



**HAL**  
open science

# Le cyclisme de compétition en Normandie : étude géographique d'un sport de plein air

Quentin Foucault

► **To cite this version:**

Quentin Foucault. Le cyclisme de compétition en Normandie : étude géographique d'un sport de plein air. Géographie. 2018. dumas-02076470

**HAL Id: dumas-02076470**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02076470>**

Submitted on 22 Mar 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Mémoire de Master 1  
Soutenu par Quentin FOUCAULT  
le 25 juin 2018

# Le cyclisme de compétition en Normandie

*Étude géographique d'un sport de plein air*

*Sous la direction de David Gaillard et Philippe Madeline*



Source : [normandiecyclisme.fr](http://normandiecyclisme.fr)

Master 1 de Géographie, Aménagement, Environnement et Développement  
Parcours Ruralités en Transition  
UFR SEGGAT – Département de Géographie  
Année universitaire 2017-2018



## Remerciements

Je tiens à remercier Monsieur David GAILLARD et Monsieur Philippe MADELINE, enseignants chercheurs à l'Université Caen Normandie, d'avoir accepté d'encadrer mon mémoire de recherche de Master 1. Leur disponibilité et leurs conseils m'ont permis de réaliser ce travail.

Je remercie également les autres enseignants chercheurs à l'Université Caen Normandie qui m'ont aidé et conseillé tout au long de mon cursus et notamment lors de cette année de Master 1.

Merci aussi à toutes les personnes qui ont accepté de me rencontrer et de répondre à mes questions. Je ne pourrai toutes les nommer mais, merci à elles. Je tiens plus particulièrement à remercier Monsieur Jean-Claude LECLERC, président du Comité de Normandie de la Fédération Française de Cyclisme, pour son aide et sa collaboration ainsi que pour la mise à disposition des données du Comité Régional. Merci également aux représentants de la Fédération Sportive et Gymnique du Travail de l'Orne et de l'Union française des œuvres laïques d'éducation physique de Normandie pour leur disponibilité et leurs réponses. Je tiens également à remercier Monsieur René GAUTIER et Monsieur Christian LAUNAY pour toutes les informations qu'ils ont pu m'apporter.

Merci aussi à mes camarades de promotion et plus particulièrement à Matthieu et Médéric. Nos échanges sur nos sujets et nos résultats nous ont permis, je pense, d'améliorer notre travail.

J'adresse mes plus profonds remerciements à mes parents, Annie et Claude, qui m'ont soutenu tout au long de mes études et m'ont permis de réaliser ce mémoire.

Enfin, je tiens à remercier toutes les personnes qui ont rendu la réalisation de ce mémoire possible.

# Sommaire

<b>Introduction générale</b> .....	5
<b>Première partie : Mise en contexte de l'objet d'étude</b> .....	7
<b>Deuxième partie : Le projet de recherche</b> .....	37
<b>Troisième partie : Le cyclisme fédéral en France et en Normandie</b> .....	44
<b>Quatrième partie : La Normandie, une terre de cyclisme</b> .....	79
<b>Conclusion générale</b> .....	183
<b>Glossaire</b> .....	185
<b>Bibliographie</b> .....	186
<b>Annexes</b> .....	196
<b>Table des figures</b> .....	223
<b>Table des matières</b> .....	231

# Introduction générale

En juillet 2016, la Manche organisait le Grand Départ du Tour de France. Durant une semaine, le département a accueilli les meilleurs coureurs cyclistes mondiaux avec au programme 3 étapes qui sillonnaient le département du Nord au Sud. En dehors du fait que le cyclisme est ma passion, j'ai choisi de faire mon mémoire sur le cyclisme de compétition car je trouvais intéressant d'étudier les retombées de ce Grand Départ pour la région mais aussi d'étudier la géographie du cyclisme de manière plus globale à travers les clubs, les fédérations, les pratiquants, les commerces et la population. On parle souvent de la Bretagne comme d'une terre de cyclisme mais la Normandie n'est pas en reste. En effet, deux coureurs français ont remporté le Tour de France à 5 reprises dans le passé : Jacques Anquetil, un Normand, et Bernard Hinault, un Breton. Avec plusieurs compétitions de renommées nationales voire internationales, telles que Paris-Camembert, le Tour de Normandie ou la Polynormande, la Normandie reste un territoire intimement lié au cyclisme sous toutes ses formes. Ces différents événements attirent des coureurs mais aussi un public parfois nombreux. La gratuité de ce spectacle sportif est attractive. Les organisateurs, les clubs mais aussi les élus et agents locaux mettent tout en œuvre pour développer ce type d'événement qui peut apporter des retombées médiatiques et économiques. Ces dernières sont régulièrement mises en avant mais les études sur ce sujet sont peu nombreuses.

Mon mémoire porte sur la place du cyclisme en Normandie et ses retombées économiques, médiatiques ou humaines pour un territoire. Mon travail s'intéresse plus particulièrement au cyclisme de compétition, c'est-à-dire quand il y a recherche d'une performance (vitesse ou distance) avec, parfois, un classement. Il se restreint au cyclisme sur route et au cyclo-cross (se pratiquant dans l'herbe, le sable ou la terre). Il aborde les courses cyclistes en Normandie, aussi bien professionnelles qu'amateurs et le Grand Départ du Tour de France 2016 dans la Manche. À partir d'entretiens auprès des pratiquants, des élus locaux, des représentants des différentes fédérations ainsi que des commerçants et de la population et d'une analyse de base de données géo-statistiques, je tenterai de répondre aux questions suivantes : comment s'organise le cyclisme de compétition en Normandie ? Où se localisent les courses cyclistes et les licenciés ? Pourquoi certaines courses disparaissent ? Comment sont choisies les villes étapes des courses importantes ? Les compétitions cyclistes sont-elles rentables pour l'économie locale ? Le passage du Tour de France 2016 dans la Manche a-t-il eu des retombées ? Comment les compétiteurs abordent-ils leur sport et son espace ?

L'objectif de ce travail est de mieux comprendre les logiques géographiques et économiques qui accompagnent le sport cycliste. Pour cela un questionnaire sera diffusé aux licenciés de la Fédération Française de Cyclisme en Normandie. L'approche historique constituera un complément intéressant. Je recenserai ainsi les anciens coureurs cyclistes professionnels normands et m'intéresserai à la formation des jeunes coureurs et à l'économie du cycle. Une analyse comparative et diachronique permettra de distinguer les lieux et espaces privilégiés du cyclisme qui constitueront sa « territorialité ». Pour apporter des éléments de réponse à ces questions, mon travail se fera à trois échelles : régionale, départementale et locale tout en tenant compte des influences nationales et internationales. Les apports socio-économiques du cyclisme, positifs ou négatifs seront à prendre en compte. Ce travail devrait permettre de voir comment la pratique du cyclisme s'intègre dans un territoire.

À partir de ces éléments, il convient d'établir la problématique suivante : **Comment le sport cycliste aide-t-il à la compréhension et au développement d'un territoire ?**

Ce travail ne sera pas totalement objectif puisque je suis moi-même coureur cycliste amateur et que mon point de vue sur le sujet peut biaiser celui-ci. Mais cela m'a permis d'effectuer une observation participante lors des épreuves auxquelles j'ai participé. Le choix de ne pas prendre en compte les autres disciplines du cyclisme, comme la piste, le VTT ou le BMX, constituera une limite, notamment pour le recensement des équipements sportifs, mais cela s'explique par mon absence de connaissances sur celles-ci. Le manque de données sur le sujet d'étude constituera une autre limite notamment les données historiques des fédérations affinitaires.

La première partie de ce mémoire est consacrée à la mise en contexte de l'objet d'étude en présentant le cyclisme de compétition et les acteurs qui le compose. La seconde partie expose la méthodologie employée pour le projet de recherche. La troisième partie présente l'organisation du cyclisme fédéral en France et en Normandie et leur localisation dans l'espace. Enfin, la dernière partie a pour objectif d'aborder la place du cyclisme en Normandie et son évolution historique à travers la pratique mais aussi les difficultés rencontrées par les organisateurs d'épreuves, les avantages et inconvénients de celles-ci pour un territoire, l'organisation du cyclisme amateur et les retombées économiques, médiatiques et humaines du Grand Départ du Tour de France 2016.

# Première partie : Mise en contexte de l'objet d'étude

## Introduction

Cette première partie présente les connaissances de base du sujet d'étude. L'objectif est de constituer des connaissances sur le sport en général et le cyclisme en particulier mais aussi sur ce qui le compose : les acteurs, l'espace, les courses. Le Tour de France sera présenté plus spécifiquement afin de comprendre les retombées éventuelles de cet événement mais aussi ses spécificités. Il convient de définir les termes du sujet mais également les éléments qui gravitent autour du sport cycliste (tourisme, subventions, etc.). Cette première partie sert à mieux comprendre le cyclisme et son organisation en France avant de s'intéresser au terrain d'étude en lui-même.

