qui bénéficie de l'entraînement par la roue arrière grâce à une transmission par chaîne, est accordé en 1880 à l'Anglais Henry J. Lawson. Les roues retrouvent un diamètre égal. Dès 1885, la « bicyclette de sécurité » est industrialisée sous le nom de « Rover Safety Bicycle » par John K. Starley (neveu de James), que l'on considère comme l'un des inventeurs de la bicyclette moderne.



Petite leçon de bicyclette (1900).



A partir de 1888, le bandage plein qui entourait les jantes de la bicyclette est remplacé par le pneumatique, industrialisé par l'Écossais Dunlop. Ce « tube creux de caoutchouc gonflé d'air » permet une meilleure adhérence au sol et améliore grandement le confort sur route.

Dans les dix années qui suivent, la bicyclette connaît des améliorations significatives : perfectionnement de la chaîne, naissance du cadre pour plus de rigidité et changement de vitesse. La bicyclette atteint grosso modo la morphologie et les principes que nous lui connaissons encore aujourd'hui. Répondant désormais aux besoins des cyclistes, elle va se répandre largement au sein de la

population : selon le spécialiste Jacques Seray, la France compte 50 000 bicyclettes en 1890, elle en possède 300 000 en 1895, pour atteindre le million en 1900.



Atelier de montage des vélos de la Fabrique Nationale d'Armes de Guerre de Herstal en 1904. En quête de diversification, la FN se lance dans la fabrication de bicyclettes en 1896.

En Belgique, de nombreuses fabriques de bicyclettes naissent un peu partout. Dans la région liégeoise, les plus importantes sont : la Fabrique Nationale, les Ateliers Legia, les Usines Saroléa, les Cycles Gillet ou encore les Cycles Pieper.

### ● Quelques digressions...

Le succès de la bicyclette favorise également l'expérimentation de systèmes ingénieux et parfois insolites. C'est ainsi qu'on voit apparaître les vélos pliants, les vélos acatènes avec système de transmission sans chaîne mais par cardan (système d'engrenage), les roues à ressorts (censées remplacer les roues à pneumatique lorsque le caoutchouc a fait défaut durant la guerre), les tandems, triplètes, quadruplettes, pour arriver à des cycles pouvant accueillir dix personnes !



Plaquette publicitaire d'une quadruplette Legia (Herstal) de 1896.



Le même modèle, cette fois immortalisé « sur le terrain » par l'objectif d'un photographe.

Ces inventions sont pour la plupart abandonnées au profit du modèle traditionnel de bicyclette, plus simple et adapté au plus grand nombre.

### ● La belle époque vélocipédique

C'est dans les années 1890 que commence la « belle époque » de la bicyclette. L'industrie du vélo est florissante, les journaux spécialisés, soutenus par les constructeurs de cycles, se multiplient, tandis que les vélodromes ne désemplassent pas.



Réalisée vers 1898 par l'illustrateur liégeois Emile Berchmans, cette affiche pour les cycles avec ou sans chaîne de la FN possède un caractère très solennel, par la mise en scène d'une déesse antique entourée de pièces mécaniques.

La bicyclette est alors perçue comme le symbole d'une ère nouvelle, liée à l'âge d'or industriel. L'homme maîtrise le progrès, maîtrise sa destinée et la bicyclette est une machine amie qui lui procure liberté et autonomie. Elle incarne la vitesse qui n'est plus réservée aux seuls cavaliers mais à tous, puisque la source de cette vitesse émane de l'homme lui-même.

## La bicyclette dans l'armée

Lorsque le vélocipède débarque sur le marché européen et s'y installe, de nombreux pays y voient un moyen efficace de remplacer la cavalerie dans l'armée. En effet, le vélocipède présente des avantages incontestables par rapport au cheval : il ne souffre jamais de la fatigue, ne nécessite pas un toit sous lequel l'abriter durant la nuit mais se range n'importe où, ne souffre pas de maladies, ne mange rien et son coût est moindre. De plus, dans l'imaginaire des dirigeants militaires, la bicyclette va permettre aux fantassins d'acquérir une mobilité exceptionnelle et ainsi de surprendre l'adversaire.

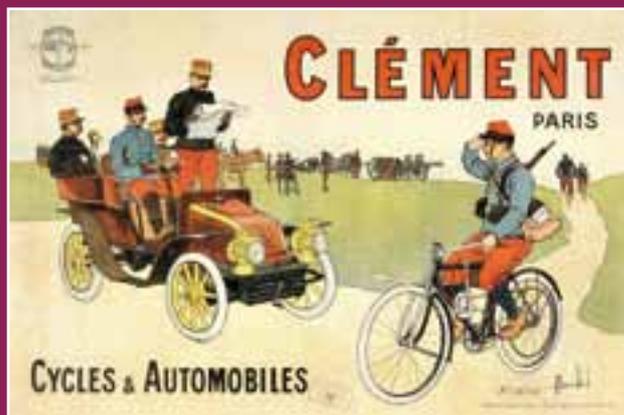
« N'est-ce pas par des diversions puissantes, des surprises brusques, violentes, des attaques inopinées et énergiques sur les flancs et même les derrières de l'ennemi, par une sorte de démoralisation constante jetée au milieu des troupes de l'adversaire que l'on obligera celui-ci à se découvrir, à manquer de sang-froid, à tomber dans un état d'énerverment fatal qui l'affaiblira et le conduira rapidement à la défaite ? », s'interroge ainsi Henri Gérard en 1894 dans son ouvrage *Le problème de l'infanterie montée, résolu par l'emploi de la bicyclette*.

L'utilisation de la bicyclette militaire est rendue officielle en 1887, mais ne se met en place que progressivement. Peu à peu, toute l'Europe est conquise, suivie de l'Amérique et de l'Empire britannique. Des sommes colossales sont investies dans la recherche sur cette nouvelle technique de guerre. Cependant, les règlements portant sur la vélocipédie militaire entravent le projet de créer une armée de cyclistes à part entière, en décrétant que les vélocipédistes joueront plutôt le rôle de transmetteurs d'ordres et de messages que celui d'éclaireurs ou de combattants.

Dans les années 1890, une invention rend la vélocipédie combattante réalisable : la bicyclette pliante. Se déplaçant à bicyclette sur les longs trajets mais la portant sur le



dos lors des combats, le soldat est plus rapide durant les déplacements et la bicyclette peut constituer un bouclier efficace contre les attaques par derrière. Dans les faits cependant, les soldats préfèrent laisser les bicyclettes à l'abri lors des affrontements afin d'être davantage agiles et de combattre plus efficacement.



Cette affiche publicitaire, réalisée par l'illustrateur Louis-Charles Bombled en 1902, vante les mérites des produits Clément : une technologie de pointe utilisée par l'armée, gage de qualité !

En Belgique, la bicyclette fait son entrée dans l'armée, à titre d'essai, par l'intermédiaire de la circulaire ministérielle du 18 février 1893 permettant aux officiers et militaires de tous grades d'en faire usage. Mais les chevaux prédominent encore très largement dans tout le pays et ce n'est que bien plus tard que l'armée introduit timidement quelques unités et estafettes utilisant des engins plus modernes tels les vélocipèdes et les motocyclettes, dont notamment les carabiniers belges en 1908. La même année, la police communale opte pour les vélos acatènes de la Fabrique Nationale. Et si le vélo est abandonné par les troupes militaires dès après la Première Guerre mondiale, il reste encore présent pendant plusieurs décennies aux côtés des gendarmes belges.

Au final, les tentatives d'introduire la bicyclette sur un champ de bataille et plus largement au sein de l'armée se soldent par un échec. Encombrante durant les combats, lourde à transporter sur le dos (13 à 16 kg), elle est vite reléguée loin des lignes de front. Plus tard, avec la mécanisation des armées, elle devient carrément obsolète et disparaît des bataillons.

Le phénomène de la vélocipédie militaire s'étend donc entre les deux guerres de 1870 et 1914, bien que de nombreuses armées aient continué à utiliser la bicyclette au-delà de ces dates. En Suisse, par exemple, elle a été utilisée jusqu'en 2003, mais son action est cependant restée timide et cela se comprend !

## L'âge populaire

Le premier âge d'or de la bicyclette s'étend jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle ou, plus précisément, jusqu'à la diffusion de l'automobile, inventée en 1895. La bourgeoisie, férue de nouvelles découvertes, délaisse rapidement le vélo pour connaître de nouvelles sensations à bord de l'engin

motorisé. Quittant la sphère des produits de luxe, la bicyclette se démocratise fortement et les milieux plus modestes peuvent y accéder peu à peu. D'objet de loisir et de distinction sociale, elle va désormais devenir instrument de locomotion. Des ouvriers d'abord, qui vont pouvoir se déplacer librement jusqu'à l'usine. Des paysans et des ruraux ensuite, qui verront la durée de leurs déplacements fortement réduite. La bicyclette sera également un outil de travail pour les facteurs et les gendarmes.

Au-delà des avantages qu'elle apporte dans le quotidien laborieux, la bicyclette permet surtout aux classes populaires d'accéder à une pratique qui leur était jusque-là interdite : les loisirs. Pour la première fois, les gens du peuple peuvent voyager à leur gré, le train n'étant à l'époque accessible qu'aux classes fortunées. L'espace lui-même s'ouvre tout entier à leur bon vouloir : plus de limites dans le choix des destinations, désormais presque tous les espaces pourront être exploités à bicyclette. C'est tout un territoire qui s'offre alors aux classes sociales modestes. La bicyclette devient le premier moyen de transport qui permet à l'ouvrier de s'éloigner de l'usine, à l'employé d'approcher la campagne, au paysan d'accéder à la ville. Elle symbolise alors la liberté, l'insouciance, la légèreté. Elle est l'objet qu'on s'achète avec les premiers salaires, le cadeau offert au jeune adolescent à la sortie de l'enfance. Et, avec la démocratisation de la bicyclette, le sport cycliste lui aussi va être pratiqué par un grand nombre de coureurs issus de la classe ouvrière.



Club vélocipédique Legia de Herstal.

Dans les années 1930, la bicyclette va constituer l'instrument d'une autre libération, celle des jeunes gens. En effet, elle représente pour eux un moyen d'échapper à la surveillance des parents, de se retrouver entre amis loin du village ou encore, pour les amoureux, de profiter d'instant d'intimité, à la campagne, loin des regards indiscrets. Jusqu'au début des années 50, bicyclette rimera, pour les couples des classes populaires, avec détente. En vacances ou le dimanche, ils enfourcheront leur vélo pour se balader à travers la campagne, pour aller à la pêche, pour arpenter des territoires encore inconnus.



Une « belle équipe » formée par ce groupe de cyclistes qui compte plusieurs couples roulant en tandem (1937).

Dans la vie quotidienne également, le vélo permet d'atteindre un niveau d'autonomie jamais égalé jusque-là. Il est le moyen de transport utilisé pour se rendre à l'usine, faire ses emplettes, rendre visite aux amis...

A cette époque, la bicyclette joue aussi un rôle important dans l'éducation des enfants. Avec son propre vélo et ses parents pour guides, le jeune enfant découvre la route, son code et ses règles. Plus tard, vers dix ou douze ans, il ira seul sur la route pour retrouver ses copains ou se rendre à l'école.



Vélo avec siège d'enfant (1922).

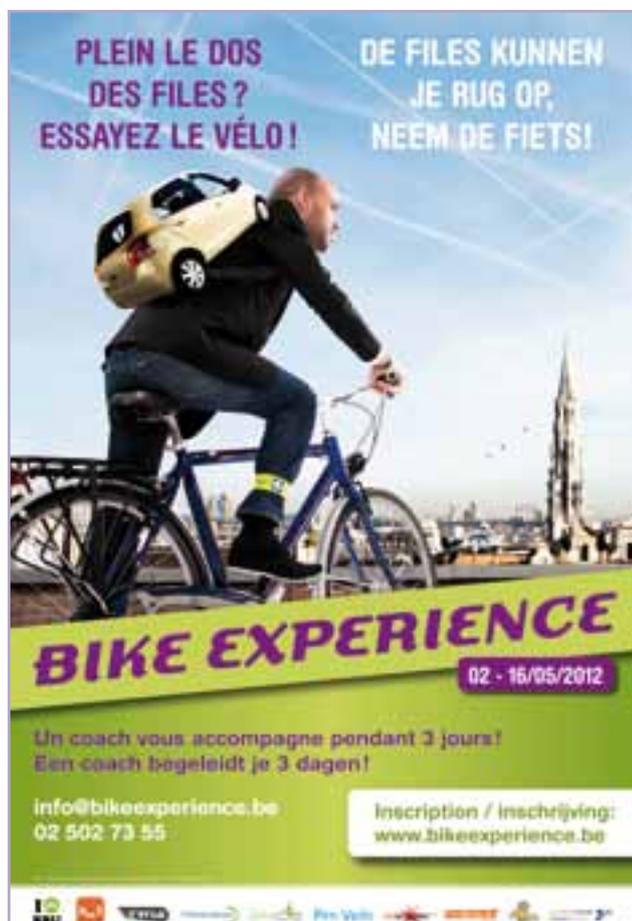
## ☀ Déclin et renaissance

Dès 1950, la démocratisation du cyclomoteur, puis de l'automobile dans les années 60, provoque le désintérêt des classes populaires pour la bicyclette. Elle répond de moins en moins à leurs besoins, devenue trop fatigante et peu rapide comparée aux engins motorisés disponibles sur le marché. La bicyclette utilitaire n'a plus la cote et voit sa production s'effondrer. Cependant, dans le monde du sport, le vélo continue de tenir le haut du pavé. Les courses cyclistes drainent un public toujours nombreux et c'est autour du vélo que les familles et les amis se retrouvent pour l'épreuve dominicale : pas de fête sans course cycliste !

La voiture devenant accessible au plus grand nombre, la bicyclette est utilisée davantage comme outil de sport et de loisir. On voit cependant apparaître un noyau de militants écologistes qui luttent à coups de pédales contre

l'invasion automobile dans les villes.

On assiste alors à un renouveau de l'usage du vélo. Les classes populaires l'ayant délaissé, ce sont les classes aisées qui vont se le réapproprier. Objet de loisir s'opposant aux transports modernes, le vélo représente en effet un moyen de retourner à la nature, loin des fumées et des gaz d'échappement.



Chaque année, « Bike Experience » invite les automobilistes bruxellois à laisser leur voiture au garage et à enfourcher leur vélo durant deux semaines.

Non polluant, machine à dimension humaine s'intégrant harmonieusement dans le paysage, le vélo devient l'un des principaux symboles du mouvement écologiste contemporain. Il est perçu à la fois comme un transport efficace et écologique en milieu urbain et comme un outil ouvrant la voie vers une redécouverte de la nature.

Avec le VTT, inventé aux Etats-Unis dans les années 1970, le cycliste peut même quitter les routes goudronnées pour les sentiers escarpés des randonneurs. C'est un nouveau sport qui naît et un nouvel espace qui s'offre à lui. Le cycliste peut repartir à la conquête de territoires inconnus, en contact intime avec la nature, sans plus la dégrader.

## La bicyclette et l'émancipation féminine

Femme et bicyclette : l'association de ces deux termes peut paraître saugrenue et, pourtant, l'apparition et ensuite la démocratisation de cette dernière aura joué un rôle important dans l'émancipation féminine. Pour expliquer ce phénomène, effectuons un bond en arrière dans le temps

et reprecisons quelle est alors la condition de la femme. A la Belle Epoque, les femmes, garantes de l'ordre social et moral, sont prédestinées à un mode de vie qui ne leur laisse guère de liberté. Confinées dans l'espace privé, elles voient chaque journée identique aux autres. La façon de se vêtir est également très stricte et répond aux impératifs quotidiens : à chaque période de la journée correspond une tenue particulière. Longues jupes, gants, chapeaux et corsets sont de mise.



Affiche publicitaire réalisée vers 1900 par Emile Berchmans pour les Cycles Pieper (Liège).

Avec la naissance de la bicyclette, ces règles vont être chamboulées et la femme va y trouver le moyen d'exprimer sa singularité. Par cette nouvelle liberté acquise d'abord, qui lui permet d'aller et venir à son gré, d'échapper à la surveillance de ses parents et de retrouver son bien-aimé à l'abri des regards indiscrets.

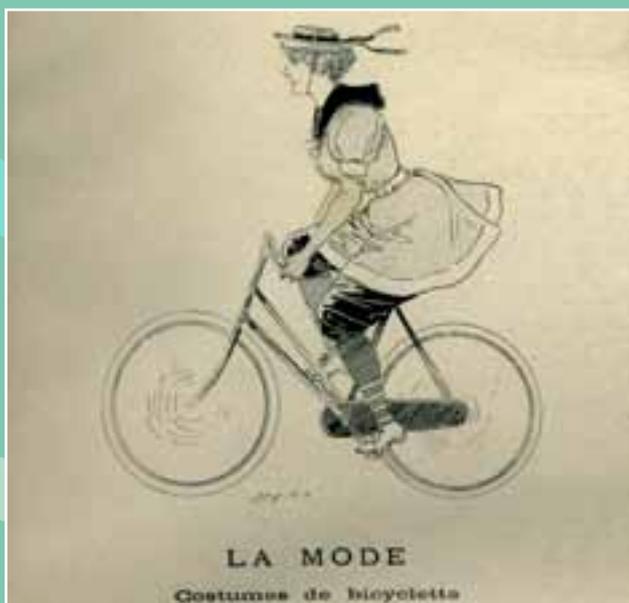
Par le vêtement ensuite. A cheval, la femme doit garder les jambes enveloppées dans une longue jupe et unies du même côté, en vertu du principe formulé par Honoré de Balzac dans les années 1830 : « Le principe constitutif de l'élégance est l'unité. » De même, elles doivent observer une posture verticale et la plus figée possible. Mais si la position en amazone s'applique à l'équitation, il n'en est pas de même avec une bicyclette. L'union des jambes et leur immobilité sont mises à mal et ce phénomène, aussi anodin qu'il puisse paraître, va révolutionner l'image de la femme et, par là, sa condition même.

Cependant, cette nouvelle mobilité de la femme n'est pas acceptée par les milieux conservateurs et puritains qui s'évertuent alors à l'écarter de l'engin, symbole de force et de virilité. En effet, ils voient dans la pratique de la bicyclette par les femmes, outre une nouvelle forme de

masturbation féminine, des risques pour leur santé fragile, une forme de laisser-aller et un manque de savoir-vivre. Comme le soutient le docteur Tissé en 1888 dans *L'Hygiène du vélocipédiste*, la bicyclette exposerait « *la femme à des dangers d'ordre intime de la plus haute gravité et, détail horrible, elle les enlaidit* ».

Afin de permettre tout de même aux femmes de « vélocer » tout en gardant leurs longues jupes, on modifie l'engin et on crée le « col du cygne », bicyclette dont la barre centrale du cadre est fortement abaissée. Dans les clubs huppés de vélocipédistes, des règles vestimentaires très strictes doivent également être observées : pour les dames, jupe longue, gilet, foulard, bottines et gants sont obligatoires.

La bicyclette est alors l'apanage des classes aisées mais, lorsqu'en 1890, de produit de luxe, elle devient accessible à un plus grand nombre, la polémique sur la tenue vestimentaire se déchaîne réellement. La question est dès lors de savoir s'il est acceptable que les femmes portent le pantalon en vertu de la commodité qu'il offre par rapport à la jupe longue. Cette question n'est pas si anodine que cela puisque, pour la première fois, la notion d'utilité entre dans l'univers vestimentaire féminin.



Gravure de mode dessinée par le Verviétois Mars et publiée dans l'hebdomadaire français *L'Illustration* (1<sup>er</sup> juillet 1893).

Les femmes en profitent pour lancer de nouvelles modes et on voit apparaître toute une série d'accoutrements audacieux inventés pour la pratique de la bicyclette. Dans les magazines de mode féminine comme dans les rues et les parcs, les *bloomers* (pantalons bouffants venus d'Amérique) et les grandes culottes resserrées au genou (si amples qu'elles se confondent avec des jupes) succèdent aux longues jupes.

Ainsi vêtues, les dames déambulent gaiement dans les parcs et les demi-mondaines peuvent espérer apparaître dans les pages d'un chroniqueur mondain qu'elles auraient charmé.

Les détracteurs des femmes à bicyclette, quant à eux, voient dans cet engouement une menace pour l'ordre

moral et tournent en dérision les nouveaux usages des femmes, qu'ils considèrent comme de pâles et vaines imitations des pratiques cyclistes masculines. Pour eux, elles s'éloignent de leur nature féminine et se ridiculisent en essayant d'égaliser les hommes sur un terrain qui leur demeure étranger.

On peut ainsi lire dans *La Meuse, le journal de Liège et de la Province* du 28 mai 1895 : « *Il paraît que l'amour de la bicyclette a les plus fâcheux effets sur l'éducation musicale des Américaines. Un journal des Etats-Unis a entrepris une enquête à ce sujet et prouve, par des documents certains, que ses jeunes compatriotes ne songent plus qu'à pédaler, à dévorer des kilomètres, qu'elles négligent presque entièrement pour cet exercice de plein air, les arts d'agrément, le chant et surtout le piano. On ne joue plus de piano aux Etats-Unis. Au premier abord, ce résultat ne semble point si déplorable, et l'on est tenté de rendre grâce à la manie du cyclisme. Mais, d'autre part, la bicyclette est bien disgracieuse et haïssable. Et l'on demeure perplexe.* »

Malgré ces tentatives pour jeter le discrédit sur cette pratique, les femmes conquièrent définitivement le droit de rouler à bicyclette dans les années 1890 et on voit même, peu à peu, l'apparition de courses cyclistes spécialement organisées en leur honneur.

### 🌟 L'émancipation féminine par la bicyclette : quelques citations

« (...) Avouez que l'envie vous a souvent mordues au cœur quand, sur la route bien égale, vous avez vu la bicyclette de votre frère filer en ouragan vers le lointain. Vous avez formulé une fois de plus le vœu légendaire des jeunes filles : "Dieu ! Que je voudrais être un homme !"

Et, si l'idée vous est venue que, vous aussi, vous pourriez monter un de ces mystérieux Pégases d'acier, je ne sais quelle pudeur inexplicable vous a vite fait rougir du désir secret que vous alliez formuler.

Puis on vous a dit que l'usage du cycle était dangereux pour vous, que les efforts nécessaires pour actionner la pédale vous épuiserait promptement. Vieilles rengaines dont l'expérience quotidienne a depuis longtemps fait justice ! »

Extrait des vœux formulés par Davin de Chamclos, journaliste sportif, le 2 janvier 1892.

« Moi qui me suis toujours refusée à connaître les délices de la vélocipédie, je ne parlerai donc que du costume que le pseudosport comporte et que je n'hésite pas à déclarer la chose la plus laide que les femmes aient jamais portée. Je me demande avec stupeur comment mes contemporaines ont le courage de se rendre à plaisir aussi disgracieuses qu'elles le sont toutes, oui toutes, sur cette inélégante machine, et je proteste avec une double indignation de femme et de peintre contre l'idée d'introduire le costume de *cyclewomen* dans la vie habituelle. J'ignore si ce lourd pantalon large et flottant est ou n'est pas commode ou hygiénique ; mais ce que je sais, c'est qu'il est laid, laid, laid, et cela suffit. »

Louise Abbéma, artiste peintre (1853-1927).



Affiche publicitaire réalisée vers 1900 par l'artiste Georges Gaudy qui était, paraît-il, un des meilleurs coureurs cyclistes bruxellois.

« Si, comme je le pense, la femme a surtout vu dans la bicyclette un élément d'affranchissement, il était tout naturel qu'elle réclâmât, dans la pratique de ce sport, le costume de son compagnon, puisque l'homme seul, jusqu'à ce jour, est libre, et puisqu'il a fait de son costume comme un symbole de liberté !

Il est évident, toutefois, que la beauté s'accommode assez mal de cette transformation. Pour une de passable, combien de femmes sont laides sous la livrée masculine ! Mais cela ne peut durer. Laissez faire : nous sommes en pleine période de tâtonnements. Il faut nous donner le temps de trouver le vêtement idéal. La bicyclette elle-même nous l'indiquera peut-être elle-même en se perfectionnant. Nous pourrions aussi nous en rapporter à l'imagination des couturières que notre petite révolution est en train de ruiner. La nécessité de vivre les aidera à nous inventer le vêtement nécessaire, à la fois commode et gracieux. »

Inès Gaches-Sarraute, Docteur en médecine et célèbre corsetière (1853-?).

## LE VELO ET LA MOBILITE

Partout dans le monde, les gens doivent se déplacer tous les jours. Pour répondre à ce besoin, les sociétés industrielles se sont tournées massivement vers les engins motorisés, tandis que les populations des pays moins développés économiquement utilisent des moyens de transport davantage adaptés à leur pouvoir d'achat. Le vélo constitue une alternative intéressante : il est en effet peu onéreux à l'achat comme à l'entretien et ne nécessite aucun carburant.

Cependant, d'autres facteurs peuvent expliquer l'orientation de sociétés vers tel ou tel type de transport. Ces facteurs peuvent être économiques, mais aussi démographiques, politiques, géographiques, culturels ou encore individuels.

En fonction de ces facteurs, certaines sociétés ont choisi de valoriser l'utilisation du vélo comme moyen de locomotion, sinon principal, en tout cas privilégié. Précisons que ce chapitre n'a pas la prétention de dresser un bilan exhaustif de la situation du vélo au niveau mondial, mais bien de proposer un certain nombre de pistes de réflexion.

### Facteurs déterminant l'emploi du vélo comme moyen de transport

#### La pauvreté et la surpopulation

La pauvreté est le plus important phénomène expliquant l'utilisation du vélo comme moyen de locomotion. Les pays au niveau de vie encore bas privilégient ce type de transport par rapport aux engins motorisés dont l'achat et l'entretien seraient trop coûteux. C'est le cas par exemple de la Chine, du Vietnam, de l'Inde et de Cuba.



*Cette paysanne vietnamienne transporte de la canne à sucre et des légumes sur sa bicyclette.*

Dans certaines grandes villes asiatiques comme Pékin ou Shanghai, la forte densité de la population amène celle-ci à privilégier le vélo, qui permet des déplacements rapides et qui, peu volumineux, est facile à parquer. Ainsi, selon les pays, la proportion des déplacements à vélo par rapport à l'ensemble des moyens de transport varie entre un tiers et les trois-quarts.

Depuis une vingtaine d'années cependant, on peut observer une inversion de cette tendance : avec l'essor socio-économique fulgurant de certaines villes et régions et l'urbanisation qui en découle, le vélo est de plus en plus délaissé au profit de la voiture. Une évolution qui cause souvent des nuisances et des problèmes de saturation, difficilement jugulés par des transports en commun encore trop peu développés.

#### Les politiques de mobilité

Depuis les années 80, l'usage du vélo est de plus en plus encouragé par un certain nombre de gouvernements, surtout dans les pays européens. En effet, en vertu de ses nombreux avantages, le vélo représente une alternative intéressante face à l'invasion automobile dans les centres urbains : peu coûteux, respectueux de l'environnement et de l'être humain, silencieux, compact, il permet de désengorger les centres-villes.

Les politiques de mobilité en faveur du vélo se traduisent par l'aménagement de pistes cyclables, par des mesures fiscales favorisant l'achat d'un vélo par rapport à une automobile, par le remboursement pour les salariés des kilomètres effectués à vélo ou encore par l'organisation d'événements cyclistes rassemblant les citoyens au cœur de villes « démotorisées » pour l'occasion.



*Des canaux et des vélos : les deux symboles d'Amsterdam, la capitale des Pays-Bas.*

Dans ce contexte, les Pays-Bas et le Danemark font figure de pionniers, puisqu'ils ont été les premiers pays à lutter contre le déclin du vélo et l'envahissement de l'automobile dans les années 60. Grâce à une politique efficacement menée, ils ont réussi à imposer le vélo comme principal moyen de transport quotidien. Ainsi, comme l'indique le Fietsberaad (le centre néerlandais de connaissance pour la politique cycliste), le pourcentage des déplacements quotidiens s'effectuant à vélo s'élève par exemple, aux Pays-Bas, à 37% à Groningen, 31% à Enschede et 28% à Amsterdam et, au Danemark, à 32% à Copenhague et 26% à Odense. Ces résultats les classent en tête des pays cyclistes européens.

Même si l'on considère souvent les Néerlandais comme des cyclistes de naissance, les choix politiques en faveur du vélo ne s'imposent pas toujours aisément, mais sont bien le fruit de revendications et de combats. On peut citer en exemple les Provos, groupe contestataire actif

à Amsterdam à la fin des années 60, qui a joué un rôle catalyseur en se mobilisant pour qu'une meilleure place soit faite au vélo dans la ville.



Les célèbres vélos blancs mis gratuitement à disposition dans les rues d'Amsterdam par le mouvement Provo durant les années 60 sont les ancêtres des systèmes de vélos partagés lancés ces dernières années à travers l'Europe.

Peu à peu, d'autres pays européens se sont inscrits progressivement dans le sillage des Pays-Bas et du Danemark pour une intégration plus importante du vélo et le développement de son usage, même si les initiatives sont prises davantage au niveau des villes et des gouvernements régionaux. Ainsi, le Fietsberaad cite plusieurs villes en exemple : Fribourg (22% des déplacements effectués à vélo) et Münster (36%) en Allemagne ; Graz (14%) et Salzbourg (19%) en Autriche ; Gand (17%) et Bruges (20%) en Belgique ; Strasbourg (12%) en France ; Parme (15%), Florence (20%) et Ferrara (30%) en Italie ; Oxford (20%) et Cambridge (20%) au Royaume-Uni ; Lund (20%), Malmö (20%) et Västerås (33%) en Suède ; ou encore Berne (15%), Bâle (17%) et Winterthur (20%) en Suisse.

En observant le tableau ci-après, on peut également découvrir une information habituellement peu relevée dans les statistiques : certains nouveaux pays membres de l'Union européenne, tels que la Hongrie, la Slovaquie et la Pologne, comptent eux aussi de nombreux adeptes de la bicyclette !

#### L'Europe à vélo : quelques chiffres

- Personnes utilisant le vélo comme moyen de transport principal pour leurs activités quotidiennes

Pays-Bas	31,2%
Hongrie	19,1%
Danemark	19%
Suède	17,1%
Belgique	13,4%
Allemagne	13,1%
Finlande	12,5%
Slovaquie	9,5%
Pologne	9,3%
Autriche	8%
Lettonie	7,5%

Union européenne	7,4%
République tchèque	7,2%
Slovénie	6,9%
Roumanie	5,2%
Lituanie	5,1%
Estonie	4,7%
Italie	4,7%
Irlande	3,2%
Grèce	2,7%
France	2,6%
Royaume-Uni	2,2%
Bulgarie	1,8%
Luxembourg	1,7%
Espagne	1,6%
Portugal	1,6%
Chypre	0,3%
Malte	0%

(Source : Rapport Eurobaromètre Flash 312 : L'avenir des transports, Commission européenne, mars 2011)

- Nombre de kilomètres parcourus à bicyclette par jour et par personne

Danemark	2,6
Pays-Bas	2,3
Belgique	0,9
Allemagne	0,8
Finlande	0,7
Suède	0,7
Irlande	0,5
Autriche	0,4
Italie	0,4
France	0,2
Grèce	0,2
Espagne	0,1
Luxembourg	0,1
Portugal	0,1
Royaume-Uni	0,1

(Source : Politiques nationales en faveur du vélo, Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) / Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE), 2004)

- Nombre de vélos pour 100 habitants

Pays-Bas	110
Danemark	83
Allemagne	77
Suède	67
Finlande	63
Belgique	50
Italie	45
Royaume-Uni	40
Autriche	40
France	34
Espagne	18

(Source : Brochure « Le vélo aux Pays-Bas », Fietsberaad, 2009)

## La topographie du pays

Vivre dans un pays au relief accidenté ou dans un « pays plat » est un autre facteur qui peut déterminer l'usage ou non de la bicyclette dans les déplacements quotidiens. Les Pays-Bas, par exemple, avec un niveau d'altitude proche de celui de la mer, possèdent une des populations les plus cyclistes du monde.

Dans sa publication « Villes cyclables, villes d'avenir », la Commission européenne remet cependant en cause cette conception qui peut apparaître comme un stéréotype, en posant la question suivante : le vélo se pratique-t-il seulement dans les pays plats ? « *La plupart du temps, le vélo est associé à deux pays et à deux villes : les Pays-Bas et le Danemark, Amsterdam et Copenhague. L'idée est simple : le vélo demande un effort musculaire. C'est donc dans les pays plats qu'il doit être utilisé. Pourtant, le vélo est utilisé régulièrement un peu partout en Europe. Les raisons de sa moindre utilisation dans les pays méridionaux tiennent en grande partie à l'image de marque de la bicyclette, qui est souvent considérée comme archaïque, un jouet pour enfant ou un équipement de sportif. (...)*



*Trondheim est la première ville au monde à s'être équipée d'un remonte-pente pour cyclistes, en service depuis 1993.*

*Les déclivités constituent un obstacle non négligeable pour les cyclistes peu entraînés utilisant des vélos anciens et inadaptés dans les villes où des côtes de plus de 5 % sont nombreuses et longues. Même dans de telles circonstances, il y a un potentiel pour le vélo, comme le démontrent des villes vallonnées (...). » On remarque en effet que la Suisse*

est loin d'être un pays plat et que cela n'y empêche pas une pratique importante du vélo, comme à Berne, où de nombreuses rues atteignent pourtant 7% de pente. Citons aussi l'exemple de la ville norvégienne de Trondheim qui s'est dotée du premier remonte-pente pour cyclistes au monde.

L'utilisation du vélo est également déterminée par les routes et les distances entre les villes et villages. En Amérique du Sud et en Afrique, l'état des routes ne permet pas des déplacements aisés à bicyclette. De même, les distances séparant les bourgs sont souvent trop étendues pour les parcourir à vélo. Dès lors, la population ne peut l'utiliser qu'à l'intérieur des villes. Une ville africaine ressort tout de même des statistiques : il s'agit de la capitale du Burkina Faso, Ouagadougou où, selon le chercheur Jean-René Carré, 10 à 20% des déplacements s'effectuent à vélo.



*Le vélo occupe une place de choix parmi les moyens de transports à Ouagadougou, comme en témoigne cet atelier de réparation de cycles.*

## La structure urbaine

La taille de la ville elle-même, le volume du trafic automobile, ainsi que le tracé de pistes cyclables sont autant de facteurs qui déterminent l'usage du vélo en ville.

## Le climat

Le climat joue sans conteste un rôle important en ce qui concerne l'utilisation de la bicyclette comme moyen de locomotion. Cependant, la plupart des pays connaissent une saison douce qui permet la pratique du vélo sans trop de désagréments.

