



Carte postale représentant un départ pour Cléry-Saint-André depuis Orléans, 1906.
Archives municipales d'Orléans, 2 Fi 2577.

Dossier pédagogique

Cyclisme et vélo

Niveau Primaire

Service interministériel des Archives de France

Le vélo, diminutif de vélocipède, est actuellement la 4e activité la plus pratiquée par les Français. Essentiellement pratiqué pour des motivations de détente, de santé, d'évasion ou de contact avec la nature (Résultats de l'enquête nationale INJEP de 2020), ses modalités d'exercice sont multiples (VTT, vélo de course, gravel, BMX, vélo de ville, etc.) et permet à ses adeptes d'investir des lieux très variés : routes, chemins de forêt et de montagne, espace urbain, etc.

Cette situation est indéniablement liée aux innovations technologiques dont le vélo a su profiter depuis le XIXe siècle. La draisienne, inventée en 1817 par le baron Karl von Drais, a été progressivement améliorée par l'ajout de pédales (1861), et les premiers « grand bi » utilisés par les sportsmen ont été remplacés au cours des années 1880 par des bicyclettes. Dotées de roues de tailles égales, d'une chaîne de transmission et de pneumatiques, elles ont permis de gagner à la fois en vitesse, en confort et en sécurité.

D'usage plus aisé, le vélo s'est dès lors popularisé non seulement comme moyen de déplacement mais aussi comme loisir sportif (le cyclisme). Ainsi, autour de 1900, ces usages se sont répandus et le nombre d'engins en circulation a explosé, passant d'environ 50 000 en 1890 à 3 500 000 peu avant la Grand Guerre. De même, les créations de sociétés de vélocipédie se sont multipliées, et deux grandes fédérations ont dynamisé la pratique. D'un côté, l'Union Vélocipédique de France (1881) s'est attachée à promouvoir la compétition cycliste ; d'un autre côté, le Touring-Club de France (1890) a privilégié l'organisation du cyclotourisme, et donc des conditions d'accueil de ses adeptes (hébergement, restauration...) dans des lieux éloignés des villes.

Les industriels, les journaux et les entrepreneurs de spectacles sportifs ont aussi compris le potentiel économique du vélo et se sont alliés pour organiser des courses. À côté des compétitions sur vélodromes (établissements apparus dans les années 1890), les courses sur routes d'un jour ou par étapes se sont multipliées. On pense évidemment au Tour de France, organisé à partir de 1903 par le journal L'Auto (qui deviendra L'Equipe), lui-même soutenu dans son entreprise par des industriels comme Dion (de l'entreprise Dion-Bouton), Michelin ou Clément. Cet événement a favorisé la vente de journaux, de bicyclettes, de pneumatiques, marché qui s'est révélé particulièrement florissant durant la première moitié du XXe siècle, dans un contexte où la petite reine constituait un moyen de déplacement incontournable. Parallèlement, le cyclisme s'est imposé comme l'un des principaux spectacles sportifs, attirant un nombre de spectateurs croissant.

La pratique du vélo a également permis de partir à la découverte des beautés du patrimoine français. Cet argument a évidemment été mobilisé par les promoteurs touristiques, qui cherchaient à développer une offre attractive. Mais il a aussi servi à exalter le sentiment patriotique. En parcourant le territoire, les pratiquants en exploraient les aspects les plus méconnus et apprenaient à l'aimer, comme le rappelle l'historienne Anne-Marie Thiesse.

Avec la démocratisation de l'automobile dans les années 1960 comme principal moyen de déplacement, l'industrie du vélo en France a dû se réinventer. Elle a profité, pour accroître ses ventes, d'inventions réalisées en Californie au cours des années 1970, comme le VTT ou le BMX. Elle a aussi bénéficié, plus récemment, de l'apparition du vélo à assistance électrique, de l'essor des pistes cyclables dans les espaces urbains et extra-urbains et de la montée d'un sentiment écologique.

Sébastien Stumpp
Maître de conférences, Université de Strasbourg
Sylvain Ville
Maître de conférence, Université de Picardie Jules Verne

Point d'entrée dans les programmes scolaires

Le travail sur les documents d'archives, du XIX^{ème} siècle à nos jours, permet aux élèves de comprendre la société dans laquelle ils évoluent et la place omniprésente du sport, son utilisation : reflet de la société, il n'échappe ni à ses contradictions ni à ses évolutions, pas plus qu'aux tensions qui la traversent : transmission des valeurs, égalité fille-garçon, performance, mode, alimentation, santé, politique, mondialisation, intégration ou exclusion sociale, technologie, communication, images, environnement,...

Les archives sont des ressources pour enseigner en interdisciplinarité : histoire, géographie, arts plastiques, histoire des arts, éducation physique et sportive, technologie, éducation musicale, français, langues vivantes, mathématiques, sciences de la vie et de la terre, éducation aux médias et à l'information, ...

En 2023-2024, une grande collecte des archives du monde du sport (B.O. n°27 du 6 juillet 2023) « a pour objet de réaliser un projet autour de documents en lien avec le sport et son histoire qui auront été collectés par les élèves. Ils sont invités à enquêter auprès de leur famille ou dans leur entourage pour recueillir des documents et des témoignages. Ils réaliseront un projet sous un format libre qui pourra se conclure, si les élèves le souhaitent et en accord avec le service d'archives territorial, par un don à ce service des documents qu'ils auront collectés à l'occasion du concours. »

Niveau

- Cycle 3, d'après le BOEN n° 31 du 30 juillet 2020 et le BOEN n° 25 du 22 juin 2023

Liens avec les programmes scolaires

Education physique et sportive, le corps, l'action, le partage des règles, l'éducation à la santé, s'approprier une culture physique sportive et artistique

Français : Comprendre des textes, des documents et des images et les interpréter ; recourir à l'écriture pour réfléchir et pour apprendre

Histoire et géographie : se repérer dans le temps et dans l'espace ; Comprendre un document, Coopérer et mutualiser

Histoire des arts : Mettre en relation une ou plusieurs représentations figurées entre elles et un fait historique, une époque, une aire géographique ou un texte; être sensibilisé à la vulnérabilité du patrimoine.

Enseignement moral et civique : Respecter autrui et accepter les différences, ; Identifier et exprimer les émotions et les sentiments ; acquérir et partager les valeurs de la République ; construire une culture civique

1. La Mécanique du vélo

Document 1 : Thouars : Rabaud, dit « Zizi », monté sur vélocipède, 1890.
Archives départementales des Deux Sèvres, 40 FI 9840.



Description du document d'archives : l'image présente un homme assis sur un grand "bi". Un vélo que l'on reconnaît facilement à ses roues dont l'une possède un diamètre plus grand que l'autre.

Contexte : La création du grand bi est principalement dû à un désir de vitesse. Du fait de l'installation des pédales sur la roue avant et pour donner plus de pulsion, le diamètre de cette roue a augmenté tandis que celui de la roue arrière a diminué. Ce vélo connut un succès fulgurant en France et en Angleterre dans les années 1870. L'intérêt pour ce type de cycle est toutefois bref avec l'arrivée dans les années 1880 de la bicyclette moderne que nous connaissons aujourd'hui. Son déclin est également dû à une manipulation difficile.

Lien du document :
<https://archives-deux-sevres-vienne.fr/ark:/58825/vta4052b9b65d6cc649/da0/0/1>

Que t'apprend ce document ?

- Qu'est-ce qu'un vélocipède ? Décris le vélocipède de Rabaud dit "Zizi".
- Observe attentivement cet objet et cite au moins 4 différences avec un vélo actuel.
- À ton avis, quels sont les avantages de cet engin ?
- Quels sont les inconvénients ?

1. La Mécanique du vélo

Document 2 : Fac-similé d'une affiche publicitaire des cycles Terrot pour une nouvelle chaîne brevetée, 1896. Archives départementales de Côte-d'Or, 5 Fi 361.



Description du document

d'archives : le document représente une publicité pour une nouvelle chaîne de vélo brevetée. Fondée en 1887, l'entreprise Terrot fut l'un des plus gros constructeurs français de bicyclettes, de motos ainsi que d'automobiles, de landaus et de poussettes. Tout au long de son activité, Terrot ne cesse de proposer de nouvelles innovations techniques, notamment au niveau des chaînes et des dérailleurs. 1961 marque la fin de la société.

Contexte : Les premières chaînes sont montées sur des vélos dans les années 1880. Au départ, les pédales se trouvent sur la roue avant. Très rapidement, pour gagner en stabilité et en facilité, la chaîne migre au centre du vélo pour être raccordée à la roue arrière. Grâce à un engrenage plus grand à l'avant et plus petit à l'arrière, le coureur peut faire tourner plus vite sa roue arrière et augmenter ainsi sa vitesse.

Lien du document :

https://archives.cotedor.fr/v2/console/visualiseroai/FRAD021_000000549/de-366

Que t'apprend ce document ?

- Observe cette affiche et décris-la : le lieu, les personnages.
- Quelle histoire nous raconte-t-elle ?
- Quel est le rôle de la « nouvelle chaîne brevetée Terrot » dans l'histoire ?
- D'après toi, à quoi sert ce document ?

1. La Mécanique du vélo

Document 3 : Amiens. Arrivée au contrôle des coureurs indépendants de Paris-Roubaix, 1911.
Archives départementales de la Somme, 63 FI 3.



Lien du document : <https://archives.somme.fr/ark:/58483/2mkhvdq8xbpg/2bfe681c-ad48-4d22-a1e6-86def4a6bdf8>

Description du document d'archives : le document représente un groupe de cyclistes lors de l'édition de 1911 de la course « Paris-Roubaix ». Le mauvais état des routes entraîne souvent des crevaisons. Pour éviter l'abandon, les coureurs sont tous équipés de boyaux de rechange qu'ils nouent autour du dos. À la fin du XIXe siècle, l'Écossais Dunlop entoure les roues en bois de la bicyclette de son fils avec des tubes en caoutchouc remplis d'air afin d'en améliorer le confort, le bruit, la vitesse et l'adhérence sur route. En 1891, deux Français, Édouard et André Michelin inventent le premier pneumatique démontable avec chambre à air indépendante.