## 1) Le sport en géographie

### 1.1) Une définition du sport

Le sport est défini par Jean-Pierre Augustin, géographe : « *Le sport est d'abord une activité de loisir fondée sur la motricité et l'expression corporelle se pratiquant dans des espaces diversifiés, même si certaines de ces pratiques se sont transformées en sports professionnels autour d'une économie du spectacle. Les sports modernes sont organisés à partir d'institutions qui ont défini les règles et les lieux de pratiques, et ces instances, devenues internationales, ont bénéficié d'une valorisation par le mouvement olympique qui lui donne une dimension universelle. À côté des pratiques de compétitions organisées par les fédérations, le sport loisir n'a cessé de se développer dans la ville et les espaces de nature. Le sport devient ainsi un élément majeur des sociétés contemporaines, il est directement concerné par l'espace et participe à son organisation puisque la maîtrise sportive passe par la réglementation des lieux. Étant à la fois un mode de loisirs, un ensemble technique, une organisation institutionnelle, un spectacle, un enjeu économique et participant aux stratégies politiques, il apparaît comme un concept protéiforme que la géographie ne peut plus négliger.* »<sup>1</sup>.

La Charte Européenne (1992) définit le sport comme : « *Toutes formes d'activité physique qui, à travers une participation organisée ou non, ont pour objectif l'expression ou l'amélioration de la condition physique et psychique, le développement des relations sociales ou l'obtention de résultats en compétitions de tous niveaux.* »

Alors que les pratiques sportives s'inscrivent dans certains lieux et territoires, les études sur le sujet en géographie sont peu nombreuses. On dénombre quelques études sur le football, à l'initiative de Loïc Ravenel et Pascal Boniface, mais très peu sur les autres sports. Ces études s'intéressent au sport en général et au lien entre le sport et la géopolitique.

### 1.2) Caractérisation de la pratique sportive

Comme Augustin, Bourdeau et Ravenel (2008) l'ont montré, il existe trois types de pratiques dans le sport : le sport de haut niveau, le sport de masse et le sport de loisir. Il y a une forme d'appropriation territoriale par ces différents types de pratiques. Le développement du sport peut s'expliquer par la baisse du temps de travail, l'augmentation du pouvoir d'achat, la

---

<sup>1</sup> AUGUSTIN, et al., 2008, p. 2



recherche de la santé mais aussi la valorisation du retour à la nature pour les sports de plein air. Le sport fédéral est une sous-catégorie de ces trois pratiques. Il correspond à la pratique du sport organisée par les fédérations sportives dans le but de promouvoir et développer cette pratique mais aussi d'organiser les compétitions et de les réglementer. Celui-ci met en avant les valeurs de l'effort corporel et de la performance sportive en créant des valeurs collectives (communauté, éthique, culture, émotion) alors que le loisir sportif répond à des besoins individuels très personnalisés. La pratique du sport peut se faire dans une fédération ou en dehors. Pierre Chifflet<sup>2</sup> montre que le sport fédéral est en stagnation alors que la pratique sportive hors fédération augmente. Les collectivités tentent ainsi d'aider au financement de la pratique sportive pour maintenir celle-ci.

### 1.3) Le sport et les collectivités territoriales

Le sport occupe une place de plus en plus importante dans l'espace et les politiques publiques. Comme le souligne Régis Fossati<sup>3</sup>, depuis les lois de décentralisation (1982), l'investissement des régions dans le sport est croissant. Pour répondre aux stratégies sportives, les collectivités territoriales ont ainsi développé leurs compétences. Ainsi, « *aujourd'hui, dire que le sport en France est, pour l'essentiel, géré et financé par les collectivités territoriales, relève d'un lieu commun* »<sup>4</sup>. Mais une nouvelle contrainte est apparue dans le choix des élus depuis 2014 : la contrainte budgétaire réduisant les subventions aux différents acteurs du sport. Cela s'explique par la réforme territoriale qui débute avec, dans un premier temps, la loi de modernisation de l'action publique territoriale (MAPTAM) et d'affirmation des métropoles puis la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) qui ont réduit les budgets des collectivités territoriales notamment par les fusions.

Le sport est au cœur des stratégies des collectivités territoriales. Plusieurs enjeux sont mis en avant : « *sport et attractivité, sport et aménagement du territoire, sport et lien social, sport et performance, enjeux économiques, sport et développement durable, sport santé, rassembler.* » (Thoraval-Mazéo et al., 2015, pp. 67-72). C'est aussi avec les loisirs sportifs un « *vecteur pertinent de la communication territoriale et du développement durable* »<sup>5</sup>. Il constitue un support de communication très recherché des territoires qui explique l'implication des collectivités territoriales.

En 2013, l'investissement dans le sport français représentait 18,2 milliards d'euros dont 12,1 milliards pris en charge par le « bloc communal » (communes et intercommunalités) soit les deux tiers de la dépense publique dans le sport. Le sport représente 1,1 % de cette dépense publique totale ce qui représente un peu moins que la culture (21 milliards d'euros soit 1,35 %) <sup>6</sup>. L'investissement dans le sport devrait être équivalent à la culture puisque financer un sport ne coûte pas plus cher que de construire un opéra ou un musée. La baisse du financement public dans le sport s'explique par la réduction des dotations de l'État afin de réduire le déficit. Le sport va devoir moins dépendre de l'argent public dans les années à venir en cherchant d'autres investisseurs mais aussi en optimisant ses dépenses.

Le cyclisme reçoit ainsi des aides financières des collectivités territoriales mais également l'autorisation d'emprunter les routes sur les territoires de celles-ci.

---

<sup>2</sup> CHIFFLET, 2000, pp. 24-35

<sup>3</sup> FOSSATI, 2011, pp. 41-123

<sup>4</sup> THORAVAL-MAZEO, et al., 2015, p. 47

<sup>5</sup> HAUTBOIS, 2008, pp. 100-108

<sup>6</sup> [http://centre.franceolympique.com/centre/fichiers/File/SPORT\\_APRES\\_2017/sport-apres2017-debat1.pdf](http://centre.franceolympique.com/centre/fichiers/File/SPORT_APRES_2017/sport-apres2017-debat1.pdf)

## 2) Le cyclisme

### 2.1) Qu'est-ce que le cyclisme ?

Le dictionnaire Larousse définit le cyclisme comme : « *pratique et sport de la bicyclette (vélocipède à deux roues, dont la roue arrière est motrice)* ». On pourrait ajouter : et consistant à parcourir une certaine distance. Le journaliste Antoine Blondin disait : « *Le sport cycliste, sport historique gorgé de traditions, est avant tout un sport géographique, un sport enraciné, tributaire du sol et du climat, du temps qu'il fait, du vent qui souffle.* » L'aspect géographique du cyclisme y est mis en avant. Ce sport est souvent oublié quand on parle des sports de plein air, lui préférant les sports de montagnes, la randonnée ou le VTT. Même si ce sport se pratique généralement sur la route, le cyclisme reste tributaire des éléments naturels (pluie, vent, chaleur, neige, etc.)<sup>7</sup>.

Le cyclisme est apparu en 1861 à l'initiative d'un carrossier, Pierre Michaux, à la suite de la draisienne (l'ancêtre de la bicyclette mais sans les pédales que le cycliste fait avancer en poussant sur le sol avec ses pieds). Sa version actuelle (taille des roues et transmission par chaîne) n'apparaît qu'en 1880 grâce à John K. Starley. Les premiers clubs se développent à la fin des années 1870. En 1881, est créée l'Union vélocipédique de France (UVF) à Paris qui deviendra la Fédération française de cyclisme (FFC) en 1945. Le cyclisme devient un sport olympique en 1896. De nombreuses inventions vont améliorer les bicyclettes : le pneumatique par Dunlop en 1888, la roue libre en 1910 et le dérailleur en 1937. L'Union cycliste internationale (UCI) est fondée en 1900 mais c'est en 1993 que la Fédération internationale de cyclisme amateur et la Fédération internationale de cyclisme professionnel fusionnent, à la suite de la fin des blocs communistes, pour constituer l'UCI actuelle.

Le cyclisme est un sport hybride avec une dimension loisir et touristique et une autre compétitive et événementielle. Il existe différents types de cyclismes. Celui auquel je vais m'intéresser est le cyclisme sportif (ou cyclisme de compétition). On peut le définir comme une pratique cycliste à la recherche d'une performance en termes de vitesse ou de distance dans un temps imparti. Le cyclisme sportif peut faire l'objet d'un classement. L'objectif est de parcourir une distance donnée le plus rapidement possible. Pour la revue Grand Angle Atout France, « *la pratique sportive se définit comme l'appartenance à un club, la pratique de la compétition, la possession d'un vélo de course ou encore l'importance des distances parcourues et des vitesses moyennes.* »<sup>8</sup>. Cela reste à nuancer car certains cyclistes sont licenciés sans appartenir à un club. On pourrait donc remplacer l'appartenance à un club par la possession d'une licence.

