

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Le Tour de France

Barbora Sloupová

Plzeň 2017

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra románských jazyků

Studijní program Filologie

Studijní obor Cizí jazyky pro komerční praxi

Kombinace angličtina – francouzština

Bakalářská práce

Le Tour de France

Barbora Sloupová

Vedoucí práce:

PhDr. Mgr. Helena Horová, PhD.

Katedra románských jazyků

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2017

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2017

.....

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych poděkovala vedoucí své práce, PhDr. Mgr. Heleně Horové, PhD. za odborné vedení práce a cenné rady, které mi pomohly tuto práci zkompletovat.

La table des matières

1. Introduction	2
2. Tour de France	4
2.1. L'histoire du Tour de France	4
2.1.1. La naissance du Tour de France	4
2.1.2. L'évolution des étapes suivantes	7
2.1.2.1. La première mention des domestiques	9
2.1.3. L'évolution des étapes avant la Grand Guerre	10
2.1.4. Le Tour de France et la Grand Guerre	12
2.1.5. Le Tour de France après la Grande Guerre	13
2.1.5.1. La naissance de la caravane publicitaire	16
2.1.5.2. Le premier grand prix de la montagne	17
2.1.5.3. La première course contre la montre	17
2.1.6. L'évolution de la course avant La Seconde Guerre mondiale	18
2.1.7. Le Tour et La Seconde Guerre mondiale	20
2.1.8. La reprise du Tour de France et sa évolution après la Guerre	23
2.2. Le dopage	33
2.3. Le glossaire	37
2.4. Les statistiques	43
3. Conclusion	47
4. Bibliographie, sources et références	48
4.1. La bibliographie	48
4.2. Les documents électroniques	48
5. Résumé	54
6. Abstract	55
7. Annexes	56

1. Introduction

Le mémoire à duquel je vais me consacrer tient sur le thème, le Tour de France. Comme son nom l'indique, mon sujet portera sur l'analyse détaillée de cette compétition qui représente un des symboles nationaux de la France.

Les raisons pour lesquelles ma décision s'est portée sur « le Tour de France » est mon intérêt personnel que j'aie pour le sport, la France et pour le fait que la racine de cet événement national se situe dans un passé éloigné. Il me donne donc la possibilité de donner une vision de faire un panorama de la course et de son évolution avec les contextes politiques et historiques.

L'intention de mon travail est de bien décrire et d'expliquer la compétition en tant que telle. En premier lieu je commencerai par des événements qui ont causé la naissance de cette compétition. Ensuite je parlerai des origines de la compétition, des conditions dans lesquelles la course s'est déroulée puis je continuerai avec la description de l'évolution qui a suivi. Le Tour de France a été soumis à de nombreux changements: les étapes et leur durées changeaient, les règles se modulaient. Tout a progressé selon les capacités des coureurs participants, selon la popularité croissante en fonction de la technologie qui s'est développée. Tous ces tournants importants sont des choses que je vais mettre en lien et présenter dans mon travail.

Au-delà de ces informations fondamentales et indispensables, mon mémoire sera également enrichie par des souvenirs et des curiosités des situations dans lesquelles cet événement arrête d'être un sport et devient une science-fiction difficile à croire.

A l'aide de différentes sources d'internet, d'articles spécialisés et de films dédiés à ce sport, je traiterai au cours de ma thèse tout ce qui est en relation avec les expressions et termes spécifiques utilisés dans le milieu des cyclistes professionnels.

A la fin de mon travail, je vais proposer des statistiques contenant des comparaisons des succès et des échecs de différents pays participants avec la comparaison de l'intégration des pays à ce sport au fil du temps.

Pour conclure mon mémoire je soulignerai les informations les plus importantes représentant les moments qui ont influencé le développement de la société.

2. Tour de France

2.1. L'histoire du Tour de France

2.1.1. La naissance du Tour de France

La première année du Tour de France était l'année 1903, mais quelques événements ont précédé le début du Tour. Plusieurs années avant, durant l'année 1894, la société était divisée en deux parties par un événement politique. La cause de cet instabilité était l'officier français, Alfred Dreyfus. Alfred Dreyfus a été condamné pour haute trahison sur la base de preuves falsifiées qui ont provoqué la division de la société. La majorité de la population, le gouvernement et la presse sauf quelques individus faisaient croire que Alfred Dreyfus était un allié de l'Allemagne grâce à qui l'Allemagne a gagné la région d'Alsace. Parmi ces individus qui défendaient Dreyfus en public était une personne, bien célèbre pour les tchèques - l'auteur- Émile Zola, qui a publié la lettre ouverte intitulée "J'accuse" adressée au président Faure. L'autre participant était le rédacteur en chef du magazine Le Vélo - Pierre Giffard. Il a rédigé, après une manifestation contre M. Dreyfus, un article pour Le Petit Journal dans lequel il le défendait. Malheureusement pour lui, le propriétaire de l'usine automobile Jules- Albert de Dion et à la fois mécène du magazine Le Vélo était un des initiateurs de la manifestation. À cause de cela, Le Vélo a perdu la sécurité financière qu'il avait avec Jules - Albert et des autres investisseurs qui se joignaient à lui. Peu de temps après a été fondé un magazine concurrent nommé L'auto- Vélo par Jules- Albert. Il avait pour tâche de faire apporter des nouvelles non seulement sur le cyclisme, mais aussi des nouvelles sur l'automobile, sur l'aviation, la voile, l'équitation, l'alpinisme, l'athlétisme, la boxe - un mélange sportif pour tous les goûts.

Le rédacteur en chef était Henri Desgrange - le sportif enthousiaste, l'auteur du livre La Tête et Les Jambes. Cette personne n'était ni homme de la rue, ni rédacteur ordinaire. Henri est devenu célèbre en ayant le record mondial sur le vélodrome parisien. Après avoir laissé sa carrière d'avocat derrière lui, il a persuadé le propriétaire du théâtre burlesque des Folies Bergères¹ à investir dans

¹ <http://www.biography.com/people/henri-desgrange-20638549#early-life>

la création du vélodrome. C'est justement dans ce vélodrome, pendant une compétition, qu'il a obtenu une renommée mondiale grâce au record de 35, 325 kilomètres sur une durée d'une heure.

Immédiatement après la création du magazine commençaient les affaires entre le magazine Le Vélo - très populaire et unique jusqu'à ce moment là, et le magazine L'auto-Vélo. Le chef du Vélo a attaqué L'Auto-Vélo pour plagiat sur le nom, a gagné. L'Auto-Vélo a retiré la partie « Vélo » et le magazine est devenu simplement L'Auto.

Après ce grand changement Henri a commencé à s'inquiéter de la popularité du magazine. Il s'est posé la question lui-même : « Qu'est-ce qu'on fait afin de maintenir nos lecteurs de cyclisme ? »

Et il a répondu à cette question lui-même : « On a besoin d'une idée, quelque chose grandiose et unique! » Après cela, un conseil s'est réuni pendant lequel Georges Lefèvre - le rédacteur de 25 ans responsable du cyclisme et du rugby, a décidé d'organiser une course de vélos qui connecterait les villes françaises importantes et qui serait plus longue que toutes les autres compétitions jusqu'ici. Le rédacteur en chef était sceptique et pensait que ce n'était pas une bonne idée. Il devait en discuter avec le manager des finances - Victor Goddet, néanmoins cette idée était au goût de Victor. Il l'a supporté et a assuré à Henri qu'ils étaient capables de trouver les moyens financiers.

Ainsi, le 19 janvier 1903 est révélée une annonce portant sur les informations d'un grand événement cycliste. C'était la première compétition d'un assez haut calibre.

La première course a pris le départ le 1 juillet 1903, il y a eu 6 étapes de 2428 kilomètres au total et 60 participants. Le départ était prévu à l'origine le 31 mai, mais une semaine avant le début de la course, il y avait seulement 15 cyclistes inscrits, donc Henri a pris la décision de le remettre à une date postérieure. Avec ce prolongement il promettait 5 francs d'argent de poche chaque jour pour les premiers 50 coureurs et il a rehaussé le montant de la prime total à 20 000 francs. De sorte qu'il y a eu 60 participants : 49 Français, 4 Belges, 4 Suisses,

2 Allemands et 1 Italien. Sauf 21 coureurs qui étaient professionnels, le reste était plutôt des aventuriers ayant pour but de gagner quelque chose.

La première course a pris le départ et les coureurs ont pu se mettre en route. Ils avaient un grand tour devant eux.

1. étape: Paris - Lyon: 467 km
2. étape: Lyon - Marseille: 374 km
3. étape: Marseille - Toulouse: 423 km
4. étape: Toulouse - Bordeaux: 268 km
5. étape: Bordeaux - Nantes: 425 km
6. étape: Nantes - Paris: 471 km

Les règles donnaient l'ordre de passer par des lieux définis afin qu'ils soient contrôlés et il était formellement interdit aux coureurs de se faire aider en cas de difficultés mécaniques. Les coureurs prenaient donc de grandes trousse à outils et des pièces de rechange, et en cas de difficultés il n'y avait que la possibilité de réparer le vélo soi-même. La première étape à Lyon a été achevée par 37 coureurs seulement et le gagnant en a été Maurice Garin, qui a passé 18 heures sur la selle avant son arrivée. En cours de route il devait faire face aux agressions de la part des sympathisants de Hippolyte Aucouturier qui était vu comme le favori absolu. Celui-ci n'a pas achevé l'étape parce qu'il a eu des crampes d'estomac en raison d'avoir mangé le repas des spectateurs. Des supporters d'Aucouturier déçus et ennuyés souffraient du fait que leur favori ne pouvait plus gagner l'étape et donc ils souhaitaient la défaite de Garin. Ils l'ont même frappé avec une pierre. Georges Lefèvre, représentant le directeur de la course, aussi arbitre et reporter, lui a donné un nouveau maillot afin de le protéger.

Le gagnant de la deuxième et troisième étape était Aucouturier, mais il ne pouvait pas aspirer à gagner la totalité du Tour pour cause de n'avoir pas fini la première partie. Le vainqueur pouvait seulement être celui qui a fini toutes les étapes et qui a eu un meilleur score du temps au total.

Dans l'avant- dernière étape une autre situation choquante est arrivée - Lucien Pothier - un amie de Garin a jeté son vélo sur Fernard Augerau qui ne voulait pas laisser Garin gagner cette étape afin que celui ci puisse gagner une échappée. Il est également devenu un champion total avec une avance de 2 heures et 59 minutes devant Lucien Pothier. Depuis, personne n'a plus jamais réussi le Tour de France avec cette avance.

Ce Tour a fait fureur chez les spectateurs, le tirage du journal L'Auto a augmenté de 25 000 numéros à 65 000 et l'édition spéciale publiée justement après la fin du Tour s'est vendue en 130 000 numéros.

Le Tour a été terminé par 21 coureurs, le dernier coureur qualifié a eu un retard de 65 heures.

L'officier Alfred Dreyfus a été réhabilité en même temps que le Tour se déroulait et Pierre Giffard est devenu un reporter chez L'Auto après que Le Vélo ait été anéanti par la popularité de la Tour de France.

2.1.2. L'évolution des étapes suivantes

Le deuxième tour s'est déroulé dans des conditions horribles, la course a été une victime de son propre succès. Les cyclistes faisaient des méchancetés les uns envers les autres. Ils saupoudraient les pantalons de poudre qui démange, perçaient les bouteilles et commandaient les sabotages de leur rivaux. Des participants trichaient en utilisant du liège avec des fils de fer fixés aux voitures pour se laisser tirer.

Parfois, il fallait utiliser un pistolet pour disperser une foule furieuse. Par exemple: la situation quand Antoine Fauté a pris la fuite avant l'ascension au Col du Grand Bois parce qu'il savait qu'il y avait 200 de ses complices qui ont barricadé le chemin justement après qu'il soit passé afin de battre les autres cyclistes. Ils les ont fait tomber et les ont frappés avec des bâtons et des pierres. L'un des coureurs a eu ses doigts cassés et une voiture de Lefèvre a eu tous ses pneus crevés.

Après la fin du deuxième Tour a été déterminé un verdict choquant. Les quatre premiers cyclistes ont été disqualifiés en raison d'une conviction de fraude. Maurice Garin - le vainqueur originel a été exclu pour 2 ans, Lucien Pothier a été exclu à vie, au contraire Hippolyte Aucouturier a pu continuer à participer. La deuxième étape est pour toujours entourée par beaucoup de secrets. Même l'étudiant américain Jason Jellick travaillant sur sa thèse en 2008 n'a pas trouvé les raisons pour lesquelles ces décisions ont été prises en 1904.

Après cette année mal réussi Henri Desgrange était si écœuré qu'il considérait la suppression du Tour à tout jamais. Malgré tout il a donné une chance au troisième essai dans le but de justifier le cyclisme.