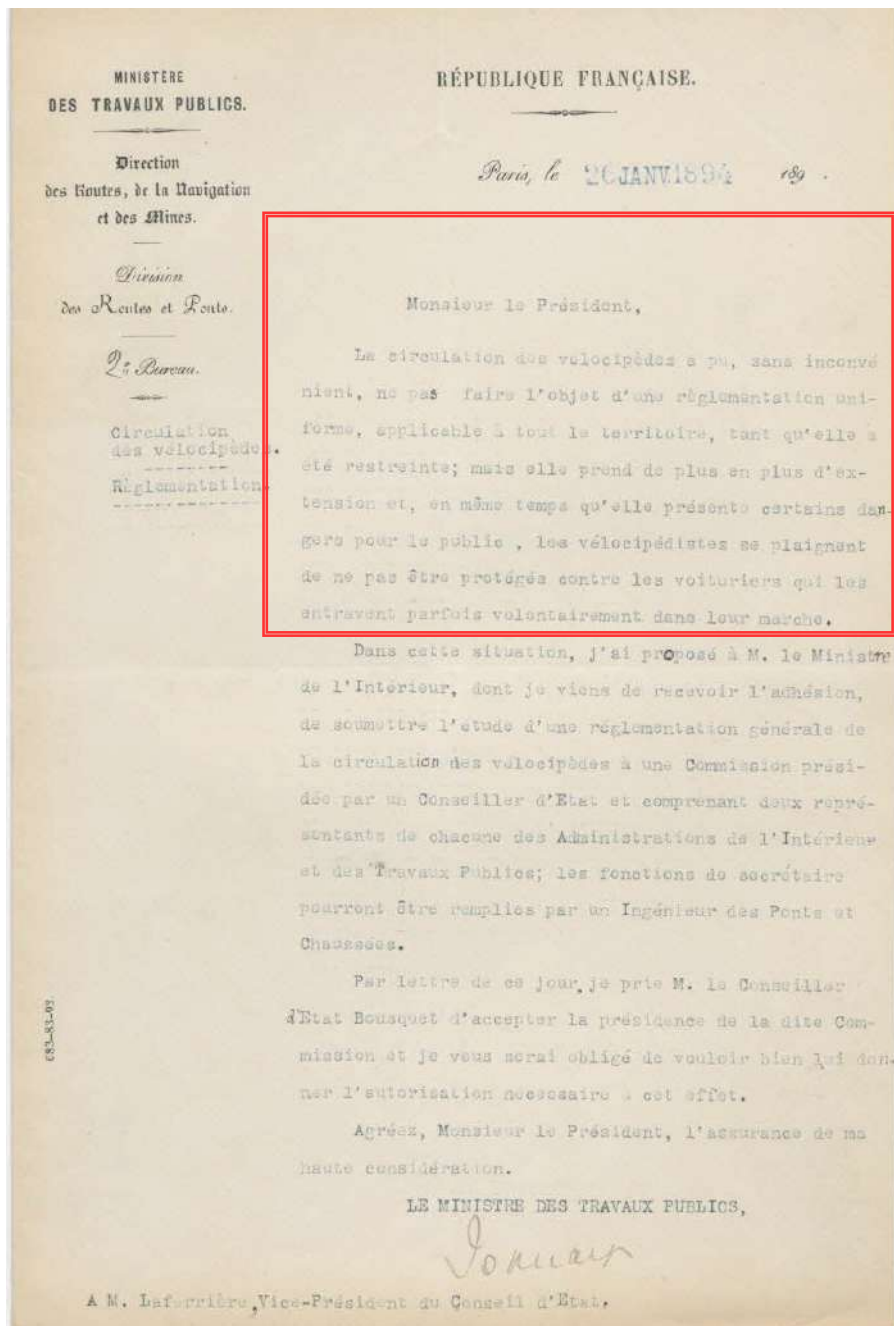
Contexte : le « Paris-Roubaix » est une course mythique dont la première édition remonte à 1896. Surnommée « l'enfer du Nord » ou encore « la reine des classiques », la course est réputée pour son parcours qui comprend toujours un ou plusieurs secteurs pavés. Avec le Milan-San Remo ou encore le Liège-Bastogne-Liège, le Paris-Roubaix est considéré comme un monument du cyclisme que de nombreux champions tels que Bernard Hinault (France) ou Eddy Merckx (Belgique) ont gagné.

Que t'apprend ce document ?

- La course cycliste « Paris-Roubaix » fondée en 1896 est surnommée « l'enfer du Nord ». Observe attentivement la photographie et cherche des indices qui peuvent expliquer ce surnom.
- Quel est l'objet enroulé autour du torse des coureurs ? C'est une invention récente à l'époque de la création de la course : à quoi sert-il ?

2. Sécurité routière

Document 4 : Lettre du ministre des travaux publics pour la réglementation de la circulation des vélocipèdes , 1934. Archives Nationales, AL 7509.



Description du document d'archives :

ce document évoque les plaintes des vélocipédistes vis-à-vis des « voituriers » qui les mettaient parfois (in)volontairement en danger. Le document mentionne notamment le fait qu'en 1894 il n'existait pas de réglementation concernant la circulation des vélos.

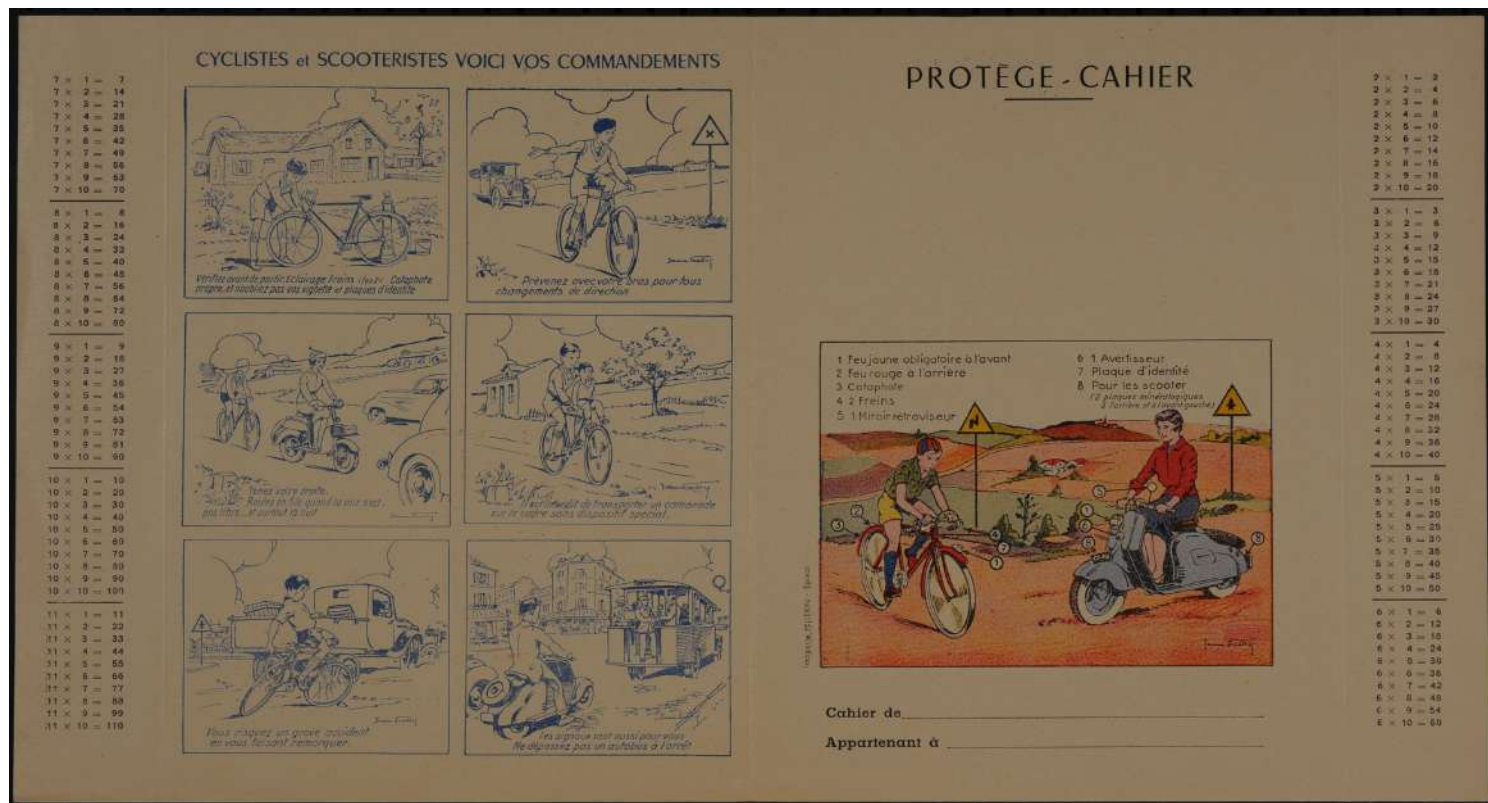
Contexte : Si le cycle existe depuis la fin du XIXe siècle, c'est au début du siècle suivant que son utilisation à grande échelle par la population a été actée. À ses débuts, le vélos est davantage l'apanage de la classe bourgeoise. Petit à petit, son utilisation comme moyen de locomotion va se populariser et gagnera son apogée pendant l'entre-deux-guerres.

Que t'apprend ce document ?