### 2.2) Les différentes disciplines du cyclisme

Le cyclisme sportif comprend plusieurs spécialités : le cyclisme sur route (ou cyclisme traditionnel), le cyclo-cross, le cyclisme sur piste, le Vélo Tout Terrain, le BMX (bicycle motocross) et le vélo-polo. Ma recherche porte sur le cyclisme sur route comprenant les cyclosporives qui sont des épreuves de masses proposées aux cyclistes à mi-chemin entre le cyclotourisme et le cyclisme sportif ainsi que sur le cyclo-cross. Le cyclo-cross est défini par le Larousse comme « *un sport qui se pratique l'hiver, le plus souvent à la campagne. Les terrains boisés, chemins, clairières et montées courtes mais descentes raides sont les principales composantes des circuits de cyclo-cross qui mesurent, en général, de 2,5 à 3 km de long. Les compétitions durent environ une heure. Le cyclo-cross fut d'abord considéré comme*

---

<sup>7</sup> BOURGIER, et al., 2007, 315 p.

<sup>8</sup> DUMONT, et al., Juillet 2009, p. 20

*un entraînement à la compétition sur route. L'intensité requise pour une heure de course et l'utilisation de pneus étroits sur des montées boueuses permettaient de combiner à la fois la condition physique et la technique de pilotage.* ». Le cyclo-cross était un sport militaire avant de devenir un sport ouvert aux cyclistes amateurs et professionnels.

Ce choix s'explique par les liens étroits entre le cyclisme sur route et le cyclo-cross. Comme le souligne le dictionnaire Larousse, beaucoup de coureurs font à la fois du cyclisme sur route et du cyclo-cross. Ce dernier permet au routier de s'entraîner durant cette période. Beaucoup de coureurs présents aujourd'hui sur la route ont été performants en cyclo-cross. Mais, bon nombre de cyclo-crossmen quittent le cyclo-cross car il est difficile de gagner sa vie dans ce sport en dehors des pays néerlandophones (Belgique, Pays-Bas) et choisissent de passer sur la route. Parmi les principaux, on peut citer Zdenek Stybar et Lars Boom mais aussi Julian Alaphilippe, Peter Sagan ou Roman Kreuziger chez les jeunes. Certains font également du cyclisme sur piste mais les conditions requises pour sa pratique sont plus contraignantes car il faut la présence d'une piste à proximité du lieu d'habitation. Les pistes étant peu nombreuses en Normandie (Caen, Alençon, dont la réhabilitation du vélodrome est prévue). J'ai fait le choix de ne pas m'intéresser à cette discipline.

Figure 1 Épreuve de cyclo-cross lors du championnat du monde 2014 à Hoogerheide (Pays-Bas)



Figure 2 Épreuve de cyclisme sur route lors du Tour de Normandie 2015



Source : Tour de Normandie

### 2.3) Les épreuves du cyclisme sur route

Pour Guilhem Julia, « *la compétition cycliste peut se définir comme une course ou une série de courses opposant des coureurs entre eux ou contre la montre, se déroulant sur un circuit fermé ou ouvert, pendant une durée déterminée ou non.* »<sup>9</sup>. Le cyclisme sur route est constitué de plusieurs types d'épreuves : les courses par étapes qui se déroulent sur plusieurs jours ; les classiques ou courses d'un jour ; les critériums qui ont lieu sur un circuit fermé de courte distance (moins de 5 km le plus souvent) à réaliser plusieurs fois généralement en centre-ville ; les contre-la-montre par équipes ou en individuel dont l'objectif est de réaliser le meilleur temps sur une distance donnée sans l'aide d'autres coureurs.

Les compétitions et les équipes cyclistes sont financées par les annonceurs à l'aide de partenariats avec les épreuves mais aussi du sponsoring d'équipe (exemple : FDJ qui est la loterie nationale française). Les difficultés à démarcher ces derniers et les diverses crises financières ont conduit à la réduction du nombre de courses. Ainsi, de nombreux critériums ont disparu depuis les années 1970-1980. Selon Brissonneau et *al.*<sup>10</sup>, la raison principale est liée à l'Association des Organisateurs de Course Cyclistes (AOCC) qui n'acceptait pas la concurrence des critériums avec leurs épreuves. Beaucoup de coureurs abandonnaient les épreuves par étapes pour les critériums qui offraient des primes. Les premiers contrats dans les critériums sont apparus dans les années 1950 avec Doucey et Piel. Le développement du Tour de France a également rendu la tâche des autres compétitions difficile car les coureurs privilégient ce dernier.

### 2.4) Le Tour de France et ASO

De nombreuses compétitions cyclistes ont acquis une notoriété importante à l'image du Tour de France créé en 1903 par le journal *L'Auto*. On parle d'ailleurs de marché des médias pour le marché du cyclisme car beaucoup de grandes courses sont la propriété de journaux sportifs. Le Tour de France est aujourd'hui géré et organisé par Amaury Sport Organisation

<sup>9</sup> JULIA, 2014, p. 162

<sup>10</sup> BRISSONNEAU, et *al.*, 2008, pp. 79-139

(ASO) qui possède d'autres courses réputées telles que Paris-Roubaix, Liège-Bastogne-Liège, Paris-Nice ou encore le Tour d'Espagne. L'hégémonie d'ASO dans le secteur est très importante conduisant parfois à la disparition de certaines compétitions « écrasées » par le gigantisme du Tour de France. ASO exporte de plus en plus son savoir-faire à l'étranger en créant de nouvelles épreuves à l'image du Tour du Qatar, du Tour d'Oman ou du Critérium de Saitama au Japon. Les relations entre ASO et la FFC ne sont pas excellentes car des tensions résident sur le partage des droits télévisuels et parce que la FFC ne touche pas d'argent sur le Tour de France, organisé indépendamment de la fédération au contraire des autres compétitions n'appartenant pas à ASO. Des conflits existent également entre ASO et l'UCI. Certaines équipes participant au Tour de France (principalement les équipes non françaises) sont pour un partage des droits télévisuels (de l'ordre de 20 millions d'euros par an) entre les acteurs du cyclisme (équipes, UCI, ASO, FFC) ce que ASO refuse. L'UCI soutient ces équipes dans leur démarche ce qui a conduit depuis 2005 à des tensions entre l'UCI et ASO. Le poids d'ASO dans l'autorité cycliste est non négligeable puisque le Tour de France est l'une des rares courses qui peut s'affranchir de l'UCI ou de la FFC. De plus, par le passé, ASO dirigeait ces deux entités puisque aucun dirigeant de l'UCI et de la FFC n'était nommé sans leur aval. Même si ASO est l'organisateur du Tour de France, la collaboration de l'UCI et de la FFC est essentielle pour la réussite de l'épreuve. Le rôle des fédérations sportives est donc central dans le cyclisme.

## 2.5) Les fédérations sportives dans le cyclisme

Les règles et les lieux de pratiques du cyclisme sont définis par la FFC en accord avec l'UCI. Dans « Le sport cycliste en Belgique », l'auteur résume assez bien la situation : « *Le sport cycliste et, par conséquent, la fédération qui le gère, sont totalement indépendants des pouvoirs publics, ce qui signifie que l'État n'intervient pas dans son organisation, ni dans ses finances, ni dans sa direction. Il dépend évidemment des autorités constituées lorsqu'il s'agit d'autorisations de passage pour des courses sur route.* »<sup>11</sup>.

La FFC est une fédération sportive c'est-à-dire une délégation de l'État pour les compétitions et dont le rôle est précisé ainsi : « *les fédérations sportives ont un statut associatif. Leur rôle est d'organiser la pratique d'une ou plusieurs disciplines sportives. Outre la promotion de la discipline, elles gèrent, notamment, les compétitions. Les fédérations sont placées sous la tutelle de l'État, elles regroupent des associations sportives, soumises aux dispositions de la loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association. À l'échelle locale, les fédérations peuvent orienter certaines politiques sportives associatives. Elles fixent notamment les règles fédérales qui s'appliquent aux clubs sportifs, pour l'organisation des compétitions. Ces règles ne sont pas spécifiques aux échelons communal et intercommunal.* » (Thoraval-Mazéo et al., 2015, p. 57).