Comme il est précisé dans « Villes cyclables, villes d'avenir », « *en réalité, il y a peu de situations objectivement incompatibles avec l'usage courant du vélo. Les seuls éléments climatiques qui ont une véritable influence dissuasive sur les cyclistes sont la pluie battante ou un soleil de plomb. Mais les courtes distances des trajets urbains, des vêtements appropriés et une infrastructure adéquate à l'arrivée réduisent fortement l'inconvénient de conditions atmosphériques, qui sont beaucoup moins incompatibles avec le cyclisme quotidien qu'on ne l'imagine.* » Les exemples des Pays-Bas, du Danemark ou encore de la Suède, où le vélo rencontre un grand succès malgré la pluie, le vent et le froid, en sont les meilleures preuves.

## Les traditions

La culture d'un pays influence elle aussi les moyens de locomotion utilisés. Ainsi, on observe en Europe une pratique plus intensive du vélo dans les pays nordiques que dans les pays méridionaux. De même, on voit encore peu de femmes arabo-musulmanes à bicyclette alors que les rues du Caire et de Damas grouillent de vélos. Depuis Mao Zedong, les Chinoises pédalent comme les hommes. La fin des tabous culturels dans la répartition des rôles masculins-féminins mènerait donc à la bicyclette !

## Les attitudes individuelles

Préférer le vélo à l'automobile peut enfin découler de choix individuels : recherche d'une certaine hygiène de vie ou de gains financiers (par la suppression des frais relatifs à un véhicule motorisé : prix d'achat, carburant, stationnement, assurance, entretien...), conscience écologique ou, plus simplement, désir d'être pleinement autonome sans contrainte d'horaires à respecter ou d'embouteillages.

## En Belgique

Comme dans la majorité des pays industrialisés, on observe en Belgique une nette préférence pour l'usage de l'automobile comme moyen de transport privilégié. En effet, selon l'enquête BELDAM (pour « Belgium Daily Mobility ») sur la mobilité quotidienne des Belges réalisée en 2010, 63,6% de tous les déplacements s'effectuent en voiture contre seulement 8,3% en vélo alors que, d'après l'ASBL Pro Velo, 50% des déplacements urbains effectués en voiture sont inférieurs à 5 km et 30% inférieurs à 3 km. La CEMT et l'OCDE en concluent que « le potentiel de remplacement de la voiture par la bicyclette semble donc bien important en ce qui concerne ces trajets plus courts ».

Cependant, le cas de la Belgique est assez particulier, puisqu'on remarque des disparités importantes entre les régions : ainsi, de tous les déplacements accomplis par les Flamands, 12,4% se font à vélo, contre seulement 3,4% chez les Bruxellois et 1,1% chez les Wallons.

Ces différences à travers le pays sont la traduction de la fréquence avec laquelle les cyclistes utilisent leur vélo, comme l'indique le tableau ci-après. On peut constater qu'en Flandre, ils sont 43,5% à enfourcher leur bicyclette au moins une fois par semaine, alors qu'ils ne sont que 13,5% à Bruxelles et 10,9% en Wallonie. A l'inverse, plus de la moitié des Wallons et Bruxellois n'utilisent jamais de vélo, contre moins d'un quart des Flamands.

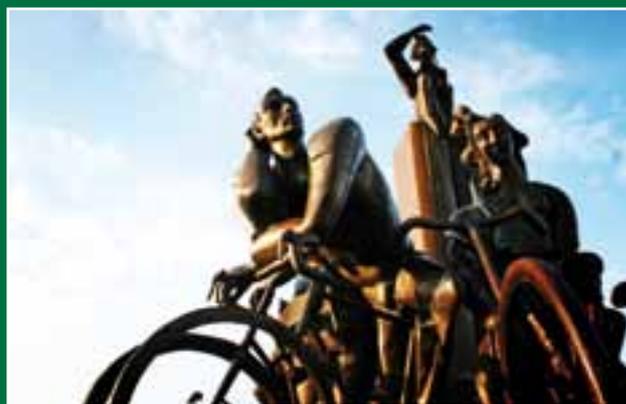
En %	Flandre	Bruxelles	Wallonie	Belgique
Au moins 5 jours par semaine	20	5,2	3,6	13,2
1 à quelques jours par semaine	23,5	8,3	7,3	16,8
1 à quelques jours par mois	16,3	10,2	10,9	14
1 à quelques jours par an	15,4	15,9	19,9	16,9
Jamais	24	58,1	57,5	38,1
Pas de réponse	0,7	2,3	0,9	0,9

(Source : enquête nationale de mobilité 2010)

L'enquête annuelle sur le budget des ménages menée par le Service Public Fédéral Economie révèle un autre indicateur éclairant à ce sujet : les Belges possédaient en 2009 plus de 7 millions de vélos d'adulte (pour plus de 5 millions de voitures) dont 5,34 millions en Flandre, 337 000 à Bruxelles et 1,4 million en Wallonie. Cela signifie que 69,3% des ménages belges possèdent un ou plusieurs vélos d'adulte (1,55 vélo par ménage en moyenne), la proportion s'élevant à 85,8% en Flandre (2,07 vélos par ménage), 39,5% à Bruxelles (0,68 vélo par ménage) et 50,6% en Wallonie (0,95 vélo par ménage).

Selon l'analyse livrée dans la revue « Ville à vélo » publiée par le GRACQ (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens), « ces écarts s'expliquent en partie par le relief et la longueur des distances à parcourir (plus importantes dans les zones moins densément peuplées) et en partie par des différences culturelles.

Par culture cycliste, nous entendons une manière de penser et d'agir impliquant que le vélo fait partie intégrante de la vie quotidienne. Il est clair que cette culture est plus vivace aux Pays-Bas qu'en Belgique, et plus vivace en Flandre qu'en Wallonie. Certes, le cyclisme de loisir est plutôt fort pratiqué en Belgique - comme en témoignent les nombreux cyclistes du dimanche et les nombreux itinéraires fléchés - mais, à la différence des Pays-Bas, le vélo n'est pas - ou dans une mesure beaucoup moindre - un élément essentiel de la vie quotidienne (pour faire ses achats, pour se rendre à son travail, pour reprendre les enfants à l'école). Bien entendu, cette culture cycliste est également conditionnée par des facteurs objectifs (tels que le relief et la longueur des distances).



La fontaine de la place 't Zand, à Bruges, est entourée depuis le milieu des années 80 par un ensemble de sculptures (créées par Stefaan Depuydt et Livia Canestraro) dont celle-ci, qui représente des cyclistes.

Mais il existe aussi des différences à l'intérieur même des régions (...). Ici également, l'usage de la bicyclette est la résultante d'une multitude de facteurs : reliefs, distances à parcourir, perception que l'on a de la sécurité et de l'insécurité, densité du trafic automobile, mesure dans laquelle certaines rues ou certains secteurs de la ville ont été transformés en zones piétonnes ou à circulation automobile restreinte, importance accordée à l'exercice physique et à la santé, caractéristiques démographiques. »

## En Wallonie

D'après l'Institut Wallon de l'Évaluation, de la Prospective et de la Statistique (IWEPS), sur les 6 869 km de routes régionales que compte la Wallonie, 1 802 km sont équipés de pistes cyclables. Le Réseau Autonome de Voies Lentes (RAVeL) compte quant à lui 1 270 km.

Pour ce qui est du vélo en Wallonie, l'IWEPS note lui aussi l'écart important entre sa possession et son utilisation. On l'a vu, les études indiquent qu'un peu plus d'un Wallon sur cent a recours au vélo comme mode de transport principal, alors que la moitié des ménages déclarent posséder au moins un vélo d'adulte. La bicyclette resterait donc encore majoritairement un loisir pratiqué de façon occasionnelle. Un constat qui est cependant à nuancer : si peu de Wallons se déplacent principalement à vélo, il faut prendre en compte tous ceux qui le combinent avec les transports en commun pour leurs trajets.

Le vélo comme moyen de transport quotidien n'est donc pas encore entré dans les mœurs en Wallonie. Avec la pollution, les encombrements et l'insécurité routière, cette situation conduit les autorités à mener une politique de mobilité durable qui passe également par la promotion de l'usage du vélo. Pour ce faire, des infrastructures adaptées (pistes cyclables, parkings à vélos, etc.) doivent être mises en place pour offrir aux cyclistes confort et sécurité lors de leurs déplacements. La création et l'entretien de ces infrastructures sont pour la plupart pris en charge par les communes, même si d'autres niveaux de pouvoir sont aussi concernés.

### Le plan « Wallonie cyclable »



C'est dans ce contexte que le Gouvernement wallon a mis sur pied le plan « Wallonie cyclable » en décembre 2010. Celui-ci englobe un ensemble d'actions ayant pour but « d'améliorer fortement les conditions de la pratique du vélo et d'augmenter significativement son utilisation en Wallonie d'ici 2020 ». Ces actions visent notamment les communes, qui jouent un rôle majeur dans le développement du vélo, mode de déplacement de proximité par excellence. Le plan

poursuit entre autres les objectifs suivants :

- Soutenir le développement de « Communes Wallonie cyclable »

L'objectif de ce projet phare est de « donner les moyens aux acteurs locaux de mener une politique cyclable ambitieuse au niveau communal » afin de « rendre le vélo efficace et sécurisant pour les citoyens ». Sur base du Plan communal cyclable que chacune a élaboré, dix communes pilotes (dont, en Province de Liège, Wanze et Liège) ont été retenues fin 2011 afin de développer l'usage quotidien du vélo sur leur territoire.



Panneaux de signalisation indiquant un sens unique limité (SUL) à l'entrée d'un sens interdit.

En matière d'infrastructure, elles vont mettre en œuvre des réseaux de pistes cyclables, un balisage des meilleurs itinéraires, un stationnement de bonne qualité, des zones 30, des zones résidentielles ou encore des sens uniques limités (un SUL est une rue à sens unique que les cyclistes peuvent emprunter dans les deux sens ; depuis 2004, les communes doivent transformer les rues à sens unique en SUL si la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 50 km/h, si la largeur libre de la chaussée est d'au moins 3 mètres et s'il n'y a pas de raison de sécurité qui s'y oppose). Chaque plan contient également des mesures de sensibilisation, car promouvoir une politique cyclable pour mettre plus de Wallons en selle est avant tout un défi culturel. Au total, ce seront plus de 30 millions d'euros qui seront investis par la Région et les communes sur une période de 4 ans.



A l'instar de la Région de Bruxelles-Capitale avec son système de vélos en libre-service « Villo ! » (créé en 2009, il compte 2 500 vélos et 180 stations sur 11 communes de la Région) ou de Paris avec son « Vélib' » (mis en place en 2007, il comprend 20 000 vélos répartis sur 1 202 stations), Namur a lancé en avril 2012 son service de vélos partagés « Li bia velo ». Premiers Wallons à disposer d'un tel système (payant, mais où la première demi-heure est gratuite), les Namurois peuvent donc profiter de 240 vélos disponibles dans 24 stations. Ce type de dispositif, souvent géré par des sociétés privées, est de plus en plus répandu dans les villes européennes.



La Ville de Liège a quant à elle lancé « Vélocité » en 2011, optant pour un service de location de vélos à moyen ou long terme (par mois, trimestre ou année).

- Favoriser le développement des noyaux d'habitats en y renforçant l'usage du vélo

Le volet cyclable des Plans Communaux de Mobilité (PCM) est renforcé. Document de planification de la mobilité pouvant être réalisé par une commune, le PCM poursuit des objectifs d'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité, de la sécurité routière et du cadre de vie sur le territoire de celle-ci.

- Améliorer la qualité de l'infrastructure cyclable quotidienne

Le nombre de « points noirs » (endroits présentant un grand danger ou inconfort) pour les vélos sur les routes régionales est en cours de réduction et les critères cyclables sont intégrés dans les aménagements et rénovations de voirie locale ou régionale. Un état des lieux des SUL en Wallonie est effectué et les communes sont incitées à se mettre en conformité avec le code de la route sur ce point. Enfin, un système cohérent de signalisation cyclable est établi et des adaptations du code de la route sont prévues afin de mieux prendre en compte les besoins spécifiques des cyclistes.

- Garantir des facilités de stationnement de vélo et lutter contre le vol de bicyclette

Les équipements de stationnement de vélo dans les bâtiments publics et les immeubles sont développés et une lutte contre le vol de bicyclette est mise en place.

- Favoriser l'intermodalité vélo - transport public



Le transport des vélos est facilité dans les bus et les trains et des Maisons des Cyclistes sont implantées dans les gares pour encourager la combinaison du train et de la bicyclette. Présentes en Wallonie dans les gares de Liège-Guillemins, Mons, Namur et Ottignies, les Maisons des Cyclistes, gérées par Pro Velo, offrent de multiples services : locations, petites réparations, formations, vélotours guidés, gravure, bourse aux vélos, boutique, cartes, GPS, parking, centre de documentation, information et conseils. Le nombre de parkings et stationnements pour vélos est en outre augmenté dans les gares et aux arrêts de bus.

Notons que la SCNB et le TEC proposent tous deux un service de location de vélo à combiner avec les déplacements en train (« Blue-bike ») ou en bus (le « CycloTEC », qui est pliable).

- Promouvoir le vélo dans le cadre scolaire



Le nombre de bénéficiaires du Brevet du Cycliste devra être doublé entre 2009 et 2014. Développé par la Wallonie avec l'aide de Pro Velo et de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), ce Brevet offre chaque année à des milliers d'élèves de 5<sup>e</sup> primaire l'opportunité de devenir « acteurs de leur mobilité ».

En apprenant les bases de la conduite à vélo (code de la route en classe, habileté dans la cour de récréation et conduite dans la circulation), ils développent des aptitudes physiques et améliorent leur état de santé, acquièrent de l'autonomie dans leurs déplacements, sont responsabilisés sur les comportements citoyens et de sécurité dans la circulation et s'ouvrent à une réflexion sur leur cadre de vie et les modes de déplacement.

En outre, l'enquête BELDAM et le dossier technique du Brevet du Cycliste nous apprennent, d'une part, qu'en Wallonie la longueur moyenne d'un déplacement effectué vers l'école est de 9,5 km et, d'autre part, que 35% des élèves de l'enseignement fondamental habitent à moins d'un kilomètre de leur établissement et 37% entre un et quatre kilomètres de celui-ci. Le vélo a donc toute sa place comme mode de déplacement pour se rendre à l'école, ce qui n'est pas encore pleinement le cas, comme le montre le tableau ci-dessous.

• Modes de déplacement pour se rendre à l'école en Belgique

	1999	2010
Marche à pied	15,2%	17,1%
Deux-roues (motorisés ou non)	22,2%	16,5%
Transport public	19,3%	25%
Voiture	39,7%	37,6%
Autre / Inconnu	3,6%	3,9%

(Sources : enquêtes nationales de mobilité 1999 et 2010)

Entre 1999 et 2010, on constate dans notre pays une baisse relativement importante de l'utilisation des deux-roues (et une plus légère de celle de la voiture) pour les déplacements à destination de l'école, au profit de la marche et des transports en commun. Mais près de quatre enfants sur dix sont encore conduits à l'école en voiture, bien que son utilisation ait des conséquences négatives sur l'environnement, la sécurité et la santé des usagers.



Au bout du compte, on observe chez beaucoup de jeunes une relation de dépendance vis-à-vis de la voiture et un rejet des autres moyens de transport, puisqu'ils préfèrent le confort automobile auquel ils sont habitués. De plus, faute d'une pratique régulière, leur manque d'expérience de la circulation ne leur permet pas d'assurer leur sécurité lorsqu'ils sont amenés à se déplacer seuls à vélo.

En plus du déploiement du Brevet du Cycliste, il est donc

nécessaire que l'usage du vélo en Wallonie soit renforcé par une politique de mobilité scolaire. La Région soutient les écoles qui désirent mettre en œuvre un Plan de Déplacements scolaires : celui-ci vise à améliorer l'accessibilité de l'école, à renforcer les conditions de sécurité sur son chemin et à ses abords, mais aussi à apprendre aux élèves l'autonomie dans leurs déplacements.

Bien d'autres actions sont menées dans ce domaine. Pointons le Printemps de la Mobilité, qui entend « apporter des solutions concrètes pour pratiquer en toute sécurité la marche, le vélo et le covoiturage sur le chemin de l'école ». S'inscrivant dans ce cadre, le projet « Construire son REVe (Réseau des Ecoliers à Vélo) » consiste en la réalisation, par une classe (de primaire ou secondaire), d'un réseau d'itinéraires conseillés pour rejoindre à vélo son école ou le centre de la commune.

Quant au « vélobus », il s'agit d'un ramassage scolaire... à vélo. Des enfants (dès la 4<sup>e</sup> année primaire) vont à l'école et en reviennent à vélo, en un groupe encadré par des adultes ayant suivi une formation. L'horaire et le trajet sont prédéfinis par l'ensemble des acteurs du vélobus.

• Promouvoir le vélo dans le cadre professionnel



L'intégration des piétons et des cyclistes est améliorée dans les aménagements des zones d'activité économique. En plus des Plans de Déplacements mis en œuvre dans les entreprises, l'opération de sensibilisation « Tous vélo-actifs » a été mise sur pied pour encourager l'usage du vélo dans le cadre professionnel. Elle s'inspire des expériences déjà menées : citons ainsi « Bike Experience », qui invite les automobilistes bruxellois à laisser leur voiture au garage pendant deux semaines et à enfourcher leur vélo pour se rendre au travail ; mais aussi « Bike to Work », un programme de soutien permanent visant à inciter les citoyens à prendre leur vélo pour aller travailler et auquel les entreprises peuvent s'associer.

Le défi à relever est énorme : selon l'enquête BELDAM, les Belges accomplissent en effet 70,2% de leurs déplacements vers leur lieu de travail en voiture, contre 7,8% en marchant, 8,3% en deux-roues et 11% en transport public (autre/inconnu : 2,7%).

• Développer et promouvoir le RAVeL et le vélotourisme

La cohérence régionale du Réseau Autonome de Voies Lentes (RAVeL) et du vélotourisme est assurée, des itinéraires

vélotouristiques de longue distance sont développés et la Wallonie s'insère dans le réseau « EuroVelo ». Lancé par la Fédération Européenne des Cyclistes, ce dernier comprendra à terme quatorze itinéraires cyclables à travers l'Europe. Plusieurs d'entre eux traversent la Belgique, dont deux en Wallonie : l'un relie Trondheim (en Norvège) à Saint-Jacques-de-Compostelle (en Espagne) et passe par Liège, Namur et Charleroi ; l'autre relie Londres à Rome en passant par Namur. Des 70 000 kilomètres que comptera tout le réseau, 45 000 sont déjà praticables.



Le réseau « EuroVelo ».



Le RAVeL a quant à lui été créé en 1995 pour réaliser un réseau d'itinéraires réservés aux usagers lents non motorisés : les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite, les patineurs et les cavaliers. Sillonnant une grande partie de la Wallonie, ce réseau emprunte des chemins de halage le long des cours d'eau, mais aussi des voies ferrées désaffectées et des anciennes voies vicinales. A ce jour, il existe cinq grands itinéraires différents qui constituent autant de parcours complets (ou presque) traversant la Wallonie de part en part et reliant ses grandes villes.

La Province de Liège est parcourue par deux d'entre eux : le RAVeL 1 Est qui démarre à Namur pour arriver à Maastricht (soit 96 km), en passant par Huy, Liège et Visé ; et le RAVeL 5 qui comprend deux tronçons, le premier reliant Vaux-sous-Chèvremont à Hombourg (37 km) et le second Liège à Durbuy (54 km).



Le RAVeL traverse la Ville de Liège, où il longe la Meuse.

Le RAVeL comprend aussi des voies de plus courte distance, appelées sections, qui traversent une ou plusieurs localités. En Province de Liège, elles sont au nombre de sept : « Hannut - Wanze », « Liers - Ans - Saint-Nicolas », « Trois-Pont - Waimes », « Lommersweiler - Steinebrück », « Neidingen - Lommersweiler » et celles des lacs d'Eupen et de La Gileppe.

Le réseau wallon de voies vertes (c'est ainsi qu'on les nomme au niveau européen) vise cinq objectifs principaux :

- améliorer la mobilité quotidienne, en réhabilitant les modes de déplacement « doux » à l'intérieur des grandes agglomérations wallonnes ou des zones fortement urbanisées ;
- relier les sites touristiques majeurs et permettre aux promeneurs de découvrir le patrimoine historique et culturel des régions traversées ;
- préserver le patrimoine ferroviaire et hydraulique, par la réaffectation de voies d'eau et ferrées (mais aussi des bâtiments, ponts et ouvrages d'art les jalonnant) qui font partie de notre héritage ;
- préserver le patrimoine naturel, en gérant de façon écologique ces anciens chemins de halage et lignes de chemin de fer désaffectées qui ont façonné nos paysages et abritent souvent des espèces rares, menacées ou protégées ;

- s'intégrer dans le réseau vert européen créé en 1999, qui a pour objectif de développer un réseau de voies vertes à l'échelle de l'Europe.



Un chemin du RAVeL le long d'un canal.

- Mettre en place les outils d'impulsion, de coordination, de suivi et d'évaluation de la politique vélo

Parmi les nombreux groupes de travail, commissions et réseaux mis en place, soulignons le travail des Conseillers en Mobilité (CeM) wallons. Depuis 1998, ils servent de relais entre les différents acteurs (responsables, services techniques, associations, usagers, riverains...) concernés par la problématique des déplacements au sein d'une commune, de la police locale, d'une administration (fédérale, régionale ou provinciale), d'une société de transport en commun, d'un bureau d'études, d'une association spécialisée...

Leur rôle est « d'identifier les dysfonctionnements, les éventuelles incohérences dans la gestion des déplacements, d'alerter les responsables, de favoriser les échanges entre interlocuteurs concernés et d'aider à aboutir à une solution satisfaisante pour le plus grand nombre. »

- Améliorer l'image et l'usage du vélo auprès des Wallons

Des campagnes de communication sont menées en matière de sécurité routière, notamment pour rendre les automobilistes attentifs aux cyclistes et à leurs besoins, mais aussi pour encourager les cyclistes à être visibles et à porter un casque. Les émissions et événements du « Beau vélo de RAVeL » ainsi que les ateliers de mécanique vélo sont soutenus. Le vélo est également mis en avant comme outil d'émancipation sociale.

Conseils aux parents

Roulez fûtés,  
roulez casqués !

Le casque vélo pour petits et grands

jesuispour.be

IBSR



# LE CYCLISME : UN SPORT, UNE PASSION

## Le vélo, outil de sport et de loisir

C'est à la fin des années 1860 que se développe le cyclisme, appelé alors « sport vélocipédique ». Même si des compétitions avaient déjà eu lieu auparavant, la première course officielle est organisée le 31 mai 1868 au parc de Saint-Cloud, près de Paris. Ses initiateurs, les frères Olivier, successeurs de Pierre Michaux au sein de la société Michaux et C<sup>ie</sup>, proposent alors une course sur un aller et retour de 500 mètres, soit 1000 mètres. En novembre de la même année a lieu la première course de fond : reliant Paris à Rouen, elle s'étend sur une distance de 123 km.



Départ d'une course au vélodrome de la Seine, dessiné par l'artiste Georges Scott pour L'Illustration en 1897.

Peu à peu, dans les villes et les villages, les courses cyclistes se multiplient et augmentent en longueur et en difficulté. Elles diffusent également un sentiment nouveau au sein de la population : le goût du sport.

Une presse spécialisée fait son apparition et retrace au fil des pages les exploits des jeunes coureurs. Ces journaux organisent aussi des courses d'endurance. En 1891, on assiste à deux gigantesques épreuves sur route : la course Bordeaux-Paris (580 km) et la course Paris-Brest-Paris (1 200 km). Ces courses se déroulent avec l'aide d'entraîneurs qui se relaient auprès des coureurs pour les soutenir et leur fournir boissons et nourriture. A cette époque, les frais sont pris en charge par les constructeurs de bicyclettes qui équipent les coureurs et leur fournissent le vélo.



Représentation d'une étape de nuit lors de l'édition 1901 de Paris-Brest-Paris, réalisée par Georges Scott pour le journal L'Illustration.

Avec les courses cyclistes naît le sport commercial : les constructeurs de bicyclettes utilisent les succès des coureurs qu'ils engagent pour leur propre publicité, tandis que les journaux sportifs multiplient records et épreuves cyclistes afin d'augmenter leur lectorat. C'est d'ailleurs la presse qui est à l'origine de deux courses cyclistes de renommée mondiale : le journal *L'Equipe* (qui s'appelait alors *L'Auto*) pour le Tour de France (1903) et *La Gazzetta dello Sport* pour le Giro d'Italia (1909).

En Belgique, des associations cyclistes voient le jour et se regroupent au sein de la Ligue Vélocipédique Belge (LVB), créée en 1882 et devenue aujourd'hui la Royale Ligue Vélocipédique Belge (RLVB). Ces associations organisent des courses à travers les villes et villages de la région.

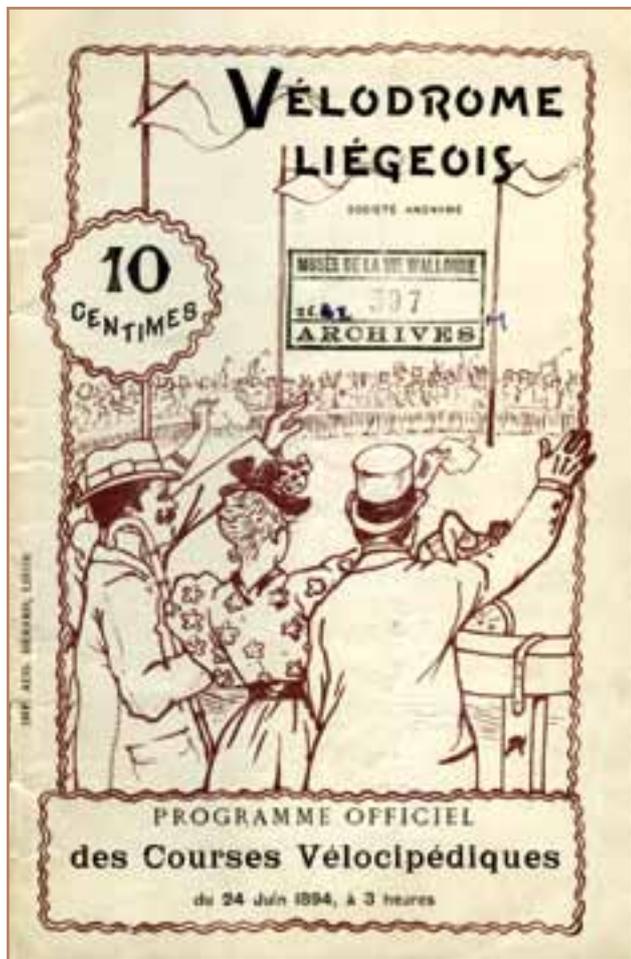


Course place Maghin (devenue place des Déportés en 1918) à Liège.

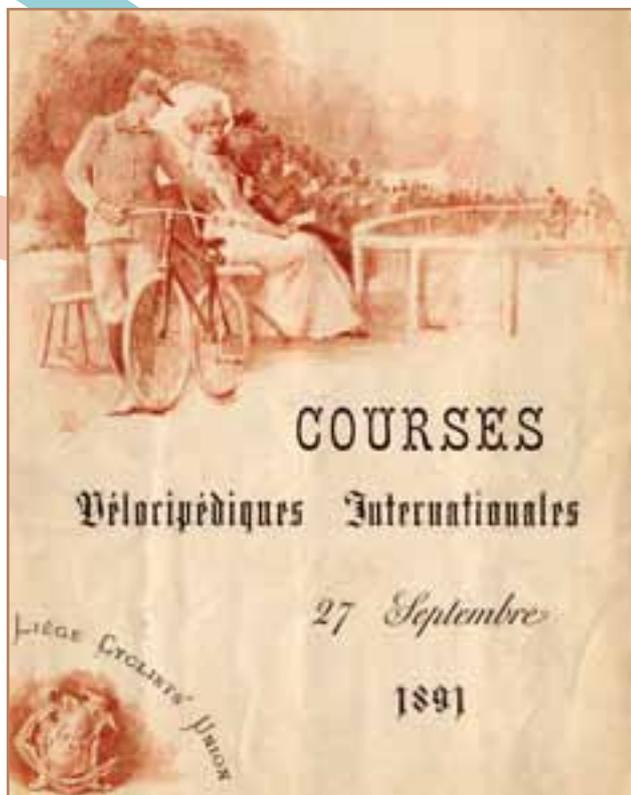


Fête cycliste à Rocourt (1900).

Les courses sur piste connaissent elles aussi une grande affluence, tant au niveau des coureurs que du public, et les vélodromes se multiplient un peu partout. Rien qu'en Wallonie, on en dénombre plus de vingt avant la Première Guerre mondiale, dont le vélodrome de la Boverie, à Liège, l'un des tout premiers du pays (1891).



Couverture d'un programme de courses au vélodrome de la Boverie à Liège, illustrée par l'artiste liégeois Armand Rassenfosse (1894).



Affiche illustrée par Emile Berchmans. C'est le « Liège Cyclist Union » qui, avec le « Pesant Club Liégeois », a créé en 1892 la course Liège-Bastogne-Liège. Comme celle-ci est la plus ancienne course cycliste encore disputée, elle a bien mérité son surnom de « Doyenne » !

Cependant, ce nouveau sport qu'est le cyclisme, malgré l'énorme public qu'il draine à chaque compétition et le caractère populaire auquel il est associé, n'est réservé qu'à une certaine classe sociale aisée. Le coût d'une bicyclette à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle représente en effet sept à huit mois de salaire d'un ouvrier ! Dès lors, les premiers champions cyclistes sont des fils de bourgeois. En Wallonie, ce sont Protin, Houa, Lhoest, Grogna, Broka ou encore Vandeborn.



Le Liégeois Robert Protin (à gauche), spécialiste de la course sur piste, a été le premier champion du monde de vitesse professionnel en 1895 (année où a été pris ce cliché) ; Jules « Julleke » Fischer (à droite) était son équipier attitré.

Un peu avant la Guerre 14-18, un phénomène important va permettre la démocratisation du sport cycliste. En effet, c'est à cette époque que la bicyclette commence à être produite de façon industrielle. Les petites fabriques disparaissent au profit d'usines de taille beaucoup plus grande et à la production plus importante. Le prix du vélo s'effondre : il ne vaut plus que deux mois de salaire d'un ouvrier.



Société cycliste « La rouleur » de Saint-Ghislain.

Le sport cycliste devient donc accessible et les futures vedettes du cyclisme seront pour la plupart originaires des milieux populaires. Il faut dire que le cyclisme constitue à l'époque un moyen de sortir de la pauvreté : de nombreux jeunes gens tenteront leur chance sur piste ou sur route, dans l'espoir d'apporter un soutien financier à leur famille.



Champion du Katanga 1929.

Si, au début, posséder un vélo suffit pour s'inscrire à une course, le cyclisme se professionnalise après la Première Guerre mondiale. Les coureurs doivent disposer d'une licence et sont répartis en différentes catégories. Celles-ci vont évoluer avec le temps, mais on en retrouve toujours deux bien distinctes : les amateurs et les professionnels.

Jusque dans les années 1960, le cyclisme est l'un des sports les plus prisés au sein des classes ouvrières. Les courses cyclistes apparaissent en effet comme des fêtes populaires. A l'instar des courses renommées internationalement comme le Tour de France ou le Giro, les courses locales attirent toujours un public nombreux. Organisées en général le dimanche, elles sont aussi un prétexte pour se retrouver en famille ou entre amis. Ainsi, le long des routes, on peut observer les spectateurs installés dans l'herbe ou sur leur chaise de camping en attendant le passage des coureurs. A l'arrivée de la course, c'est en masse qu'on les retrouve pour encourager leurs proches dans le sprint final. Après, c'est le moment de la kermesse et petits et grands se réjouissent déjà de la prochaine course, le dimanche suivant.



Lors des arrivées du Tour de France, la foule se presse pour assister au passage des coureurs (par exemple à Liège en 1948), mais aussi à celui de la caravane publicitaire (à Spa en 1962).

Un certain nombre de cafetiers, afin d'attirer du monde sur leurs terrasses quand reviennent les beaux jours, vont aussi organiser des courses au niveau local. Appelées « courses pour non licenciés », elles s'adressent uniquement aux coureurs qui ne possèdent pas de licence de cyclisme. Cela va permettre aux cyclistes qui ont dépassé l'âge requis par la licence ou qui n'ont pas les moyens d'en obtenir une de concourir. En respectant ce même principe d'ouvrir le sport cycliste à tout un chacun, d'autres associations indépendantes vont également voir le jour et rassembler, par exemple, les ouvriers d'une même usine, les employés de la poste d'une même région, etc.

Dans les années 60 pourtant, le cyclisme est en perte de vitesse : l'apparition du cyclomoteur d'une part et celle de l'automobile d'autre part vont constituer des freins à son développement. En effet, avec l'arrivée du vélomoteur, les jeunes gens vont se désintéresser du vélo, apparaissant obsolète et trop fatigant à leur yeux. Si, dans la vie quotidienne, le vélo devient un moyen de transport dépassé, le sport cycliste va également être touché par ce phénomène : la relève cycliste se raréfie d'autant plus que la licence cycliste amateur, à cette époque, n'est octroyée que jusqu'à l'âge de 35 ans.

De plus, la densification croissante de la circulation automobile dans les villes et villages va empêcher l'organisation de nombreuses courses. Avec la multiplication des voitures, il devient en effet complexe de restreindre la circulation automobile le temps d'une course dans un périmètre donné.

Dans les milieux amateurs, on en vient même à parler de la disparition du cyclisme. Les grandes courses professionnelles, quant à elles, sont relativement épargnées : générant des profits colossaux pour les organisateurs et pour les villes qu'elles traversent, elles continuent d'attirer les foules.

L'apparition du VTT et du bicross au début des années 80 va insuffler un renouveau dans le monde du sport cycliste. Appréciés d'abord par les plus jeunes, ces nouveaux types de vélos vont peu à peu conquérir l'ensemble de la population. Le commerce du vélo connaît une recrudescence importante et le sport cycliste redevient populaire.



Le départ d'une course « junior » de BMX (« bicycle motocross ») dans l'Etat australien du Queensland (1982).

La création de clubs de cyclotouristes un peu partout en Belgique constitue un autre facteur jouant en faveur d'une renaissance du sport cycliste dans nos régions. En effet, ces clubs vont, outre des balades pour cyclotouristes, organiser des courses parallèles à celles organisées par la Ligue. Ces courses vont attirer des cyclistes qui sont en marge du circuit habituel, trop âgés ou trop peu expérimentés pour les courses traditionnelles.