Le Tour de l'année 1905 a connu une série de changements: à la place des 6 extrêmement longues étapes il y a eu 11 étapes plus courtes, les étapes qui duraient jusque dans la nuit ont été éliminées et une méthode de classification totale a été changée. On ne comptait plus les temps de toutes les étapes, mais il s'est installé un système des points interprété ci-dessous:

"Le premier cycliste à franchir la ligne d'arrivée de chaque étape reçoit 1 point. Les autres cyclistes reçoivent un point de plus que le cycliste qui franchit la ligne directement devant eux. De plus, il faut ajouter un point supplémentaire pour chaque tranche d'écart de cinq minutes sur le coureur précédent, avec un maximum de dix points. De cette façon, un cycliste ne pouvait pas obtenir plus de 11 points de plus que le cycliste qui a traversé la ligne d'arrivée juste avant lui.

*Pour prendre un exemple de ce système de points, le résultat pour les sept premiers coureurs dans la première étape est dans le tableau ci-dessous: "*²

² https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1905

Résultats de l'étape 1

Cycliste	Temps	Différence avec le coureur précédent	Points supplémentaires	Points au total
Louis Trousselier	11 h 25 min	—	1	1
Jean-Baptiste Dortignacq	+ 3 min	3 min	1	2
René Pottier	+ 4 min	1 min	1	3
Hippolyte Aucouturier	+ 26 min	22 min	5	8
Henri Cornet	+ 26 min	0 min	1	9
Augustin Ringeval	+ 1 h 40 min	74 min	11	20
Émile Georget	+ 2 h 40 min	60 min	11	31

(l'image pris à partir du site: https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1905)

Durant l'année 1906 l'itinéraire du Tour est passé des frontières françaises en Allemagne car la deuxième étape s'est terminée à Metz, qui est situé dans une région qui en ce temps appartenait à l'Allemagne. La région a été rendue à la France en 1918. De nos jours Metz fait partie de la région Grand Est.

2.1.2.1. La première mention des domestiques

Pendant l'année 1907 on peut parler de la première mention des domestiques. Les domestiques, aussi appelés des servants, représentent des coureurs dont le but n'est pas de gagner le Tour pour eux-mêmes, mais de faire gagner d'autres coureurs. Ils servent comme une assistance de la tête d'équipe.

Les premiers domestiques étaient Jean Dargassies et Henry Gaban qui consentaient avec une idée de Henri Pépin de Gontaud de lui porter secours à finir le Tour en échange de sommes d'argent en haut des primes des vainqueur et un remboursement de la nourriture et du logement au cours du Tour.

Cependant cet essai n'a pas eu de succès, puisque Henri Pépin de Gontaud considérait sa présence au Tour seulement comme un amusement de la vie et il s'est arrêté au cours de la cinquième étape.

2.1.3. L'évolution des étapes avant la Grand Guerre

En l'année 1908 s'est déroulée la première tentative de participation féminine. Marie Marvingt a essayé de participer au Tour, mais elle n'a pas obtenu la permission de participer.

Pour la première fois dans l'histoire du Tour il y a eu plus de 100 participants, concrètement 114. Marie Marvingt n'est pas devenue une participante officielle, mais elle a fini le Tour total derrière un peloton, officieusement. De plus, tous les participants au Tour avaient le même cadre de bicyclette fourni par les organisateurs. C'était à cause du commandement édicté par Henri Desgrange qui ne voulait pas une situation dans laquelle la qualité des parrains divers fournissaient des cadres de qualité différente.

L'année d'après, au 1909, la règle permettant d'avoir un cadre de bicyclette des organisateur s'est changée en la permission d'avoir un cadre propre. Mais chaque cadre devait passer un contrôle et obtenir une marque afin de ne pas pouvoir le changer en cas de complications. Pour la première fois, les cyclistes étaient autorisé à entrer dans la course dan les équipes bien que techniquement ils étaient considérés les individus sponsorisés.³ L'intérêt du Tour croissait, le nombre des participants étrangers augmentait et plus de 100 000 spectateurs étaient recensés à Paris pour l'arrivée finale du Tour.⁴

Pendant les préparations du Tour pour l'année suivante, Alphonse Steines, l'assistant luxembourgeois du directeur, suggéra de conduire un tracé dans les Pyrénées et l'ébaucha au Col du Tourmalet (2115 m), afin qu'il visite un autre pays

³ https://en.wikipedia.org/wiki/1909_Tour_de_France

⁴ https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1909

voisin et donc fasse un Tour plus attachant parce que le parcours des années 1907 - 1909 a été exactement le même. Avant que le directeur tombe d'accord il laissa Alphonse y aller pour effectuer l'itinéraire lui-même afin de trouver s'il y avait des routes praticables pour les cyclistes. Bien que la route à travers du Col du Tourmalet était pour Alphonse très pénible, il marcha le jour et la nuit, transi et fatigué, il envoya un télégramme disant que le Col du Tourmalet était en bon état pour une compétition. Il savait qu'il aurait pu y décéder si un homme du service de la montagne ne l'avait pas trouvé. La réalité était qu'il n'y avait pas de route convenable, c'était une coulée pour le gibier. Mais Henri n'avait pas l'idée d'avoir été circonvenu et une montée au Col est devenue une partie d'une des étapes.

Le départ de cette étape eut lieu à 3 heures et demi au matin le 27 juillet 1910 et ce fut pour la première fois que les coureurs avaient à leur disposition une voiture- balai, un véhicule servant à les récupérer en cas d'épuisement. " *Bien que vainqueur de l'étape, Octave Lapize qualifia à cette occasion les organisateurs de « criminels ».* On lui prêta ces paroles adressées à Victor Breyer durant l'ascension de l'Aubisque : « *Il y a que vous êtes des criminels ! Vous entendez ? Dites-le de ma part à Desgrange. On ne demande pas à des hommes de faire un effort pareil !* » Cette étape marqua le début de la recherche de la démesure du Tour de France." ⁵ La montée au Col augmenta le nombre de quotidiens distribués de 150 000 à 300 000 et Henri Desgrange reconnut cette édition comme étant un succès et fut d'accord avec l'idée de gérer la prochaine étape aux Alpes.

En 1911, année où la France s'est alignée sur l'heure du méridien de Greenwich, le Tour passa au Col du Galibier qui culmine à 2556 mètres et qui fut le plus grand et le plus difficile à franchir.

Durant l'année 1913, il apparut nécessaire de modifier des règles en arrière. Grâce au système de points, à la coopération systématique ainsi qu'à leur stratégie d'équipe, la Belgique fut vainqueur du Tour en 1912. Odile Defraye et les

⁵ Wille, Fabien (2003). *Le Tour de France: un modèle médiatique* (Villeneuve-d'Ascq: Presses universitaires du Septentrion). p. 23. ISBN 978-28-593-9797-5.

Françaises ont été battu pour la première fois. De ce fait, Henri remplaça le classement par points par le classement général au temps dans la crainte d'une perte de popularité du Tour et des lecteurs de L'Auto. Pendant cette année, les coureurs ont rivalisé lors d'un parcours long de 5388 km divisé en 15 étapes. Une des particularités de ce Tour était que les coureurs ont dû traverser la France dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour la première fois et on peut parler de la première apparition non officielle du maillot jaune. Au cours de la neuvième étape, le belge Philippe Thys remporta le maillot jaune. L'intention était de faciliter les spectateurs afin de distinguer plus facilement qui était le leader du Tour.

Néanmoins, dans les archives officielles, Philippe Thys n'est pas enregistré comme étant le premier détenteur du maillot jaune. Ceci s'explique par le fait que les archives ont été perdues juste avant la guerre et qu'aucune preuve n'est à l'appui.

Au cours des années suivantes, l'itinéraire du Tour se changea et le nombre d'étapes s'accrut.

2.1.4. Le Tour de France et la Grand Guerre

Le Tour 1914 fut le dernier avant une pause de cinq ans. Le 28 juin, jour du départ du Tour de France, Gavrilo Princip a perpétré un attentat contre l'archiduc François-Ferdinand à Sarajevo qui a déclenché le début de la première Guerre Mondiale. Huit jours après la fin du Tour, les troupes allemandes ont commencé à occuper la Belgique et ont déclaré la guerre à la France.

Pendant les quatre années suivantes, tout le monde devait participer à cette guerre qui a provoqué beaucoup de victimes parmi lesquelles figuraient certains participants du Tour de France. Par exemple:

- Octave Lapize, le vainqueur d'étape aux Pyrénées en 1910 - abattu et succombé de ses blessures à l'hôpital.
- François Lafourcade

- Lucien Petit-Breton - le champion en titre - tué par une voiture conduite par un chauffeur ivre français.

2.1.5. Le Tour de France après la Grande Guerre

L'année 1918 a marqué la fin de la Grande Guerre avec la signature du Traité de Versailles le 28 juin 1919, cinq ans après l'assassinat de François Ferdinand. A cette date, fut créé la Société des Nations dont le but fut de reporter les conflits de guerre au niveau diplomatique.

Un jour après, le Tour de France reprit son départ. Cette édition ne ressemblait pas aux éditions précédentes. Le territoire française était dévasté par la guerre, 6 millions de personnes qui étaient parti au service militaire, ont trouvé la mort.

De plus, la période de sept mois d'entraînement qui a suivi la fin du conflit n'a pas suffit pour préparer efficacement les coureurs.

C'est pourquoi, cette année-ci seulement soixante-sept coureurs se sont présentés à l'épreuve, c'est la moitié moins que l'année précédente.

Les conditions de course étaient affreuses, seulement trente-et-un coureurs furent capable de terminer la première étape par manque de nourriture et d'épuisement.

Les entreprises également très impactées par la guerre n'étaient pas en mesure de fournir les matériaux et équipements nécessaires. Une équipe appelée "La Sportive" fut créée en regroupant plusieurs sponsors a permit d'équiper plus de la moitié du peloton. C'est grâce à cette situation qu'Eugène Christophe a eu l'honneur de porter le maillot jaune lors de la onzième étape. Il fut introduit afin de distinguer le leader du Tour des autres coureurs du peloton après de nombreuses réclamations de la part du public. Cette occasion représente l'introduction officielle du maillot jaune sur le Tour de France. *"Sur les premiers maillots jaunes, aucun nom de sponsors n'apparaissait, hormis celui de son porteur. À partir de 1948, un parrainage a permis néanmoins au porteur du maillot de toucher une prime. Le*

*sponsor du maillot jaune est depuis 1987 Crédit Lyonnais, à partir de 2006 appelé LCL."*⁶

De plus, lors de l'année 1920, une nouvelle ordonnance fut introduite afin d'obliger les coureurs de finir toutes les étapes avec la même quantité de vêtements qu'au départ.

Les organisateurs ont interprété cette décision comme étant une solution pour empêcher le gaspillage excessif d'équipements.

Pour la première fois, en 1921, les journalistes étrangers ont obtenu la permission d'accompagner des coureurs sur la route. Cependant, la collaboration parmi les coureurs était toujours interdite. *"Les vélos sont désormais munis d'une plaque en zinc ou en aluminium reprenant le numéro de dossard du coureur."*⁷

À partir de 1923, le directeur du Tour a permis une assistance réparation exclusive pour le vélo du capitaine de chaque équipe, alors que l'année d'après, Desgrange a édicté un autre règlement interdisant les coureurs de critiquer ouvertement le Tour à propos de n'importe quel sujet.

« Chaque cycliste qui va compromettre l'image du Tour sera éliminé de la compétition. » Il a donc réagi de cette façon à l'interview des frères Pélissiers avec un rédacteur du Petit Parisien, Albert Londres. Ils ont été les premiers qui ont mentionné l'usage du dopage au public. Les substances chimiques faisaient à ce moment-là partie intégrante de la compétition mais aucun membre de comité de direction ne le considérait comme étant interdit. Ils aidaient les coureurs à survivre, soutenir les longues étapes et à se guérir de leurs blessures.

Durant cette même année, la France a accueilli les premiers Jeux Olympiques d'hiver avec notamment Chamonix comme ville stratégique.

⁶ https://fr.wikipedia.org/wiki/Maillot_jaune

⁷ https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1921

Lors du Tour de 1925, le nombre d'étapes a été augmenté de quinze à dix-huit. Henri Desgrange a mis en place le système des équipes et a déclaré: "*« chaque équipe de douze coureurs constitue une entité dont les hommes pourront s'entraider de façon à se présenter en plus grand nombre possible à l'arrivée, ou à faire gagner la marque qu'ils représentent »*".⁸ Cette année-là fut également marquée par la publication du premier tome du livre rédigé par Adolf Hitler appelé "Mon combat" (*Mein Kampf* en allemand) ainsi que la destitution définitive de la région Alsace-Lorraine à l'Allemagne.