En cyclisme, la FFC est la principale fédération (fig. 4). Mais il existe deux autres fédérations qui supplantent parfois la FFC dans certaines régions. Il s'agit de la Fédération sportive et gymnique du travail (FSGT) (fig. 5) et de l'Union française des œuvres laïques d'éducation physique (Ufolep) (fig. 3) qui sont des fédérations dites « affinitaires ». Alors que les relations avec la Fédération Française de Cyclotourisme sont plutôt « fluides »<sup>12</sup>, elles sont plus complexes avec la FSGT à qui est reproché l'utilisation du titre de « champion de France » pour les vainqueurs de son championnat national (cela constitue donc un doublon avec la FFC). Elles sont aussi tendues avec l'Ufolep à la suite de la signature d'une convention (dénoncée par la FFC) en 1992 par l'Ufolep selon le rapport de Jacques Donzel (p. 51) qui ne précise pas de

<sup>11</sup> Courrier hebdomadaire du CRISP, 1961, pp. 1-20

<sup>12</sup> DONZEL, 2011, 601 p

quelle convention il s'agit ni ce qu'elle dit. La FFC n'informe donc plus l'Ufolep sur les changements de réglementation pour les compétitions alors qu'elle le devrait en sa qualité de fédération délégataire. Il y a donc une concurrence très vive entre ces trois fédérations notamment pour attirer des licenciés. De plus, les fédérations ont une stratégie du plus grand nombre comptabilisant toutes les formes de pratiques sans les différencier, dans certains cas. Les divergences entre les fédérations reposent sur les projets sportifs et sur le coût des licences. En Normandie, il y a peu de relations entre les différentes fédérations selon Bruno Chandavoine, responsable des sports de nature à la DRJSCS : « *ils s'ignorent plus ou moins superbement et pourtant ils sont concurrents* ».

Figure 3 Logo de l'Ufolep (Source : cd.ufolep.org)



Figure 4 Logo de la FFC (Source : ffc.fr)



Figure 5 Logo de la FSGT (Source : fsgt.org)



L'Ufolep est la première fédération affinitaire multisport de France. Elle fut créée en 1928 au sein de la Ligue de l'enseignement afin de satisfaire les attentes d'une partie des adhérents de l'époque. Dans les années 1980, l'Ufolep a développé ses activités fédérales. Les fédérations affinitaires ont alors copié la FFC. L'Ufolep reprend les objectifs de la Ligue de l'enseignement dont elle dépend : éduquer, développer la citoyenneté et faire découvrir. Pour Cédric Coyette, délégué régional de l'Ufolep Normandie : « *L'Ufolep doit être complémentaire de la FFC et pas concurrentielle* ». La convention entre l'Ufolep et la FFC fixe qu'à partir d'un certain niveau à la FFC, les coureurs n'ont plus le droit de participer aux courses Ufolep. L'objectif de l'Ufolep est d'être complémentaire de la FFC en développant l'aspect loisir et la non-concurrence. Pour Cédric Coyette : « *Il n'y a pas d'opposition entre le loisir et la compétition : on fait de la compétition de loisir. C'est nécessaire pour rassembler les gens. Cela reste de la compétition de loisir* ». Pour participer à des compétitions, les licenciés doivent posséder la licence Ufolep et une carte de cyclo-sport qui donne le niveau de compétition. Cependant, il existe une concurrence entre la FSGT et l'Ufolep selon lui : « *on fait la même chose. En fonction des territoires, il y a l'un ou l'autre.* ».

La FSGT est une fédération omnisports qui a été créée en 1934 par fusion de la Fédération Sportive du Travail (FST) et de l'Union des sociétés sportives et gymniques du travail (USSGT). Elle fut créée pour les travailleurs à la base et réunissait les clubs d'entreprises.

Les trois fédérations sportives dans le cyclisme se répartissent dans l'espace et organisent le cyclisme dans les différentes régions françaises. Leur importance n'est pas la même dans chaque région ou chaque département. Selon leur lieu de résidence, les licenciés ont donc le choix entre une ou plusieurs fédérations.

### 3) L'espace et l'organisation du cyclisme

#### 3.1) Les fédérations sportives dans le cyclisme

Il existe une pluralité d'acteurs dans le cyclisme : les représentants des fédérations sportives, les organisateurs de courses, les clubs avec les dirigeants, les pratiquants et les encadrants, les spectateurs mais également les élus locaux et les commerçants qui favorisent ou non, directement ou indirectement, le développement des compétitions et des clubs par l'intermédiaire d'autorisations et de subventions. L'importance des bénévoles qui occupent souvent le rôle essentiel de « signaleur » sur la route afin de laisser passer les coureurs en priorité n'est pas à négliger. C'est ce qu'affirme Xavier Garnotel : « *L'organisation d'une course cycliste en ligne nécessite des moyens colossaux appuyés par des personnels qui remplissent différentes fonctions. Pour réussir à mettre en place un tel dispositif, il est indispensable d'avoir un réseau d'organisation et de solidarité. Les membres des structures fédérales du cyclisme (président, adjoints de club, de comité...) s'associent aux membres des conseils régionaux et municipaux pour permettre la mise en place des épreuves. Il y a une étroite collaboration des différentes compétences pour que tous les niveaux de l'organisation soient mis en place : cadres officiels (président du jury, commissaires, médecin de course...), service de sécurité et de secours. L'organisation d'une grande épreuve exige des partenaires financiers, qu'ils soient publics ou privés.* »<sup>13</sup>. Pour René Gautier, ancien organisateur du Duo Normand : « *Le cyclisme a raté un virage dans les années 60-70 en ne se structurant pas à la base à l'image du judo. Il n'y a pas de personnes rémunérées pour s'occuper des jeunes* ». De plus, le cyclisme est un sport qui n'est pas ou peu mis en avant dans les écoles. Il est le plus souvent vu comme un moyen de déplacement.

L'ouvrage de Xavier Garnotel est très intéressant pour mieux comprendre l'organisation mais aussi la motivation de l'organisation des compétitions : « *Si elles ne projettent plus un grand intérêt dans certains lieux, si elles ne bénéficient pas de potentiel économique, elles sont la préoccupation de quelques passionnés qui donnent deux ou trois heures quotidiennes tout au long de l'année pour réunir des bénévoles et avoir les autorisations juridiques. Le réseau de solidarité et les liens sociaux s'entretiennent entre différents acteurs politiques, membres de différents sports dans les communes pour permettre l'organisation de petites courses cyclistes.* » (Garnotel, 2009, p. 197). Ces quelques passionnés sont le plus souvent des anciens coureurs ou des personnes proches du milieu cycliste. L'influence paroissiale sur l'organisation des courses était grande. Les lieux de ces organisations et de la pratique constituent l'espace du cyclisme.

#### 3.2) L'espace du cyclisme

Pour Jean-Pierre Augustin : « *L'espace sportif du cyclisme est dans des lieux urbains réservés à d'autres usages* » (Augustin et al., 2008, p. 54). Effectivement, le cyclisme est un sport qui se pratique sur l'espace public : la route ou les terrains communaux (parcs) pour le cyclo-cross. Les compétitions ont généralement lieu dans des villes modestes (en dehors des grandes compétitions internationales comme le Tour de France). Comme le signale Thoraval-Mazéo (2015), les courses dépendent d'un fort bénévolat. Cela permet d'animer un territoire avec une émulation de la population locale rendant celui-ci attractif avec une image valorisée. Ces événements sportifs favorisent le lien et la mixité sociale entre les coureurs et les

---

<sup>13</sup> GARNOTEL, 2009, p. 197

spectateurs. De plus, les courses cyclistes demandent peu d'équipements sportifs et représentent un faible coût pour les collectivités locales.

L'espace public est privatisé lors des compétitions cyclistes. Les règles, les législations mais aussi les personnes mobilisées sont très nombreuses comme le souligne Garnotel. La législation pour les courses est précise et exigeante et requiert parfois la mobilisation des forces de l'ordre (police et gendarmerie nationale). Leur nombre dépend de la renommée de l'épreuve. L'espace-temps est modifié lors des courses avec la suspension du Code de la route mais aussi l'ambiance sur le bord de la route.

Le journaliste de La Chaîne L'Équipe, Patrick Chassé souligne : « *C'est avant tout une histoire de géographie le vélo. Il y a un déplacement du cyclisme vers le sud avec les nouvelles courses comme le Tour d'Abu Dhabi.* » (24/02/2018). La création de nombreuses compétitions cyclistes dans les pays émergents plus au sud s'explique par le besoin de soleil et de températures plus clémentes pour les coureurs en début d'année mais également par les investissements réalisés par les pays, arabes notamment. La saison cycliste s'organise en fonction des saisons et du temps qu'il fait dans les différents pays du monde. Ainsi, le début de saison se déroule dans les pays du sud (Amérique du Sud, Afrique, Moyen-Orient) avant de remonter progressivement vers le Nord. Vers l'automne, les compétitions se déroulent dans les pays asiatiques (Chine, Japon, etc). Mais les organisateurs peuvent parfois rencontrer des problèmes liés aux compétitions.