Aujourd'hui, la RLVB continue à participer aux courses internationales et à organiser de grandes courses belges, dont notamment le championnat de Belgique.

### ☀ Eddy Merckx, le « cannibale »

Comment aborder le vélo et le cyclisme sans parler du champion cycliste toutes catégories, belge de surcroît, possédant un palmarès jamais égalé, à savoir Eddy Merckx ?

Né le 17 juin 1945 à Meensel-Keizegem, dans la région bruxelloise, ce fils d'épicier va devenir le plus grand vainqueur de l'histoire du sport. Durant sa carrière, il remporte en effet 525 des 1 800 compétitions auxquelles il participe. Ces victoires, il les doit non seulement à sa volonté, son travail et sa rigueur, mais surtout au fait qu'il se révèle incapable de résister au moindre défi. Dans le milieu sportif, il est surnommé le « cannibale », tant son appétit de victoires est énorme.



Eddy Merckx s'échauffe avant une course de gala organisée en juillet 1966 au vélodrome de Rocourt. Tout jeune professionnel, il est déjà auréolé de sa première victoire à Milan-San Remo trois mois plus tôt.

Dans son livre *Mémoires du Tour et des Wallons*, le journaliste sportif Théo Mathy dressait en 2004 un imposant bilan : « On peut certes contester la valeur comparée de Merckx, mais ce qui est sûr c'est non seulement qu'aucun champion n'a gagné autant de courses sur route, mais aussi qu'aucun n'en a disputé un si grand nombre avec l'intention publiquement avouée et démontrée de triompher. De 1967 à 1976, il tourne à la moyenne de cent trente épreuves par an, sans en rater une seule importante, sauf imprévu. En outre, selon les obligations de l'époque, les routiers connus collectionnent contrats sur pistes ou de critérium. C'est au total bien plus de la moitié de l'année que notre champion passe à courir à vélo. Sans oublier les Six jours et autres réunions durant l'hiver. Son record est de 212 journées ! Autres chiffres ahurissants : après le Tour de 1974, il dispute 32 courses sans un jour de répit, entrecoupées chaque fois par des voyages de plusieurs centaines de kilomètres en voiture. Ce qui ne l'empêche pas, à ce régime fou, de triompher au championnat du monde à Montréal. »



Eddy superstar ! Lors d'un « Critérium d'après-Tour » au vélodrome de Rocourt en août 1969, c'est entouré des forces de l'ordre que Merckx doit se déplacer, pour se protéger de la ferveur de ses fans wallons.

C'est en 1961 qu'Eddy Merckx débute sa carrière de coureur chez les amateurs. Trois ans plus tard, il remporte à 19 ans le championnat du monde amateur. Passé professionnel au printemps 1965, il remporte en 1966 Milan-San Remo, qu'il gagnera encore six fois par la suite. Sacré trois fois champion du monde (en 1967, 1971 et 1974), il inscrira également son nom au palmarès de plusieurs grandes classiques nationales et internationales : Liège-Bastogne-Liège (cinq victoires), Paris-Roubaix (trois victoires), la Flèche wallonne (trois victoires) ou le Tour des Flandres (deux victoires). En 1972, il conquiert le record du monde de l'heure (49,431 km), record qui ne sera battu que près de douze ans plus tard avec la venue sur le marché de vélos aérodynamiques (notons que Merckx récupérera temporairement le record en 2000, les critères de validation ayant été revus par l'Union Cycliste Internationale ; ce record est aujourd'hui de 49,700 km).

Cependant, c'est lors des courses à étapes qu'Eddy Merckx aura accompli les plus grands exploits, comme le souligne Théo Mathy : « Il gagne ses cinq premiers Tours (1969, 1970, 1971, 1972 et 1974) ; en 1969, il enlève tous les classements ; il totalise 34 étapes et porte le maillot jaune durant 96 jours ; il signe trois fois la même année le doublé Giro-Tour ; et il n'abandonne jamais. »



Juillet 1972 : quelques jours après avoir remporté son quatrième Tour de France, Merckx retrouve à nouveau le vélodrome de Rocourt. Trois mois plus tard, il battra le record de l'heure à Mexico.

Estimant avoir atteint un âge trop avancé pour tenir le rythme de la haute compétition, Eddy Merckx décide d'abandonner sa carrière en 1978, à l'âge de 32 ans. Il se reconvertisse dans la fabrication et la commercialisation

de vélos, tout en collaborant à un grand nombre de retransmissions télévisées de courses cyclistes.

### Quand la médecine sportive se met au service d'un champion

En 1972, Eddy Merckx, en pleine gloire, décide de s'attaquer au record de l'heure détenu par le Danois Ritter. Il choisit comme lieu d'épreuve le vélodrome de Mexico.

Pour préparer cette tentative programmée en octobre, il fait appel au Centre Provincial de Médecine Sportive de l'Institut Malvoz à Liège.

Pourquoi avoir sélectionné Mexico ? Située à environ 2 300 mètres d'altitude, cette ville bénéficie d'une pression atmosphérique nettement plus faible que celle régnant au niveau de la mer. Il en résulte une densité de l'air moins importante, ce qui implique une résistance au déplacement beaucoup plus faible. A titre d'exemple, à une vitesse de 20 km/h, la résistance de l'air est environ 25% plus faible, et cette différence atteint 80% à 40 km/h. Par contre, l'altitude de Mexico comporte un handicap important du fait de la raréfaction de l'air et donc de l'oxygène, dont la pression partielle à cette altitude n'est que de 14%, alors qu'elle est de 21% au niveau de la mer.



Le 20 octobre 1972, à quelques jours de la tentative, La Meuse révèle les secrets de la préparation du champion (un cycliste amateur joue sa doublure pour les photos).

Quelle est l'importance de ce problème pour le record de l'heure ? Un effort musculaire de ce type ne peut se réaliser que si l'apport en oxygène dans les muscles est suffisant, car ils ne peuvent pas le stocker. Un déficit en oxygénation provoque, au niveau du muscle, la production de métabolites, tel l'acide lactique, dont l'accumulation entraîne l'arrêt de l'effort dans un délai très bref.

Il est donc indispensable d'amener la quantité d'oxygène la plus importante possible au niveau des fibres musculaires, ce qui est réalisable en agissant sur le débit cardiaque et le taux d'hémoglobine. Le débit cardiaque peut être augmenté par un entraînement bien programmé qui améliorera à la fois le volume de sang expulsé à chaque battement cardiaque et la fréquence cardiaque maximale supportée par le coureur pendant une longue durée.

Plusieurs moyens sont disponibles pour augmenter le taux d'hémoglobine, notamment la transfusion

sanguine (autotransfusion ou hétérotransfusion) ou encore l'administration d'érythropoïétine (EPO), une hormone stimulant la production d'érythrocytes (globules rouges), mais ces pratiques relèvent du dopage. Et il n'est évidemment pas question pour l'équipe médicale de l'Institut Malvoz d'envisager un recours au dopage dans la préparation d'Eddy Merckx.

Une solution naturelle existe également : un séjour en altitude d'une durée d'au moins trois semaines. Mais celle-ci présente un inconvénient majeur : elle provoque une diminution assez importante de la richesse des fibres musculaires.

Il faut trouver une autre solution. Compte tenu des inconvénients présentés par un séjour en altitude, l'équipe de l'Institut Malvoz sous la direction du professeur Petit, avec les docteurs Deroanne, Maréchal et Pirnay, imagine de faire inhaler au champion un mélange d'air appauvri en oxygène ( $O_2$ ) pour se placer en conditions respiratoires comparables à celles de Mexico et met en place un programme d'entraînement. Le docteur Noret de la Ligue Vélocipédique Belge surveille, avec ses collègues, le déroulement des opérations.



*Pendant sa préparation, Merckx est sous la haute surveillance médicale de l'Institut Malvoz.*

Pendant quinze jours, Merckx effectue deux séances quotidiennes de deux heures chacune en accomplissant un effort correspondant à 60% du maximum qu'il peut tolérer. Pendant ces séances, il inhale de l'air contenu dans des bonbonnes contenant un mélange gazeux composé de 14% d' $O_2$  et 86% d'azote.

Trente bonbonnes contenant 7,5 m<sup>3</sup> de ce mélange sont commandées à la société L'Air Liquide et installées au domicile d'Eddy Merckx, avec les appareils nécessaires pour la réalisation de l'expérience. Comme le raconte le journaliste sportif Raymond Arets, « Merckx avait établi son rythme de pédalage aux environs de 102 tours/minute. Il n'en est jamais sorti. Une véritable allure de métronome, malgré les tuyaux, les appareils et le masque de sauveteur des mines qui lui recouvrait une partie de la face. »

Les effets de ces séances sont contrôlés par l'enregistrement en continu de la fréquence cardiaque. De plus, la saturation en oxyhémoglobine est contrôlée régulièrement. Le coureur est invité en outre à inhaler ce mélange à 14% d' $O_2$

pendant ses périodes de repos.

Les résultats du programme d'entraînement sont spectaculaires. La fréquence cardiaque en cours d'effort passe de 140 pulsations à 130 après une semaine et à 120 après deux semaines. L'hématocrite (c'est-à-dire le volume de cellules par rapport au volume sanguin total), quant à lui, témoin de la richesse en hémoglobine, passe de 47% à 49%. Rappelons que les contrôles sanguins effectués chez les sportifs n'admettent pas un hématocrite supérieur à 52%.



*Appareillage conçu par l'Institut Malvoz destiné à l'entraînement de Merckx pour le record du monde de l'heure.*

Le record de l'heure conquis à Mexico par Eddy Merckx le 25 octobre 1972 confirmera la bonne forme du champion, ses capacités extraordinaires à l'effort et à la récupération, ainsi que la pertinence du programme d'entraînement mis au point par l'Institut Malvoz.

Actuellement, la technique d'inhalation d'air appauvri en  $O_2$  est encore utilisée pour préparer les alpinistes à des ascensions au-delà de 4 000 mètres d'altitude. Pour cela, on les place dans des tentes étanches où ils respirent une atmosphère hypoxique (pauvre en oxygène).

## ● La passion du cyclisme

### Collectionner n'est pas (que) jouer

Les grands événements cyclistes sont la source d'un engouement populaire immense et nous sommes nombreux à en garder de précieux souvenirs d'enfant.

Souvenirs de moments vécus en famille qui se prolongent

et se vivent au rythme des étapes où l'intensité des sprints succède aux longues épreuves d'endurance et où les récits des aînés se mêlent aux jeux des plus jeunes.

Souvenirs matériels, également, car le cyclisme fait depuis longtemps l'objet d'un *merchandising* (la commercialisation de produits dérivés) simple et accessible, fait de petites choses auxquelles on s'attache sans avoir besoin d'y réfléchir et que l'on se plaît à conserver tant elles sont chargées d'émotions.

Figurines de cyclistes, photos, cartes postales ou encore objets publicitaires, qui n'a pas, dans le fond de ses tiroirs, accrochées à un mur ou exposées dans une vitrine, quelques « babioles » touchant à cet univers si commun et pourtant si particulier ?

Pour certains, collectionner est devenu en grandissant une véritable passion, presque un travail de mémoire et de préservation d'un patrimoine fait de ces objets en apparence insignifiants, mais dont le rassemblement raconte une histoire multiple, propre à chacun et pourtant profondément commune à tous : l'histoire de ce sport en lui-même et celle de ses champions, celle des publicités et des marques qui y ont associé leur image, celle des récits et des jeux partagés, celle de l'évolution des modes et des techniques...

Bien au-delà du simple rassemblement d'objets, la collection est par essence quelque chose qui réunit les hommes et nous fait percevoir qu'au travers des changements apparents, l'esprit des choses perdure en se réinventant, génération après génération.

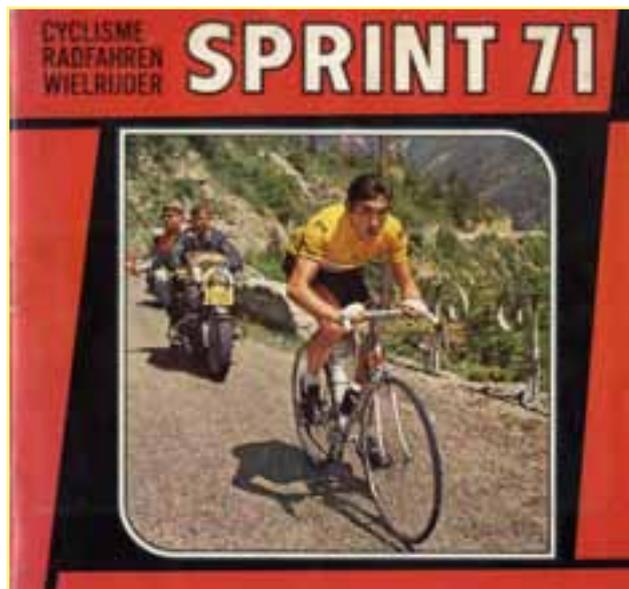


*Coueurs cyclistes miniatures.*

### **Été 71 : souvenirs d'un collectionneur**

Souvenirs... Un après-midi du mois de juillet caniculaire de 1971... Un grand-père bienveillant, casquette beige sur la tête, canne à la main... Il emmène son petit-fils de 10 ans à la librairie ; pas celle du quartier, mais celle où l'on ne va jamais car, à pied, c'est trop loin. C'est loin, oui, mais l'effort en vaut la chandelle : là, c'est sûr, il y a encore des pochettes de vignettes « Panini Sprint 71 » pour compléter le bel album avec Eddy Merckx en couverture. Peut-être même y dénicherait-on le Graal, l'image si rare qu'on se demande si elle existe... Jamais vue, malgré les échanges qui vont encore bon train dans la cour de récréation juste

après les examens de juin, lorsque l'école s'est transformée en colonie de vacances.



*Album PANINI Sprint 71.*

Eddy Merckx, le champion des champions, le « cannibale », lui, n'est pas en vacances : son métier en juillet, c'est de pédaler, d'avaloir le macadam, d'assommer ses adversaires, d'enthousiasmer la Belgique qui n'a plus fêté un vainqueur du Tour de France depuis Sylvère Maes en 1939. On passe donc tous les après-midis devant l'appareil de télévision qui retransmet en noir et blanc les images de l'Eurovision fournies par l'ORTF et puis on se rend à la librairie pour retrouver en papier les héros de l'étape.

Il y a l'odeur si caractéristique des pochettes « Panini », entre papier et plastique, un parfum que jamais l'on n'oublie... Il y a la joie de trouver de nouveaux chromos qui seront collés à l'emplacement qui leur est réservé, l'énervernement de la frustration lorsqu'il n'y a que des images en double...

Le soir, Papa reviendra peut-être du travail avec d'autres pochettes « Panini » et, d'ici là, il n'y a pas de temps à perdre : les coureurs cyclistes miniatures bouillonnent déjà d'impatience dans leur boîte à chaussures, prêts à s'élancer autour des tapis du salon et de la salle à manger pour recourir l'étape du jour à coups de dés.

Dans une semaine, la famille prendra la route des vacances, la route vers la France, le pays du Tour ; cette année, c'est décidé, nous ferons un détour pour le Tour ! Nous irons le voir passer, découvrir les couleurs de la caravane publicitaire, les bruits de la foule, le sourire béat de ceux qui attendent pendant des heures le passage pourtant si éphémère des coureurs...

Cet été-là, Merckx gagna son troisième Tour consécutif et le jeune amateur de cyclisme comprit que ses parents avaient fait de lui bien plus qu'un simple collectionneur « Panini » : il connaissait désormais le nom des villes-étapes, pouvait les situer sur une carte Michelin, récitait le palmarès du Tour depuis 1903 et, grâce aux explications, comprenait aussi pourquoi il y avait un « vide » entre 1940 et 1946...

## Analyse d'une carte postale

Collectionner n'est pas synonyme d'amasser ! Collectionner, c'est aussi apprendre : appréhender la culture d'une époque passée, découvrir la géographie d'une région, s'intéresser à l'histoire ou aux sciences...

Pour s'en convaincre, analysons ce document postal daté de plus de cent ans !



Carte postale en noir et blanc représentant Léon Georget (1879-1949), cycliste français spécialiste de la piste au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Cette carte postale, punaisée et recoupée au format 11 x 6,8 cm, fut adressée par Henri Bertrand, coureur français peu connu, à Henri Devroye, coureur liégeois.

Ce dernier naquit en 1884 à Hologne-aux-Pierres, commune voisine de Mons-Crotteux (actuellement Grâce-Hollogne) où il résidait en 1910.

Il fut professionnel de 1904 à 1923. Il remporta 16 succès et signa quelques beaux résultats parmi lesquels on retiendra surtout une 8<sup>e</sup> place au Tour de France 1912 (qu'il avait également terminé à la 10<sup>e</sup> place l'année précédente) et une 2<sup>e</sup> place au Tour de Belgique 1910 ; il se distingua également sur les routes du championnat de Belgique et dans les classiques Paris-Tours et Paris-Bruxelles.



Verso de la carte postale écrite à Henri Devroye.

**[Flèche 1]** Timbre français du type « La Semeuse » - 10 centimes orange avec oblitération octogonale – nom de la ville illisible.

**[Flèche 2]** Oblitération postale belge (Jemeppe-sur-Meuse de septembre 1910).

**[Flèche 3]** Destinataire : Monsieur Henri Devroye.

**[Flèche 4]** Henri Devroye termina effectivement 2<sup>e</sup> du Tour de Belgique 1910 (1 762 km), derrière Jules Masselis. Il y remporta la 3<sup>e</sup> étape entre Menen et Charleroi (218 km).

**[Flèche 5]** Texte : « Cher ami, ... le 4 septembre... mon prix... et m'étonne (de ne pas avoir eu) de (vos nouv)elles. ... par la (présente)... me rappeler à (votre bon) souvenir. (Dans) l'attente de vos nouvelles, je... cordialement. Henri Bertrand ».

### Coups de Pédales : coup de chapeau !

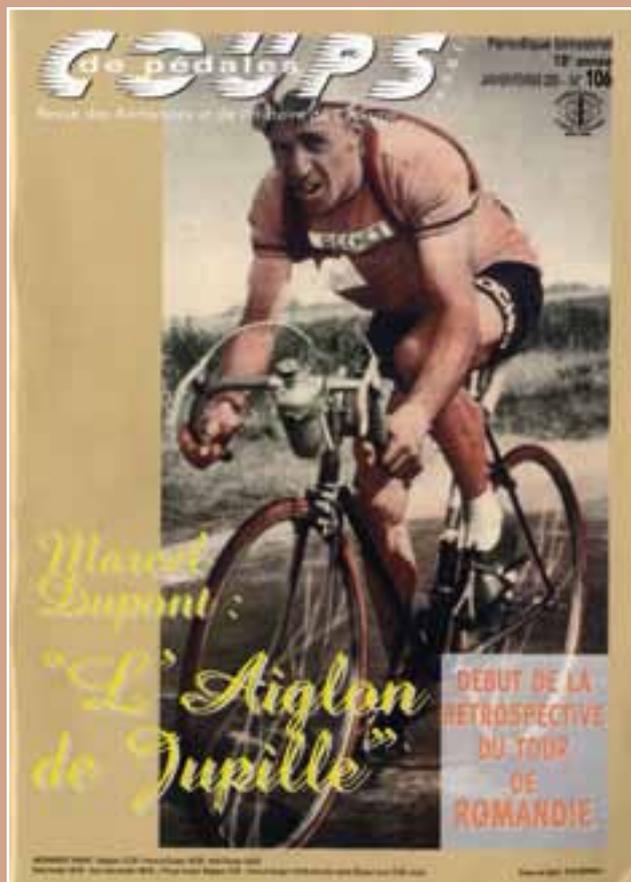
Claude Degauquier est tombé dans la marmite du cyclisme au stade du Heysel, le 23 mai 1948, où son papa l'avait emmené assister au championnat d'Europe de boxe opposant Marcel Cerdan à Cyrille Delannoit : le gamin ne vit pas grand-chose du match, mais fut impressionné par l'arrivée de la dernière étape du Tour de Belgique cycliste proposée en prélude au combat.

En fait, il ne comprit pas pourquoi le coureur qui passait la ligne d'arrivée en 5<sup>e</sup> position levait les bras au ciel en signe de victoire. De retour dans sa maison d'Ath, il lui fallut encore un certain temps et des explications de ses parents pour comprendre qu'il venait de découvrir Stan Ockers en vainqueur final du Tour de Belgique...

Il devint, à l'instar d'Eddy Merckx, un fan du champion anversois et commença à conserver les coupures de journaux que lui découpait sa maman. Dès 1956 et son premier emploi, il put enfin s'acheter le *Miroir Sprint* et *But & Club*, les revues cyclistes d'alors.

Beaucoup plus tard, en 1987, Claude Degauquier, neuprésien puis sérésien d'adoption, était toujours à la recherche de documents pour améliorer sa collection d'archives cyclistes. Il décida alors de publier un petit fascicule

d'annonces d'échanges et de vente distribué à d'autres férus de cyclisme. C'est ainsi que naquit le premier numéro de *Coups de Pédales - Revue des Archivistes et de l'Histoire du Cyclisme*, tiré à 50 exemplaires et aujourd'hui très recherché par les collectionneurs.



Couverture du *Coups de Pédales* no 106.

Avec l'aide de la Société du Tour de France de Jean-Marie Leblanc, du journaliste de la *Dernière Heure* Raymond Arets et de Théo Van Griethuizen, l'organisateur de la Flèche wallonne, le succès croissant poussa Claude Degauquier à passer la vitesse supérieure en augmentant le tirage de sa revue, désormais largement enrichie d'articles consacrés aux champions et aux courses. Il fonda alors une ASBL et s'entoura d'un comité de rédaction.

Le tirage actuel de la revue - dans laquelle on trouve les palmarès des courses, des interviews d'anciens coureurs, l'histoire des Classiques et des Tours ou encore une rubrique réservée aux collectionneurs - est de 1 300 exemplaires sur abonnement. Parallèlement à sa revue, Claude Degauquier est aussi l'auteur d'une cinquantaine d'ouvrages consacrés au cyclisme, dont deux beaux hommages à... Stan Ockers !

En juin 2012, paraîtra le 150<sup>e</sup> numéro de cette merveilleuse mine d'informations bimestrielle que l'on peut se procurer via le site [www.coupsdepedaes.be](http://www.coupsdepedaes.be) ou en écrivant à l'auteur (rue de la Forêt, 119 à 4100 Seraing).



La passion de Claude Degauquier pour le cyclisme est telle qu'elle s'invite même à son mariage ! De gauche à droite : le directeur sportif John Lelangue, les mariés, l'ancien coureur et directeur sportif Robert Lelangue (père de John), Jean-Marie Leblanc (alors Directeur du Tour de France) et Jean Mathy (Echevin des Sports de la Ville de Seraing et ancien coureur cycliste sur piste), à l'Hôtel de Ville de Jemeppe (Seraing) le 26 avril 2003.

# La Province de Liège lance le **TOUR 2012**

1

**Présentation officielle des coureurs**  
 Jeudi 28 juin  
 Palais provincial de Liège  
 Place Saint Lambert

**1<sup>ère</sup> étape**  
 dimanche 1<sup>er</sup> juillet  
 Liège - Seraing

Liège Seraing

**Prologue**  
 samedi 30 juin  
 au centre de Liège

Liège

3



2



4

**2<sup>e</sup> étape**  
 lundi 2 juillet  
 Visé - Tournai

VSE



le TOUR France  
 Province de Liège  
**GRAND DEPART 2012**

LEGENDE :

- Grand Départ / Grand départ
- Site départ / Start town
- Site arrivée / Finish town
- Étape en ligne / Stage
- Site arrivée / Grand départ
- Site départ / Grand départ
- Site de départ / Start line
- Site de départ / Start line

le TOUR France

# LE TOUR DE FRANCE

## Petite histoire de la Grande Boucle

Le Tour de France, appelé également la Grande Boucle, est une course à étapes qui se déroule chaque année au mois de juillet, sur une durée de trois semaines. Il rassemble un grand nombre d'équipes internationales de coureurs professionnels qui se disputent le maillot jaune désignant le leader de la course. Une couleur qui fait référence à la couleur dominante du journal *L'Auto*, créateur de l'épreuve (il deviendra plus tard le journal *L'Equipe*). Le Tour de France, par son prestige, son ancienneté, sa longueur et sa difficulté, peut être considéré comme l'apogée du calendrier des épreuves cyclistes professionnelles.

Le Tour de France a été créé en 1903 par Henri Desgrange, directeur du journal français *L'Auto* et pionnier du journalisme sportif. Pour le journal, l'objectif premier de cette course était de supplanter son aîné et concurrent direct, le journal *Le Vélo*, qui était lui-même à l'origine de plusieurs grandes courses comme Paris-Brest-Paris ou Bordeaux-Paris. Les organisateurs avaient en effet deviné très tôt la portée sur le public d'une telle course à étapes, alors la plus longue du monde, qui allait sans nul doute faire grimper les ventes du journal. Sous le titre « La Semence », Henri Desgrange écrit dans *L'Auto* du 1<sup>er</sup> juillet 1903 : « Du geste large et puissant que Zola, dans *La Terre*, donne à son laboureur, *L'Auto*, journal d'idées et d'action, va lancer à travers la France, dès aujourd'hui, les inconscients et rudes semeurs d'énergie que sont les grands routiers professionnels. »



Jean Rossius (Cerexhe-Heuseux, le 27 décembre 1890 - Liège, le 2 mai 1966), champion de Belgique en 1919, est l'un des premiers coureurs cyclistes liégeois à s'être distingué lors de la Grande Boucle (voir « Des Liégeois et des Tours »). Il y a participé 4 fois, remportant au total 5 étapes et terminant 4<sup>e</sup> en 1914 (il porta le maillot jaune pendant 4 jours), 7<sup>e</sup> en 1920 et 9<sup>e</sup> en 1922.

Dès sa naissance, le Tour a rencontré un succès grandissant auprès des participants et du public. De 60 coureurs en 1903, il atteint 198 participants en 2011. Avec les années, l'épreuve grandit, augmente son prestige au fur et à mesure de la conquête des routes. Elle est très exigeante pour les coureurs : elle comptait 2 428 km parcourus en seulement 6 étapes à sa création en 1903, a culminé en 1926 à 5 745 km (en 17 étapes), pour afficher 3 430 km et 21 étapes en 2011. Apparaît aussi l'ascension des cols, étapes tant redoutées par les coureurs : l'Alpe d'Huez, le Galibier, le Mont Ventoux ou encore l'Izoard.



*Après l'effort, un repos bien mérité pour ce groupe de coureurs italiens participant à l'édition 1948 du Tour, qui marque le premier passage de ce dernier en Province de Liège. Souvenons-nous, avec l'écrivain Georges Perec, qu'à l'époque « les coureurs cyclistes avaient une chambre à air de secours roulée en huit autour de leurs épaules. »*

La course est également célèbre pour les maillots de couleur portés par les meilleurs coureurs : jaune (premier au classement général), vert (meilleur sprinter), blanc à pois rouges (meilleur grimpeur) et blanc (meilleur jeune).

Le Tour de France, c'est aussi une grande fête populaire. Le long des routes, des foules immenses, souvent en vacances, se massent et attendent des heures durant le passage des géants de la route, clou du spectacle qui ne dure cependant que quelques minutes. De villes en villes, la caravane publicitaire qui précède les coureurs cyclistes attise leur passion par son concert tonitruant et la distribution de produits promotionnels (pour en savoir plus, voir « Le Tour, un événement économique »).



Le 3 juillet 2004 à Liège, les spectateurs se sont rassemblés le long de l'avenue Rogier (ici, aux Terrasses, à proximité de la célèbre sculpture « Li Tore » de Léon Mignon) pour assister au prologue du Tour.

En 2003, alors qu'on fête les cent ans du Tour, les médias se penchent sur la mythologie de cet événement sportif hors du commun. On peut par exemple lire dans le journal économique *Les Echos* : « Fête gratuite et compétition cycliste, cette manifestation a traversé le siècle en devenant le feuilleton sportif de chaque mois de juillet. 'Au jour le jour, se construit un long poème où le merveilleux se mêle au vrai, la légende à l'histoire', observe le sociologue Philippe Gaboriau, chercheur au CNRS. Cent ans après sa naissance, la plus grande course du monde déborde d'anecdotes en tout genre. Riche d'exploits, foisonnante de drames, en un mot épique, elle a vu s'illustrer de nombreux héros. De Maurice Garin, le petit ramoneur du Val d'Aoste vainqueur de la première épreuve, à Lance Amstrong, l'impassible Texan réchappé d'un cancer qui a gagné les quatre dernières éditions [et sept en tout], ces champions ont construit la légende du Tour. »

En 98 éditions (le Tour n'est pas organisé de 1915 à 1918 et de 1940 à 1946 en raison de la guerre), ils sont 58 à figurer au palmarès de l'épreuve, dont bien sûr quelques-uns des plus grands mythes du cyclisme. Citons ainsi Lance Armstrong, qui a remporté sept fois le Tour ; Jacques Anquetil, Eddy Merckx, Bernard Hinault et Miguel Indurain, qui l'ont gagné cinq fois ; ou encore Philippe Thys, Louison Bobet et Greg LeMond, trois fois vainqueurs. Douze coureurs (dont, entre autres, Fausto Coppi et Laurent Fignon) l'ont remporté deux fois et trente-six une seule fois. Et, s'il n'a jamais gagné la course ni même porté le maillot jaune, n'oublions pas Raymond Poulidor : il détient (avec Lance Armstrong) le record du podium, ayant terminé huit fois le Tour en deuxième ou troisième position !

Le bilan des victoires par nation s'établit comme suit : France (36), Belgique (18), Espagne (12), Etats-Unis (10), Italie (9), Luxembourg (5), Pays-Bas (2), Suisse (2), Allemagne (1), Australie (1), Danemark (1), Irlande (1).

### Tour et détours... en Belgique !

Il aura fallu attendre la fin de la Seconde Guerre mondiale pour que le Tour de France « débarque » en Belgique. En 1947, en effet, Bruxelles constitue une des villes étapes de la Grande Boucle. Le succès est tel que l'année suivante, c'est Liège qui accueille les coureurs du Tour à l'arrivée de la 19<sup>e</sup> étape Metz-Liège.



Les Liégeois ont accueilli le Tour avec enthousiasme dès sa première escale dans la Province, en 1948.

De 1948 à 2012, au cours de quinze éditions du Tour, la Province de Liège aura accueilli dix-neuf départs et dix-huit arrivées d'étape (dont trois contre-la-montre et deux Grands Départs incluant chacun un prologue). Une longue histoire d'amour !



Le 22 mars 2012, il ne restait plus que 100 jours avant que le Tour de France ne prenne son Grand Départ en Province de Liège. Pour donner le coup d'envoi du décompte, un Thalys aux couleurs du Grand Départ a effectué son voyage inaugural entre les gares de Paris-Nord et Liège-Guillemins le 22 mars au matin. Le « relookage » a été réalisé, entre autres, par des élèves de 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> années de la section « Assistant(e) aux métiers de la publicité » de l'Athénée Provincial Guy Lang (Flémalle), qui se sont chargés de la conception, de la fabrication et de la pose d'une part importante des vinyles décorant le train.

C'est avec une fierté et un enthousiasme non dissimulés que la Province de Liège accueille, après le succès de l'édition de 2004, le Grand Départ du Tour 2012. Après la présentation officielle des coureurs le 28 juin au Palais provincial de Liège, le prologue se dispute le 30 juin dans le centre de la ville sur 6,1 km. Le 1<sup>er</sup> juillet, la première étape relie Liège à Seraing sur 198 km. La deuxième étape mène les coureurs de Visé à Tournai sur 207 km.

Au total, de 1947 à 2012, le Tour de France aura compté au moins une étape belge lors de quarante-quatre éditions. Une fidélité qui, à l'exception de 1972, a même été sans faille jusqu'en 1982 ! Le Plat Pays et la Grande Boucle, c'est donc une « affaire qui roule » !

### ☀ Les arrivées du Tour en Province de Liège

La Province de Liège aime le Tour de France... et le Tour de France aime la Province de Liège ! Entre son premier passage en 1948 et sa venue la plus récente en 2010, quatre villes ont eu la joie d'accueillir des arrivées du Tour (Liège, Seraing, Spa et Verviers) pour un total de seize étapes.

En cette année 2012, deux arrivées d'étape supplémentaires s'ajouteront à la liste...

1948

*Les premières amours*

Metz – Liège (249 km) : 19<sup>e</sup> étape

Il faut patienter jusqu'en 1948 pour que la Province de Liège puisse fêter le passage du Tour de France. Placée en fin de Tour, la première arrivée à Liège de l'histoire est sans doute aussi la plus grandiose de toutes. Les habitants de la commune de Werbomont ont la joie d'être les premiers spectateurs liégeois à assister à l'entrée du Tour dans notre Province. C'est sur le quai des Ardennes qu'est tracée la ligne d'arrivée de l'antépénultième étape, remportée par Gino Bartali devant Robic, Schotte et Ockers. Dix ans après son premier Tour victorieux, le campionissimo italien remporte à Liège son 7<sup>e</sup> succès d'étape dans le Tour de 1948.



*Gino Bartali s'impose devant Robic (caché sur la photo), Schotte, Ockers et Neri.*



*Le Liégeois Marcel Dupont, portant les stigmates d'une lourde chute, est accueilli à Liège par sa maman ; il termina le Tour 1948 à la 20<sup>e</sup> place.*

1950

*Les Ardennes à l'italienne*

Metz – Liège (244 km) : 2<sup>e</sup> étape

Pour la seconde fois, le quai des Ardennes est le théâtre de l'arrivée d'une étape du Tour ; Adolfo Leoni règle dans l'ordre Magni, Bobet, Kübler, Schotte et Bartali et 16 autres coureurs, parmi lesquels figure le Luxembourgeois Jean Goldschmit, qui conserve ainsi la tunique jaune acquise la veille. Après l'abandon massif de tous les coureurs italiens protestant contre l'agressivité des spectateurs français à leur égard, c'est le champion suisse Ferdi Kübler qui ramène le maillot jaune à Paris.