1926 fut "*le Tour de France le plus long de l'histoire (5 745 km) avec la moyenne de course la moins rapide. Pour la première fois, le départ n'a pas eu lieu dans la capitale.*"⁹

Pour l'année 1927, H. Desgrange a décidé de prendre des mesures correctives choquantes en raison du tirage de l'Auto qui commençait à stagner à cause des mauvaises performances des coureurs français. Toutes les étapes sur le plat seront désormais réalisées comme des courses contre-la-montre afin de ne pas donner aux cyclistes une chance de contrôler un état des autres. Dorénavant, chaque équipe part à quinze minutes d'intervall (toutes les quinze minutes). Le nombre d'étapes (le nombre D'étapes parce que le D fait référence à "le nombre" et non "étapes") est rehaussée mais la longueur est, au contraire, réduite.

Néanmoins, le public est devenu complètement désorienté et l'idée a tourné au fiasco. Elle a été reconduite une seconde et dernière fois lors de l'édition suivante.¹⁰

Pour l'édition de 1928, le règlement qui interdisait un changement possible de vélo au cours où entre deux étapes fut supprimé.

⁸ https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1925

⁹ <https://www.lequipe.fr/Cyclisme-sur-route/Actualites/1926-la-grosse-galere/379129>

¹⁰https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1927

L'année d'après, en 1929, Desgrange a renouvelé le règlement ordonnant aux cyclistes qui ont changé de vélo de prouver un incident technique pour lequel le changement avait été effectué. C'est pourquoi, un coureur français a dû accomplir un trajet de 145 km en portant le cadre de son vélo sur son dos afin de franchir la ligne d'arrivée.

2.1.5.1. La naissance de la caravane publicitaire

Le Tour a vécu quelques tournants décisifs dans son histoire. Celui de 1930 fait partie de ceux qui ont changé son visage lorsque Henri Desgrange a pris une décision qui a été perçue comme révolutionnaire. Irrité par les manigances des équipes de marques, il décide de remanier complètement le règlement pour casser leur emprise sur la course. La réflexion est fructueuse : le peloton sera composé d'équipes nationales, et tous les coureurs seront équipés du même vélo, fourni par l'organisateur. Ce nouveau règlement ordonne les cyclistes de donner, 48 heures avant le départ, les guidons et les selles, qui seront successivement installés aux cadres des vélos, peintes en jaune et sans aucune annonce publicitaire. Les vélos étaient toujours constitués d'acier et sans dérailleurs; en cas de changement des transmissions il fallait s'arrêter, démonter et les changer à la main. Tous les autres cyclistes participeront séparément comme les « touristes- routiers ». Le projet est séduisant, mais coûteux. L'hébergement ainsi que la nourriture des cyclistes devront être remboursés par les organisateurs.

En appelant les grandes enseignes du pays à participer à une « caravane publicitaire », Desgrange trouva une solution viable et efficace afin de financer les nouvelles expéditions du célèbre Tour de France.

En effet, les marques doivent, dorénavant, payer pour être membre de cette caravane. Ceci a surtout donné naissance à une animation unique qui a transformé la nature du spectacle. Désormais, on ne viendra plus seulement sur le Tour pour voir passer les coureurs. L'interdiction de l'aide mécanique de la voiture-balai ainsi

que l'aide entre coéquipiers ont été supprimé. L'expérience du contre-la-montre a été à la place des étapes sur le plat.

La formule s'est immédiatement révélée comme un succès, avec un défilé de véhicules originaux qui « font de la réclame » en distribuant des cadeaux aux spectateurs de chaque étape. Les premières marques, comme la Vache qui rit, gagnent la sympathie du public, qui se prête volontiers au jeu. Quatre-vingts ans plus tard, la caravane publicitaire est devenue une composante à part entière du spectacle du Tour. Indissociable de la course qu'elle précède, la procession multiforme et multicolore offre une animation de plus de quarante-cinq minutes. Jeunes et moins jeunes commentent sur le bord des routes la taille et l'inventivité des chars ; on s'y presse pour demander des cadeaux... Au total, une étude réalisée auprès du public révèle que 47% des spectateurs sont venus en priorité pour voir la caravane publicitaire.¹¹

2.1.5.2. Le premier grand prix de la montagne

Pour la première fois, en 1933, il y a eu lieu le grand prix de la montagne du Tour de France qui a commencé à récompenser le meilleur grimpeur. Le directeur du Tour de France, Henri Desgrange, décida que les coureurs atteignant les premiers les sommets devraient être récompensés. À partir de 1934, l'écart entre le premier et le second à atteindre un sommet est attribué en bonification au premier. Cette gratification disparaîtra plus tard, mais le classement de la montagne demeurera.¹²

2.1.5.3. La première course contre la montre

¹¹ <http://www.letour.fr/le-tour/2012/fr/caravane.html>

¹² https://fr.wikipedia.org/wiki/Grand_Prix_de_la_montagne_du_Tour_de_France

Au cours de cette même année, s'est déroulé la première course contre la montre individuelle de 90 km long, qui fut appelée « Etape de vérité ». Henri Desgrange s'est inspiré du journal concurrentiel Paris-Soir qui, un an auparavant, avait présenté une édition unique constituée d'une course contre-la-montre appelée « Grand Prix des Nations » et qui fut considéré par la suite comme un championnat du monde non officiel.

2.1.6. L'évolution de la course avant La Seconde Guerre mondiale

En 1936, le Tour de France a temporairement perdu son directeur à la tête d'une course. On parle d'Henri Desgrange, qui a décidé de diriger le Tour malgré les objurgations de sa famille et de ses médecins. Le Tour s'est déroulé entre ses deux opérations dont il a été forcé de subir. Néanmoins, les nombreux déplacements en voiture ne lui ont pas permis de se rétablir correctement car cela fut trop pénible et douloureux. Desgrange a donc décidé de se retirer de cette édition et a passé la main à son second, Jacques Goddet. De plus, cette année-là, l'équipe d'Italie n'était pas présente sur le Tour. Cette absence peut s'expliquer par un accroissement des tensions géopolitiques entre certains pays européens. En France notamment, ce fut une période de nombreux conflits sociaux causés par la politique interne et externe du gouvernement italien. Suite à l'occupation de l'Ethiopie par l'Italie, le gouvernement du parti de droite français s'est écroulé et décomposé, laissant le front populaire de gauche accéder au pouvoir. La gauche a successivement légalisé les quarante heures d'une durée du travail hebdomadaire et a prolongé d'une unité le nombre de congés payés aux employés. De ce fait, l'augmentation du temps de loisir pour les familles françaises a bénéficié à certaines organisations comme celle du Tour de France qui, au cours des années suivantes, a gagné en popularité et a connu une forte augmentation du nombre de spectateurs sur les routes.

Avant 1937, il fut tout bonnement interdit de courir avec le dérailleur. Ils ont été autorisés par J. Goddet en 1937 et les premières années où ils furent tolérés, seuls les dérailleurs de la marque Super Champion pouvaient être utilisés car les

organisateurs étaient sous contrat avec l'entreprise canadienne. Cette année, une équipe d'Italie a obtenu la permission de Mussolini pour participer aux épreuves du Tour.¹³

En 1936, le Tour de France a temporairement perdu son directeur à la tête d'une course. On parle d'Henri Desgrange, qui a décidé de diriger le Tour malgré les objurgations de sa famille et de ses médecins. Le Tour s'est déroulé entre ses deux opérations dont il a été forcé de subir. Néanmoins, les nombreux déplacements en voiture ne lui ont pas permis de se rétablir correctement car cela fut trop pénible et douloureux. Desgrange a donc décidé de se retirer de cette édition et a passé la main à son second, Jacques Goddet. De plus, cette année-là, l'équipe d'Italie n'était pas présente sur le Tour. Cette absence peut s'expliquer par un accroissement des tensions géopolitiques entre certains pays européens. En France notamment, ce fut une période de nombreux conflits sociaux causés par la politique interne et externe du gouvernement italien. Suite à l'occupation de l'Éthiopie par l'Italie, le gouvernement du parti de droite français s'est écroulé et décomposé, laissant le front populaire de gauche accéder au pouvoir. La gauche a successivement légalisé les quarante heures d'une durée du travail hebdomadaire et a prolongé d'une unité le nombre de congés payés aux employés. De ce fait, l'augmentation du temps de loisir pour les familles françaises a bénéficié à certaines organisations comme celle du Tour de France qui, au cours des années suivantes, a gagné en popularité et a connu une forte augmentation du nombre de spectateurs sur les routes.

Avant 1937, il fut tout bonnement interdit de courir avec le dérailleur. Ils ont été autorisés par J. Goddet en 1937 et les premières années où ils furent tolérés, seuls les dérailleurs de la marque Super Champion pouvaient être utilisés car les organisateurs étaient sous contrat avec l'entreprise canadienne. Cette année, une

¹³ <http://www.linternaute.com/sport/cyclisme/dossier/les-mutations-du-tour-de-france/les-deraillleurs-interdits-avant-1967.shtml>

équipe d'Italie a obtenu la permission de Mussolini pour participer aux épreuves du Tour.¹⁴

L'année 1938 présentait un présage de la Seconde Guerre mondiale. Les accords de Munich furent signés et Adolf Hitler ordonna l'occupation de la zone des Sudètes ainsi que la région frontalière de la Tchécoslovaquie par les troupes allemandes. Dans le même temps, s'est déroulé le dernier Tour d'avant-guerre. Les règles de ce Tour ont uniquement accordé un classement par équipe nationale en supprimant le traditionnel classement individuel.

Les pays les plus forts comme la France, l'Italie, la Belgique et l'Allemagne ont pu déléguer douze cyclistes alors que d'autres pays tels que le Luxembourg, l'Espagne, la Suisse et les Pays-Bas ont pu délégué seulement six cyclistes. Une des équipes italiennes avec Gino Bartali comme capitaine a participé au Tour afin de montrer publiquement aux française les valeurs ainsi que la supériorité morale des fascistes. Gino Bartali, ancien champion en titre du Tour est donc devenu un symbole d'idéologie, qu'il méprisait. Son talent et sa force furent donc un outil de propagande utilisé par le gouvernement de Mussolini.

En 1939, l'équipe d'Italie n'a pas pris part au Tour, ni l'équipe de l'Espagne et de l'Allemagne. Ils ne considéraient plus leur présence sur le Tour comme étant significative.

2.1.7. Le Tour et La Seconde Guerre mondiale

Peu de temps après la fin du Tour de 1939, le directeur Goddet en coopération avec l'ancien directeur et son bras droit, Henri Desgrange, a annoncé ses plans pour l'année suivante. Malheureusement le Tour de l'année 1940 ne s'est jamais réalisé à cause de l'invasion de la Pologne par l'Allemagne nazie le 1^{er} septembre 1939, déclenchant ainsi le début de la Seconde Guerre mondiale. Deux jours

¹⁴ <http://www.linternaute.com/sport/cyclisme/dossier/les-mutations-du-tour-de-france/les-derailleurs-interdits-avant-1967.shtml>

après, la France en collaboration avec la Grande-Bretagne ont déclaré la guerre à l'Allemagne alors que Goddet et Desgrange restaient convaincu d'une possible édition du Tour cette année-là.

Malheureusement, au mois de mai 1940, leurs idées et projets se sont écroulés dès lors qu'Adolf Hitler ordonna à son armée, d'envahir le territoire français dans le cadre du Plan Jaune (en allemand: *Fall Gelb*) en passant par la Belgique et les Pays-Bas. En juin, Mussolini et l'Italie se sont joint à l'invasion allemande en déclarant, à cette occasion la guerre à la France et à la Grande-Bretagne.

A partir du 14 juin 1940, il été possible de voir un drapeau marqué d'une croix gammée dominer la ville de Paris depuis la Tour d'Eiffel. Le jour d'après, les allemands rompirent la Ligne Maginot qui avait été créée sur toute l'étendue de la frontière avec l'Allemagne afin de protéger la France et de contrer les éventuelles invasions allemands. La situation de la France ne s'améliorant guère, le gouvernement décida de signer, le 22 juin 1940, une capitulation marquée par l'occupation du Nord de la France par les allemands. Sur les mêmes routes initialement prévues pour le Tour de 1940, se précipitèrent des milliers de familles françaises qui désiraient rejoindre les régions du sud de la France et fuir l'occupation du régime autoritaire allemand. Au même moment, J. Goddet essaya d'expédier toutes les archives et la documentation du Tour, qui furent malheureusement égaré en chemin. En août 1940, Henri Desgrange mourut soudainement.

Au cours de l'année 1941, le maréchal Philippe Pétain, encouragé par le gouvernement allemand, demanda au directeur du Tour de reprendre la compétition afin d'apaiser les tensions et la peur du peuple français. J. Goddet fit preuve de résistance en refusant cette demande. En conséquence, une partie des parts du magazine l'Auto fut vendu aux allemands. Pourquoi et comment cela a pu se passer ? Le frère aîné de J. Goddet a vendu ses parts personnels à un individu qui,

par la suite, les a cédés directement à des allemands. La siège de ce journal est resté dans la ville de Paris sous l'occupation de l'ennemi.