- À quelle date et où a été écrit ce document ?
- Il mentionne un problème nouveau à résoudre : lequel ?

2. Sécurité routière

Document 5 : Cyclistes et scooteristes voici vos commandements [six vignettes instructives sur le Code de la route] - Encadré présentant les équipements d'un vélo et d'un scooter, 1950. Archives départementales des Vosges, 18 Fi 67.



Lien du document : <https://recherche-archives.vosges.fr/ark:/50275/311736.1273366/dao/0/1>

Description du document d'archives : le document se présente en deux parties. D'un côté, il y a les "commandements" des cyclistes et des scooteristes pour rouler en toute sécurité sur la route et de l'autre côté une présentation des équipements d'un vélo et d'un scooter. Au total, ce sont six préconisations qui sont faites de la manière de sécuriser son vélo avant de partir à comment se comporter sur la route et face à d'autres conducteurs.

Contexte : après la Seconde Guerre mondiale, les routes françaises sont dévastées et le parc automobile s'agrandit considérablement. Le pays voit les accidents de la route augmenter. Il devient urgent de réduire ce nombre et dès les années 1950 des actions de prévention routière émergent.

Que t'apprend ce document ?

- Quel est le danger pour les vélocipèdes ?
- D'après toi, quelles sont les règles à observer pour rouler en sécurité sur la route ?

3. Loisir

Document 6 : Vue du magasin de cartes postales, photographies, imprimerie, librairie, papeterie et de cycles, de G. Chemin-Demigny, 1911. Archives départementales de l'Essonne, 57 Fi73/24.



G. Chemin, photo et cycles, à la Ferté-Alais
LA FERTÉ-ALAIS (S.-et-O.). - Carrefour du Cheval blanc

Lien du document : <https://archives.essonne.fr/ark:/28047/vz4l8ktjfsn2/c3a7b52d-f9eb-4696-963b-94983cc86216>

Description du document d'archives : cette carte postale représente une boutique à La Ferté-Alais qui propose à ses clients un choix riche et varié allant de la papeterie à la maroquinerie, tout en vendant des cycles. La façade est recouverte d'affiches présentant différentes entreprises fabriquant des cycles, telles que les "Cycles Clément" ou les "Cycle Griffon".

Contexte : les magasins de cycles se multiplient très rapidement dès l'invention de cet engin. On en retrouve un peu partout dans les différentes villes françaises. Il est fréquent que le commerçant expose à l'extérieur toutes ses machines quand le photographe itinérant se présente. De plus, si les magasins de cycle gagnent en ampleur, c'est la preuve de la place qu'occupe le vélo dans le quotidien des Français et des Françaises, d'abord comme loisir puis comme moyen de déplacement.

Que t'apprend ce document ?

- Que vend ce magasin ?
- Dans quelle ville se situe ce magasin ? Quelle est sa superficie ?

3. Loisir

Document 7 : Portrait d'une petite fille, avec son vélo et son chien, 1930.
Archives départementales du Finistère, 21 Fi 1380.



Description du document d'archives : la photographie représente le portrait d'une petite fille posant avec son vélo et son chien. Le fait que le vélo soit présenté sur cette image montre la place que la machine occupait dans le quotidien de cette enfant.

Contexte : le vélo ne concerne pas uniquement les adultes. Les enfants - aussi bien les filles que les garçons - ont également droit à des vélos adaptés à leur taille.

Lien du document :

https://recherche.archives.finistere.fr/viewer/viewer/medias/collections/FI/0021FI/0021FI_01/FRAD029_21FI_01380.jpg

Que t'apprend ce document ?

- Que vois-tu sur cette photo ? Quelle est sa composition ?
- Comment te représenterais-tu si on devait faire ton portrait ? Quel objet prendrais-tu avec toi ?

4. Le vélo : un outil de déplacement et de travail

Document 8 : Montlhéry.- Quartier du Nouveau monde. En manœuvre, attendant la colonne, 1904-1910. Archives départementales de l'Essonne, 57 Fi 119/134.



Lien du document : <https://archives.essonne.fr/ark:/28047/0xcvsbg5kj4r/92da7e9e-a47b-4a77-a0ad-4db66f74cdff>

Description du document d'archives : Le document représente une scène du quotidien avec le facteur à vélo échangeant avec un homme au premier plan et une troupe de militaires à cheval à l'arrière. La scène est observée par les enfants du village. Le facteur a, dès le début du XXe siècle, utilisé le vélo pour se déplacer et apporter le courrier.

Contexte : dès l'arrivée des premières bicyclettes, certains facteurs volontaires s'en emparent pour mener à bien leur tournée. Si l'administration centrale est dans un premier temps réticente face à l'emploi de ce nouveau mode de locomotion, elle change rapidement d'avis et encourage ses employés à s'en procurer, promettant des indemnités aux postiers qui s'en procureraient un. La Première Guerre mondiale marque la véritable popularisation de la bicyclette au sein de ce corps de métier.

Que t'apprend ce document ?

Plusieurs personnes ont été photographiées dans une rue du quartier du Nouveau-Mode de la ville de Montlhéry (département de Seine-et-Oise, actuellement Essonne).

- Décris l'homme qui tient un vélo au centre du document
- À ton avis, quel est son métier ? Quels sont les indices qui te permettent de l'affirmer ?

4. Le vélo : un outil de déplacement et de travail

Document 9 : Infanterie en Manœuvres – En marche, les Éclaireurs, 1898. Archives départementales du Loiret, 11 FI 4891.



Lien du document : https://www.archives-loiret.fr/ark:20522/e005bf26808761b3/5bf2680877194.fiche=arko_fiche_620d5ad22a405.moteur=arko_default_61b063de122e3

Description du document d'archives : les éclaireurs français utilisent le vélo pour les déplacements ainsi que pour mener à bien leurs missions.

Contexte : dès 1870, les membres de l'armée voient l'intérêt que le vélo peut apporter à ses opérations. Plus rapide qu'un fantassin et plus pratique et silencieux qu'un cheval, ce moyen de transport acquiert rapidement une place de choix au vu de ses avantages. Des divisions de cycliste sont créées et joueront un rôle important lors de la Première Guerre mondiale.

Que t'apprend ce document ?

- Cherche le sens des mots : infanterie et manœuvres inscrits sur la photographie.
- D'après toi, quel est le métier du groupe des « Éclaireurs » cyclistes ?
- Pourquoi utilisent-ils des vélos pour se déplacer ?

5. La Seconde Guerre mondiale

Document 10 : Demande d'indemnité pour dommages de guerre, 1945. Archives municipales de Cholet, 5H88.

DEMANDE D'INDEMNITE POUR DOMMAGES CAUSES AUX BIENS
PAR LES TROUPES D'OCCUPATION

faite par M. (nom et prénoms) *Barlet Gaspard*
domicilié à *Cholet* rue *des Boers* N° *81*

"La présente demande d'indemnité ne pourra, à aucun titre, être considérée comme engageant la responsabilité de l'Etat".

Nature du dommage : *une Bicyclette*

Date des faits : *23 Août 1944*

Auteur du dommage (Indiquer notamment le n° de Secteur Postal de l'unité en cause). *Soldat Allemand*

Circonstances dans lesquelles le dommage est survenu - Ces renseignements seront consignés, toutes les fois qu'il sera possible, dans un procès-verbal d'enquête du Commissariat de Police ou de la Gendarmerie, relatant, en même temps que l'état des lieux et les constatations et vérifications faites, les particularités enlevées et les déclarations des témoins. -

Le 23 Août à 7^h du matin je part de chez moi pour aller mettre ma bicyclette en sûreté, lorsque au passage à niveau de la rue des Boers je rencontre trois Allemands qui m'arrêtent et prennent ma bicyclette (marque Continental) qui était presque neuve

Description des dégradations matérielles relevées. (Indiquer ici pièces justificatives pouvant être produites).

Estimation du dommage : *2 500 francs*

Nom et adresse de deux témoins :
Mme Blanchard Gardé barrière
rue des Boers
M. Delpech
38 avenue de Saumur
Cholet

T.S.V.F.

Description du document d'archives : en 1945, Gaspard Barlet fait une demande d'indemnité pour dommage de guerre. Il explique dans le document que le 23 août 1944 des soldats allemands lui ont confisqué son vélo. Il écrit « Le 23 août, à 1 heure du matin, je pars de chez moi pour aller mettre ma bicyclette en sûreté lorsqu'au passage à niveau de la rue des Boers je rencontre trois Allemands qui m'arrêtent et prennent ma bicyclette, marque Continental, qui était presque neuve. » Il estime que le dommage est à hauteur de 2500 francs.

Contexte : en août 1944 à Cholet (Maine-et-Loire), les allemandes placardent à la mairie un ordre de perquisition des bicyclettes. En échange de leur bien, les propriétaires reçoivent un bon de la mairie pour obtenir des dédommagements après le conflit. Outre ces perquisitions, plusieurs vélos ont été volés par les allemandes qui fuyaient les troupes alliées qui avaient débarquées en Normandie. Cholet est libéré le 31 août 1944.

Lien du document : <https://archives.cholet.fr/regards-sur-les-archives/actualites/cest-arrive-en-aout#:~:text=Les%20troupes%20d'occupation%20allemandes,hostilit%C3%A9s%20comme%20dommages%20de%20guerre.>

Que t'apprend ce document ?

- Lis attentivement le texte et la transcription des passages manuscrits.
- Qu'est-il arrivé à Gaspard Barlet ? A quelle date ? Où ?
- Pourquoi les soldats allemands ont-ils pu agir de la sorte ?

5. La Seconde Guerre mondiale

Document 11 : Convoi de réfugiés en mai 1940 à Albert lors de l'Exode, 1940. Archives départementales de la Somme, 6 FI 63.