*Adolfo Leoni, vainqueur de l'étape à Liège, et son équipier Giulio Bresci (à droite).*



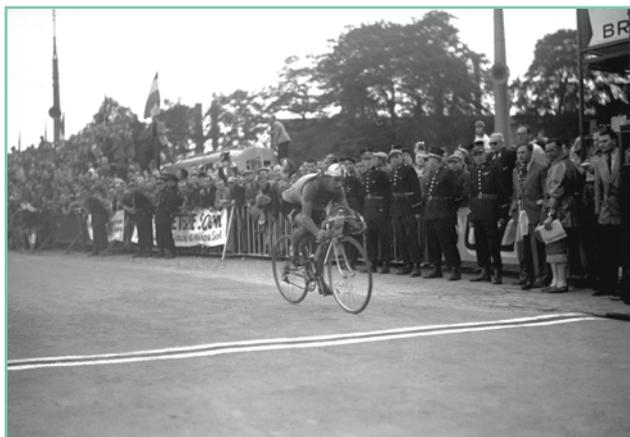
*La foule au quai des Ardennes pour accueillir les coureurs dans le mauvais temps.*

1953

*Liège en vert*

Metz – Liège (227 km) : 2<sup>e</sup> étape

Liège retrouve un Tour cinquantenaire en lui offrant une victoire du sprinter suisse Fritz Schär, le premier maillot vert de l'histoire, qui s'impose aux Grosses Battes. La France retrouve un vainqueur grâce à Louison Bobet, qui gagnera trois Tours d'affilée. En prélude à l'arrivée de l'étape, tous les vainqueurs belges de la Grande Boucle sont présents à Liège pour fêter les 50 ans de l'épreuve : Odile Defraye (1912), Philippe Thys (1913, 1914 et 1920), les deux champions de Florenne Firmin Lambot (1919 et 1922) et Léon Scieur (1921), Lucien Buysse (1926), Romain Maes (1935) et Sylvere Maes (1936 et 1939). Seul manquait à l'appel Maurice Dewaele (1929), décédé.



A Liège, Schär enlève sa 2<sup>e</sup> étape en deux jours.



Derrière Schär, le sprint du peloton est remporté par Bartali (hors cadre) devant Koblet (au centre), Magni (caché par Koblet), Robic (à gauche avec le casque), Alex Close et Astrua.



Le peloton du côté de Rocourt : au premier plan, le Hollandais Voorting suivi par Fred De Bruyne.

**1956**

Liège, paradis des sprinters

Reims – Liège (223 km) : 1<sup>er</sup> étape

Dans cette première étape du Tour, le vélocé André Darrigade entame à Liège une formidable série de six victoires en battant l'inévitable Schär au sprint. Un Tour fou ! Tous les favoris sont piégés par l'inattendu Roger Walkowiak qui s'empare déjà du maillot jaune au terme d'une échappée fleuve lors de la 7<sup>e</sup> étape.



André Darrigade surclasse l'inévitable Schär et Robinson.



Lors d'une réception en leur honneur, les coureurs de l'équipe belge reçoivent en cadeau un poste radio offert par la firme NOVAK.

**1962**

Au tour de Spa

Nancy – Spa (253 km) : 1<sup>er</sup> étape

L'Allemand Rudi Altig s'empare du premier maillot jaune du Tour 1962 en battant Darrigade et Rik Van Looy dans l'avenue Reine Astrid. Le Tour est dominé par Jacques Anquetil, l'équipier et leader d'Altig dans l'équipe ACCB-Saint Raphaël-Helyett-Hutchinson ; 1962 marque en effet l'abandon des équipes nationales et le retour aux équipes sponsorisées par des marques.



Le sprint victorieux de Rudi Altig.



De gauche à droite : le maillot jaune Rudi Altig, le champion du monde Rik Van Looy et Jacques Anquetil, futur vainqueur de l'épreuve.

## 1965

Deux demis !

Cologne – Liège (149 km) : 1<sup>er</sup> étape A

Liège – Liège (22,5 km) : 1<sup>er</sup> étape B (contre-la-montre par équipes)

La cinquième arrivée à Liège ne déroge pas à la tradition du sprint qui, cette fois, est enlevé par Rik Van Looy à Droixhe. L'après-midi, c'est l'équipe Ford France-Gitane-Dunlop de Lucien Aimar qui enlève le contre-la-montre. Raymond Poulidor, grand favori en l'absence de Jacques Anquetil, est dominé par le jeune néo-professionnel italien Felice Gimondi qui enlève le Tour à 23 ans.



Rik Van Looy triomphe à Droixhe devant Georges Vandenberghe et son équipier Edward Sels, alors champion de Belgique.



L'équipe Solo-Superia au départ du contre-la-montre par équipes avec, de gauche à droite : Jacques Goddet, le Directeur du Tour, s'entretenant avec le maillot jaune Rik Van Looy, Van de Kerckhove, Dewolf, Sels avec le maillot de champion de Belgique et Josef Planckaert.

## 1976

Verviers à l'heure espagnole

Louvain – Verviers (144 km) : 5<sup>e</sup> étape B

Après un contre-la-montre par équipes disputé le matin dans les rues de Louvain, les 144 km de course proposés l'après-midi emmènent le peloton vers Verviers, arrivée inédite du Tour où s'impose l'Espagnol de l'équipe Scic-Fiat, Miguel-Maria Lasa. Un Tour 1976 magnifique pour les Belges : Freddy Maertens y remporte 8 étapes (record qu'il partage toujours avec Eddy Merckx et Charles Pélissier) et ramène le maillot vert à Paris, tandis que Lucien Van Impe gagne le Tour ! Celui-ci reste à ce jour le dernier vainqueur belge de l'épreuve...



Le vainqueur de l'étape, Miguel-Maria Lasa, revient sur le champion de France Guy Sibille qu'il battra facilement au sprint à Verviers.

## 1980

Liège et Spa de retour dans le Tour !

Metz – Liège (282,5 km) : 3<sup>e</sup> étape

Circuit de Spa-Francorchamps (34,6 km) : 4<sup>e</sup> étape (contre-la-montre individuel)

Le Tour relie pour la quatrième fois Metz à Liège en pédalant dans les traces de Liège-Bastogne-Liège par les côtes de la Haute Levée, de Mont-Theux et du Rosier. Le Hollandais Henk Lubberding gagne en solitaire sur les hauteurs de Liège, mais Rudy Pevenage conserve son maillot jaune, qu'il troquera ensuite pour le vert jusqu'à Paris. Le lendemain, place aux gros bras dans le contre-la-montre qu'enlève le jeune Bernard Hinault devant le futur vainqueur de l'épreuve, Joop Zoetemelk, qui gagne enfin son premier Tour pour sa dixième participation.



En médaillon, l'arrivée en solitaire du vainqueur, Henk Lubberding. Pour la 6<sup>e</sup> place, le peloton est réglé par le champion de Belgique Joseph Jacobs, devançant Sean Kelly (2<sup>e</sup> coureur à gauche). On reconnaît Bernard Hinault à la droite de Jacobs.

1989

Un Mexicain en Formule 1

Luxembourg – Spa-Francorchamps (241 km) : 3<sup>e</sup> étape

Raul Alcala gagne à Francorchamps et devient ainsi le premier Mexicain vainqueur d'une étape du Tour, tandis que le Portugais Acacio Da Silva garde le maillot jaune conquis à Luxembourg. Tout le monde se souvient des dernières centaines de mètres de ce Tour disputées en contre-la-montre sur les Champs Elysées et des larmes du regretté Laurent Fignon, que Greg LeMond venait de défaire définitivement du maillot jaune pour huit petites secondes...



Le peloton sur le circuit de Spa-Francorchamps.



Une pléiade d'anciens champions réunis à Francorchamps à l'arrivée de la 3<sup>e</sup> étape.

1995

Tour à tour Liège et Seraing

Charleroi – Liège (203 km) : 7<sup>e</sup> étape

Huy – Seraing (54 km) : 8<sup>e</sup> étape (contre-la-montre individuel)

La Province de Liège accueille, pour ce Tour 1995, deux étapes mettant à l'honneur les villes de Liège, Seraing et Huy. La 7<sup>e</sup> étape est déjà en partie décisive pour le favori et futur vainqueur de l'épreuve, Miguel Indurain, qu'accompagne intelligemment Johan Bruyneel dans une échappée inattendue permettant aux deux coureurs de s'isoler en tête de la course. Ils se disputent la victoire sur le boulevard de la Sauvenière ; le Belge bat l'Espagnol et s'empare ainsi du maillot jaune qu'il ne pourra garder qu'une seule étape. Dès le lendemain, en effet, Indurain terrasse sous un soleil de plomb tous ses adversaires dans le contre-la-montre individuel qui relie les bords de Meuse de Huy au boulevard Pasteur de Seraing ; il prend le jaune qu'il ne quittera plus jusqu'à Paris.



Bruyneel bat Indurain sur le boulevard de la Sauvenière et s'empare du jaune.



La rencontre entre Miguel Indurain et Tchatchès (de gauche à droite : le Gouverneur Paul Bolland, Johan Bruyneel, le Bourgmestre de Seraing Jacques Vandebosch, Miguel Indurain, Tchatchès, Joseph Bruyère, le maire de la République Libre d'Outremeuse Michel Bolland, la Bourgmestre de Huy Anne-Marie Lizin et le Directeur de la FTPL Christian Pétry).

2001

Un sprint, 36 ans après Van Looy

Anvers – Seraing (198,5 km) : 3<sup>e</sup> étape

L'étape sérésienne couronne Erik Zabel au terme d'un long sprint en côte qui permet aussi à l'Australien Stuart O'Grady de chiper la tunique jaune au Belge Marc Wauters (qui avait remporté la veille une splendide étape sur ses terres anversoises). Sans surprise, Lance Armstrong fait à Paris la passe de trois d'une série incroyable de sept victoires consécutives.



Les coureurs juste après l'arrivée de l'étape sur le boulevard Pasteur (Seraing).

#### 2004

De Liège à Liège, d'Armstrong à Armstrong  
Liège-Liège (6,1 km) : prologue (contre-la-montre individuel)

Les coureurs s'élancent de l'avenue Rogier pour une boucle de 6,1 km dans le centre de la Ville de Liège. Le spécialiste du chrono Fabian Cancellara s'impose devant Armstrong en route pour enlever son sixième Tour, battant ainsi le record de cinq victoires détenu conjointement par Jacques Anquetil, Eddy Merckx, Bernard Hinault et Miguel Indurain.



Au départ du prologue sur l'avenue Rogier.



Cancellara sur le podium du prologue.

#### 2010

Chutes en cascade vers la ville d'eau  
Bruxelles – Spa (201 km) : 2<sup>e</sup> étape

Pour le retour de Spa comme ville-arrivée, les chutes se multiplient sur des routes rendues difficilement praticables par une météo exécrable. Les coureurs décident de neutraliser la course, ce qui permet au Français Sylvain Chavanel de s'imposer en solitaire et de s'emparer du jaune. Alberto Contador le ramènera à Paris pour la troisième fois.



Chavanel, le seul à faire la course ce jour-là.

### Des Liégeois et des Tours

#### Marcel Kerff : le premier

(Fouron-Saint-Martin, le 2 juin 1866 – Mouland, le 7 août 1914)

Un Liégeois se distingua dès l'année de la création du Tour de France en 1903 : Marcel Kerff, Fouronnais pourtant âgé de 37 ans, termina 6<sup>e</sup> de l'épreuve, sans sponsor et malgré l'armada des coureurs français présente au départ.

Pris pour un espion par l'envahisseur allemand dès le début de la Première Guerre mondiale, il fut pendu le 7 août 1914 ; situé au carrefour entre Mouland et Fouron-le-Comte, un monument aux victimes fouronnaises de la « Grande Guerre » nous rappelle son destin tragique.

Marcel Kerff était l'aîné d'une fratrie de trois coureurs professionnels : Léopold, le plus jeune, se signala au niveau régional et Charles se classa très honorablement dans Bordeaux-Paris et Paris-Roubaix, avant de décéder mystérieusement à Aix-en-Provence en 1902, sur les routes de la course Marseille-Paris ; son corps sans vie fut retrouvé dans le bas-côté alors que son frère Marcel terminait 4<sup>e</sup> de l'épreuve...



Une des rares photos de Marcel Kerff au Tour 1903.



*Le monument aux morts de la « Grande Guerre » à Mouland ; on peut y lire le nom de Marcel Kerff.*

### **Georges Lemaire : une carrière trop courte**

(Spa, le 3 avril 1905 – Uccle, le 29 septembre 1933)

En 1930, les organisateurs du Tour de France abandonnèrent les équipes de marques au profit des équipes nationales. Deux ans plus tard, le seul Wallon présent dans la sélection belge était Georges Lemaire, résident de Pepinster (où une rue porte aujourd'hui son nom), rendu incontournable depuis son titre de champion national. L'équipe, articulée autour de Jef Demuynser, était essentiellement composée de sprinters, mais Georges Lemaire parvint à tirer son épingle du jeu et termina 15<sup>e</sup> à Paris. A nouveau sélectionné en 1933 au sein d'une équipe belge affaiblie, Georges Lemaire accomplit néanmoins une superbe performance en terminant 4<sup>e</sup> à Paris après avoir porté le maillot jaune pendant deux jours.

Malheureusement, il mourut le 29 septembre 1933 à Uccle après une chute survenue au championnat de Belgique interclubs.



*Georges Lemaire en tête dans l'étape de Gap, à la veille d'endosser le maillot jaune pour deux journées.*



*Lemaire (à gauche) en compagnie du futur vainqueur Speicher et de l'Italien Martano (à droite).*

### **Emile Masson : le fils du père**

(Hollogne-aux-Pierres, le 1<sup>er</sup> septembre 1915 – Liège, le 2 janvier 2011)

Son père et homonyme, Emile Masson « senior », s'était confectionné un palmarès très enviable dans les années 20 en enlevant deux Tours de Belgique, un Bordeaux-Paris et un Grand Prix Wolber (l'officieux championnat du monde de l'époque) grâce à une endurance et une volonté hors du commun ; il avait, en outre, participé à sept Tours de France, où il termina même à la 5<sup>e</sup> place en 1923.

Avec un caractère de fer forgé par une éducation « à la dure », Emile Masson « junior » avait pour habitude de briller sur le vélo lorsque les conditions atmosphériques étaient épouvantables. Il remporta déjà la Flèche wallonne et une étape du Tour en 1938, ainsi que Paris-Roubaix en 1939, avant que la guerre et quatre années de captivité n'interrompent sa carrière. De retour sur le vélo dès 1946, il remporta encore deux championnats de Belgique et un Bordeaux-Paris 23 ans après son père qui était aussi son directeur sportif.

Après sa carrière sportive, il se reconvertit au journalisme et devint le président du « Pesant Club Liégeois » qui organisait alors Liège-Bastogne-Liège, la « Doyenne » des classiques d'un jour.



*Emile Masson fils, vainqueur de Bordeaux-Paris en 1946, à l'instar de son père (à droite sur la photo) qui avait remporté l'épreuve en 1923.*

### Jean Brankart : le coureur souriant

(Momalle, le 12 juillet 1930)

Jean Brankart aurait pu gagner le Tour en 1955, mais trop de circonstances défavorables l'en empêchèrent... Tout d'abord, il était bien trop isolé au sein de la sélection belge dirigée par Sylvère Maes (vainqueur du Tour en 1939), qui misait exclusivement sur ses vedettes flamandes (Van Steenberghe, De Bruyne, Ockers, Adriaenssens, Impanis). Ensuite, dans le long contre-la-montre décisif de la 21<sup>e</sup> étape, son vélo fut saboté ! Ceci ne le priva pas de la victoire d'étape, mais l'empêcha de reprendre suffisamment de temps à Bobet pour s'emparer du maillot jaune. Il termina donc 2<sup>e</sup> du Tour, ce qui reste le meilleur résultat d'un coureur wallon dans la Grande Boucle.

Son palmarès ne s'arrête pas là puisqu'il termina également 2<sup>e</sup> du Giro en 1958 en ramenant le maillot de meilleur grimpeur, fut plusieurs fois champion de Belgique de poursuite et collectionna les places d'honneur dans les classiques et les épreuves par étapes.



Jean Brankart en couverture du magazine sportif liégeois *Champions et vedettes* en 1958.



Jean Brankart, icône de la publicité.

### Joseph Bruyère : le géant de Saint-Remy

(Maastricht, le 5 octobre 1948)

Le meilleur équipier d'Eddy Merckx fut aussi un vainqueur au palmarès plus qu'intéressant : il s'adjugea à trois reprises le circuit « Het Volk », rude course de début de saison dans laquelle son physique puissant faisait la différence. Dans le Tour 1974, il porta la tunique jaune pendant trois journées avant de la céder à Merckx ; il fut aussi prophète en son pays en triomphant en solitaire dans Liège-Bastogne-Liège en 1976 et en 1978.

A la retraite de son « cannibale » de leader, la saison 78 de Joseph Bruyère fut d'ailleurs de loin sa meilleure : il termina ainsi le Tour en 4<sup>e</sup> position, ne perdant le maillot jaune qu'à la 16<sup>e</sup> étape de l'Alpe d'Huez.



Joseph Bruyère signant des autographes au vélodrome de Rocourt dans un critérium d'après-tour en juillet 1972.

**Philippe Gilbert : le nouveau « mangeur d'hommes »**  
(Remouchamps, le 5 juillet 1982)

L'histoire du citoyen de Remouchamps est en train de s'écrire. Bien sûr, tout le monde garde à l'esprit ses incroyables exploits de la saison 2011 ! Les attentes pour 2012 sont donc immenses, en particulier au sommet de l'avenue du Centenaire à Ougrée, où chacun rêve de le voir endosser le maillot jaune à l'issue de la 1<sup>re</sup> étape du Tour, comme en 2011 !



Philippe Gilbert rencontrant Dominique D'Onofrio au départ de Liège-Bastogne-Liège 2011.

## Le Tour, un événement médiatique

« Parmi les événements qui marquent la vie d'une société, les compétitions sportives ont une place toute particulière qu'elles doivent largement à l'importance du retentissement que les médias audiovisuels leur confèrent. »

Tel est le constat posé par le chercheur français Jean-François Tétu, membre de l'Equipe de recherche de Lyon en sciences de l'information et de la communication. Les médias et le Tour de France sont intimement liés, et ce, dès la création de la course cycliste. Au fur et à mesure des progrès technologiques mis à disposition des journalistes, la couverture médiatique de la course a évolué. Passons rapidement en revue son histoire.

### La presse écrite

La Grande Boucle doit sa naissance à la presse écrite. Sa création en 1903 vise un objectif commercial : faire grimper les ventes du journal *L'Auto*, à l'origine de la course. Affecté, son principal concurrent, *Le Vélo*, cesse sa publication l'année suivante. Après la Première Guerre mondiale, *L'Auto* atteint la prospérité (pour plus de détails, voir la « Petite histoire de la Grande Boucle »).



Une de *L'Auto* du 1<sup>er</sup> juillet 1903 : le Tour de France est né.



Une de *L'Equipe* du 19 juillet 2010 : le successeur de *L'Auto* continue de mettre le Tour à l'honneur.

La presse sportive d'alors se doit de défier le temps : plus la vitesse entre le fait et l'information sur ce fait est réduite, plus l'intérêt pour ce dernier augmente. Or, avant l'arrivée de la radio, même si le Tour de France connaît tout de suite un immense succès, les résultats de celui-ci ne sont appris que quelques jours plus tard.

Depuis lors, les journalistes sportifs de la presse écrite bénéficient de multiples ressources, grâce notamment aux nombreuses évolutions techniques. Eric Clovio, chef d'édition de *La Meuse Huy-Waremme*, spécialiste du Tour de France, évoque sa manière de travailler : « D'abord, nous avons évidemment les quelques rubriques « incompressibles » que sont les classements, les interviews du vainqueur, etc. Tout ce qui va entourer ce contenu incontournable sera traité suivant un angle choisi par la rédaction.

*Ce que nous faisons se situe entre le compte rendu et le magazine, c'est-à-dire que nous ne pouvons pas ne pas parler de l'étape de la veille, mais, pour avoir un aspect attractif aux yeux du lecteur, nous devons lui proposer ce contenu de façon différente.*

*Il faut savoir que La Meuse est un journal régional, proche du lecteur. Ainsi, les différents angles que nous choisissons vont dans ce sens. Par exemple, nous pouvons nous concentrer sur les performances de coureurs belges, voire wallons, durant l'étape, ce qui permet d'avoir une information différente à laquelle s'ajoute une dimension affective. »*

#### **La radio**

La première retransmission radio en direct du Tour de France a lieu en juillet 1929. La TSF (« transmission sans fil », c'est ainsi que l'on surnommait la radio à ses débuts) permet alors de connaître, le soir même et en temps réel, les résultats de chaque étape. Les premières émissions de radio sont financées par les journaux *L'Intransigeant* et *Match*.

Le visage de l'information va donc être totalement transformé : les journalistes radio, auparavant habitués à travailler dans un studio fixe, doivent pouvoir suivre les cyclistes tout au long du tracé du Tour.



*Qu'il travaille pour l'INR (Institut National de Radiodiffusion, l'ancêtre de la RTBF) à Liège en 1948...*



*... ou qu'il soit équipé d'un émetteur portatif à Spa en 1962, le journaliste radio est toujours sur la brèche pour les interviews !*

En raison de l'absence d'images, la radio a toujours été considérée comme un média différent : le journaliste radio doit sans cesse utiliser des mots imagés pour communiquer avec l'auditeur. Couvrir le Tour de France demande à ce professionnel d'avoir beaucoup de bagou afin de tenir ses auditeurs en haleine. Il se doit de leur faire partager l'ambiance de la course grâce notamment au partage d'anecdotes glanées ici et là.

Sébastien Georis, journaliste sportif à VivaCité, explique comment, à l'heure actuelle, on couvre un tel événement et on arrive à captiver les auditeurs : « Il faut être le plus descriptif possible ! Quand je commente une arrivée d'étape, je suis évidemment la course sur une petite télévision, mais je dois essayer d'oublier cet écran car l'auditeur, lui, n'en a bien évidemment pas en face de lui. Il faut donc décrire tous les petits détails. Par exemple, la position du coureur, s'il est assis ou en danseuse...

*Et puis, il ne faut pas oublier les informations de base comme les écarts entre la tête de la course et le peloton, les coureurs qui sont en tête... On peut aussi décrire le paysage quand l'étape est plus tranquille. »*

Une fois l'étape terminée, la journée du journaliste radio est loin d'être achevée puisqu'il doit préparer son compte rendu pour les différents journaux de la soirée. Les journées sur le Tour de France sont donc très longues.

#### **La télévision**

Avec l'arrivée de la télévision, une révolution s'opère sur le Tour de France. Dès 1948, il fait son entrée dans les journaux télévisés.

Les premiers reportages audiovisuels donnent la possibilité de mettre de véritables images en mouvement sur la course. Une crainte existe alors : celle d'ôter au Tour son aspect imaginaire et mythique.

C'est tout le contraire qui se produit ! Les images animées, en plus de remplir une fonction descriptive pure et simple, donnent à la course une dimension émotionnelle et parfois dramatique.

L'intérêt pour le Tour de France se voit décuplé grâce aux reportages télévisés, qui offrent un aspect esthétique, mais surtout procurent à chaque téléspectateur une immersion dans la course.



*Des cars régies toutes antennes dehors, lors de l'étape spadoise du Tour de France 1962.*

En effet, dès la fin des années 50, le reportage télévisé effectue un grand bond en avant grâce aux outils provenant du cinéma. Le travelling (déplacement latéral, en avant ou en arrière de la caméra) routier, par exemple, fait son apparition : la caméra monte à bord des motos et des voitures qui suivent les coureurs et la télévision peut proposer le point de vue de l'intérieur de la course. Ainsi, une grande variété de plans, de cadres et d'angles va offrir aux téléspectateurs la possibilité de s'immiscer dans la course, leur donnant l'impression d'accompagner les coureurs. Le public ne doit plus spécialement se déplacer pour voir la course, la télévision se déplace pour lui.

Le panoramique (plan que l'on prend pour suivre un mouvement sans déplacer la caméra, en la faisant pivoter sur son axe), quant à lui, montre les passages des coureurs. Le téléspectateur observe la course de la même manière que le spectateur et admire en même temps les paysages tantôt verdoyants, tantôt montagneux. Il apprend à connaître la France profonde grâce au Tour.

Avec l'apparition du direct en 1960, la télévision s'impose comme le média de référence pour le Tour de France.



*Fixes ou mobiles, terrestres ou aériennes, les caméras sont omniprésentes sur le Tour.*

Elle élargit la vision de l'étape et permet de développer le don d'ubiquité. La mobilité du matériel consacre un autre atout, celui de présenter l'épreuve grâce à une multiplication des points de vue : la caméra s'immisce dans l'action et la performance est perçue différemment, par exemple lors des étapes de montagne. Les images que fournissent les hélicoptères donnent, elles aussi, un point de vue original sur la course. L'alternance entre les images fournies par les motos et les hélicoptères offre une plus grande qualité de reportage.

En 1975, la course est retransmise en couleurs : les images paraissent encore plus authentiques et plus réalistes, participant ainsi, selon Fabrice Wille (chercheur spécialisé dans la couverture médiatique des événements sportifs, notamment du Tour de France), au « processus de construction d'un événement médiatique qui propose une représentation de l'événement qui lui est propre ». En 2007, le Tour est retransmis en haute définition.

### Internet

De très nombreux sites proposent à ceux qui ne se trouvent pas devant leur écran de télévision de suivre la Grande Boucle minute par minute.



La page d'accueil du site officiel du Tour de France 2012.

Le site officiel du Tour de France ([www.letour.fr](http://www.letour.fr)) a reçu 14 millions de visites uniques en 2011. Les vidéos de la page du Tour sur YouTube ont été vues par plus de 5 millions de d'internautes et sa page Facebook compte plus de 580 000 fans.

Par ailleurs, des options permettent d'être informé via les téléphones intelligents des écarts entre les meneurs de la course et le peloton.

### La couverture médiatique de nos jours

Aujourd'hui, le Tour de France est le troisième événement sportif mondial, après les Jeux olympiques et la Coupe du Monde de football.

Selon les chiffres communiqués par les organisateurs, quelque 2 300 journalistes, consultants et photographes

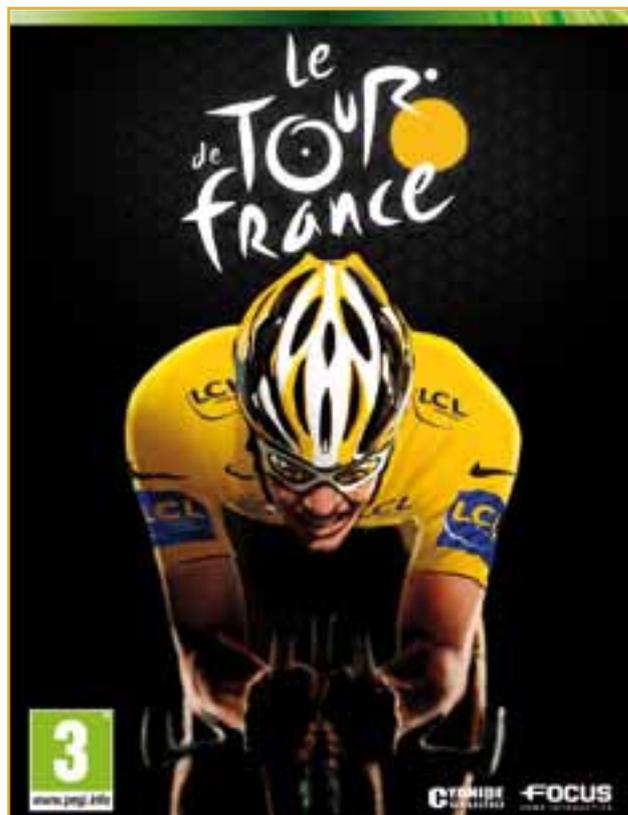
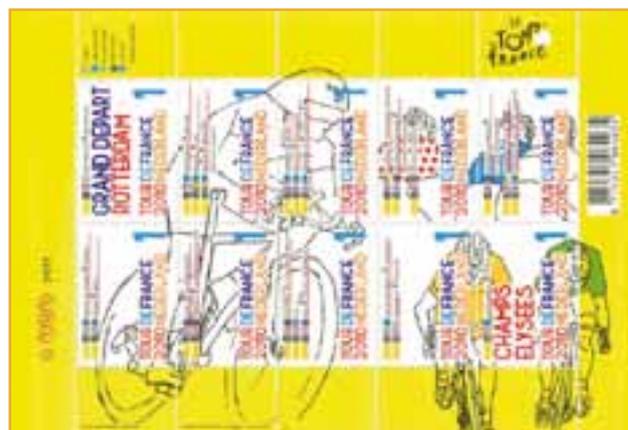
accrédités (soutenus par plus de 1 500 techniciens et chauffeurs) sont présents sur le Tour. L'épreuve est couverte par 70 sites Web et 400 titres de presse et agences, elle est retransmise par 70 stations de radio et ses images (plus de 4 200 heures) sont diffusées par 100 chaînes de télévision (dont 60 en direct) dans 190 pays.

### Pour conclure

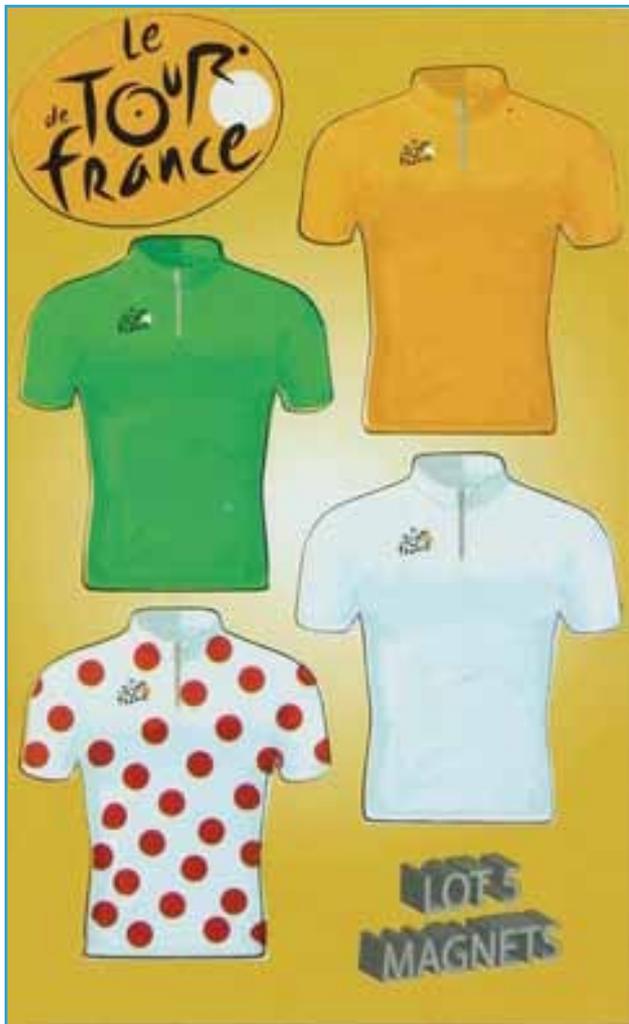
On constate donc que l'évolution de la technique a servi la course et le travail du journaliste. Au fil des années, les médias se sont multipliés et chacun a gardé son style propre, permettant ainsi une analyse plurielle de la course, la réalité se mêlant à l'imaginaire.

### Le Tour, un événement économique

Le Tour de France est la plus grande course cycliste par étapes au monde : grande d'un point de vue sportif, mais également d'un point de vue économique et publicitaire.



Timbres-poste, jeux vidéo...



... sacs, boules de pétanque, t-shirts, magnets, casquettes... : les produits dérivés du Tour ne manquent pas !

Les grands événements sportifs sont devenus de vrais spectacles, médiatisés partout dans le monde. Il est tentant, pour une ville, une région, un pays, de prétendre les accueillir ou les organiser.

Pour cela, cette ville ou cette région se doit de démontrer que les effets seront bénéfiques, que les retombées positives dépasseront les retombées négatives. Une question se pose donc : comment mesurer les retombées économiques d'un tel événement sportif ?

A priori, cela peut paraître simple. Il suffit de comparer les coûts et les bénéfices engendrés. Mais cela ne l'est pas. Car, à côté des coûts et des bénéfices primaires, facilement identifiables et mesurables, il existe de très nombreux coûts et bénéfices secondaires, qui sont plus difficilement appréciables et quantifiables.

Dans le cas d'une épreuve cycliste, par exemple, comment mesurer le coût des embarras de circulation, des déviations imposées aux nombreux automobilistes ? Comment mesurer les effets négatifs de la relative paralysie commerciale entraînée par les interdictions faites aux automobilistes dans certains quartiers ?

Pour ce qui est du Tour de France, il convient de distinguer trois niveaux de retombées.

#### Les retombées directes

Ces retombées financières et immédiates comprennent essentiellement deux types de dépenses (toutes les données chiffrées qui suivent proviennent du site officiel et du Guide historique du Tour de France) :

- *Les dépenses de la « caravane » du Tour de France* (organisation, groupes sportifs, médias, partenaires, caravane publicitaire, prestataires). En 2011, elle comprenait 4 500 personnes et 2 400 véhicules. En 2012, ils seront environ 5 000 à séjourner et à dépenser durant plusieurs jours au Pays de Liège. Il faut penser à des dépenses aussi diverses que celles dédiées à l'hébergement (quelque 1 350 chambres d'hôtel seront réservées chaque jour rien que pour les organisateurs et les équipes), à la nourriture, à l'essence, au « car wash »... En effet, la caravane publicitaire, les voitures des officiels et les véhicules de presse, ce sont autant de véhicules à laver tous les jours !
- *Les dépenses des spectateurs dans les secteurs de l'Horeca, du commerce et du tourisme.* Le Tour de France draine chaque année 12 millions de spectateurs qui, en moyenne, restent six heures sur le bord des routes et parcourent 130 km pour assouvir leur passion. Ces spectateurs (70% d'hommes et 30% de femmes) viennent bien sûr pour les coureurs, mais aussi pour la caravane publicitaire. La première caravane publicitaire du Tour de France date de 1930. Composée de 160 véhicules décorés, ce « spectacle » animé par 600 personnes dure 45 minutes et s'étale sur 20 kilomètres. Les 33 marques représentées y distribuent quelque 16 millions de cadeaux (pour un annonceur, cela constitue un investissement de 200 000€ à 500 000€). Une enquête révèle que près de quatre spectateurs sur dix sont venus en priorité pour voir la caravane publicitaire.



De Liège (1948) à Bruxelles (2010) via Spa (1962), la caravane publicitaire fait tout pour séduire les spectateurs et attirer leur regard !

En collaboration avec la Haute Ecole de la Province de Liège, une étude sur les retombées économiques a été réalisée à l'occasion du passage du Giro en 2006 en Province de Liège. Cette étude chiffrait les dépenses de la « caravane » à près de 2 millions d'euros, et cela, pour une course de moindre envergure que le Tour.