En 1942, les gouvernements français et allemands multipliaient leurs efforts afin de reprendre les étapes du Tour. Ils ont, par exemple, proposer d'ouvrir leurs frontières avec l'Etat français (suggérant une zone d'occupation militaire allemande) et ont également proposé au magazine Auto d'organiser le Tour en coopération avec le magazine « La France Socialiste » géré par le rédacteur en chef Jean Leulliot qui collaborait avec les allemands. Goddet resta fidèle à ses convictions et refusa de nouveau. Par conséquence, J. Leulliot fut chargé d'organiser un nouvel événement similaire au Tour de France qui fut nommé « Circuit de France ».

Néanmoins, l'ensemble de la course n'a pas été bien organisée. Le tracé général, la sélection des villes et des aires de repos ainsi que la logistique ont été de très mauvaise qualité. Quelques coureurs ont, par la suite, confessé qu'ils avaient été menacés par Gestapo en cas de leur abstention sur le Tour.

Au cours de la même année, le magazine l'Auto a annoncé une enquête « Choisir l'équipe nationale en cas du déroulement du Tour » et a ensuite organisé le Grand Prix du Tour de France, ce qui présente une série de compétitions dont les résultats furent officiels.

L'année 1944 a apporté une grande tournure dans l'histoire de la France et de nombreux autres pays. Les troupes américaines ont procédé au débarquement sur les côtes normandes et ont finalement libérés la France de l'occupation nazie en libérant la capitale le 25 août 1944. A cette occasion, le Général Charles de Gaulle, symbole de résistance de la France, est devenu le président provisoire du gouvernement.

Dès lors, une propriété de l'Auto fût saisi et le magazine fut interdit de réaliser ses activités de rédaction et de parution pour le fait d'avoir coopérer avec le régime nazi lors de la période d'occupation. Les droits d'organisation et de gestion du Tour de France ont donc été délégués à un autre magazine.

Au même moment que le Procès de Nuremberg et de l'annonce de la naissance de la République italienne, J. Goddet use de toutes ses relations avec la Résistance pour réhabiliter le journal sous un autre titre - l'Equipe. Ce nouveau magazine a combattu une acquisition des droits d'organiser le Tour avec trois autres dont deux communistes (« Sport » et « Miroir Sprint ») et un socialiste (« Élans »).

Par conséquent, J. Goddet décida d'attaquer et d'acheter le magazine Élans. Pour cela, il a conclu une alliance avec le journal Parisien « Libéré » afin de rivaliser contre les magazines communistes. Ils ont donc passé une épreuve afin de prouver qui était le meilleur organisateur pour obtenir les droits d'organiser à nouveau le Tour de France. Pour cela, chaque équipe devait organiser une compétition similaire à celle du Tour. « La Course du Tour de France » fut organisé par l'équipe de J. Goddet alors que « La Ronde de France » fut coordonnée par la seconde équipe. L'équipe de J. Goddet remporta les droits du fait que sa compétition fut mieux organisée et que le public français l'apprécia davantage.

Cependant un rival communiste a fait un protêt d'un tranchant affilé et au bout de compte une fédération a changé un verdict et l'organisation du Tour fut attribuée en juin 1947 à la Société du Parc des Princes. Au début de l'année suivante a été déjà clair que cette société n'était pas capable d'organiser du Tour sans un soutien de quelque magazine et elle a donc reversée les droits au magazine l'Équipe.

2.1.8. La reprise du Tour de France et sa évolution après la Guerre

Par l'année 1947 on a renoué du Tour de 1939, une paix parmi la France et l'Italie n'a pas encore été signée, donc l'équipe d'Italie, qui a été préparé au départ du Tour s'est composé des cycliste italiens vivant dans des régions françaises. Les autres équipes étaient la France, La Belge, les Pays-Bas, La Suisse/ le Luxembourg et 4 équipes des sélections régionales.

A partir de 1948, une équipe d'Italie a de nouveau repris part au Tour et termina championne de la compétition par l'intermédiaire du coureur Gino Bartali. Suite à sa victoire, une tourmente politique a provoqué un vent d'incertitude en Italie suite à une tentative d'attentat qui ciblée le secrétaire général du parti communiste.

Le gagneur de l'année 1949 fut, une fois de plus, Italien.

En 1950, la course a été gagnée, pour la première fois, par le Suisse suite à l'abandon de l'équipe d'Italie, considérée comme étant favorite pour le titre de champion. Gino Bartali, capitaine de cette équipe, menacé et attaqué par des spectateurs lui reprochant d'avoir fait chuter Jean Robic, se retira au cours de la douzième étape avec le soutien de ses coéquipiers.¹⁵ Le passage du Tour en Italie fut annulé par crainte de représailles de la part des fans italiens.

Les conséquences de cet incident se sont propagées au niveau politique, lorsque le ministre français des affaires étrangères, Robert Schuman, a adressé publiquement ses excuses aux italiens.

En 1951 et pour la seconde fois de l'histoire du Tour, le départ s'effectua en dehors de la capitale ; ce moment fut marqué par la naissance d'une tradition appelé le « Grand départ ». Désormais, chaque départ du Tour commencera à une ville différente de la métropole d'arrivée. C'était aussi la première fois d'une étape se termina en montagne. Néanmoins, cette idée ne fut pas reprise l'année suivante, puisqu'une grande partie de la station d'arrivée n'était pas suffisamment équipée et approvisionnée afin d'accueillir le peloton, et les spectateurs montraient des signes de réticences pour monter jusqu'au sommet et admirer la fin de l'étape.

Une émission télévisée dédiée au Tour de France fit son apparition à partir de

¹⁵ https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1950

1952. Certes ce n'était pas en direct mais ce fut une première. Le cameraman filmant le Tour était positionné de manière à ce que son dos soit en contact avec le chauffeur de la moto et ses plans étaient envoyés au traitement à Paris et diffusés à la télévision la journée d'après.

L'année suivante, le Tour célébra son cinquième anniversaire et son directeur, J. Goddet, lui a offert comme cadeau le maillot vert. Comme son nom l'indique, ce nouveau maillot est de couleur verte et sera dorénavant porté par le coureur occupant la première place du classement général. En effet, il est attribué au leader du classement par points qui avait été utilisé entre les années 1905 et 1912. Les points sont en jeu à l'occasion du sprint intermédiaire ainsi qu'aux arrivées d'étapes. À l'époque, le leader du classement recevait ce maillot vert sponsorisé par la marque « À la Belle Jardinière ». C'était en réalité un magasin de confection de vêtements sur mesure qui utilisait souvent la couleur verte comme stratégie de communication. Aujourd'hui, le maillot vert est sponsorisé par la marque de voitures Skoda.¹⁶

L'année 1955 a été marquée par l'apparition des britanniques sur le Tour. Plusieurs années après, en 1962, le règlement des équipes nationales s'est de nouveau transformé et a été repris sa forme originale. Ce changement fut provoqué par les fabricants de vélos qui ont cédé aux demandes des organisateurs de reprendre le concept des « équipes de marques » afin de les aider à maintenir et étendre de nouveau leurs industries qui étaient au bord de la faillite dans les années 1960. En même temps, le directeur de la course a perdu son influence sur une caisse du Tour, puisque Émilien Amaury est devenu copropriétaire de la compétition. Ce dernier a promu Félix Lévitan à la fonction de directeur, occupée par Goddet. Ses instructions ont divisé le Tour en deux parties. La première concernait les finances qui seront dorénavant gérées par Félix Lévitan et la deuxième concernait l'aspect sportif, sera pris en charge par M. Goddet. L'édition de cette année a enregistré quinze équipes de dix membres dont six équipes

¹⁶ <https://www.ebuyclub.com/achetez-malin/calendrier-shopping/achats-juillet/tour-de-france/explication-maillot-vert>

françaises, six italiennes et deux belges.

Pendant l'année 1966, le Tour a été à une autre croisée des chemins. La France a ratifié la loi interdisant l'usage du dopage dans le milieu sportif à tout sportif de nationalité française et étrangères qui participent à tout type de compétition sur le territoire français. La France est donc devenue le premier pays au monde à avoir établi un tel règlement.

Le 28 juillet 1966, après la huitième étape, se sont déroulés les premiers tests de dopage, ce qui provoqua des réactions de frustration de la part des coureurs. Certains d'entre eux ont exprimé leur désaccord en descendant de leur vélo et en restant plusieurs minutes debout, regardant leurs adversaires passer les uns après les autres. Jacques Anquetil a proclamé : « Tout le monde se dope. Vous devriez être soit un imbécile soit un hypocrite si vous faisiez une idée qu'un cycliste professionnel, qui participe à beaucoup de courses par n'importe quel temps, réussit sans des stimulants ». Personne au sein du peloton n'a aidé les coureurs qui n'ont pas supportés cette grève.

Peu de temps après, en 1967, l'organisation ainsi que la structure des équipes ont changé, une fois de plus, et les coureurs ont été à nouveau repartis au sein de leur équipe nationale respective. J. Goddet et F. Lévitan ont donc punis les équipes de marque d'avoir encouragé leurs coureurs à se manifester contre les contrôles antidopages établis par la direction du Tour. De plus, F. Lévitan a soutenu le fait que l'influence d'entreprises sur le Tour mènerait à certains degrés de corruption comme ceux observés au cours des années 1920. Cette même année, en 1967, la compétition commença par un prologue qui avait pour objectif de présenter les coureurs au public.¹⁷

¹⁷ https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1967

En 1968, les organisateurs ont proclamé le Tour comme « le Tour de la santé » et décidé d'organiser le départ depuis la ville de Vittel, dans lequel est produite l'eau minérale.

L'année d'avant, le coureur britannique Tom Simpson décéda subitement sur les routes du Tour. A ce moment-là, il était toujours interdit de procéder à des ravitaillements d'eau et de nourriture au cours des étapes. A certains endroits, le thermomètre affichait 35 °C et le sol était particulièrement chaud. *"Un peu moins de trois kilomètres du sommet, l'Anglais se met à vaciller sur son vélo, zigzague et tombe. Deux spectateurs le remettent en selle. Néanmoins, cinq-cents mètres plus loin, il s'écroule à nouveau. Les caméras de l'ORTF immortalisent la scène. Des spectateurs l'allongent sur le dos, à même le sol et procèdent à un massage cardiaque. Par la suite, le médecin du Tour réalise plusieurs injections, puis lui applique un masque à oxygène. En vain. Un hélicoptère emmène le corps inanimé au centre hospitalier d'Avignon. »*¹⁸

Les médecins ont d'abord invoqué une réaction suite à la chaleur mais le coureur était connu pour accepter les doses de cognac tendues au bord de la route par les spectateurs.¹⁹ De plus, les médecins et enquêteurs ont retrouvés plusieurs tubes d'amphétamines dans ses poches ce jours-là. L'autopsie a confirmé la présence d'amphétamines dans le sang et les urines du défunt.²⁰

On a d'abord invoqué un coup de chaud, mais le coureur était connu pour pour accepter les doses de cognac tendues au bord de la route par les spectateurs. En plus les poches de l'Anglais étaient surtout remplies de tubes de Tonedron, des amphétamines. Et l'autopsie a confirmé la présence d'amphétamines dans le sang et les urines du défunt.

¹⁸ http://www.lemonde.fr/sport/article/2013/07/01/maillot-noir-1-10-mort-en-direct-sur-les-pentes-du-ventoux_3439021_3242.html#7HuByOZJpM4j1AvL.99

¹⁹ http://www.lemonde.fr/sport/article/2013/07/01/maillot-noir-1-10-mort-en-direct-sur-les-pentes-du-ventoux_3439021_3242.html#xRCVkJDiOpHMCxXEA.99

²⁰ http://www.lemonde.fr/sport/article/2013/07/01/maillot-noir-1-10-mort-en-direct-sur-les-pentes-du-ventoux_3439021_3242.html#HkiUS7lsBxIGYpUP.99

Dès lors, les organisateurs ont réagi en accordant les coureurs à procéder à des ravitaillements au cours des étapes afin de limiter les risques de déshydratation. Des journées de repos furent également rétablies. Chaque vainqueur d'étape était dans l'obligation de passer des tests de dopage. Peu de temps après, les grèves des coureurs contre la lutte de dopage ont cessé puisque le gouvernement a proclamé une obligation de passer un test préparé par les organisateurs et, en cas contraire, le gouvernement lui-même s'en chargera.

Mille neuf cent soixante-neuf fut l'année du retour des équipes des fabricants. Ceci s'explique par le fait que les sponsors ont refusé d'accepter une autre perturbation de leur publicité d'une période de trois semaines mais aussi que leurs coureurs devaient courir au service de leurs équipes nationales respectives.