### 3.3) Les problèmes liés aux compétitions

Leurs organisations dépendaient autrefois de l'autorisation du maire. Comme le souligne le CRISP, le trafic toujours plus dense sur les grands axes de communications complique les autorisations. Les vetos des maires au passage d'une course augmentent conduisant au pessimisme. Le cyclisme routier tend à disparaître progressivement. (Courrier hebdomadaire du CRISP, 1961). La situation avait, déjà, bien été cernée. Alors que ce texte date d'il y a 57 ans, la situation est toujours aussi problématique aujourd'hui. Le CRISP poursuit en soulignant que, dans certaines régions françaises, certaines voies axiales et cols sont interdits aux épreuves à certaines périodes de l'année. Certes, les abus et exagérations n'ont pas servi le cyclisme mais les organisateurs paient le mécontentement des usagers de la route bloqués parfois jusqu'à plusieurs heures pour le seul passage d'une course. Cela oblige à la mobilisation des forces de l'ordre pour assurer la sécurité de la course et de la route mais aussi à l'utilisation croissante d'axes secondaires et même à la réduction des distances sur des parcours en circuit de moins en moins long. Aujourd'hui, la gendarmerie et la police assurent la sécurité des compétitions cyclistes avec l'aide des « signaleurs » qui subissent le mécontentement des automobilistes qui ne peuvent pas passer. Cela conduit à de nouvelles difficultés : trouver des « signaleurs » qui acceptent de faire la circulation en sachant qu'ils subiront le mécontentement le plus souvent verbal. À l'image de ce témoignage dans un article du journal La Voix du Nord : « *Quand tu es signaleur, tu te fais insulter toute la journée par des automobilistes qui ne supportent pas d'attendre que les coureurs passent* ». Les documents à fournir et la contrainte sécuritaire compliquent la tâche des organisateurs.

Pour organiser une épreuve cycliste, il faut : faire une demande d'autorisation au préfet, mettre en place un dispositif de sécurité avec des barrières, piquets mobiles, brassard de sécurité marqué "course", gilets fluorescents, voitures ouvrees et voitures balais ou fin de course et avoir un service de premiers secours présents sur la course ce qui rend les compétitions toujours



plus difficiles à organiser<sup>14</sup>. Cet aspect sécuritaire joue un rôle dans la caractérisation de l'espace du cyclisme puisque l'espace urbain est plus difficile à sécuriser.

### 3.4) Caractérisation socio-spatiale de la pratique sportive du cyclisme

La pratique sportive est plus forte en milieu rural qu'en milieu urbain car l'espace urbain constitue parfois un frein à cette pratique. Augustin l'a démontré : « *Une plus forte ruralité exprime, au contraire, un retour vers des sports basiques, pratiqués par le plus grand nombre, accessibles à la majeure partie de la population à défaut, peut-être, d'autres disciplines.* » (Augustin et al., 2008, p. 54). Le cyclisme est un sport plutôt populaire et rural. Xavier Garnotel le dit bien, les petites courses cyclistes en milieu rural constitue un élément de lien social dans la vie des communes. (Garnotel, 2009). Dans leur ouvrage, Bourgier et Staron mettent en avant que jusque dans les années 1960, les coureurs venant du monde rural et notamment de familles d'agriculteurs représentaient une grande part du peloton cycliste aux niveaux amateur et professionnel. En effet, la bicyclette est alors un moyen de déplacement pour les champs ou l'école. C'était aussi un moyen d'échapper à des conditions de vie modestes grâce à la réussite sportive. (Bourgier et Staron, 2007). D'autres cyclistes ont, à l'époque, des parents artisans ou dans les métiers du bâtiment. Aujourd'hui, le sport cycliste n'est plus un sport avec beaucoup de fils d'agriculteurs ou issu de catégories sociales modestes. Les deux auteurs font le même constat. Pour eux, la composition du peloton cycliste évolue avec le monde contemporain et notamment leurs origines sociales et géographiques. La part des agriculteurs dans la population totale ayant beaucoup diminué, les ruraux sont moins nombreux dans le peloton. Ils ajoutent : « *Plus spécifiquement, le cyclisme est handicapé par le coût de l'équipement, les craintes liées aux problèmes de sécurité lors des entraînements et celles des organisateurs pour sécuriser les parcours lors des compétitions locales et amateurs. Les multiples affaires de dopage déconsidèrent le sport cycliste auprès des familles. Enfin, si, dans les mutations qui touchent nos sociétés, l'heureuse ouverture de l'université au plus grand nombre doit être saluée, concilier études et sport de compétition reste très difficile.* » (Bourgier et Staron, 2007, p. 127). Comme les courses sont parfois organisées en milieu rural, c'est l'occasion d'avoir une animation pour les villages.

### 3.5) La course cycliste : une animation pour les villages

Nombre de compétitions cyclistes sont organisées lors d'un week-end de festivités communales ou d'un jour férié. Comme Garnotel (2009) le souligne, les courses cyclistes sont des occasions de fêtes puisqu'historiquement, elles accompagnaient des festivités municipales ou paroissiales. Les courses étaient organisées lors de fêtes populaires où les primes étaient offertes par les commerçants et le public. Elles ont souvent lieu lors des fêtes villageoises (fêtes foraines, commémoration), des jours fériés, des dimanches ou des congés payés. Les lieux de retraits des dossards sont souvent la salle des fêtes, la mairie ou le bar du village. C'est l'occasion de faire vivre le village. Cela revivifie la culture populaire et villageoise rurale. On a l'image des « *anciens avec le béret, la canne, le mégot à la bouche [qui] regardent les coureurs* » (Garnotel, 2009, p. 198).

Les courses cyclistes sont le lieu de socialisation. Si les retombées économiques des courses amateurs ne sont pas toujours évidentes, elles permettent une revitalisation de certains bourgs ruraux le temps d'une journée. Que la course soit de renommée locale ou internationale, cela permet une animation communale. Ces courses peuvent être de différents types selon le

---

<sup>14</sup> GILET, 2013, 214 p.

relief de l'espace dans lequel elle se déroule. Elles vont donc convenir à des coureurs ayant des caractéristiques bien spécifiques.

#### 4) Les différents types de courses et coureurs cyclistes selon les espaces

Il existe plusieurs types de courses et de coureurs en cyclisme en fonction du parcours mais aussi du dénivelé de celui-ci.

##### 4.1) Les types de courses

- Les étapes de haute montagne :

Elles se disputent sur un parcours où les cols dépassent les 1 500 m d'altitude et où au moins un col dépasse les 2 000 m d'altitude (fig. 6). On retrouve le plus souvent plusieurs difficultés sur ce parcours avec un enchaînement de cols sur des distances pouvant être inférieures à 200 km. Ceux-ci sont très longs (plus de 10 km) avec un pourcentage moyen de la pente excédant les 6 % (fig. 7). Les descentes parfois très techniques ainsi que les vallées à traverser où le vent peut souffler, gênant les coureurs dans leurs progressions, durcissent la course. Ces étapes peuvent se terminer soit par une descente avec parfois une partie plate soit par une arrivée au sommet d'un col compliquant la tâche des coureurs.

Figure 6 Profil de l'étape de haute montagne La Mure-Serre-Chevalier du Tour de France 2017 (source : ASO)

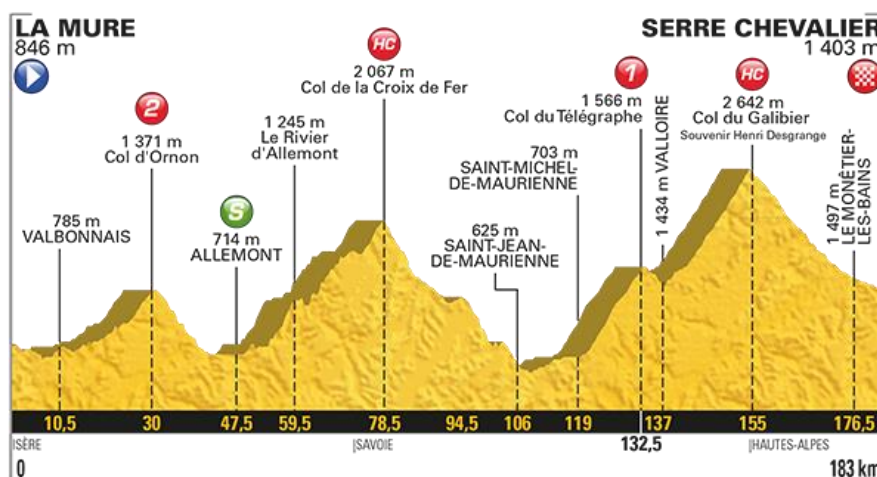


Figure 7 Étape La Mure-Serre-Chevalier du Tour de France 2017 (source : lenouvelliste.ch)



- Les étapes de moyenne montagne :

Celles-ci se disputent sur un parcours où les cols plutôt courts (entre 5 et 10 km) s'enchaînent (fig. 8). Le pourcentage moyen de la pente des cols dépasse régulièrement les 5 % (fig. 9). L'arrivée peut également être au sommet d'un col.