Du côté des spectateurs, les retombées sont plus difficiles à estimer, car l'amateur de la petite reine ne réalise pas forcément de grandes dépenses. Mais, comme lors de l'accueil du Tour en 2004 où près de 200 000 personnes avaient fait le déplacement, les commerçants locaux peuvent espérer des retombées économiques substantielles.

#### Les retombées indirectes et externes

Etre ville-étape « booste » la notoriété et l'image internationales de la ville, de la région... qui accueillent le Tour.

Bien évidemment, les médias jouent un rôle majeur dans ce phénomène (voir « Le Tour, un événement médiatique » pour en savoir plus).

Le Tour est aussi l'occasion, pour de nombreuses entreprises, de soigner leurs relations publiques en invitant des clients et partenaires extérieurs.

On comprend mieux pourquoi tant de villes se bousculent pour être ville-étape : le Tour devient une vraie vitrine.

#### Les retombées indirectes et internes

Les effets indirects sur les habitants doivent être comparés au coût de l'organisation à charge des autorités publiques. Car tout cela a un prix : la somme demandée par la société organisatrice pour avoir le droit d'accueillir le Tour est importante et c'est sans compter les frais induits par l'événement, tels les coûts logistiques, de communication, de sécurité, etc.

Mais n'oublions pas que l'organisation réussie d'un événement majeur est souvent considérée comme un facteur de cohésion sociale au sein d'une région, d'un pays. Elle développe, chez de nombreux citoyens, des sentiments mêlés d'appartenance et de fierté.

Nous pourrions comparer une région ou une ville à une entreprise : l'événement améliore son image de marque, mais il contribue aussi à doper la motivation de son personnel. Une plus grande estime de soi, une plus grande confiance en soi ne peuvent par conséquent avoir que des effets positifs, même s'ils sont indirects, sur le dynamisme et le sens de l'initiative des citoyens et donc sur l'économie de la région.



# SPORT ET PERFORMANCE

## La conception moderne du sport

Le sport est une notion qui a évolué à travers les siècles et sa conception a été fortement influencée par celle que l'on avait du monde lui-même.

### Le sport synonyme d'accomplissement personnel

Dans son essai sur le sport contemporain *S'accomplir ou se dépasser*, Isabelle Queval définit l'Antiquité comme traversée par une conception d'un monde fini et l'idée de la nature comme norme : « *La nature est finalisée, en elle résident les lois du fonctionnement du monde et de l'homme. Elle incarne la limite, la mesure, l'harmonie, l'ordre. Elle prévoit la santé. Cette conception, adossée à une représentation du monde géocentrique et finie, d'un univers circulaire et clos, interdit l'idée que cet ordre structurant et parfait puisse être en quelque façon concurrencé par un ordre humain, désacralisé par lui, que l'homme puisse outrepasser ce que la nature a prédit comme ordre immuable.* »

Selon cette conception, l'homme est inscrit dans une nature qu'il ne peut dépasser et l'excellence ne peut être atteinte que par la mesure, la proportion convenable. Dans cette optique, la notion de sport s'apparente donc à un accomplissement personnel à travers l'activité physique, à la recherche de la juste harmonie, de la mesure des proportions.

### Le sport synonyme de dépassement personnel

Au XVI<sup>e</sup> siècle, la représentation de la nature comme norme et celle de l'univers, que l'on croyait limité, comme ordre et mesure ont été réfutées. Ainsi que l'explique Isabelle Queval, « *aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, l'avènement de la modernité procède d'un bouleversement d'abord dans l'astronomie, puis dans l'ensemble des sciences, la philosophie, peu à peu dans la religion. (...) Le XVIII<sup>e</sup> siècle est celui de la croyance en la raison et sa maîtrise des objets et du monde, en un progrès infini des sciences, découvertes, performances humaines. (...) Les Lumières annoncent l'homme du futur, incessamment en marche vers des contrées nouvelles, celles de la géographie, de la médecine, vers des progrès dont il invente mesures et horizons, progrès supposés infinis. Pour prolonger ou compenser l'œuvre de la nature, il faut donc parfois, comme dans la médecine, aller contre la nature, résolument confiant dans le pouvoir scientifico-technique. Le monde s'est ouvert.* » Comme l'écrit Descartes dans son *Discours de la méthode*, les hommes deviennent donc « *comme maîtres et possesseurs de la nature* » et peuvent agir sur elle grâce au progrès.

De même, la perte d'un univers fini et immobile où toute chose avait une place fixe et des qualités immuables introduit le concept de subjectivité et de liberté chez l'homme. Associée à la science, la liberté suscitera le désir d'un pouvoir de l'homme sur le monde, avec cette question : « *Et s'il n'y avait de limites que celles qu'on se fixe à soi-même ?* » Le dépassement de soi était né.



*Dans cette représentation d'une compétition sportive idéale, les nations s'affrontent dans de nombreuses disciplines sur terre, sur l'eau et dans les airs. Signe des temps, les sports mécaniques font leur apparition au côté du cyclisme.*

Le sport moderne voit le jour en Angleterre entre la fin du XVIII<sup>e</sup> et le début du XIX<sup>e</sup> siècle et va être considérablement influencé par ce nouveau concept de dépassement de soi, tout comme l'ensemble de la société. On voit en effet apparaître les notions de compétition, de performance, de réussite et d'exploit, qui vont toucher tous les niveaux de la société.

L'objectif premier du sport ne sera plus désormais la recherche de l'équilibre, comme dans l'Antiquité, mais bien le dépassement constant de ses propres limites. Dans cette course vers l'excellence, le corps devient, pour la médecine et le sport, un « corps-machine » dont il est possible d'améliorer sans cesse le bon fonctionnement. Dans ce cadre, le dopage paraît moins étonnant puisqu'il contribue, d'une part, à une culture du « mieux faire » et qu'il utilise, d'autre part, des procédés largement utilisés dans cette société productrice et consommatrice d'antidépresseurs, vitamines et aliments enrichis.

## Le dopage

Qu'est-ce que le dopage ? En Fédération Wallonie-Bruxelles, cette question est réglée par le décret du 20 octobre 2011 relatif à la lutte contre le dopage. La définition retenue pour ce dernier s'inspire du Code de l'Agence Mondiale Antidopage (AMA) et de la Convention internationale contre le dopage dans le sport signée par la Conférence générale de l'UNESCO à Paris le 19 octobre 2005 :

« (...) il y a lieu d'entendre par dopage :

- 1° La présence d'une substance interdite, de ses métabolites ou de ses marqueurs dans le corps d'un sportif quelle qu'en soit la quantité, à l'exception des substances pour lesquelles un seuil quantitatif est précisé dans la Liste des interdictions ;
- 2° Le simple usage ou la tentative d'usage d'une substance ou d'une méthode interdite ;
- 3° Le refus de se soumettre à un prélèvement d'échantillon après notification conforme aux règles antidopage en vigueur, ou le fait de s'y soustraire sans justification valable ou de l'éviter par tout autre moyen ;
- 4° Le fait, pour un sportif d'élite de catégorie A, de violer, par trois fois dans une période de 18 mois à dater du jour de la première violation, les règles relatives aux exigences

applicables en matière de disponibilité des sportifs pour les contrôles hors compétition, telles que déterminées au Chapitre IV du présent décret ;

5° La falsification ou la tentative de falsification de tout élément lié au dopage ;

6° La possession, par le sportif, en compétition, de substances ou méthodes interdites ou la possession par le sportif, hors compétition, de substances ou méthodes interdites hors compétition ;

7° La possession, par le personnel d'encadrement du sportif, en compétition, de substances ou méthodes interdites ou la possession par le personnel d'encadrement, hors compétition, de substances ou méthodes interdites hors compétition ;

8° Le trafic de toute substance ou méthode interdite ;

9° L'administration ou la tentative d'administration à un sportif, en compétition ou hors compétition, d'une substance ou d'une méthode interdite respectivement en compétition ou hors compétition ou l'assistance, l'encouragement, le concours, l'incitation, la contribution, la dissimulation ou toute autre forme de complicité entraînant une violation ou une tentative de violation des règles antidopage. »



Il existe toute une série de produits qualifiés de dopants qui sont repris dans une liste utilisée lors des contrôles antidopages. Annexée à la Convention de l'UNESCO, cette liste est mise à jour chaque année par l'AMA et est reprise dans toutes les fédérations nationales et internationales.

Ces substances peuvent agir de différentes façons sur l'organisme : elles peuvent permettre, entre autres, d'augmenter la masse musculaire, la concentration ou l'endurance, de développer l'agressivité ou encore de réduire la sensation de fatigue.

### Les origines du dopage

Dans son numéro consacré au dopage, la revue documentaire *Toxibase* revient sur l'histoire de cette pratique. « Le terme dopage prend racine dans un dialecte sud-africain, où il désignait une boisson stimulante absorbée au cours de cérémonies religieuses. Désignant aujourd'hui la délivrance ou l'utilisation de substances destinées à améliorer artificiellement l'état physique ou mental d'un athlète, la pratique du dopage existe depuis des temps immémoriaux ; ainsi, les hommes préhistoriques des tribus d'Afrique occidentale utilisaient des feuilles de Cola acuminata et de Cola nitida pour gagner des courses, et les anciens Grecs consommaient des champignons hallucinogènes pour accroître leur endurance.

Evoluant conjointement aux activités sportives, le dopage traditionnel a laissé la place au dopage moderne à partir du XIX<sup>e</sup> siècle. Dès 1860, on savait que les cyclistes utilisaient des mélanges d'héroïne et de cocaïne afin de surmonter leur épuisement, et le premier cas de décès imputable au dopage remonte à 1896. Mais ce sont Kochakian et Murlin, en découvrant chez le chien les effets stimulants de la testostérone (hormone stéroïde naturellement présente dans l'organisme) sur la synthèse protéique, qui ont involontairement ouvert la voie au dopage moderne. La pression croissante exercée sur les sportifs d'une part, et les progrès technologiques d'autre part, ont ensuite propulsé le dopage d'aujourd'hui vers le statut de science à part entière. 'Les médecins du sport manipulent des bouts d'ADN qui pourraient, une fois reproduits synthétiquement, accélérer ou diminuer une fonction naturelle', déclare Gérard Dine, hématalogue, Directeur de l'Institut biotechnologique de Troyes. Longtemps limité à l'utilisation de préparations stimulantes, le dopage regroupe aujourd'hui une multitude de substances et procédés dont il est impossible de dresser la liste exhaustive. »

Le dopage est interdit pour deux raisons. La première est que les produits dopants peuvent avoir des effets très nocifs sur la santé de celui qui les utilise. Il faut savoir qu'en matière de dopage, l'habitude est de combiner entre elles plusieurs substances dopantes dans le but soit d'en augmenter les effets, soit de diminuer les effets secondaires de l'un ou plusieurs d'entre eux, soit de masquer un produit dopant par un autre. Cependant, ces associations médicamenteuses peuvent provoquer des accidents graves, voire mortels.

De plus, il n'est pas rare que des sportifs élaborent eux-mêmes leur traitement dopant. S'ils sont réalisés en dehors de tout contrôle médical, comme c'est le cas en général dans le sport amateur, ces traitements peuvent avoir des conséquences fatales sur la santé du sportif. La revue *Toxibase* cite ainsi le témoignage d'un repenti recueilli par *L'Equipe Magazine* : « Un jour, je me suis trompé dans les doses avec des hormones pour bétail. Je suis resté paralysé trois jours. Ça m'a passé le goût du dopage. »



Brochure d'information éditée par l'AMA à destination des jeunes.

La deuxième raison pour laquelle le dopage est interdit réside dans le fait que l'amélioration artificielle des performances est contraire à l'éthique sportive. Le dopage est ainsi considéré comme un moyen de tricherie lors des compétitions sportives. Il est certain que le sportif dopé part avec un avantage incontestable sur ses concurrents sains.

Afin de découvrir les sportifs qui se dopent, des contrôles antidopage sont régulièrement organisés lors de compétitions sportives ou même pendant les entraînements. Pourtant, pour différentes raisons, il s'avère difficile d'identifier un sportif qui se dope. La principale d'entre elles reste que la recherche scientifique a souvent une longueur de retard sur l'utilisation de nouveaux produits ou méthodes par les sportifs et les soigneurs ayant recours au dopage. Il faut en effet plusieurs mois pour mettre au point un contrôle antidopage efficace. Pendant ce temps, les sportifs ont la possibilité d'utiliser un nouveau produit dopant qui ne peut pas encore être dépisté. De même, il n'est pas rare que des sportifs utilisent dans leur traitement des produits capables de rendre les substances dopantes complètement invisibles lors des contrôles.

### **Pourquoi certains sportifs se dopent-ils ?**

Si le dopage est une pratique qui touche tous les sports, aussi bien au niveau professionnel qu'amateur, les raisons pour expliquer ce phénomène sont nombreuses.

#### *L'obligation de résultats*

La raison la plus évidente reste que, dans un milieu où la compétition est poussée à son paroxysme, la tentation est grande de se « donner un coup de pouce » pour être le meilleur. Comme la pratique se généralise plus on s'approche du sport de haut niveau et que chacun pense que son voisin est dopé, le sportif va être amené à se doper pour avoir une chance de gagner la compétition. En bref, le dopage entraîne le dopage.

#### *Les enjeux économiques*

Le sport professionnel est largement financé par des sponsors qui exigent des résultats, faute de quoi ils abandonnent financièrement le sportif ou l'équipe. Dans ces conditions, les dirigeants sportifs ont souvent du mal à résister à la pression et peuvent amener un sportif à se doper afin d'assurer l'avenir de leur club ou de leur équipe.

De même, le sport aujourd'hui tend à devenir un immense spectacle. Les sommes investies pour l'organisation de compétitions augmentent chaque année ; celles-ci attirent un public de plus en plus élevé qui espère assister à une exhibition haute en couleurs de la part des sportifs. Les amateurs de sport en attendent toujours plus : records, rencontre serrée entre deux concurrents, combat acharné pour atteindre la victoire, etc. Face à ces exigences, les sportifs n'ont parfois pas d'autre choix que de céder à la tentation du dopage pour assouvir les désirs d'un public qui représente des rentrées financières colossales pour les organisateurs de rencontres sportives. *The show must go on...*

#### *Toujours plus loin, toujours plus haut...*

Les exigences de la compétition amènent également les sportifs à se dépasser quotidiennement. Les entraînements sont plus intensifs à mesure que le sport se professionnalise et les rencontres sportives se multiplient pour rencontrer



un public toujours plus nombreux. Pour le Tour de France, par exemple, la performance exigée aux coureurs a connu une augmentation constante : d'une vitesse moyenne de 25 km/h en 1903, le vainqueur a atteint près de 40 km/h en 2011. Même si l'on peut expliquer l'attente accrue de résultats dans les épreuves sportives par un meilleur entraînement et de meilleures techniques aujourd'hui qu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, il n'en reste pas moins que le sportif se trouve face à une demande d'excellence et de dépassement qu'il peut peiner à atteindre.

De plus, la vie professionnelle d'un sportif se révèle d'assez courte durée et, afin de rentabiliser au maximum sa carrière grâce à des titres sportifs, l'athlète peut être incité à user de produits dopants pour faciliter les victoires. La recherche de notoriété pour un sportif peut constituer elle aussi un prétexte pour se doper.

### **Le dopage en quelques textes**

#### *Les moyens de la victoire*

« Les manipulations biologiques sont devenues si efficaces qu'elles permettent d'espérer des performances inouïes, éloignant les limites de ce que les humains peuvent accomplir. Le mythe de la potion magique ressemblera de plus en plus à la réalité, mais l'athlète ne sera plus qu'un organisme dont, avant une compétition, les médecins doseront avec finesse les multiples paramètres biologiques. Il sera semblable à une Ferrari dont les ingénieurs règlent avec précision les caractéristiques mécaniques la veille d'un grand prix. Que sera devenu le sport dans cette confrontation entre techniciens ?

Mais, surtout, que sera devenu le sportif, ainsi réduit au rôle d'élément quasi passif au cœur d'un système qui le dépasse et qui le conditionne ? S'il obtient un succès, à qui le devra-t-il ? Tel un gladiateur, ne devra-t-il pas payer ce bonheur immédiat d'un suicide différé ?

La possibilité d'une manipulation de l'organisme transformant les athlètes en machines à gagner risque d'aboutir à une désacralisation de l'humain. Il est urgent de tenir compte de ces bouleversements et de définir un nouvel objectif. (...)

Pour éradiquer le dopage, la seule voie possible est d'en supprimer la cause, c'est-à-dire d'oublier la compétition. »

*Halte aux jeux !* d'Albert JACQUARD (2004)

### *Eloge de l'impureté*

« Les coureurs cyclistes sont désormais aussi menacés que les Indiens d'Amazonie. Un champion n'est pas un citoyen. Il se dope, et alors ? Se doper, chez eux, n'est pas tricher. Le haut niveau est dommageable par nature. Van Gogh a perdu une oreille, Artaud la raison, Balzac et Proust leur santé. Dans un pacte faustien assumé, le champion troque de sa jeunesse contre l'exercice mortifère d'un désir de gloire irréprouvable. Le peloton sait reconnaître ses tricheurs. Ils ne sont pas ceux désignés par les forces publiques. Les lois du peloton sont orales, et certains déroulements de courses sont d'indéchiffrables hiéroglyphes. La langue des coureurs est un dialecte qui nous est inconnu. S'ils pratiquent la langue de bois, s'ils mentent, c'est que leur vérité nous est étrangère. Le peloton est un monde clos, carcéral, avec des caïds, des porte-flingues, des demi-sel. Il y a les vrais champions qui durent et se construisent un palmarès en se dopant, ceux éphémères qui gagnent pendant deux ans avant de s'échoir dans les profondeurs d'un classement en se dopant aussi. Chacun reste à sa place. Que sont devenus aujourd'hui Giorgio Furlan et Evgueni Berzin pour s'être pris pendant quelques mois pour Roger De Vlaeminck et Bernard Hinault ? L'abus s'autodétruit de lui-même. L'épreuve du dopage est identique à celle du froid, de la canicule, de la montagne. »

*L'honneur des champions d'Olivier DAZAT (2000)*

### *Les forçats de la route : l'abandon des frères Pélissier*

« — Vous n'avez pas idée de ce qu'est le Tour de France, dit Henri, c'est un calvaire. Et encore, le chemin de croix n'avait que quatorze stations, tandis que le nôtre en compte quinze. Nous souffrons du départ à l'arrivée. Voulez-vous voir comment nous marchons ? Tenez...

De son sac, il sort une fiole :

— Ça, c'est de la cocaïne pour les yeux, ça c'est du chloroforme pour les gencives...

— Ça, dit Ville, vidant aussi sa musette, c'est de la pommade pour me chauffer les genoux.

— Et des pilules ? Voulez-vous voir des pilules ? Tenez, voilà des pilules.

Ils en sortent trois boîtes chacun.

— Bref ! dit Francis, nous marchons à la "dynamite". »

« Les forçats de la route : l'abandon des frères Pélissier »  
d'Albert LONDRES (1924)

### *Témoignage du Dr Pierre Dumas, nommé médecin du Tour de France en 1955*

« Et je voyais dans les valises et sur les tables tout un déploiement de flacons, de boîtes de pilules et de suppositoires, d'ampoules et de seringues. Les mains encore grasses de pommade, on faisait la piqûre sans

procéder à l'aseptisation préalable. Et (...) on me faisait comprendre, toujours avec des formes, que j'étais un intrus.

Les premiers qui m'ont réservé un bon accueil ont été les gars du Sud-Est (...). Ils étaient pleins de gentillesse et de rondeur. Ils ne m'ont pas consulté pour un traitement, mais ils m'ont demandé, puisque j'étais médecin, de leur faire des piqûres, avec leurs produits à eux. J'ai été effrayé. Je n'oublierai jamais Apo me montrant la boîte d'un produit qui était, je crois, à base de venin de crapaud. J'ai voulu les mettre en garde : c'est dangereux, inefficace...

— Ecoutez docteur, m'ont-ils répondu, nous avons besoin de fortifiants, vous ne savez pas ce que c'est que le vélo ! Si vous ne voulez pas nous faire des piqûres, nous les ferons nous-mêmes. »

*Dopage, les surhommes du vélo de Roger BASTIDE (1970)*

## LES ARTS CYCLISTES : LE VELO DANS TOUS SES ETATS !

Le présent chapitre se concentre sur les valeurs symboliques incarnées par le vélo à travers des expressions artistiques variées, tant la littérature que les arts visuels (cinéma, peinture, photographie, affiche, bande dessinée...).

Cette sélection éclectique entend faire dialoguer les œuvres choisies, regroupées au sein de quelques thèmes qui illustrent bien la multiplicité et la richesse des formes et des sens donnés au vélo par les artistes.

« Les arts cyclistes : le vélo dans tous ses états ! » ne prétend pas à l'exhaustivité et laisse de côté certains domaines d'expression, comme par exemple la musique - à l'exception des célèbres chansons interprétées par Yves Montand et Julos Beaucarne - qui, par l'intermédiaire de nombreux artistes (de Charles Trenet à Kraftwerk, en passant par Bourvil, Queen ou encore Jeff Bodart), ne cesse d'évoquer son attachement pour la petite reine. Chacun y ajoutera sa découverte en roue libre...



*Horloge créée à partir d'une roue de vélo*

« Le vélo, c'est le temps. Et la roue, le cycle du temps. Et la roue, c'est aussi la montre et le chronomètre. Des cercles encore.

Le vélo, c'est la bataille incessante de deux cercles, la bagarre de trois cercles, avec le pédalier, et la guerre de cercles innombrables si l'on considère les pignons.

Le vélo, c'est la lutte des rayons contre les aiguilles, le cercle contre le cercle, la course contre le temps, et le temps dans toutes ses acceptions, la course contre le beau et le mauvais temps, le ciel, le froid, le chaud, le vent qui pousse et celui qui ralentit, le soleil qui assomme ou assèche, la pluie qui rend le monde glissant.

La course contre la montre, la grande boucle, les tours, tours de roue et Tour de France, tour de reins et Tour d'Italie, à tour de rôle et Tour d'Espagne, et, puisque tout est cyclique, tout est cyclisme et donc chacun doit se dire qu'un jour ce sera son tour.

Et puisque le tour c'est aussi le mouvement, c'est une révolution.

Le coureur cycliste est un révolutionnaire. »

54 X 13 de Jean-Bernard POUY (1996)

### ☀️ Beau comme un vélo !

« Rien n'est plus beau qu'un vélo. Objet parfait et humble, liant la selle et le guidon, le cadre et la fourche qu'on enjambe, le pédaleur et la pédale se soutenant l'un l'autre, il apprend à rester d'aplomb tout en pressant le mouvement, et produit une sensation inébrillante de liberté, d'ivresse, de légèreté et de célérité. Donnant l'effet d'être sur un nuage, tout en bravant le vent et la tempête, tenir en équilibre sur un vélo ne s'oublie jamais. C'est une activité saine et grisante qui revient à la légère à dominer le monde. »

*Le mal du pays, autobiographie de la Belgique* de Patrick ROEGIERS (2003)

« Ce n'est pas m'éloigner du vélo que vanter la marche, ni contredire à son prestige, car l'honneur du cycliste est de rester un piéton. La plus belle allure du cycliste est peut-être la marche à pied de conserve avec son vélo, la main dans la main. Il marche comme tout le monde, il se complaît avec une tranquille assurance dans la foule du commun mortel, car il tient par-devers lui sa vitesse disponible. Certes on peut voir des automobilistes marcher près de leur voiture, en la poussant, mais la posture n'est pas heureuse et le visage rarement serein. En revanche vous admirerez la démarche du cycliste qui déambule en couple avec son vélo haut-le-pied, c'est celle d'un homme vraiment maître de sa destinée. »

*Le vélo* de Jacques PERRET (1955)



*Tête de taureau* de Pablo PICASSO (1942)

Cette œuvre est le résultat de l'assemblage basique d'une selle et d'un guidon. Picasso joue avec les formes emblématiques de ces deux éléments essentiels de la bicyclette afin d'obtenir un rendu simple et stylisé. Ainsi qu'il est expliqué sur le site Internet du Musée National Picasso de Paris, cette forme « fonctionne d'autant mieux qu'elle renvoie aux taureaux schématiques des peintures pariétales de la préhistoire, à ceux de la Crête antique ».

« Comme on apprend que les figures géométriques, leurs lignes étant extérieurement prolongées, construisent d'autres figures de propriétés semblables et de plus grandes dimensions, l'homme s'est aperçu assez tard que ses muscles pouvaient mouvoir, par pression et non plus par traction, un squelette extérieur à lui-même et préférable locomoteur parce qu'il n'a pas besoin de l'évolution des siècles pour se transformer selon la direction du plus de force utilisée. Les Rosny ont déjà appelé le cycle un nouvel organe ; c'est surtout un prolongement minéral de notre système osseux, et presque indéfiniment perfectible, étant né de la géométrie. »

*Cyclo-guide Miran illustré d'Alfred JARRY (1896)*

## **Le vélo, c'est la liberté d'explorer le monde à vitesse humaine**

« Le voyage à vélo n'est pas une succession de sites touristiques exhibés comme des trophées. La satisfaction qu'il procure est ailleurs. Un bivouac près d'une rivière, un coucher de soleil dans une vallée, un bras levé dépassant d'un camion : voilà les humbles joies dans lesquelles le cyclonome trouve son contentement. Les hauts lieux culturels en deviennent secondaires ; la route est à elle seule une attraction, nourrissant de mille détails atypiques la curiosité de celui qui y prête attention. La bicyclette permet l'exploration du monde à vitesse humaine, ni trop lente pour qu'on se lasse, ni trop rapide pour qu'on soit frustré. Elle offre le compromis idéal entre progression et découverte. On s'en rend d'autant plus compte lorsqu'on rencontre des voyageurs qui ont choisi un moyen de transport différent. »

*Le Tao du vélo : petites méditations cyclopédiques de Julien LEBLAY (2010)*



Dynamisme d'un cycliste d'Umberto BOCCIONI (1913)

Selon l'historien de l'art Claude Frontisi, le mouvement futuriste a voulu faire table rase du passé et se tourner résolument vers la modernité. Ainsi, les futuristes étaient fascinés par la vitesse et la considéraient comme une beauté nouvelle, découverte avec l'apparition de l'automobile. Comme le proclament leurs manifestes, il s'agit de rendre compte du mouvement perpétuel du monde et des objets qui le composent (« Notre besoin grandissant de vérité ne peut plus se contenter de la Forme et de la Couleur comme elles furent comprises jusqu'ici. Le geste que nous

voulons reproduire sur la toile ne sera plus un instant fixé du dynamisme universel. Ce sera simplement la sensation dynamique elle-même. En effet, tout bouge, tout court, tout se transforme rapidement. »). Le tableau de Boccioni en est un parfait exemple : il représente un cycliste qui se confond avec sa machine en un ensemble mécanique animé par un mouvement perpétuel.

« Les cartes routières sont pour moi des machines à rêves. J'aime les lire comme on lit des livres d'aventures. En tant qu'automobiliste, je les utilise pour le plus court chemin, pour les longues rues qui joignent les villes aux villes sans passer par la campagne. Cycliste, je les utilise pour tout le reste. Si je connais le coin, chaque centimètre de la carte est un paysage qui se déploie. Si je ne le connais pas encore, chaque centimètre est un paysage que j'imagine et que j'explorerai. »

*Besoin de vélo de Paul FOURNEL (2001)*

« Ainsi je pensais hier matin, aux premiers rayons du soleil, emporté par une folle bicyclette sur la route de Rambouillet à Clairefontaine. La rosée remontait au ciel en une claire buée bleuissante, traversée de rayons d'or. Tout le ciel brillant fêtait la venue du soleil, et la terre, caressée d'une brise matinale, se préparait aux baisers du midi. Cependant la machine courait, dévalant les longues pentes, et le coureur inconscient de tout effort, insensible au contact du sol, comme un oiseau rasant la terre, affolé de vitesse, s'enivrait de l'espace, et du ciel, et du vent. Le paysage défilait dans un vertige, et bientôt les senteurs mouillées de l'automne apportaient la bienvenue de la forêt. Sur la route, à cent pas, des lapins sautaient d'un mouvement mécanique, agitant la houppette blanche d'un organe insolent gaillardement retroussé vers le ciel, des faisans picoraient avant de rentrer au fourré, un chevreuil en deux sauts franchissait la route ; tous les retardataires des courses de la nuit regagnaient le coin de feuillée qui leur donne la paix du jour. »

*Sur les routes de George CLEMENCEAU (1896)*



Les loisirs sur fond rouge de Fernand LEGER (1949)

« Prendre furtivement sa main  
Oublier un peu les copains  
La bicyclette  
On se disait c'est pour demain  
J'oserai, j'oserai demain  
Quand on ira sur les chemins  
A bicyclette »

*La bicyclette*, chanson interprétée par Yves MONTAND (1968)



Roue de bicyclette de Marcel DUCHAMP (1913)

Dans une lettre de 1915, Marcel Duchamp explique à sa sœur que c'est parce qu'il apprécie particulièrement le mouvement de la roue qu'il a conçu cette œuvre (un « ready-made », soit un « objet usuel promu à la dignité d'objet d'art par le simple choix de l'artiste » selon Duchamp qui est l'initiateur de cette démarche). Ce mouvement est mis en exergue par la position de la roue sur le tabouret et fascine l'artiste autant que « la danse des flammes dans un feu de cheminée ».

👉 A toute vitesse (*Quicksilver*) de Thomas Michael DONNELLY (1986)



Jack Casey (interprété par Kevin Bacon) est un jeune *trader* à l'avenir prometteur. Il accumule les succès retentissants jusqu'au jour où il perd tout à la suite d'une mauvaise

opération. Il laisse alors tomber son travail et parcourt inlassablement la ville en vélo en tant que coursier. Son meilleur ami tente de le convaincre de retourner dans l'univers de la finance, mais Jack refuse car il apprécie l'insouciance, la liberté et le plaisir retrouvés sur sa selle. Malheureusement, Gipsy, un malfrat sans envergure, va lui mettre des bâtons dans les roues. Les scènes de course-poursuite dans les rues de San Francisco sont assez impressionnantes et montrent à quel point le vélo peut facilement se faufiler dans les moindres recoins.

👉 *La vie est belle* (*La vita è bella*) de Roberto BENIGNI (1998)



En Italie, durant le règne du fascisme, Guido (Roberto Benigni), un jeune homme rêveur, tombe amoureux de Dora (Nicoletta Braschi, la propre épouse de Benigni), étouffée par le conformisme familial. Il l'enlève le jour de ses fiançailles. Cinq ans plus tard, Guido et Dora ont un fils : Josué. Mais les lois raciales sont entrées en vigueur et Guido est juif. Il est alors déporté avec son fils. Par amour pour eux, Dora monte de son plein gré dans le train qui les emmène vers un camp d'extermination, où Guido va user de son imagination et de son humour afin d'éviter l'horreur à son fils... Benigni utilise le vélo dans la première partie du film comme symbole de vie, d'allégresse, d'amour. A contrario, à la fin du film, le tank représente la mort et le deuil. Immense succès dans le monde entier, *La vie est belle* a décroché pas moins de neuf Donatello en Italie, mais aussi trois Oscars, un César et le Grand Prix du Jury du Festival de Cannes.

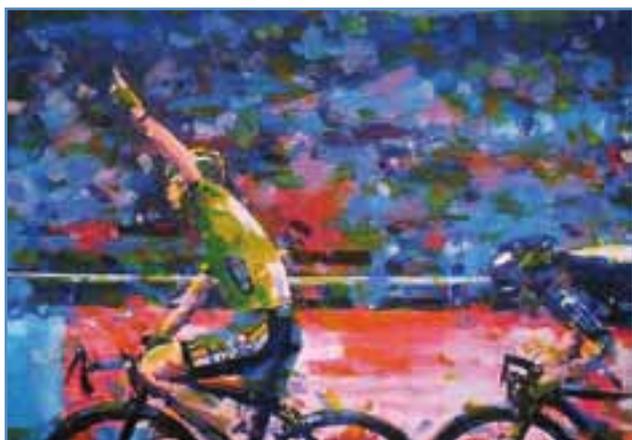
### 🌟 La course ou la vie !

« Je crois en effet que la littérature est née du besoin qu'ont les hommes de dire et de redire les exploits qui les ont marqués.

Car la course se déroule toujours en deux temps. D'abord, il y a ce que l'on voit. C'est-à-dire un tournoi acharné. Des chevaliers s'affrontent. Ils luttent à armes égales et à visage découvert. Ce ne sont qu'accrochages, escarmouches, échauffourées, chocs, mêlées, défis, querelles. La bataille est la règle. Il faut vaincre ou mourir. On se lance des philippiques, des harangues, des insultes, puis on monte au combat. On règle des comptes dans le champ clos des Alpes, on en découd d'homme à homme sur la scène étroite du Massif Central, on s'estourbit dans la plaine, on ressuscite dans les Pyrénées, on porte le coup fatal sur les routes des Flandres, après quoi on batifole un tantinet à travers les chemins aimables de l'Île-de-France.

De ces éreintements répétés surgit le vainqueur. On lui rend les honneurs. Il brandit un bouquet démesuré, il exhibe sur le podium une bouteille d'eau gazeuse et une mine radieuse. On l'admire, on l'encense, on le loue. On l'envie. Ses adversaires ruminent leur revanche et jurent sa perte prochaine. Chacun déclare aux journalistes qu'il n'a pas marchandé ses efforts, qu'on n'a rien vu encore, qu'il fera mieux la prochaine fois. Et tout recommence. »

*La légende des cycles* de Jean-Noël BLANC (2003)



Green in Paris ! (Tour de France 2011, étape 21) de Rob IJBEMA (2011)

L'artiste, passionné de sport, dévoile, à travers de nombreux tableaux, des moments intenses vécus durant les courses cyclistes et notamment les Tours de France.

« Pendant des années, j'ai connu par cœur la liste de tous les Prix Nobel de littérature, dans l'ordre chronologique. En juin, j'apprenais aussi par cœur la composition des équipes du Tour de France. Etre coureur cycliste m'aurait plu, mais je n'aurais pas supporté les étapes en terrain plat. Il n'y avait que les échappées solitaires dans la montagne qui m'enthousiasmaient. Quand Charly Gaul gagna une étape de montage avec un quart d'heure d'avance, je demandai à mes parents de pouvoir mettre sa photo sur la cheminée de la salle à manger. C'était un archange revenu parmi nous. »

*Je suis écrivain* de François WEYERGANS (1989)

« Abonnés aux marches subalternes du podium, aucun des coureurs belges n'avait eu droit à tout cela depuis 34 ans, autant dire une éternité !, jusqu'à cette année 1969 où survint Eddy Merckx, âgé de 24 ans, déjà vainqueur du Tour d'Italie et d'une nuée de classiques, champion du monde en 1967, au nom comptant cinq consonnes pour une seule

voyelle, qui allait imposer son patronyme, tout entier livré, contenu, scandé par son prénom, EDDY, où mieux qu'avec un discours, par ce raccourci bisyllabique, tout est dit.