En 1970, les organisateurs ont supprimé les jours de repos et ont organisés plus d'étapes divisées en deux tronçons afin que il y ait plusieurs villes volontaires à payer une certaine somme d'argent afin payant d'être les hôtes du départ ou de l'arrivée des étapes. Un prix fut également créé pour récompenser le meilleur jeune de la course.

Lors du Tour 1975, les organisateurs ont décidé d'instaurer un troisième maillot distinctif récompensant le meilleur grimpeur de la compétition après le maillot jaune de leader du classement général et le vert du classement par points. Le leader du grand prix de la montagne aura le droit de porter un maillot blanc orné de pois rouges. Le design de ce maillot s'explique par le fait que le blanc et le rouge sont les couleurs du sponsor officiel de l'époque, le « Chocolat Poulain ». Le maillot à pois est parrainé par le groupe Carrefour depuis 2009.^{21 22}

²¹ http://www.ledicodutour.com/statistiques/palmares_du_tour_de_france_depuis_1947.htm

²² <http://yourzone.beinsports.fr/tour-de-france-le-maillot-a-pois-est-il-devenu-le-maillot-du-super-baroudeur-93413/>

Félix Lévitan a contribué à l'origine de ce maillot de même qu'il a été l'initiateur de la première arrivée sur l'Avenue des Champs-Élysées lors de ce même Tour. Dès lors, chaque Tour prendra fin sur les Champs-Élysées.²³ Le deuxième maillot qui fut attribué sur le Tour de France est le maillot blanc qui récompense le meilleur jeune. Cependant, de 1968 à 1975, ce maillot avait été distribué pour chaque leader du classement combiné (meilleur coureur au cumul des classements général, par points et de la montagne).²⁴ De 2003 à 2014, le maillot blanc était parrainé par l'entreprise Škoda, constructeur automobile tchèque. Après l'arrêt du parrainage du groupe, le constructeur automobile italien FIAT a repris la main. À partir de 2015, Krys est devenu le nouveau sponsor officiel.²⁵

En 1978, les cyclistes ont d'abord commencé à critiquer et menacer le système d'organisation, et ont, par la suite, procédé à plusieurs grèves. Ils considéraient que le nombre d'étapes divisées en deux tronçons était trop important et que les nombreux transferts ne leur permettaient pas de se reposer suffisamment. Néanmoins, J. Goddet a soutenu l'idée de conserver cette organisation avec ardeur afin que le Tour reste le plus attractif possible. Cependant, au cours de la deuxième étape, la vitesse des coureurs était relativement faible et l'ensemble des coureurs ont exprimé, de nouveau, leur mécontentement en terminant la course à pied et avec leur vélo à la main. De cette manière, ils adressaient une demande de suppression des étapes divisées.

En 1987, Jean-François Naquet- Radiguet a été nommé comme directeur de la compétition. Le départ de ce Tour a eu lieu à Berlin et ce fut la première apparition de coureurs tchèques.

²³ https://fr.wikipedia.org/wiki/Félix_Lévitan

²⁴ https://fr.wikipedia.org/wiki/Classement_du_meilleur_jeune_du_Tour_de_France

²⁵ <http://www.lequipe.fr/Cyclisme-sur-route/Actualites/Krys-nouveau-sponsor-du-maillot-blanc/549272>

L'année suivante, le récent nouveau directeur a été révoqué de ses fonctions après avoir manifesté suite à une publication d'informations sur un test de dopage positif d'un des coureurs. Cette faute fut considérée comme grave et professionnelle.

Durant l'année 1989, Jean-Marie Leblanc a remplacé son prédécesseur à la tête de la direction. Leblanc était un ancien coureur du Tour entre 1968 et 1970 et fut, quelques années après, le reporter en chef de l'Equipe.

Il s'est avéré que cette option était finalement correcte. Ces récents changements au sein de la direction du Tour se sont effectués dans un contexte d'instabilité sociale et politique à l'échelle européenne.

À Berlin, fut jeté à bas le régime communiste de l'Europe de l'est qui commençait à s'effondrer progressivement alors que le peuple tchèque entrait dans une vague de contestation avec le commencement de la Révolution de Velours.

En 1990, les coureurs de l'Union Soviétiques mais aussi les coureurs de l'ex-République Démocratique allemande s'ont entrés en scène lors de la Grande Boucle.

En 1991, l'Union Cycliste Internationale (UCI) a multiplié les efforts afin d'introduire le port d'un casque obligatoire lors de compétitions professionnelles. Néanmoins, ce fut un échec. Elle a retiré sa demande après avoir reçu de nombreuses menaces de boycottage et de protestations de la part des coureurs. Peut-être, le coureur italien Fabio n'aurait pas dû payer les conséquences du non-port d'un casque lors de sa collision meurtrière au Tour de 1995, si ce règlement avait été établi quelques années auparavant.

Au cours du Tour de l'année 1992, l'équipe Motorola a fait usage de talkie-walkies pour la première fois. Ils permettaient la communication entre les coureurs et les manageurs d'équipes. Dans les années suivantes, ils représentaient un des

équipements standards de toutes les équipes de l'élite. Pour commémorer le traité de l'Union européenne, signé cette année, le Tour ont visité six autres pays que la France, établissant donc un record: l'Espagne, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Luxembourg ainsi que l'Italie.²⁶

En 1998, le peuple français attendait avec beaucoup d'impatience et d'espérance l'été afin d'assister à la Coupe du Monde de football et au Tour de France. En effet, l'équipe de France de football est devenue pour la première fois de son histoire championne du monde en battant l'équipe du Brésil. Néanmoins, la double victoire que tant de français espéraient ne s'est pas produite car le résultat du Tour s'est révélé inverse. Le Tour cultive de plus en plus l'image de « Tour du dopage » suites aux multiples événements du genre qui font régulièrement la une des journaux et des magazines en France mais également à l'étranger. Plus d'information sur ce sujet vont être apporté dans la partie concernant le dopage.

Durant l'année 1999, l'UCI a établi une règle afin de limiter le taux d'hématocrite avec une valeur maximale fixée à 50%. Dans le cas où le taux était dépassé, le coureur était suspendu de compétition pour une période de deux semaines.

Sur le Tour de France 2003, l'UCI a rendu obligatoire le port du casque à l'exception de l'ascension finale mais, à partir de 2005, il est devenu obligatoire pendant toute la durée de la course.²⁷

La liste des candidats au départ de l'épreuve 2006 a été totalement remanié après que la police espagnole a commencé à enquêter sur la grande affaire « Puerto ». Le gynécologue Eufemiano Fuentes ainsi que tous les cyclistes qui ont pris part à ce scandale n'étaient pas autorisé à participer à l'épreuve générale.

²⁶ https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1992#Notes_et_r.C3.A9f.C3.A9rences

²⁷ <http://21virages.free.fr/blog/index.php?post/2009/12/07/casque>

C'est pourquoi, les cinq meilleurs coureurs espagnols n'ont pas pris part à la compétition.

Durant l'année 2007, chaque coureur prenant part à la compétition s'est vu obligé de signer une nouvelle charte antidopage établie par l'Union Cycliste Internationale. Ce nouveau règlement imposait aux coureurs sélectionnés aléatoirement de fournir leur ADN ; en cas de test positif ils devaient s'engager à remettre le montant de leur salaire annuel. Cette charte n'a toutefois pas eu de valeur juridique mais selon le directeur du Tour, Christian Prudhomme, « les coureurs qui n'ont pas signé la charte avant le 7 juillet ne pourraient pas prendre part au Tour ». ²⁸

L'extrait d'un article publié le 20 juin 2007 sur un site lemonde.fr dit: *"Baptisé "Engagement des coureurs pour un nouveau cyclisme", ce document prévoit notamment que les cyclistes des équipes du Pro Tour - le circuit professionnel - tiennent leur ADN à disposition de la justice espagnole pour qu'il puisse être comparé avec les poches de sang saisies dans le cadre de l'opération Puerto. La charte stipule en outre que les coureurs devront verser le montant de leur salaire 2007 en cas de violation des règles antidopage."* ²⁹

Le Tour de France du 2008 est caractérisée par la suppression des bonifications de temps aussi bien aux sprints intermédiaires qu'à l'arrivée de chaque étape. ³⁰

Depuis 2010 les vélos des principaux acteurs de chaque étape sont scannés afin de lutter contre la suspicion de tricherie mécanique.

²⁸ https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_2007

²⁹ http://www.lemonde.fr/sport/article/2007/06/20/l-uci-demande-aux-coureurs-de-s-engager-contre-le-dopage-avant-le-tour_925971_3242.html#zmsHSyy3z7ZV1252.99

³⁰ https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_2008

Durant l'année 2011, le Tour a proposé quatre étapes en ligne dans le massif franco-italien suivies d'un contre-la-montre à Grenoble pour marquer le centenaire des Alpes. Une arrivée au sommet du col du Galibier, 2645 m, le 21 juillet, a constitué la grande nouveauté de cette 98e édition. Ce fut la plus haute arrivée de l'histoire du Tour.³¹

L'édition du Tour de France en 2013 s'est effectuée sur les Champs-Élysées, après que les coureurs ont dû effectuer un tour complet de l'Arc de Triomphe.

Durant l'année 2015 les bonifications en temps, abandonnées en 2008, ont été réparties dans le règlement encore.

Les cent trois Tours de France qui se sont déroulés de 1903 à 2016 représentent environ 434 000 km, soit plus que la distance Terre - Lune. Plus de cinq cents villes ou villages ont accueilli le Tour, soit environ deux mille étapes (environ deux mille étapes et prologues). Quant à la participation totale des coureurs, elle dépasse les dix-milles participants. Quelques cinq-mille concurrents ont été classés et plus de deux-cents cinquante coureurs différents ont porté le Maillot Jaune.³²

Ci-dessous figurent quelques chiffres et statistiques concernant le Tour de France.

2.2. Le dopage

Depuis de nombreux siècles, l'Homme a cherché à améliorer ses performances sportives en utilisant divers moyens artificiels. En effet, les premières notions de dopage datent de l'Antiquité.

³¹ http://netstorage.lequipe.fr/ASO/cyclisme/le-tour/2016/histoire/TDF16_GH_Interactif-PROD.pdf

³² http://netstorage.lequipe.fr/ASO/cyclisme/le-tour/2016/histoire/TDF16_GH_Interactif-PROD.pdf

Le dopage n'est pas spécifique au Tour de France, ni même au domaine du cyclisme. Il est largement généralisé dans la grande majorité des compétitions sportives. Néanmoins, du fait de sa popularité et de sa professionnalisation très ancienne, le dopage a pris une dimension industrielle dans le cyclisme et ce, bien avant les autres sports.

Les premiers individus qui ont mentionné publiquement l'usage du dopage ont été les frères Pélissiers, Henri (vainqueur du Tour en 1923) et Francis, lors d'un entretien avec le célèbre journaliste Albert Londres lors du Tour 1924. Répondant aux différentes questions, les deux cyclistes avaient avoué sans détour : "Nous marchons à la dynamite". En ce temps, le dopage était légal et personne ne considérait l'usage de produits chimiques comme étant interdit et sont donc rapidement devenus une partie intégrante de la vie des cyclistes. Ils n'avaient pas d'autre choix que d'utiliser toutes sortes de produits fortifiants et de reconstituants afin de survivre et potentiellement remporté le Tour.

Lors de la période d'entre-deux guerres, les coureurs utilisaient la strychnine ou les mouchoirs imbibés d'éther en les tenant auprès de leur bouche afin qu'ils puissent lutter contre l'épuisement et récupérer leur énergie plus rapidement. Certains buvaient de l'alcool à la place de l'eau, car cette boisson était plus pure et moins polluée qu'était l'eau après la Guerre.

Durant l'année 1952, Pierre Dumas, le jeune médecin entré au Tour de France a décidé de lutter contre le dopage quelques années plus tard.

Après la Seconde Guerre Mondiale, de nouvelles affaires surgissaient, en lien avec le nouveau produit à la mode : les amphétamines.

Ni l'interdiction de distribution ni la vente d'amphétamine édictée par le gouvernement français en 1955 a empêché les coureurs de l'utiliser.

Les événements sportifs suivants comme le Tour d'Italie, ont donné lieu à l'adoption de la règle en 1966 interdisant l'usage d'une telle pratique dans le milieu sportif. Désormais, les coureurs étaient examinés par une analyse

d'échantillons d'urine. La plupart des coureurs considérait cette nouvelle pratique comme n'étant pas une attaque à leur égard.