Description du document d'archives : le vélo comme moyen de transport occupe le centre du document. Que ce soit en train, en voiture, en vélo ou en pied, les réfugiés face à la menace allemande fuient comme ils peuvent.

Contexte : cette photo a été prise en mai 1940 dans la ville d'Albert dans la Somme et représente un groupe de réfugiés lors de l'exode de mai-juin 1940. A partir mai 1940, des millions de personnes s'enfuient de Belgique, des Pays-Bas, du Luxembourg, des régions du Nord puis de l'Île-de-France et du Centre vers le Sud de la France, à la suite de l'invasion des troupes allemandes. Les redditions de la Belgique et des Pays-Bas ainsi que l'armistice signée entre le gouvernement dirigé par le Maréchal Pétain et le troisième Reich marquent la fin de l'exode et le retour d'une partie des familles.

Lien du document :
<https://archives.somme.fr/ark:/58483/kv20nhgq7s58/25b6a566-273c-4432-aa16-2fc274f9c125>

Que t'apprend ce document ?

-Décris ce que tu vois sur cette photo ? Que vois-tu au premier plan ?

Que vois-tu au deuxième plan ?

-D'après toi, que font les gens au centre de la pièce ? A quoi leur sert leur vélo ?

5. La Seconde Guerre mondiale

Document 12 : Témoignage de Marcel Gaillard, résistant pendant la Seconde Guerre mondiale (troisième partie), 1987. Archives départementales du Cantal, 7 AV 25-3.

« Nicole, c'était l'agent de liaison de Valet, de Valy, du commandant Valy mais elle a fait des liaisons en vélo dans tout le département, elle était sensationnelle, elle avait dix-huit ans à l'époque, elle était jeune alors elle foutait les rouleaux dans le cadre de la bicyclette, les papiers sous le guidon, dans le guidon, elle foutait les rouleaux dedans et puis elle les donnait et les remportait de la même façon, oh Nicole, elle a couru des risques, sûr, parce qu'elle a sillonné quand l'État-major se trouvait à Mauriac enfin avec le commandant Mortier, elle partait tranquillement de Ruynes ou de Massiac pour venir à Mauriac en vélo, il fallait le faire, elle venait à Aurillac à vélo, alors quand même et puis là elle pouvait pas passer dans les prés, dans les champs, elle était bien obligé de suivre la route ; alors comme c'était une jeune fille, on l'a laissé... elle était toujours aussi costaud, à dix-huit ans elle était aussi, moins grosse bien sûr mais elle était aussi grande, costaud que maintenant... » Passage de 6 minutes 10 à 7 minutes 26.

Lien du document : <https://player.streamfizz.live/embed/media/ckok0610v201896o2kzkncy37uv>

Description du document d'archives : en 1987, Marcel Gaillard a pris part à un entretien pour raconter son expérience dans la résistance et son rôle comme informateur lors de la Seconde Guerre mondiale. Dans l'interview, Marcel Gaillard relate notamment des actions de résistants avec des vélos. Un passage en particulier raconte comment une résistante faisait passer des informations en les cachant dans le guidon. Concernant le ton de l'entretien, il est plutôt familier. La transcription est en langage parlé.

Contexte : le 18 juin 1940, le général de Gaulle lance un appel depuis Londres pour inciter les français à s'unir et à combattre pour repousser l'envahisseur allemand. Sur tout le territoire, des actions de résistance vont émerger

Que t'apprend ce document ?

Marcel Gaillard est un résistant, il est interviewé oralement et raconte son rôle dans la Résistance. Pour bien le comprendre, lis le texte à voix haute.

-Qui est Nicole ?

-Quel est son rôle pendant la deuxième guerre mondiale ?

-Recherche : calcule les distances entre les villes de Mauriac et de Ruynes, entre Mauriac et Massiac, de Ruynes à Aurillac.

-Quels risques prend-elle ?

5. La Seconde Guerre mondiale

Document 13 : Photo de "Gérard Lefebvre et Jeanne Lemoine" du mouvement "Défense de France" à bicyclette au maquis de Seine-et-Oise, 1944. *Archives nationales, 72 AJ NC*



Description du document d'archives :

Cette photo prise au maquis de Seine-et-Oise (créé à l'initiative de Philippe Viannay, chef du mouvement « Défense de la France ») entre août et septembre 1944 représente « Gérard Lefebvre et Jeanne Lemoine à bicyclette ».

Contexte : le terme "Maquis" désigne un groupe de résistants qui opèrent pendant la Seconde Guerre mondiale. Ils se font appeler des maquisards et se réfugient souvent dans des forêts ou des montagnes pour coordonner les actions de rebellions contre l'occupant allemand.

Que t'apprend ce document ?

- Que vois-tu sur cette image ? Que font ces personnes ?
- A quoi sert le vélo ?
- Que signifie pour toi résister ?

6. Le Tour de France

Document 14 : Les Cyclistes du Tour de France sur le Col du Lautaret, 1913. *Archives municipales de Briançon, 31 S 2380.*



Lien du document : <https://archives.hautes-alpes.fr/ark:/23599/vta24b1e9323010ea4e/dao/0/1>

Description du document d'archives : la photographie représente une étape de montagne à savoir l'ascension du Col du Lautaret (2058 mètres) qui se poursuit souvent par l'ascension du Col du Galibier (2642 mètres), autre col mythique du Tour de France.

Contexte : depuis sa création en 1903, le parcours du Tour de France a connu de nombreux changements que ce soit au niveau du tracé ou encore du nombre d'étapes (six en 1903 et vingt-et-une en 2023). Ces étapes se répartissent en différentes catégories dont les étapes de montagne.

Que t'apprend ce document ?

- D'après le paysage, où a lieu cette étape du Tour de France cycliste ?
- Quelles difficultés doivent affronter les coureurs ?

6. Le Tour de France

Document 15 : Extrait d'un album photographique d'une famille du Val d'Oise représentant plusieurs scènes de famille dont une étape du Tour de France, 1937. Archives départementales du Val d'Oise, 5 NUM 15 1.



Lien du document : <https://archives.valdoise.fr/ark:/18127/57260.629205/daogrp/0/54>

Description du document d'archives : cet album photographique regroupe les clichés d'une famille du Val d'Oise à différentes époques (1914-1940). Il représente le quotidien d'une famille lors de moments importants de l'histoire française comme la Première Guerre mondiale, les premiers congés payés de 1936 ou l'Exode au début de la Seconde Guerre mondiale. Sur la photo en bas à gauche, il s'agit d'une étape du Tour de France lors de l'édition de 1937. Le public est au rendez-vous pour observer et encourager les coureurs. Parmi les photos, il s'agit du seul cliché dont le sujet n'est pas la famille.

Contexte : le Tour de France est encore aujourd'hui une course qui attire les foules aux bords des routes qu'il traverse. Par les performances des coureurs, il n'est pas erroné de comparer cette compétition à un « spectacle ». Avec un sport plutôt populaire auprès de la population couplé au fait qu'y assister est gratuit, le Tour a tout pour plaire et attirer du monde.

Que t'apprend ce document ?

- Décris la photographie : comment le tour de France apparaît-il sur l'image ?
- Fais une recherche d'images du tour de France : comment est-il représenté ?
- Compare les représentations.

6. Le Tour de France

Document 16 : Coureurs prêts pour le départ de la dernière étape du Tour de France de 1992 devant la Grande Arche de La Défense, 1992. Archives départementales des Hauts de Seine, 2845W781/5.



Lien du document : <https://archives.hauts-de-seine.fr/galerie/galerie/images/22/n:179/visu:binocle?id=355&vx=1594.26&vy=-1104.84&vr=0&vz=3.78198>

Description du document d'archives : La photographie représente le départ de la dernière étape du Tour de France de 1992 avec un départ sous la Grande Arche de la Défense. Les trois des quatre différents maillots gagnés pendant le Tour sont représentés avec le maillot jaune pour le gagnant du Tour de France, le maillot à pois pour le meilleur grimpeur et le maillot vert pour celui qui l'a remporté le plus de points. Il manque le maillot blanc pour le meilleur jeune.

Contexte : dès le départ avec sa première édition en 1903, le Tour de France a un but commercial. Si le public peut assister gratuitement aux différentes épreuves de la route, les organisateurs profitent de l'événement pour obtenir des bénéfices que ce soit avec la diffusion dans les médias ou dans la publicité. Les différents coureurs appartiennent à des équipes qui sont sponsorisées par des marques. Les logos de ces marques se retrouvent sur les maillots des coureurs.

Que t'apprend ce document ?

- Calcule la distance à parcourir entre l'Arche de la Défense et l'avenue des Champs-Élysées ?
- Essaye de retrouver des noms de marque ?

6. Le Tour de France

Document 17 : Photo du coureur cycliste Raymond Poulidor en maillot de champion de France, 1961. Archives départementales de la Haute-Vienne, Fonds Lacan 67 Fi 3254.



Description du document d'archives : Raymond Poulidor pose sur cette photo avec le maillot de champion de France après sa victoire en 1961 à Rouen.

Contexte : au côté de Jacques Anquetil ou Bernard Hinault, Raymond Poulidor (1936-2019) aura marqué le cyclisme français. Qualifié d' « éternel second » sur le Tour de France du fait de sa constante deuxième place derrière son rival de toujours, Jacques Anquetil, il n'en demeure une figure importante de l'épreuve mythique en gagnant sept étapes et en montant sur huit podium. Particulièrement populaire, Poupou, comme le public le surnommait affectueusement, aura toujours à cœur même après son retrait des compétitions professionnelles à valoriser le cyclisme.

Lien du document : https://archives.haute-vienne.fr/venir/quoi-de-neuf-/prolongez-le-tour-en-haute-vienne-avec-lexposition--viens-faire-un-tour-en-haute-vienne#visionneuse-cms_967855_2

Que t'apprend ce document ?