(...)

Paris fut envahi par une horde radieuse et belliqueuse de Belges déboulant en train par milliers, brandissant calicots, banderoles, oriflammes, bannières, drapeaux, étendards et fanions noir, jaune et rouge car le grand Merckx mit un point d'honneur à gagner un 21 juillet, jour de la fête nationale. Si bien qu'il fut rapatrié le soir même au pays en liesse par avion militaire affrété dare-dare par le ministre de la Défense nationale (...). Acclamé tel un héros place des Martyrs, siège de la Ligue vélocipédique belge, le divin Eddy brandit sa tunique dorée à la foule en délire venue l'aduler à deux pas du théâtre de La Monnaie où avait eu lieu 139 ans plus tôt la naissance du pays, libéré du joug hollandais comme il l'était cette fois de l'empreinte française par la victoire flamboyante dans le Tour 69 (« Merckx ? Si ça l'amuse, demain, il sera ministre... »). Le péquin ne croyait pas si bien dire. Revêtu de la casaque d'or qu'il ramenait sur ses épaules au royaume de la « petite reine », terre du cyclisme enfin vengée, Eddy était devenu le Roi-Soleil en personne. »

*Le mal du pays, autobiographie de la Belgique* de Patrick ROEGIERS (2003)



Dessin de Pierre KROLL paru dans *Le Soir* (5 juillet 2010)

Le 4 juillet 2010, à l'occasion de sa première étape entre Rotterdam et Bruxelles, le Tour de France a rendu hommage à Eddy Merckx, qui avait fêté son soixante-cinquième anniversaire le 17 juin. Le caricaturiste Pierre Kroll souligne avec humour que le légendaire champion a presque éclipsé le Roi Albert II, lui aussi présent.



*Le vélo de Ghislain Lambert* de Philippe HAREL (2001)



Après *Les randonneurs*, le réalisateur Philippe Harel retrouve Benoît Poelvoorde, qui incarne ici Ghislain Lambert, un coureur cycliste au talent modeste rêvant de gloire et de reconnaissance. Mais la concurrence est rude car Eddy Merckx, son « meilleur ennemi », remporte toutes les courses. Par tous les moyens, y compris le dopage, Ghislain Lambert essaiera de s'imposer. Il devra survivre dans le petit monde impitoyable du sport cycliste en affrontant la jalousie, la loi du plus fort, l'hypocrisie, la trahison. Dans cette tragi-comédie, le vélo représente un vecteur par lequel le héros fait passer tous ses espoirs, ses joies, ses peines et ses désillusions.

 *Les triplettes de Belleville* de Sylvain CHOMET (2003)



Passionné de cyclisme, Champion décide de participer au Tour de France. Il s'aperçoit très vite qu'il ne sera pas en mesure de relever le défi. A bout de souffle, il est dernier du peloton et est enlevé par la mafia française au beau milieu d'une étape. Sa grand-mère, Madame Souza, part à sa recherche et se retrouve à Belleville, une immense cité cauchemardesque, abritant les célèbres « Triplettes », reines du music-hall aux talents reconnus. Elles décident de mener l'enquête ensemble et de déjouer les plans de la mafia. Ce film d'animation sous l'influence graphique du dessinateur Nicolas de Crécy met le vélo en scène comme un personnage à part entière. En effet, il est le seul compagnon de Champion, son lien unique avec le monde réel. Il est l'objet d'un paradoxe : le vélo remplit Champion de joie et, malheureusement, lui procure bien des souffrances. Le film rend également hommage à une France des années 50 en passe de disparaître : les transports se développent, la télévision commence à entrer dans toutes les habitations qui se modernisent... Seul le cyclisme reste à son stade premier et jouissif... et encore, pas tout à fait, car on y voit également son côté négatif grandissant : dopage, cyclistes considérés comme des chevaux de course...

 *La bande des quatre (Breaking Away)* de Peter YATES (1979)



Dans ce film mis en scène par le réalisateur de *Bullit*, Dave Stoller est un jeune habitant de Bloomington, petite ville de l'Indiana perdue dans l'Amérique profonde. Coincé dans une vie à l'horizon gris, sans grande perspective professionnelle, il tente de sortir du marasme en pratiquant sa passion : le cyclisme (on pourrait d'ailleurs traduire « breaking away » par « l'échappée »). En effet, il enfouit tous ses rêves et ses espoirs dans son admiration pour les coureurs professionnels italiens, allant jusqu'à parler leur langue et imiter leur mode de vie. Avec ses trois amis (l'un d'eux est interprété par Dennis Quaid), issus du même milieu ouvrier plutôt défavorisé, il est l'objet des quolibets des riches étudiants de l'université locale. A la suite d'une invitation à les affronter lors d'une course cycliste, les quatre jeunes hommes décident de relever le défi et de montrer à tous qu'ils peuvent remporter la victoire. Steve Tesich a obtenu l'Oscar du meilleur scénario original pour ce film.

 **Sous les pavés, l'enfer**



Le cycliste de Nathalie GONTCHAROVA (1913)

Nathalie Gontcharova, peintre avant-gardiste russe, traduit par des courbes répétées le mouvement des roues de la bicyclette ainsi que les gestes du cycliste qui pédale. La position de celui-ci sur la selle témoigne de l'effort fourni.

« Que les rieurs rient. Godefroy ne rit pas. Il a chaud, très chaud, ses jambes sont lourdes, son souffle étriqué. Les gouttes de sueur lui chatouillent les ailes du nez et il se gratte rageusement. Rien ne va sur son vélo ; il trouve le guidon trop loin. La selle trop basse : la chaîne fait du bruit, et le gros orteil du pied bute au fond du cale-pied. Godefroy se trouve minable. A quoi bon avoir fait du vélo depuis plus de vingt ans, et à haute dose pour arriver là ! La souplesse, l'aisance dans l'effort ? Des mots, tout cela, des mots. Le Menté ? Une sale petite route raide, mal tracée, sans replats. Un camion forestier double Godefroy ; il pue, ce camion ; il pue l'huile chaude et le gasoil. Il faut tousser et cracher, après cela, comme un soldat. »

*Du soleil dans mes rayons* de Pierre ROQUES (1979)

« Demain il y aura la sueur, les crampes, les genoux qui font mal, le cœur qui bat à se rompre, la fatigue musculaire, la soif, les malédictions, les crevaisons, la débâcle de l'âme aussi bien que du cœur, et cette sensation amère dans la bouche lorsque les autres, ceux qui sont doués, s'enfuient, disparaissant dans un tourbillon de vivats. Mais cette nuit, dans la couchette moelleuse, les muscles

se détendent, apaisés : ils sont jeunes, élastiques cette nuit, extraordinaires, irrésistibles, ils sont une promesse de victoire. (...) Il rêve, le petit fantassin des routes qui n'a jamais entendu hurler son nom et n'a jamais été porté en triomphe par une foule frénétique. Il rêve à ce que tous les hommes, un jour ou l'autre, ont absolument besoin d'imaginer, autrement la vie serait bien trop piètre. »

Sur le Giro 1949 de Dino BUZZATI (1984)



Au vélodrome de Jean METZINGER (1911-1912)

Le prix de l'exploit (American Flyers) de John BADHAM (1985)



Marcus et David Sommers sont deux frères que la mort brutale de leur père a éloignés. Marcus (interprété par Kevin Costner), l'aîné, reproche à leur mère d'avoir été faible durant cette épreuve. Médecin, il sait que la maladie du père est héréditaire et qu'un énorme risque pèse sur son frère et lui. Afin de se rapprocher de celui-ci, David accepte la proposition faite par Marcus de participer à la course cycliste la plus difficile du Colorado, baptisée l'Enfer de l'Ouest, à travers les Montagnes rocheuses. L'effort que David devra fournir pour gagner représente une preuve d'amour fraternel indéfectible et la souffrance qu'il éprouve sur sa bicyclette est proportionnelle à la fierté ressentie par Marcus. Réalisé par un grand faiseur de succès des années

70 et 80, *Le prix de l'exploit* bénéficie d'une apparition d'Eddy Merckx et, à l'instar de *La bande des quatre*, a été scénarisé par Steve Tesich.

Le cycliste (*Bicycleran*) de Mohsen MAKHMALBAF (1987)



Nassim, réfugié afghan en Iran, a besoin d'argent pour soigner sa femme atteinte d'une grave maladie. Ancien coureur cycliste, le héros accepte un pari : pédaler le plus longtemps possible. Pendant une semaine entière, il va se battre sur sa bicyclette pour sauver la vie de sa femme... Avec à son actif des œuvres telles que *Salaam Cinema* et *Kandahar*, Mohsen Makhmalbaf est l'un des cinéastes iraniens les plus connus. Il a fondé une maison de production au sein de laquelle son épouse, ses deux filles et son fils sont actifs. Lui et sa famille ont quitté l'Iran en 2005 pour protester contre le régime ; leurs films y sont désormais interdits.

### Un vélo nommé désir...

« Un homme m'interpelle. Je lève les yeux : Jing traverse la rue à bicyclette. Une cage à oiseau couverte d'un tissu bleu est fixée à son porte-bagages. Il freine.

Que fais-tu là avec cette cage ?

Il arrache le tissu et me montre fièrement deux rouges-gorges.

Ces oiseaux adorent les promenades. D'habitude, les amateurs les balancent au rythme de leurs pas lors d'une sortie matinale. Marcher comme les vieux m'ennuie à mourir. Voilà ma dernière invention.

Je ris. Le garçon propose de me raccompagner. La nuit est tombée et on ne distingue plus le visage des passants.

Je peux monter sur sa bicyclette en toute discrétion. De mon bras gauche, je serre la cage, de l'autre, j'entoure la taille de Jing. Il s'élançe. Pour maintenir l'équilibre, je m'agrippe à son gilet. »

La joueuse de go de SHAN SA (2001)



Petite halte de Jean-Louis TOUTAIN (2004)

Cette sculpture très expressive immortalise un instant sensuel, accentué par la position du couple enlacé ainsi que par la générosité des courbes de l'œuvre.

« Nous prîmes la route le lundi de Pâques. Le soleil brillait, et il brilla quatre jours durant. Les matinées étaient fraîches, et dans la journée la chaleur venait, pas trop forte pour des cyclistes, mais suffisante pour pique-niquer. Les forêts étaient des tapis dans les tons verts, avec des taches, des touches et des aplats jaune-vert, vert clair, vert bouteille, voire bleutés ou tirant sur le noir. Dans la plaine du Rhin fleurissaient déjà les premiers arbres fruitiers. Dans l'Odenwald, les forsythias s'épanouissaient tout juste. Nous pouvions souvent rouler de front. Nous nous montrions alors ce que nous voyions : le château fort, le pêcheur à la ligne, le bateau sur le fleuve, la tente, la famille suivant la rive au pas de l'oie, la grosse voiture américaine décapotée. Lorsque nous changions de direction et de route, il fallait que je passe devant ; elle ne voulait pas s'occuper des directions et des routes. Sinon, quand il y avait trop de circulation, tantôt elle roulait derrière moi, tantôt moi derrière elle. Sur son vélo, les rayons et le pédalier étaient protégés, et elle portait une robe bleue à jupe ample qui flottait au vent. Il me fallut un moment pour ne plus avoir peur de voir la jupe se prendre dans les rayons ou le pédalier, et Hanna tomber. Après, je pris plaisir à la voir rouler devant moi. »

*Le lecteur* de Bernard SCHLINK (2000)



*Très sport : la bicyclette des sportifs* (1920)

« Mademoiselle Dora pédale dans la montée de Kapellebos comme jamais encore elle ne l'a fait. Elle a des ailes. Le vent, bien que faible et tiède, la pousse dans le dos. Elle aspire et

expire à petits coups décidés. Elle ne va pas mourir avant la Noël, elle ne le veut pas, ce serait trop injuste, elle doit encore faire répéter les dames du chœur Excelsior avant la représentation de la Saint-Nicolas. »

*L'espadon* d'Hugo CLAUS (1989)

 *Les mistons* de François TRUFFAUT (1958)



Dans ce court-métrage adapté d'une nouvelle de Maurice Pons, une bande d'enfants jaloux rend la vie impossible à deux amoureux. Dans le style de la Nouvelle Vague, Truffaut filme Bernadette Lafont à vélo, lascive, cheveux et jupe flottant au vent ; elle semble prendre plaisir à ressentir la caresse du vent sur sa peau.

 *L'été meurtrier* de Jean BECKER (1983)



Une jeune femme d'une sensualité troublante et provocante (incarnée par Isabelle Adjani) arrive dans un village provençal. Dans le village, Florimond, surnommé « Pin Pon » (Alain Souchon), s'intéresse à la jeune femme

aguicheuse et une romance naît entre eux. Il s'avère que l'héroïne est le fruit du viol de sa mère par trois inconnus. Parmi ces violeurs serait le père de « Pin Pon », mort depuis. Elle met savamment au point un plan pour se venger... « Comme elle ne se préoccupait ni de moi ni de ses cuisses à l'air, quand elle était assise sur sa machine, je la suivais des yeux tout du long comme un imbécile » : tels sont les mots de « Pin Pon » dans le roman de Sébastien Japrisot dont le film est l'adaptation.

 *Fausto et la dame blanche (Il grande Fausto)* d'Alberto SIRONI (1995)



Ce téléfilm met en scène le destin extraordinaire du cycliste Fausto Coppi (interprété par Sergio Castellitto) et retrace l'histoire d'amour passionnelle qu'il entretient avec la « Dame blanche » (Ornella Muti). Les amants déclenchent un vrai scandale : ils abandonnent conjoint et enfants pour vivre leur amour au grand jour. Dans l'Italie de l'après-guerre, encore très puritaine et très catholique, ceci fait l'effet d'une bombe. Les gens ne pardonnent pas l'écart de celui qui incarnait la grandeur, le panache et le courage.

### Le travail, c'est pédaler

« En d'autres termes, il vaut mieux, selon moi, être poète et pauvre, rester pauvre, vivre en pauvre, que de devenir voleur et encore moins receleur. Oui, c'est ainsi, et c'est très bien. Pourtant, j'avais besoin d'une seconde bicyclette. Dans quelle situation me serais-je trouvé, dans un, deux ou trois mois, si on m'avait également volé ma bicyclette bleue ? Aller à pied, puisque les tramways ne circulaient pas ? Un homme à cheval et un homme à pied ne sont pas des égaux. Il vaut mieux être le cavalier, surtout si on a l'intention non pas de dominer ou de voler les autres, mais uniquement d'assurer sa légitime défense. Et c'est pour moi un acte de légitime défense que de pouvoir, à n'importe quelle heure du jour, m'échapper de la ville, fuir bien loin, dans les champs. De la ville on ne peut gagner les champs qu'en bicyclette. Je l'ai déjà dit. »

*Les voleurs de bicyclettes* de Luigi BARTOLINI (1949)

 *Le voleur de bicyclette (Ladri di biciclette)* de Vittorio DE SICA (1948)



Le film se déroule au cœur de l'Italie alors en pleine crise sociale, au sortir de la Seconde Guerre mondiale. Chômage et pauvreté sont le quotidien de beaucoup d'Italiens. Antonio Ricci, père de famille, est confronté à cette misère. Il finit par trouver un emploi comme colleur d'affiches mais, pour exercer ce métier, il lui faut une bicyclette. Alors même qu'il vient de commencer, il se fait voler son indispensable outil de travail. Avec son fils Bruno, Antonio va essayer de le retrouver. Le vélo constitue la raison de vivre d'Antonio car il lui procure un travail sans lequel aucune dignité n'est possible. Alors que cet engin devait lui permettre de pourvoir aux besoins vitaux de sa famille, sa recherche du vélo dans les rues de Rome ressemble à une quête inutile, dérisoire : comment le retrouver dans cette immensité ? Une quête qui réduit Antonio au désespoir, lui faisant perdre petit à petit son humanité...

*Le voleur de bicyclette* est tiré du roman de Luigi Bartolini paru en Italie en 1946. Tourné dans des décors naturels et avec des acteurs non-professionnels, il est un des films emblématiques du néoréalisme et a obtenu l'Oscar du meilleur film étranger.

« Mario Jimenez n'avait jamais mis de cravate, mais il rectifia le col de sa chemise avant d'entrer comme s'il en portait une et il essaya, avec un succès modéré, de contenir, de deux coups de peigne, sa crinière héritée des photos des Beatles. Je viens pour l'annonce, déclara-t-il au fonctionnaire, en arborant un sourire digne de Burt Lancaster.

— Vous avez une bicyclette ? demanda le fonctionnaire

sans enthousiasme.

Le coeur et les lèvres de Mario répondirent à l'unisson :

— Oui.

— Bien, dit le préposé en se curant les dents. Il s'agit d'un poste de facteur pour l'île Noire.

— En voilà un hasard, dit Mario. J'habite tout à côté, sur l'anse.

— Ça c'est un bon point pour toi. Ce qui est moins bien, c'est qu'il n'y a qu'un seul client.

— Rien qu'un seul ?

— Eh oui ! A l'anse, ils sont tous analphabètes. Ils ne savent même pas lire les chiffres.

— Et c'est qui, ce client ?

— Pablo Neruda.

Mario déglutit ce qui lui parut être un litre de salive.

— Mais c'est formidable.

— Formidable ? Il reçoit tous les jours des kilos de courrier. Pédaler avec ta sacoche sur le dos, c'est comme si tu chargeais un éléphant sur tes épaules. Le facteur qui le desservait a pris sa retraite plus épuisé qu'un chameau.

— Mais moi j'ai dix-sept ans.

— Et tu es en bonne santé ?

— Moi ? Je suis en fer. Je n'ai jamais eu un rhume de ma vie ! »

*Une ardente patience* d'Antonio SKARMETA (1987)



*Le facteur (Il postino)* de Michael RADFORD (1996)



Dans les années 50, sur une île de pêcheurs dans le sud de l'Italie, Mario Ruoppolo (interprété par Massimo Troisi) en a assez de travailler sur le bateau de son père et décide de trouver une autre occupation. Mario se présente au bureau de poste où on recherche un facteur possédant une bicyclette et il est aussitôt engagé. Le courrier n'a qu'un seul destinataire : Pablo Neruda (Philippe Noiret), le célèbre poète chilien en exil. Petit à petit, les deux hommes font connaissance. Mario tombe amoureux de Béatrice, la nièce de la tenancière du bar de l'île. Incapable d'exprimer ce qu'il ressent, il demande l'aide de son ami Don Pablo et découvre la poésie, ainsi que le pouvoir des mots et des métaphores. *Le facteur* est une adaptation du roman *Une ardente patience* de l'auteur chilien Antonio Skarmeta, publié en espagnol en 1985 (qui est en fait une déclinaison du film que Skarmeta, ayant lui-même fui son pays, avait réalisé en 1983). C'est un film sensible, touchant, parfois drôle, où la poésie est omniprésente. Le vélo y a une forte valeur symbolique : il est non seulement le point du départ de l'histoire (puisque Mario en a besoin pour son nouveau travail), mais est également le symbole de la vie au grand air, dans les îles, au soleil, là où le temps semble parfois s'être arrêté. La bicyclette représente aussi le statut social

des habitants de l'île, qui sont pauvres. Elle est également au facteur ce que la poésie est au poète - le moyen privilégié de la communication - et devient le vecteur de la liberté d'expression, thème fort pour ce poète en exil. Très affaibli par ses problèmes de cœur, Massimo Troisi, qui était l'initiateur du *Facteur* et en avait coécrit le scénario, est décédé d'une attaque le lendemain du dernier jour de tournage.



Totem #4 d'Alain DELORME (2009-2011)

A propos de la série de clichés *Totems*, l'historienne de la photographie Raphaële Bertho écrit : « *Sous le ciel bleu d'un Shanghai acidulé, les hommes traversent la ville charriant des amoncellements improbables. Ces colonnes précaires faites de cartons et de chaises apparaissent comme les nouveaux totems d'une société en pleine transformation, à la fois usine du monde et nouvel eldorado de l'économie de marché.* »



*Beijing Bicycle (Shiqi sui de dan che)* de Wang XIAOSHUI (2001)



L'intrigue débute par une séance de recrutement de jeunes paysans par une firme pékinoise de livraison express à vélo. Chaque livreur reçoit de la firme un VTT dont il peut devenir propriétaire en échange de nombreuses journées de travail. Le héros, Guei, est très déterminé à acheter son moyen de subsistance. Au fil des livraisons, le spectateur découvre Pékin, une mégapole comptant plus de dix millions d'habitants (près de vingt aujourd'hui), ville de contraste où coexistent de luxueux quartiers modernes et des quartiers misérablement bâtis. Un événement dramatique va bouleverser la vie de Guei : on lui vole son vélo. Sans son outil de travail, il est immédiatement licencié. Obstiné, il obtient de son directeur la promesse d'être réengagé s'il retrouve son vélo. Ce long métrage reprend le thème du *Voleur de bicyclette* de Vittorio De Sica, l'inscrivant dans la société chinoise du début du XXI<sup>e</sup> siècle en pleine

expansion économique. Le vélo, symbole de l'accès au travail dans le film italien, est montré ici sous un double aspect : l'instrument indispensable pour le travail (et donc la survie) et le signe extérieur de richesse destiné aux loisirs. Cette alternance tout au long du film est à l'image de la dualité de la société chinoise d'aujourd'hui, y compris dans le recours à la violence pour s'assurer la possession du vélo, même illicite. *Beijing Bicycle* a été récompensé par le Lion d'argent (Grand Prix du Jury) et ses acteurs Cui Lin et Li Bin ont obtenu ex aequo le Prix du meilleur jeune acteur au Festival du film de Berlin.

## Aux cycles, citoyens!



« La révolution passera par le vélo camarade  
Ah, la bicyclette !  
Elle te permet d'aller cinq fois plus vite que le piéton  
Tu dépenses cinq fois moins d'énergie et tu vas cinq fois plus loin  
Envérité, je te le dis camarade, la révolution passera par le vélo

S'coup ci ça va daller  
El vi monde va squetter  
Tertous tertous inchenne  
No dallons l'fait petter ! »

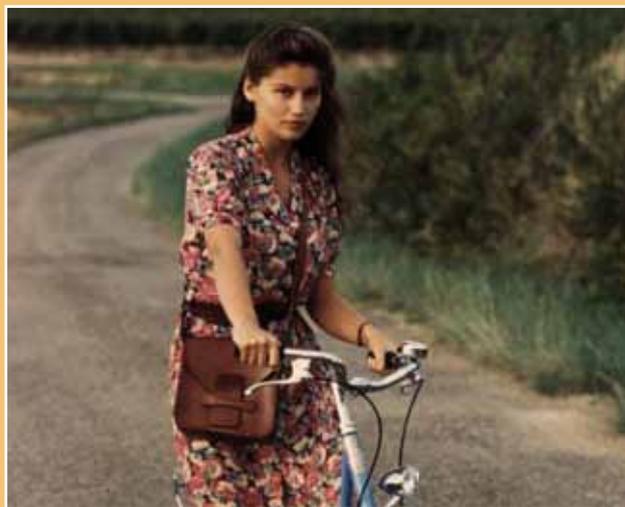
*La révolution passera par le vélo*, chanson interprétée par Julos BEAUCARNE (1979).

« Elle se tait. Elle y pensera plus tard, elle y pensera souvent.  
Vous allez vous battre ?  
Je n'en sais rien. Je dois rejoindre mon régiment au fort de Bonnelles. Je cherche à emprunter un vélo pour aller plus vite.  
Ecoutez...  
On tend l'oreille. On n'entend rien.  
Le canon... Un bruit sourd... Ne remue pas les pieds, Roger...  
On écoute encore et on perçoit un bourdonnement lointain.  
M. Bernard mange. M. Jacques, toujours calme, avec des gestes d'une délicatesse étonnante pour un homme, défait l'appareil qui emprisonne le genou de Roger.  
"Ma reconnaissance ne s'éteindra qu'avec mon dernier soupir."  
Elle ne sera pas longue, hélas! Ce soir même, M. Dollent, qui a les cheveux roux, M. Dollent qui cherche un vélo pour aller plus vite, sera tué dans ce bois du Sart-Tilmant, près de Bonnelles, où on est allé si souvent en

excursion le dimanche et où deux régiments de chasseurs s'extermineront, se prenant pour des ennemis.  
Sait-on seulement comment les Allemands sont habillés ?  
On n'est pas fait pour la guerre. Tout cela est une effroyable erreur. »

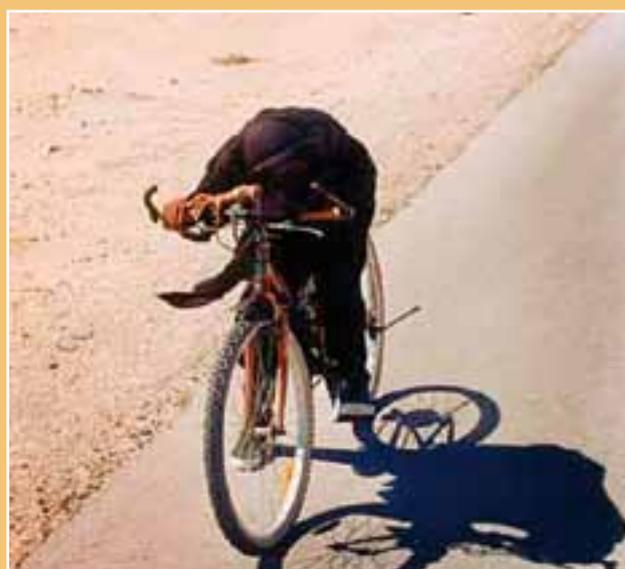
*Pedigree* de Georges SIMENON (1968)

## La bicyclette bleue de Thierry BINISTI (2000)



En août 1939, Léa Delmas (Laetitia Casta) fête ses 18 ans et reçoit comme cadeau d'anniversaire une bicyclette bleue. Léa est une femme sensuelle, séductrice et provocante. Lorsqu'elle apprend que celui qu'elle aime va en épouser une autre, elle sort ses griffes et devient une femme combative. A Paris, le régime de Vichy se met en place, Léa décide alors de rentrer en résistance. Elle est coursière. Son vélo va lui permettre de cacher des documents confidentiels et de les transporter. Comptant trois épisodes écrits par le parolier et scénariste Jean-Loup Dabadie, le réalisateur Claude Pinoteau et la scénariste et réalisatrice Danièle Thompson (fille de Gérard Oury), ce téléfilm est une adaptation du roman de Régine Desforges paru en 1981.

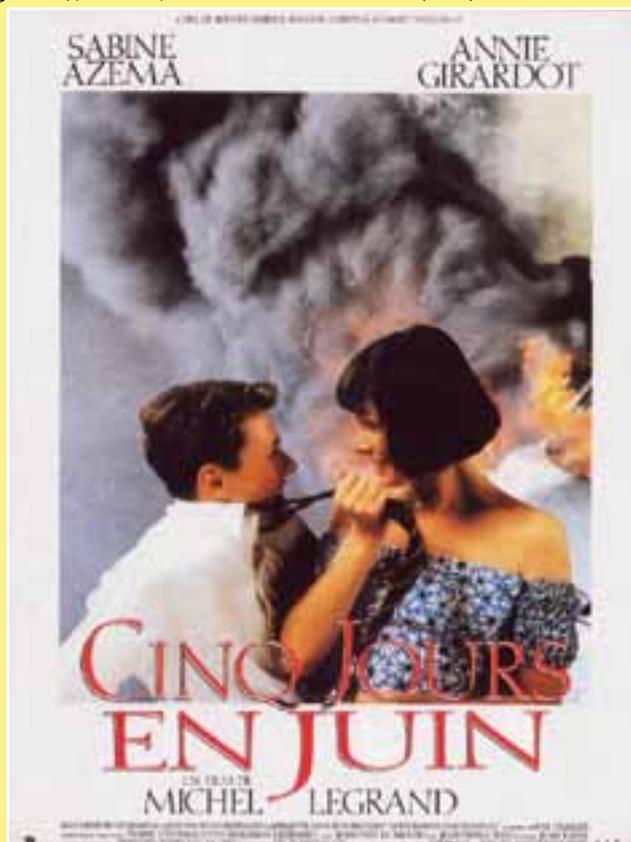
## Le jour où je suis devenue femme (Roози ke zan shodam) de Marzieh MESHKINI (2001)



Ce film iranien, scénarisé par Mohsen Makhmalbaf et réalisé par son épouse, expose, en trois tranches de vie, trois moments symboliques d'une forme de liberté. De l'enfance à l'adolescence ou la fin de la liberté : Hava

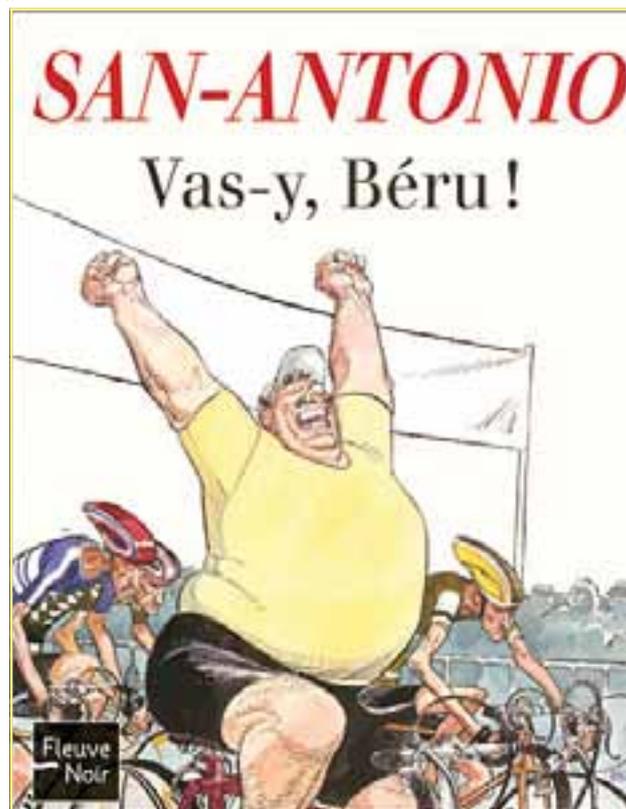
est sur le point de rejoindre son petit camarade quand sa grand-mère lui rappelle qu'elle a aujourd'hui neuf ans et que désormais elle ne pourra plus aller jouer librement avec ses amis. Sa mère lui offre son premier tchador noir. Etant née à midi, elle obtient encore quelques instants de liberté. Ahoo, une épouse rebelle, participe à une course cycliste : des dizaines de jeunes filles en tchador pédalent. Son mari lui intime l'ordre de renoncer, sinon il la répudiera. La jeune femme ne l'écoute pas et pédale de plus belle. Il revient en compagnie de sages du village... A Kish, au sud de l'Iran, une femme âgée débarque d'un avion : elle demande à un jeune porteur de l'accompagner au plus proche centre commercial. Elle vient d'hériter et décide de s'acheter tout ce qu'elle n'a jamais pu se payer dans sa vie d'épouse.

 Cinq jours en juin de Michel LEGRAND (1988)



Le 6 juin 1944, Michel, jeune musicien de 14 ans, passe avec succès son premier concours de piano au Conservatoire de Paris. Suite au débarquement allié, Michel et sa mère (interprétée par Annie Girardot) doivent partir à Saint-Lô où réside le reste de leur famille. Arrivés à la gare, ils apprennent avec consternation que toutes les communications en direction des côtes sont coupées. Les trains sont réquisitionnés par l'occupant. Ils rencontrent Yvette (Sabine Azéma), une femme extravagante et pleine de vie qui leur suggère d'« emprunter » trois vélos à la consigne. Alors qu'ils se dirigent ensemble vers la côte via les chemins de traverse, Michel succombe au charme pétillant de la fantasque et mystérieuse Yvette. Partiellement autobiographique, ce film est l'unique réalisation du compositeur Michel Legrand. Ce dernier s'est offert, pour la chanson accompagnant le générique, les services de Ray Charles et Toots Thielemans !

## Méli-vélo



« Effectivement, ça crève à qui mieux mieux sur l'arrière. Le peloton devient un écheveau. Les motards, les voitures, tous les pneumatiques dégustent la bonne semence de Béru et exhalent leurs derniers soupirs. Le Condor pyrénéen comprend qu'il a le Ciel avec lui, et mieux encore que le ciel, en l'eau cul rance : il a Béru. Le Vaillant, l'Ingénieux ! Le Décidé ! Le Risque-Tout ! Sa défaillance est surmontée. Il est happé par la vallée. Il y en a beaucoup d'happés et peu d'élus, notez bien, mais cette fois-ci, Giro se trouvant seul, tous les espoirs (williams) lui sont permis. — Fonce ! Fonce ! Lui crie Jeannot, debout dans sa tire. — Fonce ! Fonce ! Reprend la populace, survoltée par l'exploit. — Bouge ton cul ! Invite Béru. L'état de grâce, il connaît, Alonzo. Ca baigne dans le beurre pour lui. La pompe de Méhunraillon aux miches, il commence la dégringolade entre les sapins. Le lac de Genève miroite, tout là-bas, dans une vapeur bleutée qui ferait penser à la Suisse s'il ne s'agissait d'elle ! Les Jurassiens bordant la route l'acclament, l'incitent, l'expectorent. Et le vaillant Ibérique libéré et lyrique fond sur la plaine étalée à ses pieds. Il fond sur le Léman, ce qui fait dire à un radioreporter poète que le roi de la montagne vient de troquer les serres du Condor farouche contre les palmes de la blanche mouette. La mouette descend donc vers sa Moët et Chandon victorieuse. »

Vas-y, Béru ! de Frédéric DARD, alias SAN-ANTONIO (1965)

« Un des gros ennuis de la bicyclette réside en l'étrange facilité de son larcin. Le cycle, en effet, a ceci de particulier qu'il sert à favoriser la fuite rapide de qui vient de le dérober, ce qui n'arrive point dans mille autres cas, comme, par exemple, le vol d'un sac de farine ou d'un lot d'escargots. »

Frappés de cet inconvénient, les bécanciers les plus en vogue cherchent depuis longtemps le moyen d'en pallier les funestes effets. »

Sauvegarde des bicyclettes d'Alphonse ALLAIS (1899)



Idees noires d'André FRANQUIN (1981)

« Encore peu encline aux joies du golf et toujours fermée aux émois de l'aquaplane, la masse est très friande de ces courses de vélo, dont la plus célèbre est le "Tour de France". Créé en 1904 par Vassille Vassilliu Vasidon Vasimimile, le Tour de France rassemble chaque été, sur le bord des routes, des centaines de milliers de prolétaires cuits à point qui s'esbaudissent et s'époumonent au passage de maints furonculés tricotant des gambettes. Dans les côtes, ces jeunes effrénés pédalent la tête plus bas que le cul, ce qui leur permet de se gnougnouter l'uropygienne sans risquer de torticolis. Voilà pourquoi les coureurs cyclistes ont si souvent le cheveu gominé. »

Dictionnaire superflu à l'usage de l'élite et des bien nantis de Pierre DESPROGES (1985)

Les cracks d'Alex JOFFÉ (1968)



Paris, 1901. La course Paris-San Remo va bientôt avoir lieu. Jules Auguste Duroc (incarné par Bourvil), un inventeur, investit tout son temps et son argent dans la fabrication d'une bicyclette révolutionnaire. Criblé de dettes, Jules est pourchassé par Maître Mulot (Robert Hirsch), un huissier de justice qui veut saisir son invention. Pour lui échapper, il se mêle alors au peloton, mais l'huissier se lance à sa poursuite et multiplie les ruses pour capturer l'engin et son propriétaire. Après des aventures riches en péripéties, Jules Duroc parvient tout de même à passer la ligne d'arrivée... Les cracks, qui rend hommage au cinéma burlesque, est une des rares comédies consacrées au cyclisme. Le film fut réalisé à une époque où les grandes courses cyclistes étaient particulièrement populaires, plus encore qu'aujourd'hui.