Lors du Tour 1967, un nouvel événement allait, une fois de plus, exposer le dopage à la une des informations. Dans l'ascension du Mont Ventoux, courue sous une chaleur étouffante, Tom Simpson s'écroulait et perdait connaissance avant de décéder quelques heures plus tard. Des tubes d'amphétamines ont été retrouvés dans ses poches ne laissant pas de place au doute : le dopage associé à la canicule ont fini par « avoir la peau » du coureur anglais. [annexe n°6]

Ce drame a provoqué un discours fort de lutte contre le dopage de la part des organisateurs, mais en coulisse, les aides médicamenteuses continuaient à se pulluler dans le peloton. Anabolisants, corticoïdes, hormones de croissance furent les produits les plus utilisés pendant les vingt années suivantes et certains d'entre eux sont toujours consommés de nos jours.

Durant l'année 1992, le dopage a commencé à prendre une plus grande dimension. Pour augmenter leur taux d'hémoglobine, les coureurs ont eu recours au dopage sanguin et à l'érythropoïétine (EPO). Ceci est une hormone, un messager chimique transporté dans le sang. Elle est synthétisée par les reins. Sa sécrétion augmente lorsque le sang arrive au rein et manque d'oxygène. C'est l'effet qui se produit après une hémorragie ou lorsqu'un individu grimpe en haute altitude. L'EPO peut alors stimuler la moelle osseuse afin de lui demander de fabriquer plus de globules rouges.

Alors qu'en 1996 il n'existait aucun test de dopage pour détecter certains usages comme celui de l'EPO, la police italienne a porté, quelques années plus tard, les preuves qui témoignaient que le professeur Francesco Conconi avait fourni de l'EPO au danois Bjarn Riis, vainqueur de l'épreuve.

Néanmoins, la boîte de Pandore du cyclisme mondial s'est ouverte avec l'affaire Festina. La voiture, véhicule officiel du Tour de France 1998, avait été

repérée par des douaniers à la frontière franco-suisse. Ils ont découvert de grandes quantités de produits dopants : 500 doses de produits dopants et stupéfiants dont 235 ampoules d'érythropoïétine (EPO), 120 capsules d'amphétamines, 82 solutions d'hormones de croissance et 60 flacons de testostérone. Ce scandale a ouvert une brèche et souligné la participation active de l'encadrement médical dans de telles pratiques antisportives. Cette affaire a donc provoqué une prise de conscience au sein de l'opinion publique. Le Tour de France a promis, une nouvelle fois, de déclarer la guerre aux tricheurs. Néanmoins, à l'image de Lance Armstrong, il a fallu de nombreuses années à la direction du Tour pour rassembler le nombre d'informations suffisantes afin de prouver officiellement le recours à des méthodes dopantes de certains coureurs.

En 1999, la limite du taux d'hématocrite était fixée à 50% et au-delà, les coureurs auraient été disqualifiés. Néanmoins, les tests d'EPO n'étaient toujours pas effectués.

En 2006, une nouvelle affaire fut dévoilée et cet événement appelé « Puerto » a provoqué le renoncement de la majorité des prétendants au titre de champion, laissant ainsi le peloton sans réel leader et prétendant. Cette affaire fait référence au nom de l'opération de dopage organisée par le docteur espagnol Eufemiano Fuentes. Dans son appartement, l'équipe chargée de l'enquête a trouvé plusieurs centaines de poches de sang ainsi qu'un ensemble de documentation regroupant le profil de chacun de ses clients. Les coureurs étaient enregistrés par des surnoms. Un jour avant le départ du Tour, les directeurs de chaque équipe ont approuvé de ne pas laisser participer quelconque coureur impliqué dans une affaire de dopage par transfusion sanguine. De ce fait, aucun des cinq meilleurs coureurs de l'année 2005 n'a fait partie du peloton de la Grande Boucle.

Deux jours avant le départ du Tour de France 2007, l'UCI fait signer aux coureurs une charte mentionnant qu'ils acceptent de fournir leur ADN et de

verser le montant de leur salaire de l'année 2007 en cas de violation de la règle anti-dopage.

La plus grande affaire de dopage sur le Tour de France est sans doute celle qui a impliqué le coureur américain Lance Armstrong qui, après un peu plus d'une décennie, a avoué publiquement en 2012 avoir eu recours à de nombreuses substances illégales. Lance Armstrong avait bâti une réputation mondiale après avoir remporté son combat contre un cancer des testicules, métastasé au cerveau ainsi qu'aux poumons. Il s'était revenu plus fort et a gagné sept Tours de France de manière consécutives entre 1999 et 2005.

Cette organisation américaine a ouvert une procédure disciplinaire contre la star du cyclisme. L'argumentation présentée par l'institution dirigée par Travis Tygart «démontre que Lance Armstrong s'est dopé pendant la majeure partie de sa carrière professionnelle. Parmi les preuves présentées dans cette affaire figurent des déclarations sous serment de plus de deux douzaines de témoins, dont quinze coureurs professionnels et une douzaine de membres des équipes de Lance Armstrong, parmi lesquels onze anciens coéquipiers et son ancienne masseuse. Neuf des coureurs professionnels entendus étaient, comme L. Armstrong des clients du docteur Michele Ferrari et avaient une connaissance pointue de ses pratiques en matière de dopage.»

Lors des mois qui suivirent cette annonce, l'UCI ainsi que l'USADA ont continué à enquêter alors que Lance Armstrong tentait de les enrayer.

L'affaire a terminé par prendre une décision du retrait de ses sept victoires sur la Grande Boucle en dévoilant un rapport officiel de deux cents-deux pages accompagné de plusieurs autres centaines de pages de témoignages exclusifs et d'études envoyé à l'UCI. L'institution accuse L. Armstrong d'avoir « monté le programme de dopage le plus sophistiqué jamais vu dans l'histoire du sport ». Le coureur américain a donc été sanctionné et suspendu à vie.

2.3. Le glossaire

Ce glossaire reprend un certain nombre de mots qui font référence au jargon du cyclisme. Cette liste est donc constituée de descriptions et de définitions des termes les plus importants et qui permettent leur bonne compréhension. Vous trouverez le glossaire ci-dessous.

Ardoisier (m.) [annexe n°1]	personne installé à l'arrière d'une moto sur une moto informant, à l'aide d'une ardoise, le peloton et les échappées de l'écart qu'il y a entre les principaux groupes
Baroudeur (m.)	se dit d'un coureur qui a l'habitude de s'échapper durant de longs kilomètres
Barrage (m.)	décision prise par les commissaires de stopper les véhicules suiveurs afin d'obliger les coureurs distancés à rattraper le peloton sans l'aide de ceux-ci
Bec de selle (m.) [annexe n°2]	position assise très en avant d'un coureur sur sa selle
Bonifications (f.)	secondes gagnées par un coureur qui se classe dans les premiers (nombre préalablement déterminé) d'un sprint intermédiaire ou d'une arrivée, ce temps est soustrait au temps global du coureur après l'arrivée
Capitaine de route (m.)	se dit d'un coureur plus expérimenté que ses coéquipiers et dont le rôle est de mener les stratégies collectives, de prendre des décisions lorsque la course prend une tournure inattendue
Catégorie d'isolés (f.)	une catégorie dédiée aux coureurs qui participent sans avoir un sponsor
Claquer une course	remporter la victoire

Coller un bidon	geste interdit par la réglementation qui consiste à prendre appuis de façon durable sur le bidon tendu par le directeur sportif dans sa voiture afin accélérer sur quelques mètres
Coup de pédale (m.)	terme utilisé quand on parle de la gestuelle du cycliste
Course contre-la-montre (f.)	Epreuve chronométrée individuelle, dont l'objectif est de rallier le plus rapidement possible un point A à un point B, et dont le départ de chaque coureur est différé
Danseuse (f.)	technique de pédalage qui consiste à être en position debout sans appui sur la selle, l'expression vient tout simplement de l'air très "ballerine" du cycliste qui se dandine de gauche à droite
Décrassage (m.)	séance qui fait suite à une soirée festive ou à une compétition, cette séance a pour but de favoriser la récupération musculaire
Délais (m.)	désigne le temps maximum dans lequel les coureurs doivent franchir la ligne après l'arrivée du vainqueur afin d'être classé
Demi-étapes (f.)	épreuve se déroulant sur une demi-journée dont le résultat est cumulé à une autre épreuve se déroulant la demi-journée suivante (après-midi) ou précédente (matin)
Dépannage (m.)	action d'intervenir en course pour faire un réglage, changer une roue ou changer le vélo d'un coureur victime d'un problème mécanique

Derny (m.) [annexe n°3]	véhicule deux-roues à moteur, servant à entrainer un coureur grâce au phénomène de drafting
Dérouler	pédaler en souplesse pour décontracter les muscles après une course
Descendre à la voiture	se laisser décrocher d'un groupe ou d'un peloton pour aller chercher des informations à la voiture du directeur sportif
Domestique (m.)	le coéquipier court avec un but : faire gagner le leader de l'équipe
Drafting (m.)	phénomène d'aspiration expliquant l'importance de rouler en groupe plutôt que seul
Durcir la course	se dit lorsqu'un coureur ou une équipe accélère en tête de groupe ou de peloton ou multiplie les attaques pour distancer les adversaires
Échappée (f.)	coureur isolé ou groupe de coureurs ayant creusé un écart durable avec le peloton
Être en chasse patate	occuper une position inconfortable de manière durable, entre le peloton et l'échappée ou entre deux groupes sans réussir à faire la jonction
Eventail (m.) [annexe n°4]	technique de relais permettant de lutter contre la résistance liée au vent latéraux importants
Faire une rétro-poussette	action de s'accrocher à un véhicule (grâce au rétroviseur ou autre) présent dans la course pour revenir plus facilement sur un coureur ou un groupe ou pour creuser un écart
Gregario (m.)	se dit d'un coureur qui se met au service d'un ou plusieurs leaders durant plusieurs saisons ou même toute une carrière

Grupetto (m.)	terme qui désigne un groupe de retardataire dont le seul objectif est désormais de rallier l'arrivée dans les délais, terme autrefois utilisé « autobus »
Chasse (f.)	action mise en place par une ou plusieurs équipes afin de rattraper des coureurs échappés ou de limiter les dégâts lorsqu'un leader est piégé
Chaudière (m.)	terme péjoratif pour désigner un coureur que l'on accuse de prendre des produits dopants
Maillot jaune (m.)	maillot porté par le coureur qui est en tête du classement général
Mettre hors course	action des commissaires d'éliminer un coureur
Peloton (m.)	le groupe principal des coureurs lors d'une épreuve cycliste
Porteur d'eau (m.)	se dit du coureur qui descend à la voiture chercher des bidons ou des informations sur la course pour les ramener à ses coéquipiers
Prix de la combativité (m.)	prix attribué par un jury, récompensant le coureur le plus actif durant une épreuve
Prologue (m.)	contre-la-montre court disputé en ouverture d'une course par étape et dont le résultat compte pour le classement général de celle-ci
Puncheur (m.)	se dit d'un coureur qui a la capacité d'attaquer dans des parties difficiles d'un circuit ou lorsque le peloton roule à vive allure dans le final d'une course
Raton (m.)	terme péjoratif désignant un coureur qui se livre rarement et qui profite du travail fourni par ses adversaires pour aller chercher des résultats

Ratonner	fait de rester dans les roues toute ou partie de la course pour profiter du travail effectué par ses adversaires
Ravito (m.)	collation distribuée au cycliste durant une épreuve
Rythme de course (m.)	allure rapide spécifique aux compétitions qu'il est difficile de reproduire à l'entraînement
Sauter	perdre contact avec un autre cycliste, un groupe ou le peloton, autres expressions: exploser, péter
Se charger	prendre des produits dopants
Tourist- routier (m.)	un coureur individuel qui participe sans le soutien d'équipe
UCI	l'Union Cycliste Internationale est la fédération internationale qui régit les compétitions de cyclisme toute discipline confondue
Voiture neutre (f.)	voiture qui, positionnée derrière le peloton ou l'échappée, a pour rôle de ravitailler ou d'intervenir en cas de problème mécanique de n'importe quel coureur si sa voiture ne peut le faire
Voiture- balai (f.) [annexe n°5]	un véhicule qui circule derrière les derniers compétiteurs, elle a pour rôle de récupérer les coureurs qui ne peuvent plus continuer la course

Les définitions repris à partir des sites:

<http://blog.legauloistourdefrance.fr/2016/07/07/grimper-en-danseuse/>

<https://www.lepape-info.com/actualite/le-lexique-du-cyclisme-sur-route/>

http://www.eurosport.fr/cyclisme/tour-de-france/2015/qui-sont-les-domestiques-ces-heros-qui-portent-froome-contador-ou-nibali-au-sommet_sto4819886/story.shtml

https://fr.wikipedia.org/wiki/Glossaire_du_cyclisme

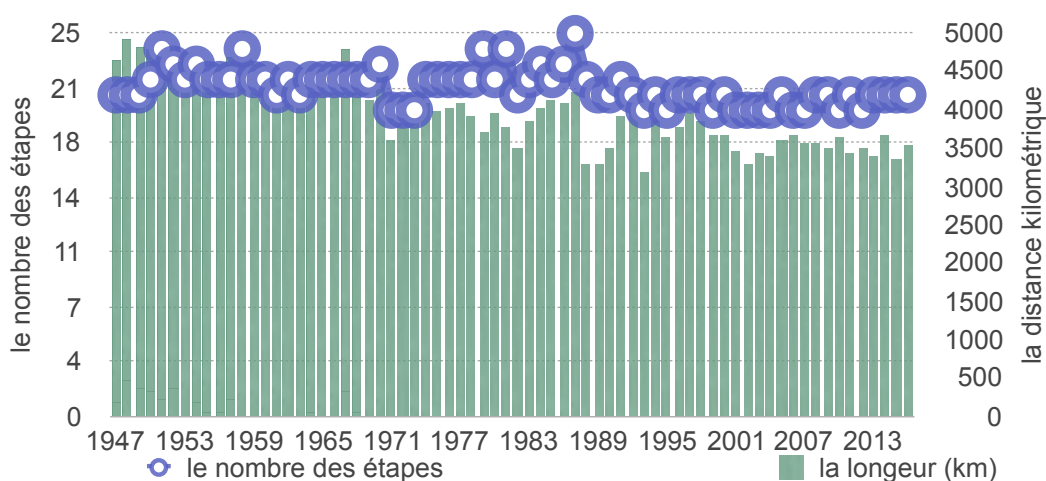
<https://fr.wikipedia.org/wiki/Voiture-balai>

2.4. Les statistiques

Nous avons créé une série de graphiques afin de présenter le Tour de France en chiffres. Ces représentations illustrent les nombreux changements qui ont été effectués au cours de l'histoire mais également les différents facteurs qui ont fait de la Grande Boucle non pas qu'une réussite nationale mais internationale.