- Décris le portrait de Raymond Polidor.
- Quelle image de lui le photographe a-t-il voulu montrer ?

7. Les femmes et le cyclisme

Document 18 : Entretien de Marie-Françoise Potereau, vice-présidente de la Fédération française de cyclisme et ancienne coureuse cycliste, 2023. *Archives nationales.*

JH : Pouvez-vous me dire votre nom, prénom, lieu de naissance et profession ?

MFP : Oui, donc je suis Marie-Françoise Potereau, je suis née à Aix-les-Bains, en Savoie. Je suis aujourd'hui retraitée du ministère des sports. J'avais un poste de cadre technique sur le ministère des sports. Vous m'avez demandé ?

JH : Et la profession.

MFP : Alors profession, je n'exerce plus puisqu'aujourd'hui, je suis vraiment dans une posture d'élue. D'élue à la fois au Comité national olympique et sportif, en qualité de vice-présidente chargée de la mixité et de Paris 2024 et à la Fédération française de cyclisme sur mon 2e mandat, sur un poste aussi de vice-présidente en charge de la mixité et de tous les sujets qui touchent aux institutionnels.

JH : Parfait, maintenant on va plus aller vers les questions sur comment vous êtes devenu sportive et qu'est-ce qui vous a amené à faire cette carrière, donc ce qui vous donné envie de faire du cyclisme. Comment avez-vous commencé ?

MFP : Pourquoi j'ai fait du cyclisme ? Un peu par défaut, famille de sportifs quand même à la base hein papa, qui était entraîneur d'aviron, hein ? Un jeune frère aussi qui en faisait. Et simplement à cette époque, mon père avait le logement de fonction et par contre était en tête des gens qui ne voulaient pas que les filles fassent de l'aviron, donc j'ai fait du vélo par défaut, voilà, je les remercie plus tard, voilà et donc j'ai fait du vélo effectivement, parce que voilà, ne pouvant pas faire d'aviron, j'étais aussi skieuse de fond. Donc voilà, j'avais de bonnes capacités physiques et le vélo m'a intéressé. Et par hasard, j'ai fait une sortie avec un vieux biclou et des cousins. Et puis en fait, je les ai tous largués dans une côte et c'est comme ça que j'ai commencé à faire du vélo, prendre une première licence en FGT, donc fédération affinitaire pour lequel j'ai remporté l'année d'après le titre national. Et derrière je suis passée à la Fédération française de cyclisme et dès la première année, j'étais en équipe de France.

JH : Et pourquoi avoir fait ce choix de de carrière plus spécifiquement ou plutôt de passer d'amateur à professionnelle ?

MFP : Alors on n'était pas professionnelle, hein ? Je le précise bien que le statut de de cycliste féminine professionnel vient juste d'apparaître. Donc on était vraiment des amateurs, des amatrices, on va dire. Et je travaillais l'hiver puisque j'étais monitrice de ski. Ça me permettait l'été de faire que du cyclisme et j'avais d'autres collègues qui travaillaient toute l'année, donc on avait un véritable statut amateur pour autant, on a disputé le premier Tour de France en 1984 sur des congés payés, et cetera. Et voilà, c'est pour ça qu'on a milité très longtemps pour avoir un statut de professionnel. Et vous voyez, on vient juste de l'avoir. Depuis, oui, une année, vraiment 2 ans réellement. Voilà donc c'était à la fois compliqué et pas compliqué parce qu'on passait nos vacances à prendre nos congés pour le vélo, c'est qu'on aimait ça. Et puis je pense que quand les résultats sont là, vous calculez plus, hein, vous essayez d'aller toujours plus loin, c'est ça aussi l'effort. Et la compétition, c'est d'essayer d'aller, de toucher les limites de ces performances et c'est ce qui m'a conduit à ce que, j'ai fait ensuite comme parcours.

7. Les femmes et le cyclisme

JH : Et vous avez dû faire face à de nombreux obstacles pour atteindre vos objectifs ?

MFP : Ah oui, parce que la première fois que j'ai voulu prendre une licence au cyclisme dans un club, on m'a dit : « Ah mais non ! On prend pas les femmes ! » Donc voilà, mais je dis : « Mais moi je vais faire du vélo ». Donc voilà, ça a été mieux dès l'instant où j'ai eu les premiers résultats. J'ai gagné une première course rapidement et de là, on s'est intéressé à moi et puis voilà. Et puis j'ai essayé, j'étais curieuse, j'ai essayé de trouver, comment dirais-je tous les bons conseils pour l'entraînement, et cetera. Moi, je connaissais beaucoup le ski, comme je vous disais le ski de fond notamment, donc je connaissais un peu l'entraînement en ski mais je ne savais pas trop en vélo ce qu'il fallait faire donc j'ai un peu fait. Comment dirais-je fais ça d'une façon très authentique, mais ça m'a bien réussi quand même. Et puis je crois que surtout, c'était au mental. Je crois que ce qui a fait pour moi le parcours que j'ai eu, c'est que j'ai toujours déjoué tout ce qu'il pouvait être classique. Voilà, j'ai commencé tard, alors souvent on disait, Il faut commencer très tôt le cyclisme. Moi j'étais déjà, j'avais 23 ans. Alors qu'on dit bah non, faut commencer à 12 ans, et cetera. Donc moi j'ai commencé très tard. Ensuite j'étais une femme. Ensuite Ben parce que voilà, j'étais pas de la famille du vélo, c'était peut-être pas facile et en fait j'ai déjoué tous ces codes-là. Et pour dire qu'on peut y arriver n'importe quand, il suffit de d'y croire et d'y vouloir.

JH : Et là vous parlez notamment de votre place dans le cyclisme en tant que femme, mais qu'est-ce que ça fait d'être une femme dans ce milieu qui semble plutôt masculin ?

MFP : Oui alors je l'ai connu dans ma carrière puisque déjà en tant que féminine, j'étais la seule dans un club. J'ai rejoint après d'autres filles. Mais on est toujours un peu les pionnières et ce rôle de pionnière m'allait très bien parce que j'aime. J'adorais déjouer tous les codes, voilà et je les ai déjà comme chef de classe, toute ma scolarité, donc ça démontrait aussi une certaine forme de caractère et un certain militantisme de la condition de femme devant les responsabilités. Et voilà, dès l'instant où j'ai été encore à nouveau, voilà, j'arrivais de nulle part, je commençais à vouloir faire du vélo, j'étais pas du milieu, et cetera faisait pour moi une force, parce que je disais, je vais déjouer tous les codes et ça, ça m'intéressait particulièrement. D'ailleurs jamais personne n'aurait misé sur moi que la première année de compétition en FC je sois sélectionnée en équipe de France pour aller faire le tour de France.

JH : Donc ici là pour plus les questions de carrière. Donc là vous disiez que vous étiez plus dans le côté amateur que professionnel, mais comment se déroulait plutôt une journée type que l'on pourrait dire de cyclisme, que ce soit au niveau des entraînements, des compétitions ou notamment sur tout ce qui concerne aussi les repas, comment est-ce que vous faisiez pour ?

MFP : Alors j'avais déjà je vais dire par éducation. Voilà des habitudes, des habitudes. Comme je vous dis, éducation, c'est à dire que quand vous êtes dans une famille de sportifs, il y a déjà on se couche tôt, on se lève tôt, on a une alimentation équilibrée, ça fait partie aussi. Je trouve aujourd'hui d'une éducation à avoir et puis après il y a des rituels d'entraînement. Qu'il faut s'imposer alors qu'il pleuve qui vont en vélo, ça ne se fait pas dedans à part si vous faites de la piste mais vous allez dehors et donc il faut aller s'entraîner malgré toutes les conditions. Donc voilà, c'était ça le rituel et le week-end il fallait aller courir, on ne se posait pas la question d'aller voir un spectacle ou de faire autre chose. Moi je m'étais inscrite dans cette dynamique de carrière et pour moi ça n'a jamais été une contrainte mais plutôt toujours pousser mes limites pour voir jusqu'où je pouvais aller.

7. Les femmes et le cyclisme

JH : Et est-ce que vous pouvez nous raconter un de vos plus beaux souvenirs dans ce que votre carrière...

MFP : Alors mon plus beau, j'en ai plusieurs. Franchement, j'en ai d'abord.

JH : Même plusieurs.

MFP : Quand j'ai reçu ma première sélection pour le Tour de France, je ne m'y attendais pas du tout. J'avais été faire les épreuves de sélection mais je me disais : « Ouais t'Arrives t'es là, ils te connaissent pas, t'arrives de nulle part ». Et pour autant j'ai été retenue donc j'étais très fière. Voilà ça pour moi c'était un moment fort, un autre moment fort c'est que mon papa m'avait pas prévenu, il est venu me voir dans une dans une étape du Tour de France. Et franchement, ça m'a... J'ai été très émue parce que voilà, il m'avait dit, mais tu sais, le vélo c'est pas pour les. Filles, alors qu'il ne me voulait pas en aviron, voilà et le voir sur le bord de la route, ça a été pour moi un moment. Je vois encore l'image et pour moi ça restera vraiment quelque chose d'important. Et puis après le soutien. De mon environnement familial parce que vous savez, vous, il y a des moments de doute dans une carrière de de sportive ou de sportif. Et si vous n'avez pas un sou du soutien alors que ça soit d'amis, de proche, de la famille et cetera. Et c'est pour ça que je suis très sensible à l'accompagnement aujourd'hui des femmes notamment des femmes dans le cyclisme parce que on passe par des comment dirais-je des périodes de doute ? Voilà, et j'avais fait aussi le choix, comme j'arrivais sur une carrière très tardivement. De ne pas avoir d'enfant, je dis que c'est un choix personnel et voilà, s'il faut aussi l'assumer et le faire assumer aussi à sa famille.