Jour de fête de Jacques TATI (1949)



Le vélo de Tati de Robert DOISNEAU (1949)

A la fin des années quarante, les habitants d'une petite bourgade française s'apprêtent à recevoir les forains qui organisent la fête annuelle du village. François (Jacques Tati), le facteur bien connu de tous, prend part aux festivités et découvre aux détours d'un cinéma ambulant un film sur ses collègues américains. Il décide alors de se lancer dans une tournée à l'américaine. Fort de cette résolution, le facteur va provoquer bon nombre de catastrophes... Dans ce film, le vélo, détourné, devient le support du burlesque pour l'acteur (sa façon de monter en relevant à chaque fois la pédale, de rouler le buste droit...). Tati réalise de véritables prouesses corporelles lors de sa tournée, avec une apparente facilité. Pourtant la performance est réelle, par exemple dans la tenue incroyablement rigide du vélo, mais aussi l'art de ralentir les gestes. L'acteur cultive dans son film l'art du mime par excellence, qu'il élève au rang d'exploit sportif. En 1947, Tati a réalisé le court-métrage L'Ecole des facteurs, où le personnage de François apparaît

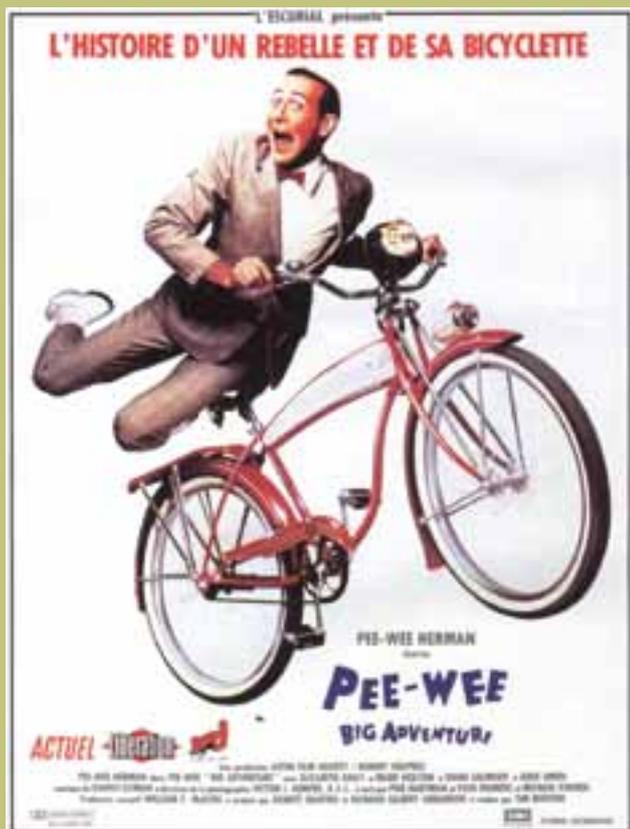
pour la première fois et qui constitue le brouillon de *Jour de fête*. Tourné en couleur selon un procédé expérimental, ce dernier ne put être exploité qu'en noir et blanc. Il a fallu attendre une restauration en 1995 pour le découvrir tel que Tati l'avait imaginé.

 *Bienvenue chez les Ch'tis* de Dany BOON (2008)



Philippe Abrams (Kad Merad), percepteur de la poste à Salon-de-Provence commet une faute professionnelle grave et se voit muté « par punition » dans le Nord-Pas-de-Calais, à Bergues. Contrairement à ses préjugés, il découvre le côté chaleureux et accueillant des gens du Nord. Entre autres mésaventures, Philippe va partager une tournée en vélo, bien arrosée, avec Antoine Bailleur (Dany Boon), l'un de ses facteurs.

 *Pee-Wee's Big Adventure* de Tim BURTON (1985)



Pee-Wee Herman, un excentrique homme enfant, a pour bien le plus précieux son vélo, que lui jalouse Francis, fils gâté d'une famille fortunée. Après une petite visite dans son village, il s'aperçoit que son vélo a été volé. Le héros pense tout d'abord à un acte terroriste soviétique, puis accuse Francis, lequel nie... La grande aventure de Pee-Wee commence, à la recherche de son vélo dans toute l'Amérique. Lors de son voyage, il fera la connaissance de personnages pittoresques l'entraînant dans des situations folles et imprévisibles (bataille sous-marine, course-poursuite dans

des studios de cinéma...). Après de nombreuses péripéties, Pee-Wee retrouve enfin son vélo et son histoire est même adaptée au cinéma ! Avec son maquillage, son costume étroit et ses attitudes, Pee-Wee rappelle les personnages du cinéma burlesque. Totalement en décalage avec le monde qui l'entoure, il ne vit que pour rire et s'amuser et transforme tout à l'image de ses rêveries enfantines. Film cartoonesque, parodique et gentiment déjanté, ce premier long métrage de Tim Burton (et première collaboration de celui-ci avec le compositeur Danny Elfman) aborde déjà quelques-uns des thèmes chers à l'univers du réalisateur, comme la différence, l'imaginaire et l'enfance.

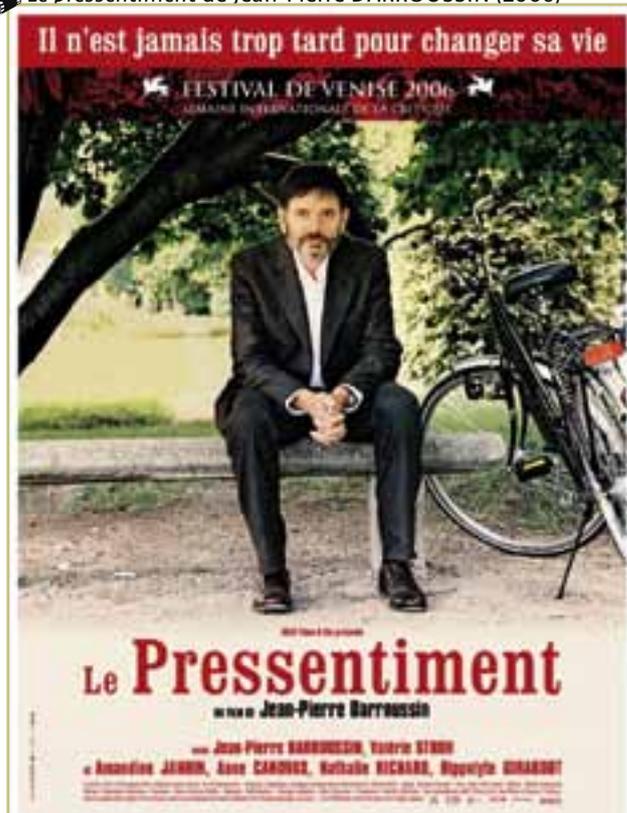
 **L'échappée belle...**

« Parmi ce qui nous distingua de nos aînés, puis de nos cadets, il faut signaler notre engouement pour le cyclisme. L'avènement de la bicyclette coïncida, en effet, avec notre libération des tutelles de la famille et du collège, et ce fût une manière d'affirmer notre indépendance que d'user de cette étonnante invention tenue en fort médiocre estime par nos éducateurs et nos parents. Et puis, la bicyclette était de loin le plus rapide et le plus commode des engins de transport. Les fiacres qui, comme l'a dit la chanson, allaient toujours cahin-caha, les lourds omnibus traînés au trot de trois massifs perchérons, les tramways hippomobiles aux itinéraires compliqués et aux arrêts malencontreux, ne faisaient l'affaire que des femmes, des impotents et des paresseux ; pour peu que l'on fût actif et bien portant, on allait de préférence à pied, sans mettre plus de temps à ses allées et venues.

Quand la bicyclette permit de traverser Paris en une demi-heure, tous les jeunes gens assez fortunés pour se payer cet instrument voulurent bénéficier de cet énorme avantage. »

*Le vélo, la liberté* de Jacques BERGE et Nicolas VIASNOFF (1978)

 *Le pressentiment* de Jean-Pierre DARROUSSIN (2006)



Charles Benesteau (Jean-Pierre Darroussin), avocat au barreau de Paris, divorcé et père d'un jeune homme de

18 ans qui ne souhaite plus le voir, a pris la décision de quitter son arrondissement aisé et de rompre avec son milieu bourgeois pour rejoindre un quartier beaucoup plus populaire. Par ce déménagement, il souhaite retrouver une vie plus authentique et saine, proche des vraies valeurs. Au début du film, on le voit circuler à vélo à travers la Ville Lumière. C'est un symbole de son changement de vie : il a troqué sa voiture coûteuse et polluante contre une bicyclette, vecteur de liberté et de libre-arbitre.

## Souvenirs d'enfance



Bike Riding Lesson de Hughes GEORGE (1954)

« Ma première bicyclette : elle était rouge, sa selle était étroite comme un museau de veau et, bien sûr, le guidon modèle course me permettait de prendre la pose des grands du Tour de France, surtout dans les descentes... En ce temps-là, les routes n'étaient pas asphaltées, sauf la nationale, alors les crevaisons, je connaissais. On réparait en utilisant la dissolution qui poissait les doigts et ça ne tenait pas toujours, juste le temps de regagner Hamoir... »

Café liégeois de René HENOUMONT (1984)

« Et puis, le projet\* se précisant, il m'a fallu regarder les choses en face, et je me suis avisé qu'il me faudrait abandonner mon cher vélo, mon inséparable. Déjà que j'abandonnais les vieux, remords et déchirement s'il fallait aussi que je m'ampute de ce prolongement de moi, c'était trop. J'ai fait entrer le vélo dans le projet. Pour justifier ça dans l'ordre du "naturel", je me suis raconté qu'un aventurier devait se déplacer vite, qu'un vélo porterait sur ses porte-bagages quatre fois plus de fourbi que moi sur mon dos, que sur un vélo on fait la nique aux vipères, que tant qu'il y a un sentier de chèvres un vélo passe, et qu'à bien regarder la silhouette d'un homme pédalant sur son vélo était aussi sportive que celle d'un piéton et presque aussi naturelle. D'un naturel plus moderne, disons. A peu près rasséréné du côté esthéticoïdologique, j'ai donc admis solennellement le vélo à entrer dans le projet, et je me suis mis à songer à l'équiper. »

\*le projet : une fugue

Les rituels de François CAVANNA (1978)

« Je me souviens avoir obtenu, au Parc des Princes, un autographe de Louison Bobet. (27)

Je me souviens des courses derrière grosses motos au Parc des Princes. (76)

Je me souviens que les coureurs cyclistes avaient une chambre à air de secours roulée en huit autour de leurs épaules. (160)

Je me souviens des six-jours au Vel d'hiv. (168)

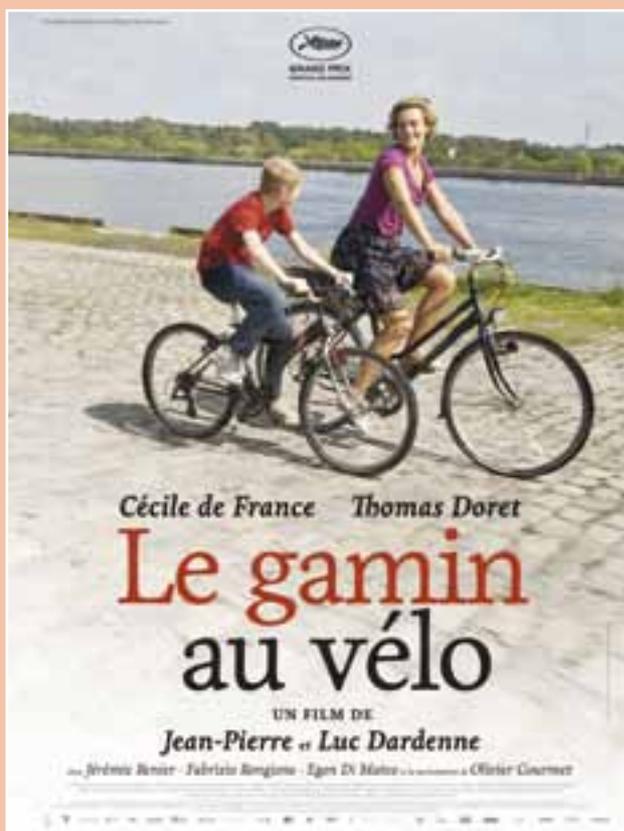
Je me souviens que le cycliste Ferdinand (Ferdinand) Kubler portait ses lunettes de soleil (en mica avec un serre-tête élastique) au-dessus de la saignée du coude, ainsi que le faisaient généralement les champions de ski, alors que les cyclistes les relevaient sur leur front ou au-dessus de la visière de leur casquette. (227)

Je me souviens de Liège-Bastogne-Liège, et de Bordeaux-Paris, et de Paris-Brest-Paris, et de Paris-Camembert, et de Milan-San Remo, et du Tour du Dauphiné, etc., etc., etc. (408)

Je me souviens que ma première bicyclette avait des pneus pleins. (133) »

Je me souviens de Georges PEREC (1978)

 Le gamin au vélo de Jean-Pierre et Luc DARDENNE (2011)

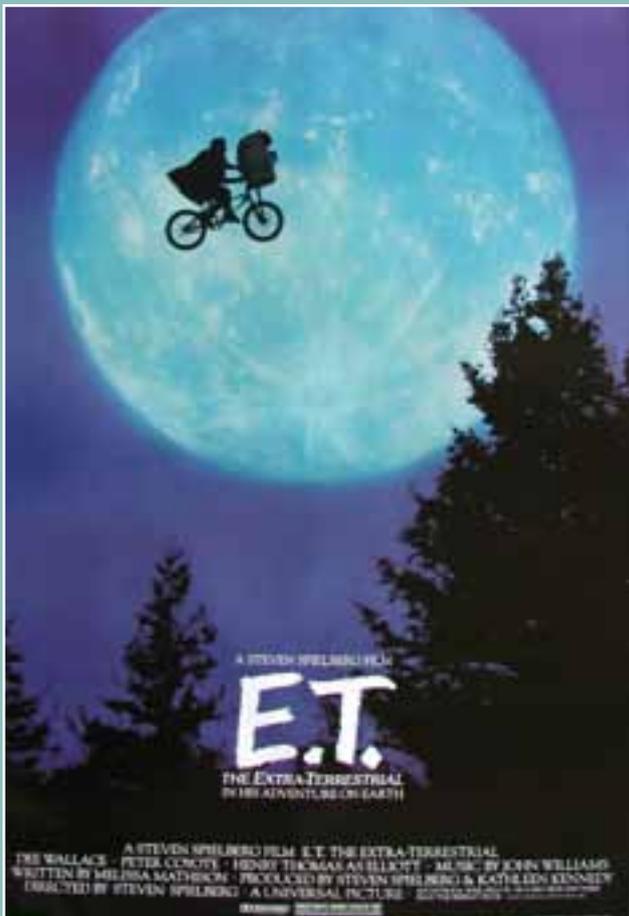


Cyril (interprété par Thomas Doret), 12 ans, vit en foyer d'accueil. Il recherche inlassablement et en vain la reconnaissance et l'amour de son père symbolisé, tout au long du film, par un vélo. Telle une bonne fée, Samantha (Cécile de France) apparaît dans la vie de l'enfant, le recueille et l'aide à affronter l'abandon paternel. Ce « vélodrame » (pour reprendre le mot du journal *Libération*) évolue positivement : le vélo, symbole de rupture, devient

celui des liens sereins qui se tissent entre Samantha et Cyril. Comme l'observe le psychiatre et psychanalyste Serge Tisseron, « après chacun des traumatismes auxquels il est confronté, Cyril se relève, enfourche son vélo, et repart vers son destin. » Selon lui, le vélo constitue le « support de la résilience » (c'est-à-dire « la capacité de se reconstruire après un traumatisme ou dans une situation défavorable ») du jeune garçon. Il « va l'aider à supporter le départ de son père et lui permettre de commencer à se reconstruire. (...) Ce vélo est le lien qui le rattache à son père, et en même temps ce qui lui permet d'explorer le monde qui sera son avenir. Il fait un pont entre un passé qui ne sera plus et un avenir qui n'est pas encore. » Le film a été récompensé par le Grand Prix du Jury au Festival de Cannes.



E.T. l'extra-terrestre (E.T. : the Extra-Terrestrial) de Steven SPIELBERG (1982)



Une nuit, une soucoupe volante se pose près de Los Angeles afin d'explorer notre monde. Un extra-terrestre s'aventure un peu trop loin et se dirige vers la ville, où il est recueilli par un enfant de 10 ans, Elliott. Un lien étrange lie le garçon à cet être surnaturel qui, loin des siens et pourchassé par le gouvernement, tombe malade, décède puis revient à la vie. L'allégorie du passage de l'enfance à l'adolescence est mise en avant lors de la désormais mythique scène où Elliott et E.T. volent sur une bicyclette. Spielberg, qui confesse qu'E.T. est son œuvre la plus intime (un de ses titres de travail était *A Boy's Life*), a choisi de ne montrer les visages des adultes (à part celui de la mère d'Elliott) qu'à partir de la seconde moitié du film. Un parti pris qui traduit l'opposition entre le monde de l'enfance et celui des adultes fondant le film : alors que le premier se caractérise par l'imaginaire, l'ouverture à l'autre et la

liberté (symbolisée notamment par les vélos hyper mobiles d'Elliott et ses amis), le second ne jure que par l'analyse, la méfiance et le contrôle (que représentent les agents du gouvernement et leurs imposants véhicules).

## REFERENCES

### LA BICYCLETTE : DES MOTS POUR LA DIRE

- Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales [En ligne]  
<http://www.cnrtl.fr/definition> (consulté le 22/02/2012)
- « Petite Reine », in *ParisVelocipedia* [En ligne]  
<http://www.parisvelocipedia.fr/index.php/vocabulaire/petite-reine> (consulté le 23/02/2012)
- VANDENABEELE Paul, « Quelle est l'origine de La Petite Reine ? », in *La Dernière Heure*, 28 septembre 2010 [En ligne]  
<http://www.dhnet.be/pratique/consommation/article/326457/quelle-est-l-origine-de-la-petite-reine.html> (consulté le 23/02/2012)

### LE VELO, TOUTE UNE HISTOIRE !

- BARE Pierre, *Herstal en cartes postales*, tome 4, Liège, Dricot, 2000
- *Les Cahiers de médiologie, La bicyclette*, no 5, 1<sup>er</sup> semestre 1998 [En ligne]  
[http://www.mediologie.org/collection/05\\_bicyclette/sommaire05.html](http://www.mediologie.org/collection/05_bicyclette/sommaire05.html) (consulté le 24/02/2012)
- CHANY Pierre, *La fabuleuse histoire du cyclisme*, Paris, La Martinière, 1995
- DEWEZ Léon et QUESTIENNE Philippe, *Cycles et motocycles. Des origines à 1935*, Liège, Musée de la Vie Wallonne, 1971
- GABORIAU Philippe, *Le Tour de France et le vélo. Histoire sociale d'une épopée contemporaine*, Paris, L'Harmattan, 1995
- « Icons of invention : Rover safety bicycle, 1885 », in *Making the Modern World* [En ligne]  
[http://www.makingthemodernworld.org.uk/icons\\_of\\_invention/technology/1880-1939/IC.025](http://www.makingthemodernworld.org.uk/icons_of_invention/technology/1880-1939/IC.025) (consulté le 20/02/2012)
- *L'illustration*, tome CII, Paris, juillet-décembre 1893
- *Le Journal de Liège*, année 1900
- *La Meuse, le journal de Liège et de la Province*, no 128, 28 mai 1895
- « Le vélo en quelques dates », in *Envies de vélo. Musée du vélo Michel Grezard* [En ligne]  
<http://www.enviesdevelo.com/Le-velo-en-quelques-dates.html> (consulté le 20/02/2012)
- PASTEUR Claude, *Les femmes à bicyclette à la belle époque*, Paris, France-Empire, 1986
- SERAY Jacques, *Deux roues. La véritable histoire du vélo*, Rodez, Rouergue, 1988

### LE VELO ET LA MOBILITE

- *Bike Experience* [En ligne]  
<http://www.bikeexperience.be> (consulté le 12/04/2012)
- *Bike to Work* [En ligne]  
<http://www.biketowork.be> (consulté le 12/04/2012)
- « Brevet du cycliste », in *Service Public de Wallonie : Mobilité en Wallonie* [En ligne]  
[http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/mobilite\\_conviviale/strategie\\_velo/brevet\\_cycliste](http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/mobilite_conviviale/strategie_velo/brevet_cycliste) (consulté le 11/04/2012)
- « Budget des ménages 1999-2010 », in *Statbel* [En ligne]  
[http://statbel.fgov.be/fr/modules/publications/statistiques/marche\\_du\\_travail\\_et\\_conditions\\_de\\_vie/budget\\_des\\_menages\\_1999-2010.jsp](http://statbel.fgov.be/fr/modules/publications/statistiques/marche_du_travail_et_conditions_de_vie/budget_des_menages_1999-2010.jsp) (consulté le 09/04/2012)
- *Les Cahiers de médiologie, La bicyclette*, no 5, 1<sup>er</sup> semestre 1998 [En ligne]  
[http://www.mediologie.org/collection/05\\_bicyclette/sommaire05.html](http://www.mediologie.org/collection/05_bicyclette/sommaire05.html) (consulté le 24/02/2012)
- CHARDON Frédéric, « Record de vélos en Belgique », in *La Libre Belgique*, 22 avril 2011 [En ligne]  
<http://www.lalibre.be/economie/actualite/article/656252/record-de-velos-en-belgique.html> (consulté le 09/04/2012)
- Commission européenne, *Rapport Eurobaromètre Flash, L'avenir des transports*, no 312, mars 2011 [En ligne]  
[http://ec.europa.eu/public\\_opinion/flash/fl\\_312\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf) (consulté le 10/04/2012)
- Commission européenne, *Villes cyclables, villes d'avenir*, 1999 [En ligne]  
[http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_fr.pdf) (consulté le 06/03/2012)
- Conférence Européenne de la Mobilité et des Transports (CEMT), Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE), *La mise en œuvre des politiques de transports urbains durables : Aller de l'avant. Politiques nationales en faveur du vélo*, Paris, 2004 [En ligne]  
<http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/04CyclingF.pdf> (consulté le 06/03/2012)
- « Construire son REVe », in *Printemps de la Mobilité* [En ligne]  
[http://printemps.mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/printemps\\_mobilite/concept\\_projets\\_cle\\_sur\\_porte/ConstruireREVe.html](http://printemps.mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/printemps_mobilite/concept_projets_cle_sur_porte/ConstruireREVe.html) (consulté le 11/04/2012)
- CORNELIS Eric, DECLERCQ Katrien et al., *Premiers résultats de l'enquête nationale de mobilité 2010 : BELDAM*, in Centre Namurois des Systèmes Complexes, 22 décembre 2011 [En ligne]  
<http://www.fundp.ac.be/en/sci/naxys/reporten/trs2011/TR%20naXys-28-2011.pdf> (consulté le 09/04/2012)

- « 2 roues contre 4 », in *Pro Velo* [En ligne]  
<http://www.provelo.org/spip.php?article2203> (consulté le 09/04/2012)
- « Dossier technique », in *Brevet du Cycliste* [En ligne]  
[http://www.brevetducycliste.be/sites/default/files/telechargements/2011\\_dossier\\_tech\\_wal\\_web.pdf](http://www.brevetducycliste.be/sites/default/files/telechargements/2011_dossier_tech_wal_web.pdf) (consulté le 11/04/2012)
- « EuroVelo », in *European Cyclists' Federation* [En ligne]  
<http://www.ecf.com/projects/eurovelo-2> (consulté le 06/04/2012)
- FECCI Céline, « Communes pilotes Wallonie cyclable : les lauréats sont connus ! », in *Service Public de Wallonie : Mobilité en Wallonie*, 1<sup>er</sup> décembre 2011 [En ligne]  
[http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/news/news\\_20111201.html](http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/news/news_20111201.html) (consulté le 09/04/2012)
- Fietsberaad, *Bicycle policies of the European principals: continuous and integral*, 2006 [En ligne]  
[http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Fietsberaad\\_publicatie7\\_Engels.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Fietsberaad_publicatie7_Engels.pdf) (consulté le 10/04/2012)
- Fietsberaad, *Le vélo aux Pays-Bas*, 2009 [En ligne]  
<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Leveloauxpaysbas2009.pdf> (consulté le 10/04/2012)
- Gouvernement wallon, *Plan Wallonie cyclable. Introduction*, in *Service Public de Wallonie : Mobilité en Wallonie*, 1<sup>er</sup> décembre 2010 [En ligne]  
[http://mobilite.wallonie.be/opencms/export/sites/be.wallonie.mobilite/fr/mobilite\\_conviviale/strategie\\_velo/pdf/Introduction\\_Plan\\_Wallonie\\_cyclable.pdf](http://mobilite.wallonie.be/opencms/export/sites/be.wallonie.mobilite/fr/mobilite_conviviale/strategie_velo/pdf/Introduction_Plan_Wallonie_cyclable.pdf) (consulté le 06/04/2012)
- Gouvernement wallon, *Plan Wallonie cyclable. Tableau d'actions*, in *Service Public de Wallonie : Mobilité en Wallonie*, 1<sup>er</sup> décembre 2010 [En ligne]  
[http://mobilite.wallonie.be/opencms/export/sites/be.wallonie.mobilite/fr/mobilite\\_conviviale/strategie\\_velo/pdf/Plan\\_Wallonie\\_cyclable\\_restreint.pdf](http://mobilite.wallonie.be/opencms/export/sites/be.wallonie.mobilite/fr/mobilite_conviviale/strategie_velo/pdf/Plan_Wallonie_cyclable_restreint.pdf) (consulté le 06/04/2012)
- Institut Wallon de l'Evaluation, de la Prospective et de la Statistique, *Les chiffres-clés de la Wallonie*, no 12, février 2012 [En ligne]  
[http://www.iweps.be/sites/default/files/Chiffres\\_cles\\_12\\_o.pdf](http://www.iweps.be/sites/default/files/Chiffres_cles_12_o.pdf) (consulté le 06/04/2012)
- « Li bia vélo », in *Namur Mobilité* [En ligne]  
<http://www.ville.namur.be/page.asp?id=5055&langue=FR> (consulté le 06/04/2012)
- *Maison des Cyclistes* [En ligne]  
<http://www.maisonsdescyclistes.be> (consulté le 13/04/2012)
- *Printemps de la Mobilité* [En ligne]  
<http://printemps.mobilite.wallonie.be> (consulté le 11/04/2012)
- Réseau Autonome de Voies Lentes (RAVeL) [En ligne]  
<http://ravel.wallonie.be> (consulté le 06/04/2012)
- « Réseau des Conseillers en mobilité », in *Service Public de Wallonie : Mobilité en Wallonie* [En ligne]  
[http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation\\_information\\_sensibilisation/cem](http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation_information_sensibilisation/cem) (consulté le 12/04/2012)
- « Routes », in *EuroVelo* [En ligne]  
<http://www.eurovelo.org/routes> (consulté le 06/04/2012)
- TOINT Philippe, CORNELIS Eric et al., *Enquête nationale sur la mobilité des ménages. Réalisation et résultats. Rapport final*, avril 2001 [En ligne]  
[http://www.belspo.be/belspo/organisation/publ/pub\\_ostc/mobil/rapp18\\_fr.pdf](http://www.belspo.be/belspo/organisation/publ/pub_ostc/mobil/rapp18_fr.pdf) (consulté le 09/04/2012)
- *Tous vélo-actifs* [En ligne]  
<http://www.veloactif.be> (consulté le 19/04/2012)
- *Vélib'* [En ligne]  
<http://www.velib.paris.fr> (consulté le 06/04/2012)
- « Le vélobus, et la chenille devient papillon. J'me mouille pour mon école ! », in *Service Public de Wallonie : Mobilité en Wallonie* [En ligne]  
[http://mobilite.wallonie.be/opencms/export/sites/be.wallonie.mobilite/fr/planification\\_realisations/pds/documents/velobus\\_provelo.pdf](http://mobilite.wallonie.be/opencms/export/sites/be.wallonie.mobilite/fr/planification_realisations/pds/documents/velobus_provelo.pdf) (consulté le 11/04/2012)
- « Vélocité (service de location de vélos) », in *Ville de Liège* [En ligne]  
<http://www.liege.be/mobilite/velo/velocite-service-de-location-de-velos> (consulté le 06/04/2012)
- « Villo !, la location automatisée de vélos », in *Ville de Bruxelles* [En ligne]  
<http://www.bruxelles.be/artdet.cfm/4359> (consulté le 06/04/2012)
- VLOEBERGHES Erik, « Qui se déplace à vélo, et pourquoi ? », in *Ville à vélo*, no 108, septembre-octobre 2003 [En ligne]  
<http://www.gracq.be/VAV-2003/files/uploads/VAV-2003/VAV108.pdf> (consulté le 06/03/2012)

## LE CYCLISME : UN SPORT, UNE PASSION

- CHANY Pierre, *La fabuleuse histoire du cyclisme*, Paris, La Martinière, 1995
- GABORIAU Philippe, *Le Tour de France et le vélo. Histoire sociale d'une épopée contemporaine*, Paris, L'Harmattan, 1995
- MATHY Théo, *Mémoires du Tour et des Wallons*, Bruxelles, Luc Pire, 2004
- *Mémoire du cyclisme* [En ligne]  
<http://www.memoire-du-cyclisme.net> (consulté le 15/03/2012)

- *Le site du Cyclisme* [En ligne]  
<http://www.siteducyclisme.net> (consulté le 15/03/2012)
- VANDENBERGH Philippe et VAN VLODORP Frédéric, *Le Tour de France en Wallonie*, Bruxelles, Luc Pire, 2004
- « Wielrennen », in *Sportsuitslagen* [En ligne]  
<http://www.sportsuitslagen.org/wielrennen-s2-co-bo.html> (consulté le 15/03/2012)

## LE TOUR DE FRANCE

- « Animations : au cœur du Tour », in *Départ du Tour 2012* [En ligne]  
<http://www.departdutour2012.be/node/106> (consulté le 02/04/2012)
- « Caravane publicitaire », in *Le Tour de France* [En ligne]  
[http://www.letour.fr/2012/TDF/COURSE/fr/caravane\\_publicitaire.html](http://www.letour.fr/2012/TDF/COURSE/fr/caravane_publicitaire.html) (consulté le 23/03/2012)
- *Coups de Pédales*, no 84, mai-juin 2001
- ECHEGUT Alain, « Sponsors et villes font la course aux retombées », in *Les Echos*, 4 juillet 2003 [En ligne]  
<http://archives.lesechos.fr/archives/2003/LesEchos/18939-123-ECH.htm> (consulté le 24/02/2012)
- « Guide historique 2011 », in *Le Tour de France* [En ligne]  
[http://www.letour.fr/HISTO/docs/TDF2011-Historique-VERSION\\_INTEGRALE-fr.pdf](http://www.letour.fr/HISTO/docs/TDF2011-Historique-VERSION_INTEGRALE-fr.pdf) (consulté le 23/03/2012)
- « Les chiffres clés », in *Le Tour de France* [En ligne]  
[http://www.letour.fr/2012/TDF/COURSE/fr/les\\_chiffres\\_du\\_tour.html](http://www.letour.fr/2012/TDF/COURSE/fr/les_chiffres_du_tour.html) (consulté le 23/03/2012)
- « L'historique du Tour : année 1903 », in *Le Tour de France* [En ligne]  
<http://www.letour.fr/HISTO/fr/TDF/1903/histoire.html> (consulté le 24/02/2012)
- « L'historique du Tour depuis 1903 », in *Le Tour de France* [En ligne]  
<http://www.letour.fr/HISTO/fr/TDF/index.html> (consulté le 24/02/2012)
- MATHY Théo, *Mémoires du Tour et des Wallons*, Bruxelles, Luc Pire, 2004
- *Mémoire du cyclisme* [En ligne]  
<http://www.memoire-du-cyclisme.net> (consulté le 15/03/2012)
- « Le palmarès depuis 1903 », in *Le Tour de France* [En ligne]  
<http://www.letour.fr/2012/TDF/HISTO/fr/palmares.html> (consulté le 24/02/2012)
- « Panoramique », in *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales* [En ligne]  
<http://www.cnrtl.fr/definition/panoramique> (consulté le 06/03/2012)
- Province de Liège, *Tour de France 2001 en Province de Liège*, 2001
- TETU Jean-François, « Présentation du dossier », in *Les Cahiers du journalisme, Les nouveaux écrans du sport*, no 19, hiver 2009 [En ligne]  
[http://www.cahiersdujournalisme.net/cdj/pdf/19/00\\_PRESENTATION\\_TETU.pdf](http://www.cahiersdujournalisme.net/cdj/pdf/19/00_PRESENTATION_TETU.pdf) (consulté le 06/03/2012)
- « Le Tour de France et la province de Liège », in *Départ du Tour 2012* [En ligne] <http://www.departdutour2012.be/node/109> (consulté le 24/02/2012)
- « Le Tour en chiffres (2011) », in *Le Tour de France* [En ligne]  
<http://www.letour.fr/2011/TDF/HISTO/fr/statistiques.html> (consulté le 24/02/2012)
- « Le Tour en chiffres (2012) », in *Le Tour de France* [En ligne]  
<http://www.letour.fr/2012/TDF/HISTO/fr/statistiques.html> (consulté le 24/02/2012)
- « Travelling », in *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales* [En ligne]  
<http://www.cnrtl.fr/definition/travelling> (consulté le 06/03/2012)
- VILLAFRATE Raphaël, *Interview d'Eric Clovio*, 3 décembre 2011
- VILLAFRATE Raphaël, *Interview de Sébastien Georis*, 3 décembre 2011
- WILLE Fabien, « L'évolution du spectacle télévisé : le modèle du Tour de France », in *Les Cahiers du journalisme*, no 7, juin 2000 [En ligne]  
[http://www.cahiersdujournalisme.net/cdj/pdf/07/11\\_Wille.pdf](http://www.cahiersdujournalisme.net/cdj/pdf/07/11_Wille.pdf) (consulté le 06/03/2012)