Figure 8 Profil de l'étape de moyenne montagne Saint-Girons-Foix du Tour de France 2017 (source : ASO)

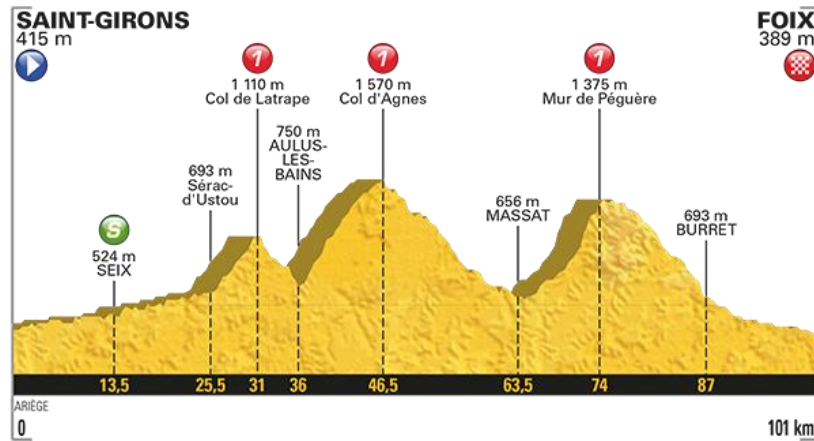


Figure 9 Étape Saint-Girons-Foix du Tour de France 2017 (source : rtl.fr - Crédit : SWpix.com/Shutterstock/SIPA)



- Les étapes vallonnées :

Ce sont des étapes dites « casse-pattes » où les difficultés s'enchaînent et sont très nombreuses. Les côtes qui émaillent le parcours excèdent rarement les 1 000 m d'altitude (fig. 10). L'arrivée est le plus souvent au sommet d'une bosse (fig. 11) mais peut aussi être tracée peu après la dernière côte (moins de 10 km). Le type d'effort demandé n'est pas le même et la distance joue un rôle important pour « laminer » les forces des coureurs.

Figure 10 Profil de l'étape vallonnée Verviers-Longwy du Tour de France 2017 (source : ASO)

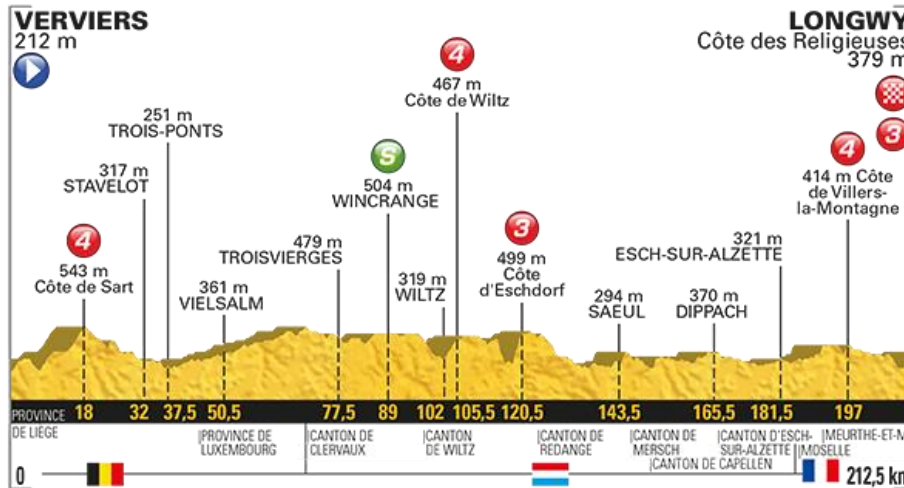


Figure 11 Arrivée de la Flèche Wallonne 2017 (source : coresites-cdn.factorymedia)



- Les étapes de plaines :

Ces étapes regroupent très peu de difficultés. Les rares bosses n'excèdent pas 500 m d'altitude (fig. 12). Le parcours est relativement plat. On peut malgré tout y retrouver du vent notamment en bord de mer ou dans les vastes plaines (fig. 13).

Figure 12 Profil de l'étape de plaine Vesoul-Troyes du Tour de France 2017 (source : ASO)

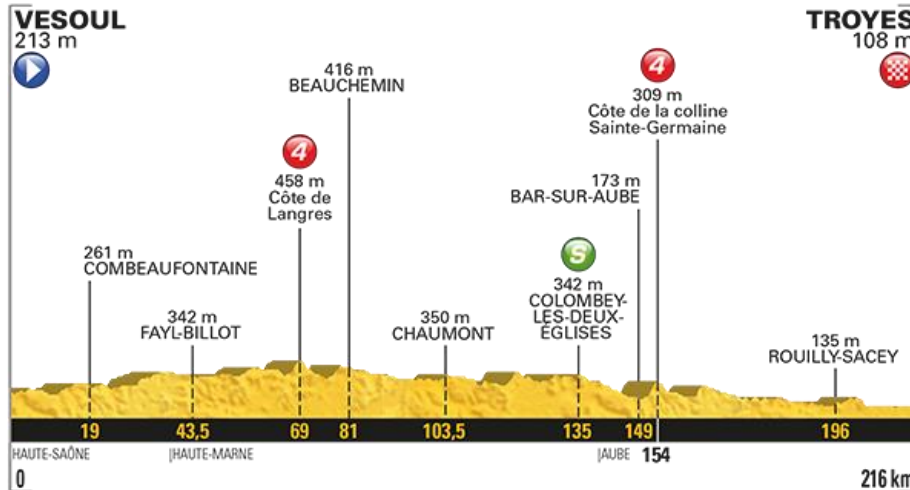


Figure 13 Étape Tours-Saint-Amand-Montrond du Tour de France 2013 (source : francetvsport)



- Les étapes de pavés ou de routes blanches :

Ce sont des étapes qui sont le plus souvent plates mais qui peuvent aussi être vallonnées. La principale difficulté du parcours est le passage des secteurs pavés (fig. 14 et 15) correspondant aux anciennes voies pavées utilisées par le passé pour circuler avant que l'asphalte ne les remplace. Ces secteurs pavés peuvent également être en montés à l'image de la région flamande où l'on retrouve les « bergs » (monts pavés). En Italie et dans quelques régions françaises, certains chemins gravillonnés sont empruntés lors des courses cyclistes à l'image de la course italienne des « Strade Bianche », autour de Sienne, qui se traduit en français par les « routes blanches » (fig. 16). Certains cols français ont toujours ce revêtement tout comme certains chemins dans les plaines du Nord et du Centre de la France (fig. 17). Le Championnat de Normandie 2017 des 3èmes catégories FFC s'est déroulée à Amfreville dans le Calvados sur un parcours où l'on retrouvait 1 400 mètres sur le chemin des « Charrières Blanches » (fig. 18).

Figure 14 Profil de l'étape des pavés Seraing-Cambrai du Tour de France 2015 (source : ASO)

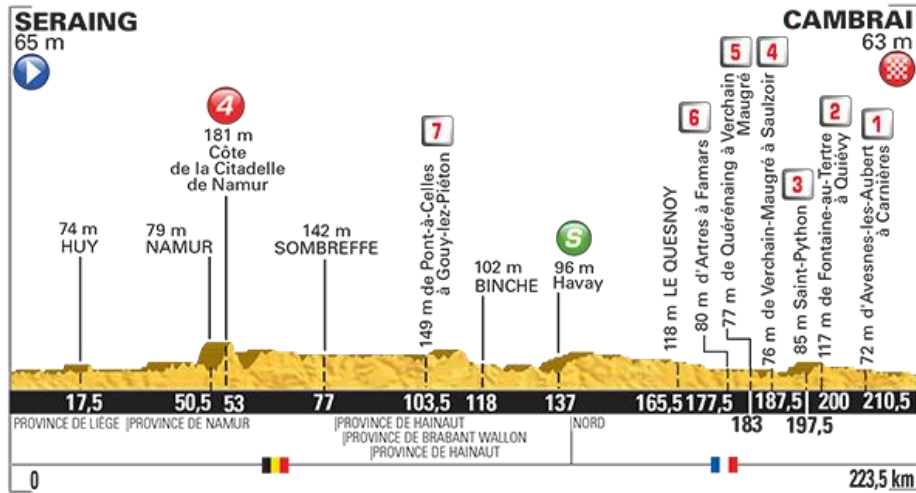


Figure 15 Passage de la Trouée d'Arenberg lors de Paris-Roubaix 2017 (source : Philippe Lopez/AFP)



Figure 16 Passage d'un chemin de gravier blanc lors des Strade Bianche 2014 (source : pinterest.fr)



Figure 17 Passage d'un chemin lors de Paris-Nice 2015 (source : Paris-Nice/G.Demouvaux)



Figure 18 Passage du chemin "Les Charrières Blanches" lors du Championnat de Normandie des 3e catégories à Amfreville (source : normandicyclisme.fr)



- Les étapes contre-la-montre :

Les épreuves chronométrées peuvent se dérouler en individuel ou par équipes. Dans le premier cas, les coureurs partent de minute en minute et doivent réaliser le meilleur temps sur un parcours assez court (moins de 50 km) (fig. 19 et 20). Pour le chrono par équipes, tous les coureurs d'une même équipe se relaient pour réaliser le meilleur temps (fig. 21). Le temps est enregistré à l'arrivée du deuxième coureur ou plus selon le règlement. Les contre-la-montre peuvent être plats, vallonnés ou avec une arrivée au sommet. Ainsi, certains chronos se disputent sur un col d'une dizaine de kilomètres.