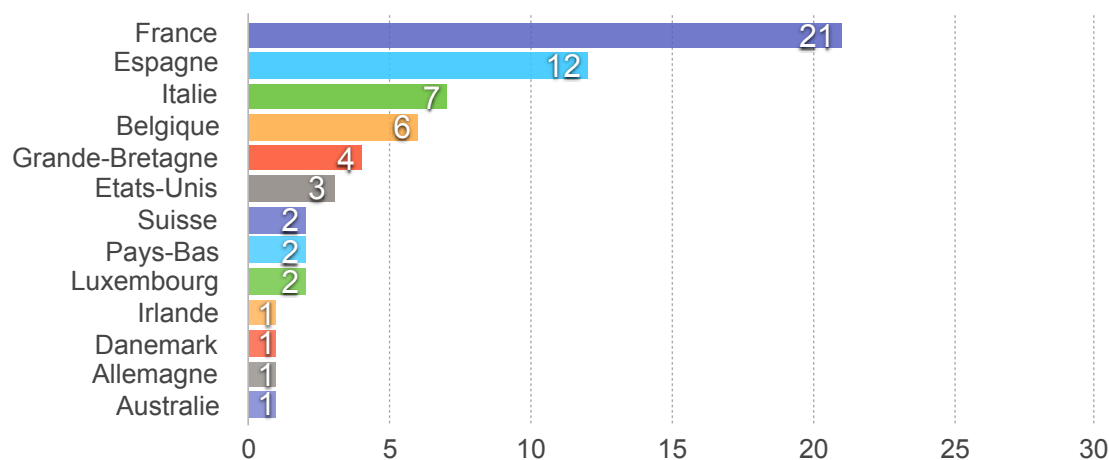
Le premier graphique représente les variations de la longueur et du nombre d'étapes au cours des différentes éditions entre 1947 et 2015. Il est possible de distinguer que la longueur du Tour est progressivement devenue plus courte. Lors des dix dernières années, la longueur moyenne des éditions s'élève à 3509,78 km alors que la moyenne du nombre d'étapes est de 20,7.

Le Tour de 2017 sera constitué de 21 étapes avec une longueur totale de 3516 kilomètres.³³



³³ http://www.ledicodutour.com/etapes/etapes_2007_2016/etapes_2017.htm

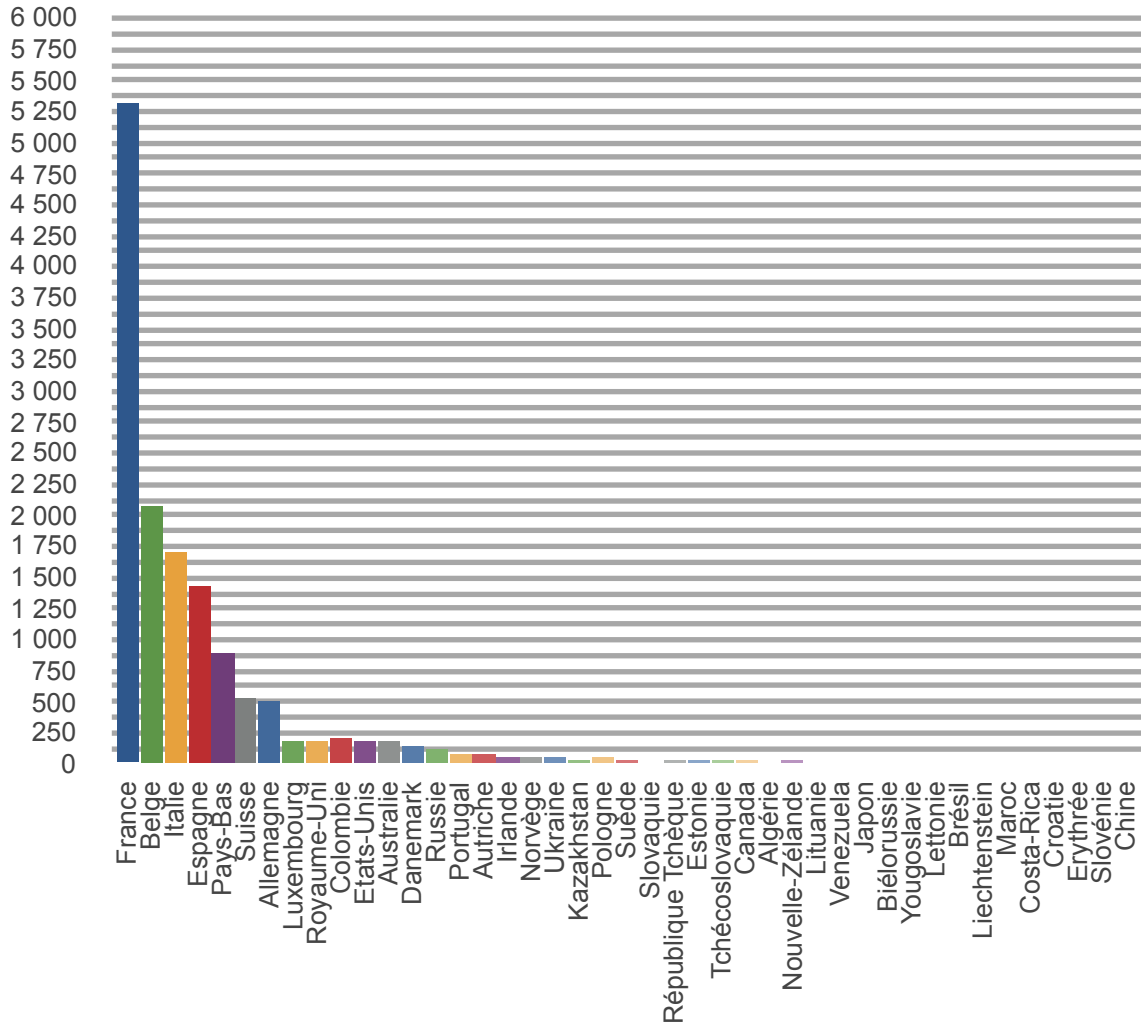
Le deuxième graphique compare le nombre de victoires par pays dans le Tour de 1947 jusqu'à 2016.³⁴



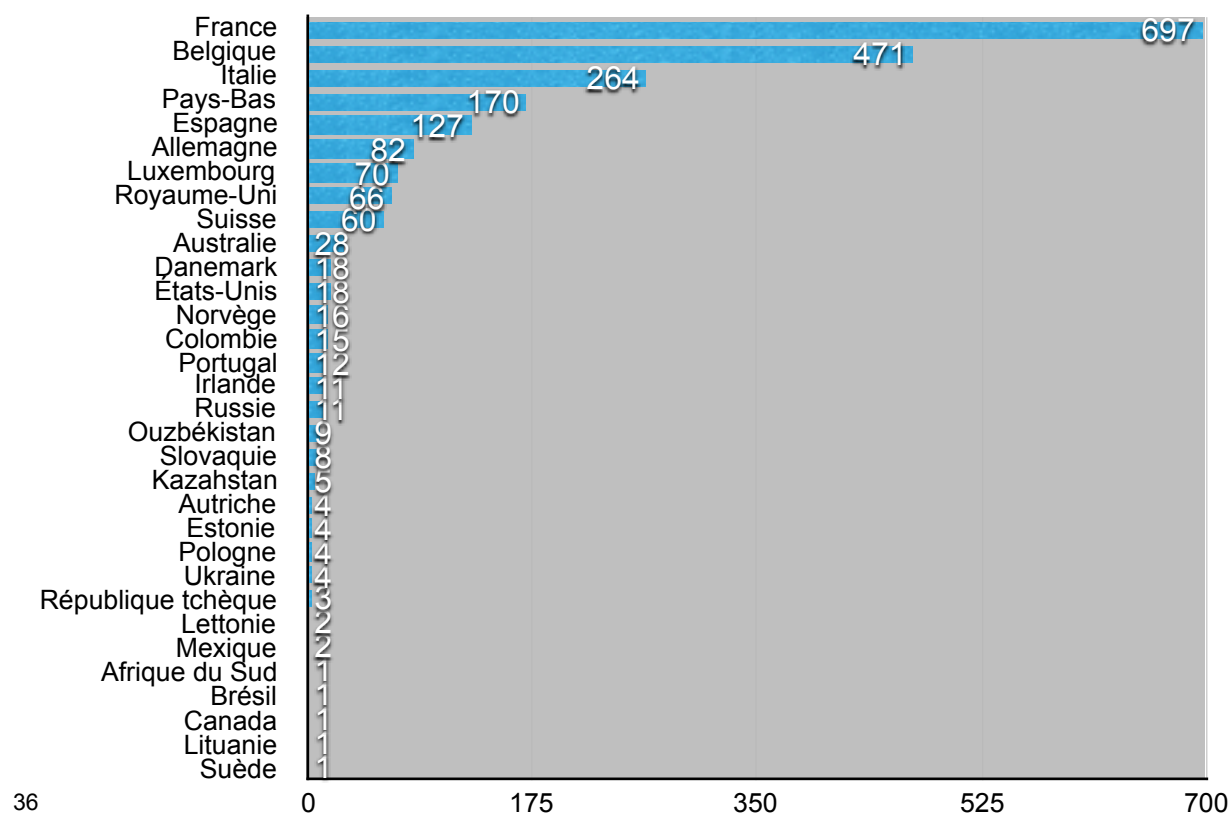
L'objectif du troisième graphique est de classer les nationalités qui ont été les plus présentes sur le Tour de France de l'année 1903 à 2015.³⁵

³⁴ http://ledicodutour.com/statistiques/victoires_par_pays.htm

³⁵ http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2015/07/03/tour-de-france-quels-pays-ont-fourni-le-plus-de-coureurs_4669104_4355770.html



La quatrième illustration graphique présente le décompte des étapes gagnées par pays.



³⁶ https://fr.wikipedia.org/wiki/Statistiques_des_victoires_d%27étapes_du_Tour_de_France

3. Conclusion

En conclusion, il est important de souligner que l'objectif principal de ce travail était de présenter des informations étroitement liées à la France et je pense avoir été capable de les exposer de manière explicite. Cet événement sportif, de renommée mondiale représente une des nombreuses particularités de la culture française. Le but de ce mémoire a été de décrire en détail les différentes étapes qui ont contribué à son établissement. D'un point de vue personnel, ce projet m'a apporté de nombreuses connaissances, ce qui m'a permis à la fois de maîtriser le sujet et de procéder à sa rédaction. Tout au long de cette thèse nous avons découvert les facteurs qui ont façonné le Tour de France : les événements politiques qui ont indirectement influencé sa naissance mais également les divers faits historiques qui ont déterminé son développement. De même, il est important de souligner le fait que le Tour a parfois servi comme un outil à cimenter les nations.

Le chapitre dédié au dopage a été utile dans le sens où les diverses informations présentées ont prouvé une conscience collective grandissante. Néanmoins, cette large gamme de stimulants utilisée pendant des années font partie intégrante de ce sport. L'innovation s'est renforcée au cours des années et ne se limite pas seulement à la technique. Cette pratique ainsi que les nombreux scandales représentent le revers de la médaille qui s'est développé sur le Tour de France.