JH : Vous évoquez le premier Tour de France féminin en 1984, pouvez-vous nous raconter cet événement, cette expérience que vous avez vécue ?

MFP : Alors oui, parce que j'en souris aujourd'hui, mais quand même, c'était un vrai, incroyable ce qu'on a vécu parce que d'abord, on n'est pas. On n'avait pas forcément anticipé. Si vous voulez l'entraînement qu'il fallait pour faire le nombre de jours de courses et tenir un point de vue physique, donc c'était un peu l'aventure, hein, c'est-à-dire découvrir les capacités qu'on avait chaque jour à repartir, à refaire la course, et cetera. Et de savoir gérer à la fois l'état émotionnel, l'état physique. Des fois, on était fatigué, il y a des jours qui allaient moins bien que d'autres, et cetera. Pour autant, le public sur les routes qui nous encourageaient, qui disait même : « Mais je crois que c'est des femmes ! » Donc là aussi ça nous paraissait incroyable. Et puis de se dire, quand on a bouclé, je dirais le dernier jour sur les Champs-Élysées. On a été capable de faire 3 semaines et sur l'échange, je fais 2e derrière une hollandaise. Donc j'étais très fière de moi. Voilà et je crois que c'est découvrir des capacités qu'on pouvait avoir à la fois physique et mental, et c'est là que je me suis dit, mais demain, les femmes peuvent y arriver.

JH : Et oui avec toutes les étapes, qu'elle avait été ce premier parcours ?

MFP : Alors on a des partis, on avait fait un peu le nord de la France et puis on avait fini bien sûr par les Alpes. Voilà le col de Joux-Plane, je m'en rappellerai toujours. Il faisait très très chaud et bien sûr, c'était ma région et là tout le monde m'encourageait. Tout le monde m'encourageait. Donc je me disais, mais je ne peux pas lâcher, je ne peux pas lâcher, voilà, donc ça a été un moment très fort pour moi. Et puis le hasard de me retrouver avec cette hollandaise sur les Champs-Élysées et je rentre sur les Champs. Et en fait, j'étais échappée avec l'Hollandaise et tout le monde criait la France, la France, pour moi, c'était j'en ai encore des frissons parce que je me disais, mais j'ai pas droit à l'erreur. Pourtant elle faisait, c'était un gabarit 2 fois plus grande que moi. Je savais qu'au sprint elle allait. Je n'allais pas faire le poids mais en tout cas j'étais, j'étais vraiment pour. Moi j'ai vécu un truc.

7. Les femmes et le cyclisme

JH : Incroyable, ça avait l'air assez, ça a l'air assez fantastique. Parlons ici un peu à après votre carrière, c'est quand ? Quand ? À quel moment avez-vous vous êtes-vous retiré de la compétition ? Bah je pense que vous devez continuer à faire du cyclisme donc comment comment s'est passé ce retrait et pourquoi l'avez-vous fait ?

Alors moi j'ai. Bah voilà, j'ai fait plusieurs années, j'ai fait 5 ans. Et puis après je me suis dit quand même, c'est le moment aussi de vouloir faire autre chose. Mais puis surtout, j'avais, je sentais cette envie d'investir l'entraînement, d'investir l'encadrement parce qu'on n'avait pas de femmes. D'ailleurs, on a eu que des hommes hein, qui nous ont encadré pendant toutes ces années. Et je me disais mais moi je peux le faire, donc vous passez vous étiez. J'étais déjà monitrice de ski où j'avais déjoué pas mal de codes, je le disais, je pourrais le faire et donc j'ai été. J'ai passé mon brevet d'État, premier niveau d'entraînement avec que des hommes, j'en ai un peu bavé parce que ils ne me prenaient pas au sérieux. Bon, j'ai réussi l'examen et puis lorsque j'ai voulu passer le concours de la fonction publique pour être cadre technique d'État du ministère des sports en 92, il n'était pas ouvert aux femmes, donc là je me suis trouvée devant un mur et je me rappelle à l'époque, je suis allée voir le président de l'époque et qui m'avait dit, Marie-Françoise Potereau, jamais une femme sera entraîneur en cyclisme. Voilà donc là vous repartez, vous êtes contente et vous dites, Eh Ben soit j'arrête tout, soit je défonce les portes et c'est ce que j'ai voulu faire et donc à partir de là, Ben j'ai, voilà, j'ai dit, mais y a pas de raison. Et comme le concours était pas ouvert, j'ai eu la chance de croiser Marie-Georges Buffet sur mon chemin. Une femme qui était pour moi une ministre extraordinaire pour la condition des femmes et qui m'a aidé en me disant mais on va se bagarrer, il faut faire changer ça, et cetera, et cetera. Et j'ai attendu 96 pour passer le concours. Voilà pour lequel j'ai réussi à la grande surprise de ma fédération, voilà. Et la première année, ils ne m'ont pas nommé entraîneur, ils m'ont mis en service déconcentré, Jeunesse et sport en disant, non, non, il faut que tu ailles te former et cetera et cetera. Voilà et j'ai 2 ans après je prenais un poste de cadre technique, voilà. Donc, en tout cas toujours quand je vous raconte ça, j'ai l'impression d'avoir chaque fois passé, vous savez, des marches supplémentaires. Et c'est pour ça qu'après, derrière ça, je me dit faut que et avec pas beaucoup d'aide. Soutien familial bien sûr, mais pas beaucoup d'aide autour. Et je me suis dit, moi il faut que j'apporte ça aux autres femmes qui demain voudront faire ces parcours voudront prendre des responsabilités parce que c'est tellement important d'être aidé. Voilà.

JH : Et notamment sur cette condition de femmes, là je reviens un peu sur les questions. Mais quel est votre sentiment sur l'évolution de la place de la femme dans le cyclisme et plus généralement dans le sport de ce que vous avez connu à aujourd'hui ?

MFP : Alors moi j'ai envie de vous dire j'ai toujours... On est dans trop peu ou pas assez. Voilà, parce que trop peu, parce qu'on doit encore beaucoup beaucoup travailler parce qu'il y a encore trop peu de choses qui se font et pour et pas assez parce que celles qui se font sont pas suffisamment si vous voulez encore impactant pour autant, on a beaucoup bougé les choses hein. Parce que vous avez un pourcentage de femmes dans les conseils d'administration, bureau exécutif des fédérations. Aujourd'hui, les femmes passent les diplômes d'entraîneur, et cetera. Pour autant, elles ne sont pas toujours nommées après sur les postes parce qu'on dit Oh, faut qu'elles aillent faire de leur formation de l'expérience ailleurs, et cetera. Y a encore. Une culture, hein ? Vous savez, la culture ? Et là, le sport a été construit par les hommes et pour les hommes, je le dis, voilà et qu'à partir de là, ça va prendre du temps pour justement être vraiment traité sur le même pied d'égalité. Mais je pense que depuis quelques années, voilà, on y arrive. Et puis le fait de la loi sur la parité, l'accès à tous les diplômes aujourd'hui, et cetera, et cetera fait que ça devient possible. Pour autant, encore une fois, il faut se sentir soutenu en sécurité, ce qui n'est pas toujours le cas. Et c'est pour ça que je parle de solidarité féminine, parce qu'on en a besoin encore.

7. Les femmes et le cyclisme

JH : Et pour enchaîner ici, on va bientôt arriver à la fin de de cet entretien, auriez-vous un message à faire passer aux jeunes qui souhaitent faire plus ? Plus on va dire devenir sportif dans le cyclisme aussi plus en général. Ce que vous aurez un. Message à leur faire passer.

MFP : Je dirais le message que j'ai envie de faire par passer aux femmes, on est d'accord qui veulent faire carrière qui veulent faire un parcours de sportive et pas forcément de sportif de haut niveau. Le mot qui me vient, c'est oser oser prendre sa place, oser prendre des responsabilités. Je crois que c'est vraiment le verbe qui convient aujourd'hui, c'est à dire voilà, ne pas avoir peur. Et puis après, trouver les bons réseaux autour pour se sentir en en soutien et en sécurité.

JH : Et donc une dernière peu, ça, c'est plus une question un peu plus générale. Mais avez-vous d'autres sujets que vous souhaitez aborder dans cet entretien ?

MFP : Écoutez-moi je n'ai pas forcément d'autres sujets, ce n'est que vous avez senti. J'ai une passion pour ce que j'ai, j'ai créé et cetera. Je voudrais que ça se pérennise. Je voudrais que les jeux de Paris 2024, qu'on annonce paritaire, soient vraiment une marche à franchir encore en France puisqu'on voit bien qu'il y a quand même d'autres pays, notamment les pays nordiques, qui sont beaucoup plus en avance que nous. Sur plein de de choses, je voudrais que ces jeux soient l'occasion de passer de de d'un coup d'accélérateur. À la fois, sur la pratique sportive féminine, à la fois sur l'accès aux métiers parce que vous savez, on annonce des jeux paritaires mais la délégation française aux derniers Jeux olympiques n'était composée que de 10% de femmes dans l'encadrement technique, 10% donc on ne sera pas à 50 50 au jeux de Paris 2024 Hein ? Parce que pour former une, une femme ou un homme d'ailleurs de de haut niveau c'est pas en 4 ans hein, c'est au moins 2 olympiades voire plus donc je voudrais vraiment que ce. Cette mon, mon vieux, mon vœu pieux, c'est que ces jeux de Paris 2024 qui sont affichés des jeux paritaires soit un facteur déclenchant pour la France sur cet enjeu-là.

JH : Merci beaucoup en tout cas pour cette pour cet entretien qui fut absolument passionnant d'échanger avec vous. Donc merci pour tout.

MFP : Merci à vous.