Figure 19 Profil de l'étape contre-la-montre à Marseille du Tour de France 2017 (source : ASO)

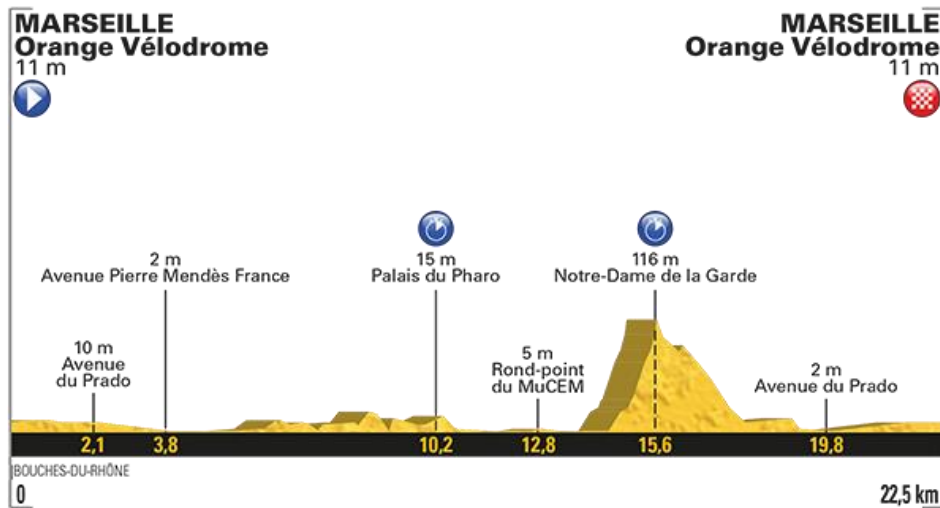


Figure 20 Coureur cycliste lors d'une épreuve contre-la-montre individuel (source : lequipe.fr)





Figure 21 Coureurs cyclistes au cours d'une épreuve de contre-la-montre par équipes (source : cyclingtips.com)



- Les critères :

Un critérium est une épreuve qui se déroule exclusivement sur un circuit n'excédant pas 10 km pour les coureurs professionnels. Chez les amateurs, le circuit d'un critérium n'excède pas 2 km.

Ces différents types de courses permettent à des coureurs de mieux s'exprimer sur un parcours qui leur correspond selon leur qualité physique.

#### 4.2) Les types de coureurs

- Le grimpeur :

C'est un coureur doué dans les ascensions longues de haute montagne. Il a un gabarit très léger par rapport aux autres coureurs du peloton qui lui donne un avantage dans les cols longs grâce son rapport poids puissance. Il possède des fibres musculaires lentes, donc des jambes fines. Il est endurant et est très compétitif sur les Grands Tours tels que le Tour de France ou le Tour d'Italie.

- Le descendeur :

C'est un cycliste qui descend très bien les cols de haute montagne. Il prend les courbes le plus rapidement possible dans les virages en limitant le freinage. Il est très agile, prenant parfois des risques dans des positions périlleuses. Les grimpeurs sont souvent de bons descendeurs.

- Le sprinteur :

C'est un coureur capable de développer une puissance maximale supérieure aux autres coureurs sur une courte distance. Le sprinteur a une pointe de vitesse très élevée. Il sait jouer des coudes lors des arrivées aux sprints. Son gabarit est imposant et ses jambes sont très volumineuses dues aux fibres musculaires rapides. Il dispute la victoire lorsque le peloton est groupé à l'approche de l'arrivée. Il a généralement besoin d'équipiers pour lui permettre d'aborder dans la meilleure position les 300 derniers mètres de la course. Il se met en évidence lors des étapes de plaine car il passe assez mal les longues montées. Ce type de coureur est souvent celui qui gagne le plus de courses par saison.

- Le puncheur :

C'est un coureur qui possède une bonne pointe de vitesse. Cette explosivité lui permet de réaliser des attaques sèches dans les montées assez courtes. Il possède une capacité à répéter

des efforts courts et intenses produisant de grandes accélérations. Il est à mi-chemin entre le sprinteur et le grimpeur puisqu'il s'exprime sur les montées trop longues pour le premier et trop courtes pour le second. Les côtes courtes de 500 m à 5 km lui correspondent bien.

- Le rouleur :

C'est un cycliste plutôt de grande taille. Il peut emmener un gros braquet avec une fréquence de pédalage élevée. Il excelle dans la discipline du contre-la-montre et dans les étapes de plaine.

- Le baroudeur :

C'est un cycliste qui attaque très souvent sur de longues distances car il n'est ni grimpeur, ni sprinteur, ni rouleur. Il aime être devant et son panache lui permet parfois d'obtenir de belles victoires.

- Le flahute :

C'est un cycliste qui affectionne les secteurs pavés. Le terme « flahute » désigne les Flamands. Dans ce cas, c'est un coureur performant dans des conditions dites « flamandes » : pluie, vent et routes pavées. Il est très puissant et endurant. Il affectionne les courses dites « flandriennes » comme Paris-Roubaix, le Tour des Flandres, Gand-Wevelgem, etc. Il peut posséder une bonne pointe de vitesse et se débrouille très bien dans les bordures occasionnées par le vent.

- Le coureur complet ou polyvalent :

C'est un coureur qui est bon dans chaque spécialité. Il joue bien souvent le rôle de leader sur les courses à étapes. Il peut aussi être bon sur les différents parcours et prendre part à plusieurs courses aux caractéristiques différentes avec l'objectif de gagner.

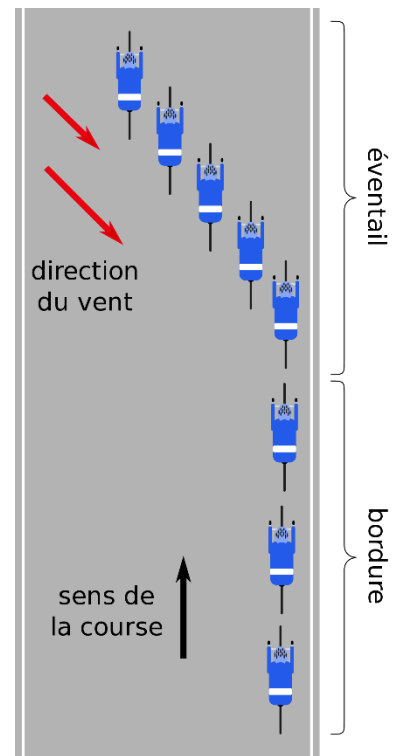
Si les qualités physiques et un parcours qui lui correspond sont essentiels pour qu'un coureur puisse faire une belle course. Les conditions climatiques peuvent jouer un rôle non négligeable sur sa performance.

#### 4.3) Les situations de courses liées aux conditions climatiques

Les coureurs sont exposés aux conditions climatiques lors des compétitions cyclistes. Le vent, la pluie, la neige, la grêle et les températures influent directement sur les résultats de la course puisque certains coureurs s'adaptent mieux aux différentes conditions climatiques. Le vent est un cas particulier qu'il convient d'expliquer. Il est considéré comme le pire ennemi du cycliste mais peut parfois s'avérer être un allié. La direction dans laquelle il souffle est scruté par les coureurs et les directeurs sportifs. Plusieurs critères jouent un rôle dans ce cas-là : la direction dans laquelle vont les coureurs, la force du vent, les rafales de vent éventuelles et la protection extérieure qui peut venir des bâtiments dans une agglomération, d'arbres, de haies ou du relief. Si les conditions suivantes sont réunies, des bordures peuvent alors se former.

Une bordure : les conditions nécessaires pour créer une bordure sont un vent supérieur à 20 km/h soufflant de côté pour les coureurs et une absence de protection pour ceux-ci (notamment lors des étapes de plaine). Le vent venant de côté va obliger les coureurs qui suivent celui de tête à se positionner du côté où ils seront à l'abri du vent par rapport à ce coureur (fig. 22). Dans le cas où le vent vient de trois-quarts face gauche, les coureurs qui suivent le premier se positionnent à mi-vélo sur la droite du premier. La route n'étant pas assez large pour tous les coureurs, certains n'ont plus la place pour se positionner de cette manière. Ils se mettent donc en file indienne derrière les coureurs qui les précèdent mais comme ils sont moins protégés du vent, ils se fatiguent plus vite que les autres. Au bout d'un moment, ils n'ont plus la force de suivre et forme donc un deuxième éventail avec les autres coureurs distancés.