## SPORT ET PERFORMANCE

- *Agence mondiale antidopage* [En ligne]  
<http://www.wada-ama.org> (consulté le 24/02/2012)
- AISSI Franck, « Le dopage », in *Toxibase*, no 4, 4<sup>e</sup> trimestre 1996 [En ligne]  
[http://www.cirddalsace.fr/docs/revue\\_toxibase/pdf/dossier\\_dopage\\_1996.pdf](http://www.cirddalsace.fr/docs/revue_toxibase/pdf/dossier_dopage_1996.pdf) (consulté le 24/02/2012)
- « Albert Londres. Les forçats de la route : l'abandon des frères Pélissier », in *Pacemaker. Manufacture de lettres & cycles* [En ligne]  
[http://www.encyclicque.com/Pages/Textes/Londres\\_Pelissier.html](http://www.encyclicque.com/Pages/Textes/Londres_Pelissier.html) (consulté le 07/03/2012)
- CARLIER Emile, « Sur la piste de l'EPO », in *Le Vif/L'Express*, 6 avril 2001
- Décret du 20 octobre 2011 relatif à la lutte contre le dopage (M.B. 16/12/2011)

- Dopage [En ligne]  
<http://www.dopage.be> (consulté le 24/02/2012)
- JACQUARD Albert, *Halte aux Jeux !*, Paris, Stock, 2004
- LIOTARD Philippe, « Performance, médecine et déontologie », in *Le Courrier de l'Unesco*, no 9, septembre 2000 [En ligne]  
<http://unesdoc.unesco.org/images/0012/001203/120395f.pdf#120413> (consulté le 06/03/2012)
- « Olivier Dazat. L'honneur des champions », in *Pacemaker. Manufacture de lettres & cycles* [En ligne]  
[http://www.encyclicque.com/Pages/Textes/Dazat\\_Champions.html](http://www.encyclicque.com/Pages/Textes/Dazat_Champions.html) (consulté le 07/03/2012)
- « Origines du dopage », in *Cyclisme & Dopage* [En ligne]  
<http://www.cyclisme-dopage.com/dossierdefond/origines.htm> (consulté le 07/03/2012)
- « Le palmarès depuis 1903 », in *Le Tour de France* [En ligne]  
<http://www.letour.fr/2012/TDF/HISTO/fr/palmares.html> (consulté le 24/02/2012)
- QUEVAL Isabelle, *S'accomplir ou se dépasser. Essai sur le sport contemporain*, Paris, Gallimard, 2004
- TAYMANS Carline, « Pour la joie de dépasser ses limites », in *Le Vif/L'Express*, 2 avril 2004
- THIBAUT Anouk, *Le sport, du jeu au spectacle*, Bruxelles, De Boeck, Ligue des Familles, 1999

## LES ARTS CYCLISTES : LE VELO DANS TOUS SES ETATS !

- ALLAIS Alphonse, « Sauvegarde des bicyclettes », in *Pour cause de fin de bail*, Paris, La Revue blanche, 1899
- BADHAM John, *American Flyers, USA*, WW Production, 1985
- BARTOLINI Luigi, *Voleur de bicyclette*, Paris, Corrêa, 1949
- BEAUCARNE Julos, « La révolution passera par le vélo », in *Le vélo volant*, RCA, 1979
- BECKER Jean, *L'été meurtrier*, France, Société Nouvelle de Cinématographie, CAPAC, TF1 Films Production, 1983
- BENIGNI Roberto, *La vita è bella*, Italie, Cecchi Gori Group, Melampo Cinematografica, 1998
- BERTHO Raphaële, « Totems manufacturés », in *Alain Delorme*, août 2010 [En ligne]  
<http://www.alaindelorme.com/?p=works&ga=totem&ch=text> (consulté le 05/03/2012)
- « La bicyclette », in *Cinémathèque française. Les dossiers thématiques de la Bibliothèque du film* [En ligne]  
<http://195.115.141.14/biblio-filmo/biblio-filmo.php?fichier=bicyclette.xml> (consulté le 22/02/2012)
- BINISTI Thierry, *La bicyclette bleue*, France, Italie, Bavaria Film, France 2, France 3 et al., 2000
- BLANC Jean-Noël, *La légende des cycles*, Paris, Le Castor Astral, 2003
- BOON Danny, *Bienvenue chez les Ch'tis*, France, Pathé Renn Productions, Hirsch, Les Productions du Chicon, 2008
- BORGE Jacques et VIASNOFF Nicolas, *Le vélo, la liberté*, Paris, Balland, 1978
- BURTON Tim, *Pee-Wee's Big Adventure*, USA, Warner Bros. Pictures, Aspen Film Society, 1985
- BUZZATI Dino, *Sur le Giro 1949*, Paris, Laffont, 1984
- *Les Cahiers de médiologie, La bicyclette*, no 5, 1<sup>er</sup> semestre 1998 [En ligne]  
[http://www.mediologie.org/collection/05\\_bicyclette/sommaire05.html](http://www.mediologie.org/collection/05_bicyclette/sommaire05.html) (consulté le 24/02/2012)
- CAVANNA François, *Les rituels*, Paris, Belfond, 1978
- CHOMET Sylvain, *Les triplettes de Belleville*, France, Belgique, Canada, Royaume-Uni, Les Armateurs, Production Champion, Vivi Film, France 3 Cinéma et al., 2003
- CLAUS Hugo, *L'espardon*, Paris, De Fallois, L'Age d'Homme, 1989
- CLEMENCEAU George, *Sur les routes*, Paris, G. Charpentier et E. Fasquelle, 1896
- DARDENNE Jean-Pierre et Luc, *Le gamin au vélo*, Belgique, France, Italie, Les Films du Fleuve, Archipel 35, Lucky Red et al., 2011
- DARROUSSIN Jean-Pierre, *Le pressentiment*, France, Agat Films & Cie, France 2 Cinéma, Bac Films et al., 2006
- DE SICA Vittorio, *Ladri di biciclette*, Italie, Produzioni De Sica, 1949
- DESPROGES Pierre, *Dictionnaire superflu à l'usage de l'élite et des bien nantis*, Paris, Seuil, 1985
- DONNELLY Thomas Michael, *Quicksilver*, USA, Columbia Pictures Corporation, Delphi V Productions, IndieProd Company Productions, 1986
- FOURNEL Paul, *Besoin de vélo*. Paris, Seuil, 2001
- FRONTISI Claude, « Mouvement, vitesse, dynamisme. L'espace-temps futuriste », in *Images Re-vues, Traditions et temporalités des images*, hors-série no 1, 2008 [En ligne]  
<http://imagesrevues.revues.org/1081> (consulté le 05/03/2012)
- HAREL Philippe, *Le vélo de Ghislain Lambert*, France, Belgique, AF Production, Les Productions Lazennec, Studio Canal, TF1 Films Production, 2001
- HENOUMONT René, *Café liégeois*, Paris, ACE, 1984
- *The Internet Movie Database* [En ligne]  
<http://www.imdb.com> (consulté le 22/02/2012)
- JARRY Alfred, « Cyclo-guide Miran illustré », in *Le Mercure de France*, Paris, no 82, novembre 1896
- JOFFE Alex, *Les Cracks*, France, Italie, Fidès, Regina Films, TC Productions et al., 1968
- LEBLAY Julien, *Le Tao du vélo. Petites méditations cyclopédiques*, Paris, Transboréal, 2010
- LEGRAND Michel, *Cinq jours en juin*, France, Antenne 2, Compagnie Cinématographique de France, Compagnie Française Cinématographique et al., 1989
- MAKHMALBAF Mohsen, *Bicycleran*, Iran, Mohsen Makhmalbaf, 1987

- MESHKINI Marzieh, *Roozikezanshodam*, Iran, Makhmalbaf Productions, 2001
- MONTAND Yves, « La bicyclette », in *La bicyclette*, Philips, 1968
- Pacemaker. *Manufacture de lettres & cycles* [En ligne]  
<http://www.encyclicque.com/> (consulté le 22/02/2012)
- PEREC Georges, *Je me souviens*, Paris, Hachette, 1978
- PERRET Jacques, « Le vélo », in *Le machin*, Paris, Gallimard, 1955
- POUY Jean-Bernard, *54 × 13*, Nantes, L'Atalante, 1996
- RADFORD Michael, *Il postino*, Italie, France, Belgique, Cecchi Gori Group, Tiger Cinematografica, Penta Film, Esterno Mediterraneo Film et al., 1996
- ROEGIERS Patrick, *Le mal du pays. Autobiographie de la Belgique*, Paris, Seuil, 2003
- ROQUES Pierre, *Du soleil dans mes rayons*, Paris, Denoël, 1979
- SAN-ANTONIO, *Vas-y, Béru !*, Paris, Fleuve noir, 1965
- SCHLINK Bernard, *Le liseur*, Auvers-sur-Oise, A vue d'œil, 2000
- SHAN SA, *La joueuse de go*, Paris, Grasset, 2001
- SIMENON Georges, *Pedigree*, Lausanne, Rencontre, 1968
- SIRONI Alberto, *Il Grande Fausto*, Italie, France, Allemagne, Beta Film, Erre Cinematografica Srl, Radiotelevisione Italiana, Société Française de Production, 1995
- SKÁRMETA Antonio, *Une ardente patience*, Paris, Seuil, 1987
- SPIELBERG Steven, *E.T. : the Extra-Terrestrial*, USA, Universal Pictures, Amblin Entertainment, 1982
- TATI Jacques, *Jour de fête*, France, Cady Films, Panoramic Films, 1949
- « Tête de taureau », in *Musée national Picasso* [En ligne]  
[http://www.musee-picasso.fr/pages/page\\_id18611\\_u12.htm](http://www.musee-picasso.fr/pages/page_id18611_u12.htm) (consulté le 05/03/2012)
- TISSERON Serge, « Le gamin au vélo : les clés de la résilience », in *Cerveau & Psycho*, no 47, septembre-octobre 2011 [En ligne]  
[http://www.cerveauetpsycho.fr/ewb\\_pages/f/fiche-article-le-gamin-au-velo-les-cles-de-la-resilience-27866.php](http://www.cerveauetpsycho.fr/ewb_pages/f/fiche-article-le-gamin-au-velo-les-cles-de-la-resilience-27866.php) (consulté le 22/02/2012)
- TRUFFAUT François, *Les mistons*, France, Les Films du Carrosse, 1958
- « Le vélo fait son cinéma », in *Vogazette*, 21 juillet 2007 [En ligne]  
[http://www.vogazette.fr/article.php?id\\_article=242](http://www.vogazette.fr/article.php?id_article=242) (consulté le 22/02/2012)
- WEYERGANS François, *Je suis écrivain*, Paris, Gallimard, 1989
- XIAOSHUAI Wang, *Shiqi sui de dan che*, France, Taiwan, Chine, Pyramide Productions, Arc Light Films, Public Television Service Foundation et al., 2001
- YATES Peter, *Breaking Away*, USA, Twentieth Century Fox Film Corporation, 1979

# ICONOGRAPHIE

P. 1 : « Eddy Merckx au vélodrome de Rocourt », photographie, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 07/1972 / P. 2 : GUISSARD Gérard, « Eddy Merckx », Service Communication de la Province de Liège, 03/2012 / P. 3 : « La Province de Liège lance le Tour 2012 », affiche, Province de Liège, 2012 (<http://www.departdutour2012.be/node/227>) / P. 7 : « Lettres », photographie / P. 8 : Une du *Figaro Littéraire*, Gallica, 04/10/1890 (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k272564r.image.langFR>) / P. 9 et 11 : « Grand bi », photographie, Musée de la vie wallonne / P. 10 : « Draisiennne », dessin, Musée de la Vie wallonne ; « Henry Michaux », plaquette publicitaire, Musée de la Vie wallonne, 1894 / P. 11 : « Leçon de bicyclette », photographie, Musée de la Vie wallonne, 1900 ; « Cours vélocipédique », publicité, Musée de la Vie wallonne / P. 12 : « Atelier de montage des vélos de la FN », photographie, Musée de Herstal, 1904 ; « Quadruplette Legia », plaquette publicitaire, Musée de la Vie wallonne, 1896 ; « Quadruplette Legia », photographie, Musée de la Vie wallonne ; BERCHMANS Emile, « Fabrique Nationale d'armes de guerre. Herstal-Liège », affiche publicitaire, Musée national de la voiture et du tourisme, L'Histoire par l'image, vers 1898 © photo RMN - F. Raux (<http://www.histoire-image.org/pleincadre/index.php?i=1164>) / P. 13 : « Des cavaliers qui portent leur monture. Bicyclette au dos », photographie, Musée de la Vie wallonne ; BOMBLED Louis-Charles, « Clément Paris. Cycles et Automobiles », affiche publicitaire, Musée de l'Armée, L'Histoire par l'image, 1902 © photo Paris - Musée de l'Armée, Dist. RMN / Pascal Segrette (<http://www.histoire-image.org/pleincadre/index.php?i=1158>) / P. 14 : « Cercle cycliste Legia Herstal », photographie, Musée de Herstal ; « Groupe de cyclistes avec tandems » et « Vélo avec siège d'enfant », photographies, Musée de la Vie wallonne, 1937 et 1922 / P. 15 : « Bike Experience », affiche, 2012 (<http://www.bikeexperience.be/fr/presse>) ; BERCHMANS Emile, « Pieper Cycles », affiche publicitaire, Musée de la Vie wallonne, vers 1900 / P. 16 : MARS, « La mode. Costumes de bicyclette », dessin, *L'illustration*, 01/07/1893 / P. 17 : GAUDY Georges, « Cycles Wagner », affiche publicitaire, vers 1900 / P. 18 : HAMEL Claude, « Paysanne à Quang Thai au Vietnam », photographie, Organisation Internationale de la Francophonie, Institut de l'Energie et de l'Environnement de la Francophonie, 08/2003 (<http://www.francophonie.org/Paysanne-vietnamienne-Vietnam-2003.html>) ; DAVEKENTUK, « Amsterdam 2 », photographie, Flickr, 15/11/2008, licence CC BY-ND 2.0 (<http://www.flickr.com/photos/davekentuk/3036046751/>) / P. 19 : « Mouvement provo à Amsterdam aux Pays-Bas », photographie, 1966 (<http://artistjcompton.blog.com/2010/05/05/the-white-bicycle-plan-2010-article-forthcoming>) / P. 20 : POAT, « Bicycle lift in use », photographie, Panoramio, 23/09/2011 (<http://www.panoramio.com/photo/62337409>) ; MANDEMEMORY Boubacar Touré, « Réparateur de vélos à Ouagadougou au Burkina Faso », photographie, Organisation Internationale de la Francophonie, 10/2004 (<http://www.francophonie.org/Reparateur-de-velos-Ouagadougou.html>) / P. 21 : MARIE-II, « Fontein op 't Zand », photographie, Flickr, 18/11/2007, licence CC BY-NC-SA 2.0 (<http://www.flickr.com/photos/grrr/2048903972/>) / P. 22 : « Wallonie cyclable », logotype, Service Public de Wallonie : Mobilité en Wallonie ([http://mobilite.wallonie.be/opencms/export/sites/be.wallonie.mobilite/fr/mobilite\\_conviviale/strategie\\_velo/pdf/Introduction\\_Plan\\_Wallonie\\_cyclable.pdf](http://mobilite.wallonie.be/opencms/export/sites/be.wallonie.mobilite/fr/mobilite_conviviale/strategie_velo/pdf/Introduction_Plan_Wallonie_cyclable.pdf)) ; BEN2, « SUL à Bruxelles », photographie, *Wikimedia Commons*, 24/09/2006, licence CC BY-SA 3.0 ([http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sul\\_bxl\\_01.JPG](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sul_bxl_01.JPG)) / P. 23 : « Li bia vélo », logotype, Namur Mobilité (<http://www.ville.namur.be/page.asp?id=5055&langue=FR>) ; « Vélocité », photographie, Ville de Liège (<http://www.liege.be/mobilite/velo/velocite-service-de-location-de-velos>) ; « Maison des Cyclistes », logotype ([http://www.maisondescyclistes.be/spip.php?page=menusecondaire\\_site&id\\_article=167](http://www.maisondescyclistes.be/spip.php?page=menusecondaire_site&id_article=167)) ; « Brevet du Cycliste », logotype (<http://www.brevetducycliste.be/telechargements/dossier-technique-0/>) / P. 24 : « Children with bikes » et « Man riding bicycle », photographies, 2012 © Gettyimages / P. 24 : « Réseau EuroVelo », carte (<http://www.eurovelo.org/routes>) ; « Réseau Autonome des Voies Lentes », logotype (<http://ravel.wallonie.be>) ; GILDERIC PHOTOGRAPHY, « The Long and Winding Brick Road », photographie, Flickr, 01/04/2010, licence CC BY-NC-ND 2.0 (<http://www.flickr.com/photos/gilderic/5536572191/>) / P. 26 : SPOTMATIX, « Canal du Centre », photographie, Flickr, 13/09/2010, licence CC BY 2.0 (<http://www.flickr.com/photos/arzitek/5172862711/>) ; « Roulez futés, roulez casqués », brochure, Institut Belge pour la Sécurité Routière (<http://webshop.ibsr.be/fr/produit/detail/roulez-futes-roulez-casques-ref-953>) / P. 27 : « Eddy Merckx à vélo au vélodrome de Rocourt », photographie, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 07/1972 / P. 28 : SCOTT Georges, « Départ d'une course au vélodrome de la Seine » et « Etape de nuit lors de la course Paris-Brest-Paris », dessins, *L'illustration*, Archives des Yvelines : la « Petite Reine » de A à Z, 1897 et 1901 (<http://www.yvelines.fr/archives/actu/2010/velo>) ; « Course place Maghin », photographie, Musée de la Vie wallonne ; « Fête cycliste à Rocourt », photographie, Musée de la Vie wallonne, 1900 / P. 29 : RASSENFOSSÉ Armand, « Vélodrome liégeois », couverture de programme de courses vélocipédiques, Musée de la Vie wallonne, 1894 ; BERCHMANS Emile, « Courses vélocipédiques internationales », affiche, Musée de la Vie wallonne, 1891 ; « Robert Protin et Jules Fischer », photographie, Musée de la Vie wallonne, 1895 ; « Société cycliste « La roulure » de Saint-Ghislain », photographie, Musée de la Vie wallonne / P. 30 : « Champion du Katanga », photographie, Musée de la Vie wallonne, 1929 ; « Passage du Tour de France à Liège » et « Caravane publicitaire du Tour de France à Spa », photographies, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 1948 et 1962 / P. 31 : G4GLENNO, « Central Queensland BMX titles », photographie, Flickr, vers 1982, licence CC BY-ND 2.0 (<http://www.flickr.com/photos/glennsthailand/2960133407/>) ; « Eddy Merckx s'échauffant au vélodrome de Rocourt », photographie, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 07/1966 ; « Eddy Merckx au vélodrome de Rocourt » et « Fans d'Eddy Merckx au vélodrome de Rocourt », photographies, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 08/1969 / P. 32 : « Eddy Merckx au vélodrome de Rocourt », Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 07/2012 ; Une de *La Meuse*, 20/10/1972 / P. 33 : « Examen médical d'Eddy Merckx », photographie, 1972 ; « Appareillage conçu pour la préparation d'Eddy Merckx », photographie, *La Meuse*, 20/10/1972 / P. 34 : « Coureurs cyclistes miniatures », photographie ; Album *Panini Sprint 71*, 1971 / P. 35 : « Léon Georget » et verso, carte postale, 09/1910 / P. 36 : Couverture de *Coups de Pédales*, no 106, 01-02/2005 ; « Mariage de Claude Degauquier à Seraing », photographie, 26/04/2003 / P. 37 : « La Province de Liège lance le Tour 2012 », panneau, Province de Liège, 2012 (<http://www.departdutour2012.be/node/227>) / P. 38 : « Jean Rossius », photographie, Musée de la Vie wallonne ; « Coureurs du Tour de France au repos », photographie, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 1948 ; GABRIEL Yves, « Spectateurs du Tour de France à Liège », Fédération du Tourisme de la Province de Liège, 03/07/2004 / P. 39 : « Passage du Tour de France en Province de Liège », Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 1948 ; KRAKOWSKI Michel, « Elèves de l'Athénée de Flémalle devant le Thalys

qu'ils ont floqué », photographie, Service Communication de la Province de Liège, 20/03/2012 / P. 40 : « Gino Bartali franchissant la ligne d'arrivée à Liège » et « Marcel Dupont accueilli par sa mère », photographies, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 1948 ; « Adolfo Leoni et Giulio Bresci » et « Foule au quai des Ardennes », photographies, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 1950 / P. 41 : « Fritz Schär franchissant la ligne d'arrivée à Liège », « Sprint du peloton » et « Le peloton du côté de Rocourt », photographies, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 1953 ; « André Darrigade franchissant la ligne d'arrivée à Liège », photographie, *Miroir Sprint*, 1956 ; « Coureurs de l'équipe belge recevant un poste de radio », photographie, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 1956 ; « Sprint victorieux de Rudi Altig à Spa », photographie, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 1962 / P. 42 : « Rudi Altig, Rik Van Looy et Jacques Anquetil », photographie, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 1962 ; « Rik Van Looy franchissant la ligne d'arrivée à Droixhe » et « L'équipe Solo-Superia au départ du contre-la-montre par équipes », photographies, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 1965 ; « Miguel-Maria Lasa et Guy Sibille », photographie, *Miroir du Cyclisme*, no 220, 07/1976 ; « Arrivée de Henk Lubberding à Liège » (médaillon) et « Arrivée du peloton », photographies, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 1980 / P. 43 : LEKEU Jean-Pierre, « Le peloton sur le circuit de Spa-Francorchamps » et « Anciens champions réunis à Francorchamps », photographies, 1989 ; BADE Bruno, « Bruyneel bat Indurain sur le boulevard de la Sauvenière », photographie, 1995 ; GUISSARD Gérard, « Rencontre entre Miguel Indurain et Tchatchchès », photographie, 1995 / GABRIEL Yves, « Les coureurs sur le boulevard Pasteur à Seraing », photographie, Fédération du Tourisme de la Province de Liège ; GABRIEL Yves, « Départ du prologue sur l'avenue Rogier », « Cancellara sur le podium du prologue », photographies, Fédération du Tourisme de la Province de Liège, 2004 ; GUISSARD Gérard, « Chavanel », photographie, Service Communication de la Province de Liège, 2004 / P. 43 : « Marcel Kerff au Tour de France 1903 », photographie, MATHY Théo, *Mémoires du Tour et des Wallons*, Bruxelles, Luc Pire, 2004 / P. 45 : « Monument aux morts de la « Grande Guerre » à Moulant » ; « Georges Lemaire en tête dans l'étape de Gap au Tour de France en 1933 » et « Lemaire, Speicher et Martano », photographies, MATHY Théo, *Mémoires du Tour et des Wallons*, Bruxelles, Luc Pire, 2004 ; « Emile Masson Junior et Senior », photographie, MASSON Emile, *Mon père et moi. Francs Masson du cyclisme belge*, Bruxelles, Arts & Voyages, 1973 / P. 46 : Couverture de *Champions et vedettes*, 1958 ; « Matcoat 58 », publicité ; « Joseph Bruyère signant des autographes au vélodrome de Rocourt », photographie, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns / P. 47 : KRAKOWSKI Michel, « Philippe Gilbert rencontrant Dominique D'Onofrio au départ de Liège-Bastogne-Liège », photographie, Service Communication de la Province de Liège, 2011 / P. 47 : GOSOLTOURMALET1, « Une de L'Auto du 01/07/1903 », photographie, Flickr (<http://www.flickr.com/photos/30346766@N07/2844315458>) ; Une de L'Equipe, 19/07/2010 / « Journaliste interviewant un coureur à Liège lors du Tour de France » et « Journaliste interviewant un coureur à Spa lors du Tour de France », photographies, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 1948 et 1962 / P. 49 : « Cars régies à Spa lors du Tour de France », photographie, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 1962 ; DUMAS Nicolas, « Tour de France 2009 - Montpellier », photographie, Flickr, 07/07/2009, licence CC BY-SA 2.0 (<http://www.flickr.com/photos/ndumas/3811070728>) ; GUILIMAUX Crikette, « Bravo à France Télévision et à leur cameramen », photographie, Flickr, 24/07/2011, licence CC BY-NC-SA 2.0 (<http://www.flickr.com/photos/guilimaux/5986358392>) ; KMERON, « Tour de France 2010 @ Bruxelles-7564 », photographie, Flickr, 04/07/2010, licence CC BY-NC-ND 2.0 ([http://www.flickr.com/photos/frf\\_kmeron/4773361839](http://www.flickr.com/photos/frf_kmeron/4773361839)) ; PARAL\_LAX, « 2 3 4 Action », photographie, Flickr, 04/07/2010, licence CC BY-NC-SA 2.0 (<http://www.flickr.com/photos/gravlax/4775521494>) / P. 50 : Page d'accueil du site officiel du Tour de France, 04/04/2012 ([http://www.letour.fr/indexTDF\\_fr.html](http://www.letour.fr/indexTDF_fr.html)) ; STUDIO BAU WINKEL, « Tour de France 2010 », timbres-poste, TNT Post, 2010 ; CYANIDE STUDIO, « Le Tour de France », jeu vidéo, Focus Home Interactive, 2011 / P. 51 : magnets maillots, kit officiel 2011 et boules de pétanque, Tour de France (<http://boutique.letour.fr>) / P. 52 : « Caravane publicitaire du Tour de France à Liège » et « Femme avec publicité à Spa », photographies, Musée de la Vie wallonne, Fonds Desarcy-Robyns, 1948 et 1962 ; KMERON, « Tour De France 2010 @ Bruxelles-732 », photographie, Flickr, 04/07/2010, licence CC BY-NC-ND 2.0 ([http://www.flickr.com/photos/frf\\_kmeron/4773081317](http://www.flickr.com/photos/frf_kmeron/4773081317)) / P. 53 et 56 : FLORES Celso, « Tour de France - 08 », photographie, Flickr, 08/07/2008, licence CC BY 2.0 (<http://www.flickr.com/photos/celso/2651341246>) / P. 54 : « Fête des sports », estampe, L'Histoire par l'image © Photo RMN - J.-G. Berizzi (<http://www.histoire-image.org/pleincadred/index.php?i=1163>) / P. 55 : « Pilules », photographie ; « Les dangers du dopage : parlons-en », brochure, Agence Mondiale Antidopage (<http://www.wada-ama.org/fr/Education-Sensibilisation/Outils-educatifs/Brochure-sur-les-dangers-du-dopage>) / P. 58 : PIXELTHIS, « Clock made from a Recycled Bike Wheel », horloge (<http://www.etsy.com/listing/48043082/clock-made-from-a-recycled-bike-wheel>) ; PICASSO Pablo, « Tête de taureau », sculpture (selle de cuir et guidon de métal), Musée National Picasso Paris, Agence photographique de la Réunion des Musées Nationaux et du Grand Palais des Champs-Élysées, 1942 © Succession Picasso © photo RMN / Béatrice Hatala (<http://www.photo.rmn.fr/cf/htm/CSearchZ.aspx?E=2K1KTSGVN41TL&SubE=2C6NU0N9QZL5>) / P. 59 : BOCCIONI Umberto, « Dynamisme d'un cycliste », peinture (huile sur toile), Musée Guggenheim de Venise, 1913 ; LEGER Fernand, « Les loisirs sur fond rouge », peinture (huile sur toile), Musée National Fernand Léger, Agence photographique de la Réunion des Musées Nationaux et du Grand Palais des Champs-Élysées, 1949 © ADAGP © photo RMN / Gérard Blot (<http://www.photo.rmn.fr/cf/htm/CSearchZ.aspx?E=2K1KTSGVK5O@D&SubE=2C6NU0GS9GPZ>) / P. 60 : DUCHAMP Marcel, « Roue de bicyclette », métal et bois peint, Musée National d'Art moderne - Centre Georges Pompidou, 1913/1964 © Succession Marcel Duchamp / ADAGP, Paris, photographie THE YELLOWRIDER, Flickr, 21/11/2010, licence CC BY-NC-SA 2.0 (<http://www.flickr.com/photos/yellowrider/5194686959>) ; « Quicksilver », 1986 : « La vie est belle », affiche, 1998 / P. 61 : IJBEMA Rob, « Green in Paris ! », peinture (acrylique sur toile), Painting Le Tour, 2011 (<http://paintingletour.blogspot.com/2011/07/tour-de-france-etape-21.html>) ; KROLL Pierre, « Le Tour passe devant nos deux rois », dessin, *Le Soir*, 05/07/2010 ; « Le vélo de Ghislain Lambert », 2001 / P. 62 : « Les triplètes de Belleville », 2003 ; « La bande des quatre », 1979 ; GONTCHAROVA Nathalie, « Le cycliste », peinture (huile sur toile), Musée Russe, 1913 / P. 63 : METZINGER Jean, « Au vélodrome », peinture (huile et collage sur toile), The Solomon R. Guggenheim Foundation, Peggy Guggenheim Collection, Venise, 1911-1912 © 2012 Artists Rights Society (ARS), New York/ADAGP, Paris, photographie ELIEL, Flickr, 11/12/2005, licence CC BY-NC-SA 2.0 (<http://www.flickr.com/photos/eliel/72632518>) ; « Le prix de l'exploit », 1985 ; « Le cycliste », 1987 ; TOUTAIN Jean-Louis, « Petite halte », sculpture (bronze), 2004 / P. 64 : « Très sport. La bicyclette des sportifs », affiche publicitaire, Gallica, 1920 (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btvb9017567n>) ; « Les mistons », 1958 ; « L'été meurtrier », affiche, 1983 / P. 65 : « Pour elle Coppi perdit tout », *Ici Paris*, 1973 ; « Le voleur de bicyclette », affiche, 1948 / P. 66 : « Le

facteur », 1996 ; DELORME Alain, « Totem #4 », photographie, 2009-2011 (<http://www.alaindelorme.com/?p=works&ga=totem&ch=image>) ; « Beijing Bicycle », 2001 / P. 67 : BEAUCARNE Julos, « Le vélo volant », 1979 ; « La bicyclette bleue », 2000 ; « Le jour où je suis devenue femme », 2001 / P. 68 : « Cinq jours en juin », affiche, 1988 ; SAN-ANTONIO, *Vas-y, Béru !*, Fleuve Noir, 2006 / P. 69 : FRANQUIN André, *Idées noires*, Audie, 1981 ; « Les cracks », 1968 ; DOISNEAU Robert, « Le vélo de Tati », photographie, 1949 © Atelier Robert Doisneau / P. 70 : « Bienvenue chez les Ch'tis », 2008 © photo Jean-Claude Lothier (<http://www.chtinn.com/presse/index.html>) ; « Pee-Wee's Big Adventure », affiche, 1985 ; « Le pressentiment », affiche, 2006 ; GEORGE Hughes, « Bike Riding Lesson », *The Saturday Evening Post*, 12/06/1954 ; « Le gamin au vélo », affiche, 2011 © photo Christine Plenus (<http://diaphana.fr/film/le-gamin-au-velo>) / P. 72 : « E.T. l'extra-terrestre », affiche, 1982.

# REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier vivement pour la réalisation de ce dossier :

## Conception et rédaction

### Direction générale de l'Enseignement de la Province de Liège

- Madame Bernadette RASQUIN, Directrice générale adjointe honoraire
- Monsieur Jean COLLIN, conseiller pédagogique
- Madame Virginie DETALLE, bibliothécaire – documentaliste
- Monsieur Bruno DE VALKENEER, employé en communication

### Haute Ecole de la Province de Liège

- Monsieur Raymond BADA, maître-assistant honoraire
- Madame Claude CANNELLA, maître-assistante
- Madame Bénédicte FRANCK, maître-assistante
- Madame Anne-Françoise GEHLEN, maître-assistante
- Monsieur Eric LAURENT, maître-assistant
- Les étudiants de la section « Bachelier en Communication »

## Graphisme et mise en page

### Service de Promotion, Information et Communication de la Direction générale de l'Enseignement de la Province de Liège

- Monsieur Michaël FRANSSSEN, attaché en communication
- Monsieur Eric VANHAM, graphiste

## Iconographie

- Monsieur Gérard GUISSARD, photographe au Service Communication de la Province de Liège
- Monsieur Yves GABRIEL, photographe à la Fédération du Tourisme de la Province de Liège
- Monsieur Jean-Louis XHONNEUX, photographe
- Monsieur Pierre KROLL, qui nous a aimablement autorisés à reproduire son dessin paru dans *Le Soir* du 5 juillet 2010
- Monsieur Pierre BARE, auteur de *Herstal en cartes postales*, tomes 1-4, Dricot, Liège
- Musée de la Vie wallonne pour le Fonds Desarcy-Robyns
- Institut provincial Ernest Malvoz
- Musée communal de Herstal et ASBL « Les Amis du Musée herstalien »

## Pour leur collaboration

- Monsieur Eddy MERCKX, pour son message à destination des élèves de l'Enseignement de la Province de Liège
- Monsieur Christian PETRY, Directeur général du Département Sport - Tourisme - Grands Evénements de la Province de Liège, pour nous avoir aimablement autorisés à reproduire l'affiche et le panneau « La Province de Liège lance le Tour 2012 »
- Monsieur Joseph CROTTEUX, Directeur en chef de la Cellule de Coordination des Grands Evénements de la Province de Liège, qui nous a aimablement mis en relation avec Monsieur Eddy MERCKX
- Messieurs Claude DEGAUQUIER, Alex DE LUNARDO et Alain SALME, pour leurs précieuses informations

## Impression

- Centre d'impression de l'Athénée Provincial Guy Lang de Flémalle



# DES FORMATIONS POUR TOUS!

14 instituts dans le secondaire

8 instituts en promotion sociale

Une Haute Ecole



Rue du Commerce, 14 4100 SERAING

[www.mafuturecole.be](http://www.mafuturecole.be)

0800 14 162



Province  
de Liège

Enseignement