Description du document d'archives : cet entretien retrace la carrière de l'ancienne coureuse cycliste, Marie-Françoise Potereau. Elle revient sur ce qui l'a poussée à faire du cyclisme et la place de la femme dans ce milieu. La transcription est en langage parlé.

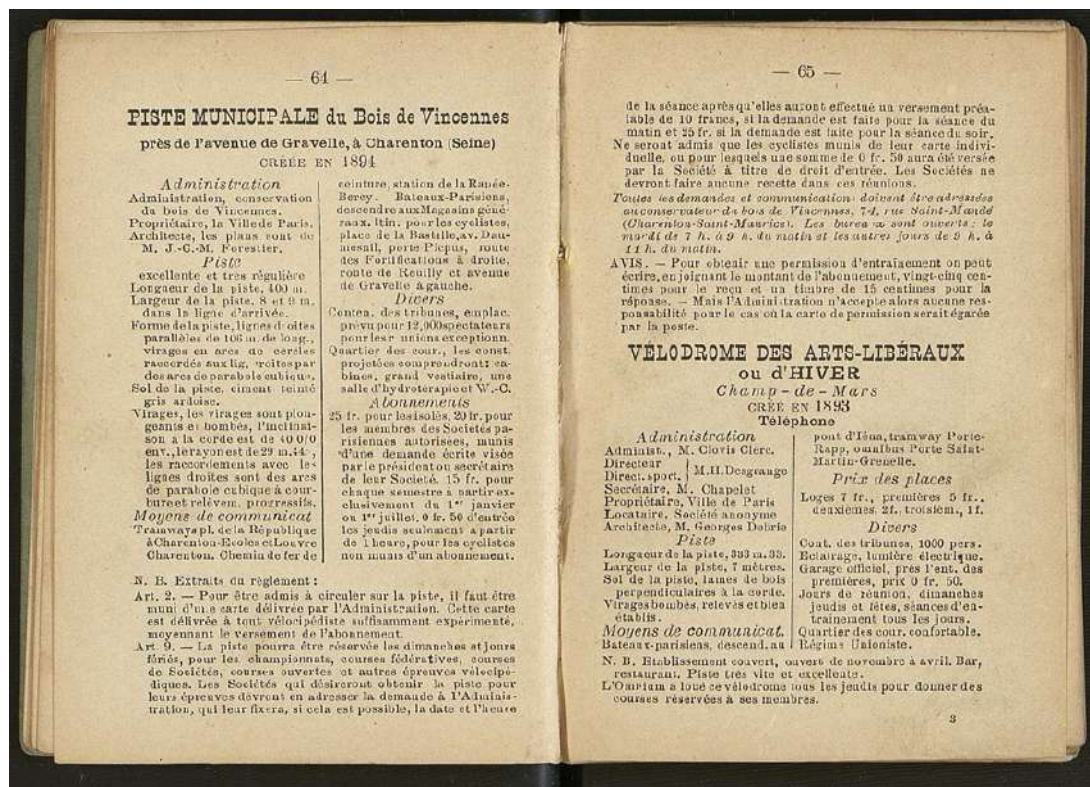
Contexte : le statut de professionnel de sportive pour les femmes cyclistes ne date que de 2021. Avant cette date, même si des carrières de coureuses cyclistes existaient aucune sportives n'étaient considérées comme "professionnelles" dans le milieu. Ce changement permet désormais aux licenciées de bénéficier d'un statut plus propice pour mener à bien leur carrière et leur apporter une sécurité aussi bien au niveau du salaire, de la santé et de la reconnaissance.

Que t'apprend ce document ?

- Qui est Françoise Potereau, quel est son métier ?
- Pourquoi l'a-t-elle choisi ?
- Quelles difficultés a-t-elle rencontrées en tant que femme ?

8. Le vélodrome et le cyclisme sur piste

Document 19 : Extrait présentant le vélodrome du Bois de Vincennes et le vélodrome d'hiver issu du Dictionnaire vélocipédique illustré, 1895. Archives départementales de la Somme, BR 3922.



Lien du document : <https://archives.somme.fr/ark:/58483/03zwlbtjshgd/0c9f7e96-4782-41a2-93ac-8e84e29c2fb2>

Description du document d'archives : cet extrait est issu du Dictionnaire vélocipédique illustré édité par G. David. Dans cet ouvrage vendu à 1 franc, le lecteur peut y trouver des termes usités en vélocipédie, des recettes et renseignements utiles aux vélocipédistes, des notabilités cyclistes, la presse vélocipédique, la liste et la description des vélodromes français, la table des records, les résultats des grandes épreuves, les grandes épreuves annuelles à courir, les barèmes des pistes vélocipédiques et des multiplications, le recueil des marques de fabriques, l'indicateur des maisons de réparation, location et remisage ou encore un plan de la ville de Paris. Dans l'extrait présenté, la piste municipale du Bois de Vincennes et le vélodrome des Arts-Libéraux ou d'hiver sont présentés avec pour renseignements les administrateurs, la taille de la piste, le prix des places ou de l'abonnement ou encore des informations qui peuvent être utiles aux pratiquants comme le nombre de places dans les tribunes ou les jours de réunion. Dans l'extrait sur la piste municipales du Bois de Vincennes, plusieurs articles du règlement sont retranscrits.

Contexte : les vélodromes sont construits pour réaliser des épreuves de courses sur piste à partir de la fin du XIXe siècle. Souvent les dimanches, les coureurs s'y affrontent lors de courses de vitesse qui attirent toujours plus de monde. Outre les courses cyclistes, les vélodromes sont des lieux où de nombreux événements ont lieu que ce soit des manifestations sportives d'autres sports comme la boxe ou encore des meetings politiques. Les vélodromes ont également marqué des périodes de l'histoire. Dans l'extrait ci-dessus, il est fait mention du vélodrome d'hiver. Ce vélodrome situé au Champ-de-Mars est l'ancêtre du vélodrome d'hiver, rue de Nélaton qui est tristement célèbre pour avoir été en 1942 le lieu de transit de milliers juifs lors de la rafle du Vel' d'Hiv.

Que t'apprend ce document ?

-D'après le texte, à quoi peut bien servir un vélodrome ?

-Sur la base des indications dans le texte, penses-tu pouvoir dessiner la forme du vélodrome ?

8. Le vélodrome et le cyclisme sur piste

Document 20 : Plan d'agrandissement de la piste du Bois de Vincennes, 1898. *Archives nationales, F/12/4315/A.*



Description du document d'archives : le plan présente une proposition d'agrandissement de la piste municipale du Bois de Vincennes.

Contexte : Inauguré en 1896, le vélodrome de Vincennes accueillera notamment les des épreuves des Jeux Olympiques de 1900 et de 1924. Il change plusieurs fois de nom en passant par "la Cipale" avant de devenir le Vélodrome Jacques Anquetil. Laisse en désuétude lors des années 1990, il est finalement restauré dans les années 2010.

Que t'apprend ce document ?

-D'après le texte, à quoi peut bien servir un vélodrome ?

-Sur la base des indications dans le texte, penses-tu pouvoir dessiner la forme du vélodrome ?

8. Le vélodrome et le cyclisme sur piste

Document 21 : Stade Vélodrome d'Orléans, 1922. Archives municipales d'Orléans, 2 FI 855.



Lien du document : https://archives.orleans-metropole.fr/ark:24625/s00527b80ed301b4/576037ed6256c.fiche=arko_fiche_602d334b69305.moteur=arko_default_603c9f41a6d01

Description du document d'archives : le document d'archive représente le Stade Vélodrome d'Orléans lors d'une course. La légende de l'image dit ceci « Piste cycliste moderne en bois de 200 mètres au tour virages relevés à 45 degrés permettant les plus grandes vitesses. S'il existe des vélodrome couvert, la majorité de ces installations sportives au début du XXe siècle sont en extérieur. Le public, essentiellement masculin, est au rendez-vous pour observer les coureurs.

Contexte : le Stade Vélodrome d'Orléans situé au 33 Quai du Roi a été inauguré en 1922 par l'Union cycliste d'Orléans. Il est en activité jusqu'en 1928 avant que le terrain ne soit vendu en 1932 au Lycée Pothier.

Que t'apprend ce document ?

- D'après l'image, quels types d'épreuves sont disputés sur les pistes du vélodrome ?
- Regarde bien la forme de la piste : à ton avis, pourquoi a-t-elle ce profil courbé ?

9. Le tourisme à vélo

Document 22 : Affiche prônant le cyclo-tourisme à Carnac issue d'une campagne publicitaire du secrétariat d'Etat au Tourisme, 1976. Archives nationales, 20050042/323.



Lien du document : https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/siv/media/Fran_IR_055375/d_821/FRCAC_20050260_323

Description du document d'archives : lors d'une campagne publicitaire en 1976, le secrétariat d'Etat au tourisme décide de mettre en avant les bienfaits du cyclo-tourisme ainsi que le patrimoine français comme le montre cette image d'une famille à vélo zigzaguant entre les alignements de menhirs du site préhistorique de Carnac.

Contexte : depuis quelques années, le tourisme à vélo trouve de plus en plus son public. Pourtant, cette discipline est plus ancienne que l'on pourrait le penser avec des premières traces dès la création du vélo en 1888 dont le père fondateur est le français Paul de Vivie alias Vélocio. Celui-ci avait écrit un manifeste du cyclotourisme avec notamment sept préceptes dont un encourageant surtout à ne jamais pédaler par amour-propre.

Que t'apprend ce document ?

- Décris le document
- Quel usage nouveau du vélo est présenté sur cette affiche ?

9. Le tourisme à vélo

Document 23 : Piste cyclable à Montgiscard, 1995. *Archives départementales de la Haute-Garonne, 93 FI 157.*



Lien du document : <https://archives.haute-garonne.fr/ark:/44805/vtac5f4773c626b4090/daogrp/0/2>

Description du document d'archives : le document présente une piste cyclable dans la ville de Montgiscard (Haute-Garonne).