Nous avons également créé une série de graphiques afin de représenter certaines données telles que les résultats, les vainqueurs, les pays participants ainsi que la représentation du parcours du Tour. Ces représentations graphiques s'avèrent d'une grande utilité afin d'illustrer certains points qui ont été développés dans les parties précédentes.

Enfin, un glossaire formé des termes spécifiques au jargon du cyclisme vous est fourni et peut être considéré comme étant un apport à ce mémoire.

4. Bibliographie, sources et références

4.1. La bibliographie

Macek, Tomáš (2013). *Příběhy Staré dámy: Sto ročníků Tour de France* (Praha: Prostor). 616 p. ISBN 978-80-7260-277-3

Coyle, Daniel - Hamilton, Tyler (2013). *Tajný závod Tour de France: Utajené skandály, doping a vítězství za každou cenu* (Praha: Knižní klub). 208 p. ISBN 978-80-242-4009-1

Reed, Eric (2014) - *Selling the Yellow Jersey: The Tour de France in the Global Era* (Chicago, University Of Chicago Press) ISBN 978-02-262-0667-7

Wille, Fabien (2003). *Le Tour de France: un modèle médiatique* (Villeneuve-d'Ascq: Presses universitaires du Septentrion). 329 p. ISBN 978-28-593-9797-5

4.2. Les documents électroniques

Biography.com Editors. *Henri Desgrange*, [en ligne]. 2004. [consulté le 16 février 2017].

Disponible sur : <http://www.biography.com/people/henri-desgrange-20638549#early-life>

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Tour de France 1905*, [en ligne] 2016. [consulté le 16 février 2017].

Disponible sur: https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1905

Wikipedia, the free encyclopedia. *1909 Tour de France*, [en ligne]. 2017 [consulté le 27 mars]

Disponible sur: https://en.wikipedia.org/wiki/1909_Tour_de_France

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Maillot jaune*. [en ligne]. 2016. [consulté le 6 avril]

Disponible sur: https://fr.wikipedia.org/wiki/Maillot_jaune

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Tour de France 1921*. [en ligne]. 2017. [consulté le 6 avril]

Disponible sur: https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1921

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Tour de France 1925*. [en ligne]. 2017. [consulté le 6 avril]

Disponible sur: https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1925

L'Equipe Cyclisme. *1926 : La grosse galère*. [en ligne]. Bouvet, Philippe. 2013, 2013. [consulté le 6 avril]

Disponible sur: <https://www.lequipe.fr/Cyclisme-sur-route/Actualites/1926-la-grosse-galere/379129>

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Tour de France 1927*. [en ligne]. 2017. [consulté le 6 avril]

Disponible sur: https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1927

Le Tour de France. *Caravane publicitaire*. [en ligne] [consulté le 12 avril]

Disponible sur: <http://www.letour.fr/le-tour/2012/fr/caravane.html>

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Grand Prix de la montagne du Tour de France*. [en ligne]. 2016. [consulté le 8 avril]

Disponible sur: <https://fr.wikipedia.org/wiki/>

[Grand_Prix_de_la_montagne_du_Tour_de_France](https://fr.wikipedia.org/wiki/Grand_Prix_de_la_montagne_du_Tour_de_France)

L'Internaute, Les mutations du Tour de France. *Les dérailleurs interdits avant 1937*. [en ligne]. Talbot, Jérémie. 2011. [consulté le 8 avril]

Disponible sur: <http://www.linternaute.com/sport/cyclisme/dossier/les-mutations-du-tour-de-france/les-derailleurs-interdits-avant-1967.shtml>

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Tour de France 1950*. [en ligne]. 2017. [consulté le 8 avril]

Disponible sur: https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1950

EBuyClub, Achetez malin. *Un maillot vert pour une étape de la Grande Boucle point par point*. [en ligne]. [consulté le 9 avril]

Disponible sur: <https://www.ebuyclub.com/achetez-malin/calendrier-shopping/achats-juillet/tour-de-france/explication-maillot-vert>

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Tour de France 1967*. [en ligne]. 2017. [consulté le 7 avril]

Disponible sur: https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1967

Le Monde, *Sport*. *Mort en direct sur les pentes du Ventoux*. [en ligne]. Mandard, Stéphane. 2013, 2012. [consulté le 11 avril]

Disponible sur: http://www.lemonde.fr/sport/article/2013/07/01/maillot-noir-1-10-mort-en-direct-sur-les-pentes-du-ventoux_3439021_3242.html#7HuByOZJpM4j1AvL.99

Le dico du Tour. *Le palmarès du Tour de France de 1957 à 2016*. [en ligne]. [consulté le 12 avril]

Disponible sur: http://www.ledicodutour.com/statistiques/palmares_du_tour_de_france_depuis_1947.htm

BeInSports, Your zone. *Tour de France : le maillot à pois est-il devenu le maillot du super-baroudeur ?*. [en ligne]. 2015. Lieutaud, Geoffrey. [consulté le 12 avril]

Disponible sur: <http://yourzone.beinsports.fr/tour-de-france-le-maillot-a-pois-est-il-devenu-le-maillot-du-super-baroudeur-93413/>

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Félix Lévitan*. [en ligne]. 2016. [consulté le 9 avril]

Disponible sur: https://fr.wikipedia.org/wiki/Félix_Lévitan

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Classement du meilleur jeune du Tour de France*. [en ligne]. 2017. [consulté le 13 avril]

Disponible sur: https://fr.wikipedia.org/wiki/Classement_du_meilleur_jeune_du_Tour_de_France

L'Equipe, Cyclisme. *Krys nouveau sponsor du maillot blanc*. [en ligne]. 2015. [consulté le 13 avril]

Disponible sur: <http://www.lequipe.fr/Cyclisme-sur-route/Actualites/Krys-nouveau-sponsor-du-maillot-blanc/549272>

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Tour de France 1992*. [en ligne]. 2017. [consulté le 13 avril]

Disponible sur: https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_1992#Notes_et_r.C3.A9f.C3.A9rences

Le Blog de L'Ardoisier. *Petite histoire du casque*. [en ligne]. 2009. [consulté le 13 avril]

Disponible sur: <http://21virages.free.fr/blog/index.php?post/2009/12/07/casque>

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Tour de France 2007*. [en ligne]. 2017. [consulté le 13 avril]

Disponible sur: https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_2007

LeMonde, Sport. *L'UCI demande aux coureurs de s'engager contre le dopage avant le Tour*. [en ligne]. 2007. Mandard, Stéphane. [consulté le 14 avril.]

Disponible sur: http://www.lemonde.fr/sport/article/2007/06/20/l-uci-demande-aux-coureurs-de-s-engager-contre-le-dopage-avant-le-tour_925971_3242.html#zmsHSyy3z7ZV1252.99

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Tour de France 2008*. [en ligne]. 2017. [consulté le 14 avril]

Disponible sur: https://fr.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_2008

Le Tour de France. *Guide historique 2016*. [en ligne]. 2016. Augendre, Jacques. [consulté le 15 avril]

Disponible sur: http://netstorage.lequipe.fr/ASO/cyclisme/le-tour/2016/histoire/TDF16_GH_Interactif-PROD.pdf

Le dico du Tour. *Tour de France 2017*. [en ligne]. 2017. [consulté le 15 avril]

Disponible sur: http://www.ledicodutour.com/etapes/etapes_2007_2016/etapes_2017.htm

Le Monde. *Quels pays ont fourni le plus de coureurs au Tour de France ?*. [en ligne]. 2015. Breteau, Pierre. [consulté le 15 avril]

Disponible sur: http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2015/07/03/tour-de-france-quels-pays-ont-fourni-le-plus-de-coureurs_4669104_4355770.html

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Statistiques des victoires d'étapes du Tour de France*. [en ligne]. 2016. [consulté le 17 avril]

Disponible sur: https://fr.wikipedia.org/wiki/Statistiques_des_victoires_d%27étapes_du_Tour_de_France

Le Gaulois, fait le Tour de France. *Grimper en danseuse*. [en ligne]. 2016. [consulté le 18 avril]

Disponible sur: <http://blog.legauloistourdefrance.fr/2016/07/07/grimper-en-danseuse/>

Le Pape-Info. *Le lexique du cyclisme sur route*. [en ligne] 2015. Giraud, David. [consulté le 16 avril]

Disponible sur: <https://www.lepape-info.com/actualite/le-lexique-du-cyclisme-sur-route/>

Eurosport, Cyclisme. *Qui sont les "domestiques", ces héros qui portent Froome, Contador ou Nibali au sommet ?* [en ligne]. 2015. [consulté le 7 avril]

Disponible sur: http://www.eurosport.fr/cyclisme/tour-de-france/2015/qui-sont-les-domestiques-ces-heros-qui-portent-froome-contador-ou-nibali-au-sommet_sto4819886/story.shtml

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Glossaire du cyclisme*. [en ligne]. 2017. [consulté le 9 avril]

Disponible sur: https://fr.wikipedia.org/wiki/Glossaire_du_cyclisme

Wikipédia, l'encyclopédie libre. *Voiture-balai*. [en ligne]. 2015. [consulté le 8 avril]

Disponible sur: <https://fr.wikipedia.org/wiki/Voiture-balai>

5. Resumé

Tato bakalářská práce se zabývá popisem slavného cyklistického závodu Le Tour de France. Podrobně popisuje události předcházející vzniku závodu a pozdější vývoj na pozadí historických a politických událostí, které se přímo podílely na postupném formování závodu. Práce se stejně tak věnuje i opačné stránce věci, situacím, při kterých to byl právě závod, který ovlivňoval aktuální dění a sloužil například jako prostředek k umírnění rozbouřené politické situace ve válečném období.

Kapitola o dopingu krátce popisuje vývoj této praktiky v průběhu historických i aktuálních ročníků, popisuje situace, kdy doping zapříčinil úmrtí závodníků a mluví o dosud největší, světově diskutované, dopingové aféře cyklisty Lance Armstronga.

Přínosem této bakalářské práce je glosář odborných cyklistických výrazů a jejich náležité definice.

Číselné údaje týkající se například délky trasy předchozích ročníků nebo počtu výherců etap, zmíněných v předchozích kapitolách, byly zaznamenány do grafů pro jejich porovnání a lepší znázornění a představu čtenáře.

6. Abstract

This bachelor thesis deals with the description of the famous cycling race Le Tour de France. It describes the previous history events and the following development against the historical and political background, which have been directly involved in the gradual formation of the race, in detail and vice versa. The thesis also seeks to examine and present the situations, when the race was used as a tool for moderating unstable political situation.

The chapter about the doping shortly describes the evolution of this machinations over a period of seasons. We wrote about the situations when the using of doping resulted in death. In relation to this problem, it mentions the biggest, most discussed doping affair so far. The affair of Lance Armstrong.

We have made a glossary of special cycling termes and the graphs of figures considering for example the length of trails or the numbers of winners as a contribution for this thesis.

7. Annexes

1) ardoisier



repris à partir du site: <http://www.programme-tv.net/news/sport/34019-tour-de-france-hotesses-chauffeurs-ardoisiers-les-metiers-de-l-ombre/>

2) bec de selle



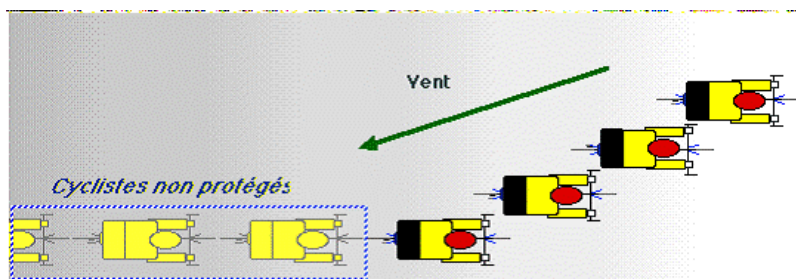
repris à partir du site: <http://www.lepetitbraquet.fr/expressions1.html>

3) derny



pris à partir du site: https://www.lepape-info.com/wp-content/uploads/2015/11/swarbrick_20110418-006.jpg

4) éventail



pris à partir du site: <http://ccs-cycloportif.ca/sillonnage.html>

5) voiture- balai



pris à partir du site: <http://sport24.lefigaro.fr/le-scan-sport/le-saviez-vous/2014/07/10/27006-20140710ARTFIG00040-a-quoi-sert-la-voiture-balai-sur-le-tour-de-france.php>

6) l'article intitulé « Simpson ses derniers kilomètres » du journal Miroir Sprint, n° 1102 A, 17 juillet 1967, p.p. 8-9 et 11-12



pris à partir du site: http://www.irsv.org/index.php?option=com_content&view=article&id=98:la-mort-de-simpson-en-1967-lexemplarite-dune-rupture-mediatique-dans-la-perception-du-dopage-du-dopage-festif-au-dopage-dramatique&catid=56