Contexte : le cyclo-tourisme a apporté beaucoup à l'économie locale et générer de nombreux revenus. Pour attirer de plus en plus de cyclistes, les autorités n'hésitent pas à pourvoir leurs territoires d'aménagements adéquats à commencer par des pistes cyclables sûrs et propices à la découverte de la région.

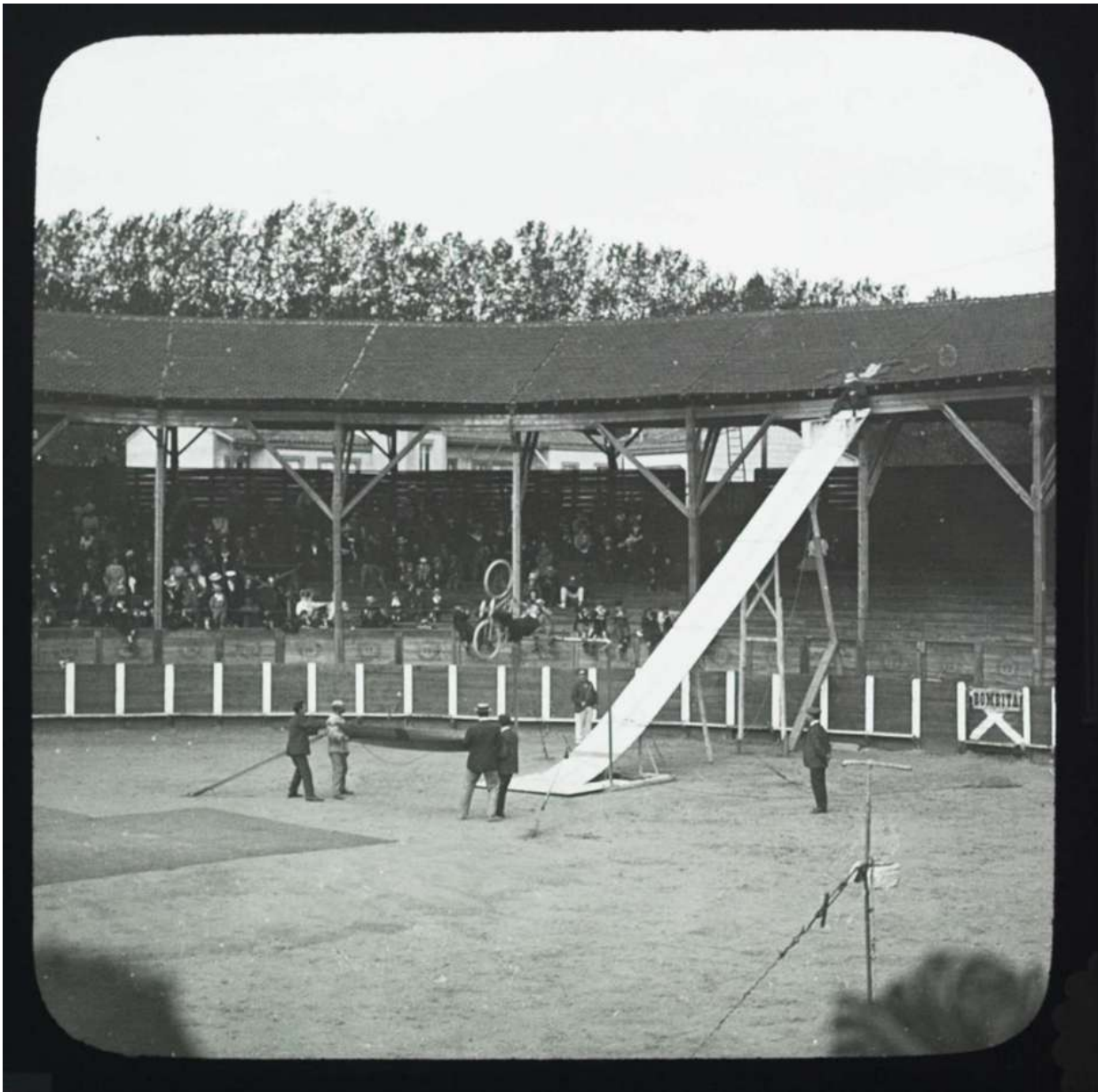
Que t'apprend ce document ?

-Il existe aujourd'hui de nombreuses pistes cyclables en France et en Europe ? Qu'est-ce qu'une piste cyclable ?

-Quels sont ses avantages et ses inconvénients ?

10. La diversité des pratiques du vélo

Document 24 : Fêtes franco-espagnoles de Toulouse avec un cycliste exécutant un saut périlleux à bicyclette aux arènes des Amidonniers, 5 juin 1907. Archives départementales de la Haute-Garonne, 23 FI 19.



Lien du document : <https://archives.haute-garonne.fr/ark:/44805/vta45602f5a2725aeeb/daoloc/0/1>

Description du document d'archives : le document représente le coureur cycliste américain, George August Banker en train de réaliser des figures acrobatiques aux arènes des Amidonniers à Toulouse en 1907.

Contexte : en dehors des courses sur route ou sur piste, les pratiques ont évolué au fil des ans pour donner lieu à des performances spectaculaires et toujours plus acrobatiques. Cette photo a été prise en 1907. Ce show représente en quelque sorte l'ancêtre de l'actuel BMX freestyle qui apparaît dans les années 1970 ou du vélo acrobatique utilisé dans des numéros de cirque.

Que t'apprend ce document ?

- Décris cette photographie : quel est son sujet principal ?
- Quel usage du vélo montre-t-elle ?

10. La diversité des pratiques du vélo

Document 25 : Participant à une course de cyclo-cross, 1977. Archives départementales de la Vienne, 20 FI 657.



Lien du document : <https://archives-deux-sevres-vienne.fr/ark:/28387/vtafa26faf586530940/dao/0/1>

Description du document d'archives : le coureur participe à une course de cyclo-cross en 1977. Cette pratique est facilement reconnaissable sur cette photo au vu du terrain boueux et de la manière dont le sportif porte son vélo. En effet, contrairement à des courses sur route, les courses de cyclo-cross ont lieu sur des routes plus escarpées et avec des circuits composés de chemins, de prairies ou de dunes. Le cyclo-cross est une discipline hivernale dont les épreuves se déroulent souvent de septembre à février.

Contexte : si au départ, le cyclo-cross était destiné à entrainer les cyclistes lors de la période hivernale, cette pratique est rapidement devenue une discipline à part. Sa date d'origine est encore discuté, mais en 1924, la première compétition internationale a lieu.

Que t'apprend ce document ?

- Observe la photo. D'après toi, pourquoi cet homme porte-t-il son vélo ?
- Décris le terrain où il évolue.

10. La diversité des pratiques du vélo

Document 26 : Un homme au nez de clown sur un vélo d'enfant au carnaval de Poitiers, 1977. Archives départementales de la Vienne, 20 FI 637.



Lien du document : <https://archives-deux-sevres-vienne.fr/ark:/28387/vtafa26faf586530940/dao/0/1>

Description du document d'archives : la photographie représente un homme déguisé en clown sur un vélo d'enfant.

Contexte : depuis sa création, les gens du cirque ont toujours su s'approprier les nouvelles inventions. Le vélo n'a pas échappé à la règle et dès sa création au court du XIXe, il est utilisé dans les spectacles sous différentes formes allant des prestations burlesques des clowns aux numéros d'équilibriste sur un fil ou un monocycle seul ou à plusieurs.

Que t'apprend ce document ?

- Décris ce cycliste et son vélo
- Où pourrais-tu les admirer ?

Bibliographie

Ouvrages pour aller plus loin

- OLLIVIER Jean-Paul, *Histoire du cyclisme*, Paris, Edition Flammarion, 2003, 359 p.
- MIGNOT Jean-François, *Histoire du Tour de France*, Paris, Edition la Découverte, 2014, 120 p.
- FLEURIEL Sébastien, *100 Paris-Roubaix : Patrimoine d'un siècle*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2002, 231 p.
- LORRIAUX Pierre, *Vélos et bicyclettes*, Saint-Cyr sur Loire, A. Sutton, 2010, 128 p.

Le sport dans les archives

La valorisation des archives du sport

- Les promenades vélocipédiques des Archives départementales du Lot : <https://archives.lot.fr/r/124/histoire-s-en-partage/>
- Valoriser les archives du monde du sport : <https://francearchives.gouv.fr/fr/article/707563821>
- Jouons avec les archives du sport : <https://francearchives.gouv.fr/fr/article/769808825>

La recherche en archives du sport

- La Grande Collecte des archives du sport : <https://francearchives.gouv.fr/fr/article/667843638>
- Les archives du sport : <https://francearchives.gouv.fr/article/82857280>
- La recherche en archives du sport : <https://francearchives.gouv.fr/fr/article/749127434>
- Recueillir des témoignages oraux : <https://francearchives.gouv.fr/fr/article/735946546>

Remerciements

Pour la rédaction de ce dossier pédagogique, nous tenons à remercier Gabrielle Grosclaude du service éducatif des Archives nationales pour l'aide dans la conception de ce dossier ; les Archives nationales, les Archives départementales du Cantal, de Côte d'or, des Deux-Sèvres, de l'Essonne, du Finistère, de la Haute-Garonne, des Hauts-de-Seine, de la Haute-Vienne, du Loiret, de la Somme, du Val d'Oise, de la Vienne et des Vosges ainsi que les Archives municipales de Briançon, de Cholet et d'Orléans pour les documents ; Marie-Françoise Potereau pour sa participation à un entretien ; Sébastien Stumpp et Sylvain Ville pour la rédaction de l'introduction du présent dossier.



**Dossier réalisé par
le Service interministériel des Archives de France
2023**