Figure 22 Schéma d'une bordure en vue aérienne (source : wikipedia.org)



La géographie et les conditions climatiques sont donc essentielles dans les stratégies des coureurs cyclistes. Il est important pour les coureurs de bien étudier le parcours à l'avance afin de voir là où le vent sera susceptible d'occasionner des bordures (c'est-à-dire une plaine ou un plateau avec une absence d'arbres ou de haies pouvant protéger les coureurs) et de bien se positionner à ces endroits stratégiques.

Le cyclisme en France ne regroupe pas que des compétiteurs. La part des non-compétiteurs est encore plus conséquente. Le cyclisme occupe une place de plus en plus importante en France avec la mise en valeur des modes de transport doux. L'économie du cyclisme est ainsi en progression.

## 5) Un état du cyclisme en France et son économie

### 5.1) Le cyclisme en France

#### 5.1.1) L'économie du cyclisme

Selon la revue « Grand Angle Atout France » (2009), 23 à 25 millions de français utilisent régulièrement leur vélo. Le vélo représente 4,5 milliards d'euros de retombées économiques directes en termes de chiffres d'affaires et d'emplois. Pour Véronique Michaud (2014) cela représente 35 000 emplois (cycles, industrie, tourisme, BTP) soit neuf fois plus que l'investissement public consacré. Le vélo touche plusieurs secteurs économiques : le tourisme, les loisirs, le transport et le commerce. Les impacts sont bénéfiques pour la santé, l'environnement et l'économie. Le vélo rapporterait 5,6 milliards d'euros de bénéfice par an au tourisme en sachant qu'un touriste à vélo dépense 20 % de plus que les autres touristes<sup>15</sup>. Il y a donc une vraie économie du vélo. Le tourisme représente 44 % des retombées économiques alors que les commerces de cycles constituent 32 % de celles-ci selon la revue Grand Angle Atout France.

<sup>15</sup> MICHAUD, 2014, 143 p.

### 5.1.2) Le cyclisme sportif

En France, il y a 2 millions de cyclistes sportifs pratiquants pour seulement 500 000 licenciés en club (dont 120 000 à la FFC). Selon Augustin, il y a une sous-estimation du nombre de pratiquants car c'est un sport de masse. De plus, il y a un biais. Le sport licencié ne dénombre pas les sportifs mais les licences. En effet, un sportif peut être licencié dans plusieurs fédérations ou dans plusieurs disciplines (route, piste, etc). Un profil du cycliste sportif a été établi : il est assez âgé avec une surreprésentation des 50-65 ans, masculin aux deux tiers. Il parcourt 68 km en moyenne pour les licenciés, 35 km pour les non-licenciés et les conditions météorologiques ne gênent pas le cycliste régulier. Le constat de Xavier Garnotel est intéressant : « *Malgré les efforts des fédérations pour attirer les femmes vers le cyclisme traditionnel, elles ne représentent en 2005 que 10 % des licenciés.* » (Garnotel, 2009, p. 36) d'autant plus qu'en 2016, ce chiffre n'a pas évolué. Les cyclistes qui pratiquent en club représentent 2,8 % de l'ensemble des cyclistes alors que ceux participant à des compétitions représentent 2,3 % selon l'Observatoire FPS IPSOS. Les cyclistes sportifs licenciés parcourent plus de 5 000 km par an alors que les non-licenciés font moins de 3 000 km par an. Le taux de non-licenciés est non négligeable car lors des cycloportives, ils représentent 40 à 50 % des participants.

Le marché des vélos de courses représente 218 millions d'euros soit 25 % du chiffre d'affaires du marché pour seulement 199 000 vélos vendus soit 6 % du marché selon la revue Grand Angle Atout France. Cela permet de voir que le prix des vélos y est plus élevé. L'assurance représente un autre coût pour les cyclistes. On peut ajouter que l'équipement du cycliste et la diététique représentent également des retombées économiques importantes pour les commerces spécialisés.

### 5.1.3) Les accessoires pour se repérer dans l'espace

Pour Véronique Michaud, « *le vélo est un outil de connaissance du territoire* » (Michaud, 2014, p. 66). Le développement des accessoires pour se repérer dans l'espace (GPS, compteurs), qui représentent un investissement parfois conséquent, aide à mieux comprendre le territoire. Les réseaux pour les cyclistes se développent. Ce sont des logiciels qui permettent de cartographier les itinéraires que le cycliste a parcourus ou veut parcourir. Des données viennent ensuite s'ajouter si le logiciel est connecté au compteur (présent sur le vélo) ou au téléphone portable de la personne telle que la vitesse, le temps effectué sur une partie du parcours, la puissance développée en watts, etc. On retrouve ainsi plusieurs sites et applications : Géovélo trouve les itinéraires vélos les plus rapides, les plus courts et les plus sécurisés, OpenCycleMap permet de consulter les réseaux cyclables et Strava propose de tracer ses itinéraires avec l'affichage du dénivelé, de l'altitude, du pourcentage de la pente mais aussi de transférer les données du compteur du vélo à son ordinateur. Ces outils sont parfois utiles pour lutter contre l'insécurité. Ils permettent de choisir un parcours peu fréquenté mais peuvent représenter un danger lorsque les cyclistes tentent de battre des records de temps dans une montée par exemple ou de vitesse en oubliant les autres usagers de la route.

### 5.1.4) L'insécurité

L'insécurité chez les cyclistes est forte. Même si le nombre d'accidents et la mortalité ont diminué depuis les années 1960, leur pourcentage dans l'accidentologie reste le même. En 2016, 147 cyclistes ont été tués sur les routes soit 4,7 % des victimes sur la route. Comme le souligne Véronique Michaud, « *les accidents chez les cyclistes ont principalement lieu en zone rurale et touchent les pratiquants sportifs de 40 à 65 ans* » (Michaud, 2014, p. 117). Les faits divers sur la mort de cycliste dans l'actualité sont pourtant de plus en plus nombreux et les associations et

mouvements cyclistes, pour le partage de la route entre les différents usagers ainsi que le développement croissant d'une politique de protection des cyclistes notamment par le Code de la route qui n'est pas pensé en fonction de ces usagers, sont de plus en plus nombreuses. À cela s'ajoute, une baisse des subventions pour le cyclisme.

### 5.2) Les subventions allouées au cyclisme

Plusieurs raisons expliquent que les subventions allouées au cyclisme sont peu connues. Pour Dominique Charrier, qui ne prend pas en compte : « *Le cyclisme, parce que l'organisation des grandes courses (Tour de France, Paris-Roubaix...) était de nature à générer des flux financiers importants.* », « *C'est effectivement le cas puisque, en 1998, le cyclisme conserve la septième place dans la hiérarchie des subventions locales, avec 5,5 % du total des subventions réparties entre les vingt-huit sports étudiés.* »<sup>16</sup>. Il complète en précisant qu'en 1998, les subventions des collectivités locales au cyclisme atteignaient plus de 48 millions de francs soit le sixième sport en termes de financement derrière le football, le basket, le rugby, le handball et l'athlétisme. Alors que celles de l'État par l'intermédiaire du Ministère de la Jeunesse et des Sports étaient de plus de 15 millions de francs soit le huitième sport avec le plus de financement derrière l'athlétisme, le football, le ski, la voile, la natation, le judo et le canoë-kayak.

La structure des budgets sportifs des collectivités locales était répartie de la manière suivante en 1998 : 79 % financés par les communes, 6 % par les conseils régionaux et 15 % par les conseils généraux (aujourd'hui conseils départementaux). Le sport reste dépendant du financement public local et notamment de la première source de financement, les ménages. Tout cela participe à une concentration des financements vers les fédérations unisport puisqu'il est difficile de financer plusieurs sports ou de trouver le temps pour en pratiquer plusieurs.

En cyclisme, l'absence de locaux pour les clubs joue en leur défaveur. Les collectivités territoriales financent les équipements sportifs ou les aménagements routiers. La baisse des subventions pour le sport est de 22 %. Les investissements sont orientés vers les quartiers sensibles, le handicap, la féminisation et la revitalisation rurale. L'État recentre ses subventions et les acteurs du cyclisme sont de plus en plus obligés d'aller chercher les financements ailleurs en se tournant vers les sociétés privées par l'intermédiaire du sponsoring.

### 5.3) Le sponsoring dans le cyclisme

Le cyclisme est le sport où les retombées économiques sont les plus fortes par rapport à l'investissement. Le public retient mieux les sponsors dans le cyclisme que dans les autres sports. Cela s'explique par le fait que les équipes portent le nom du sponsor mais aussi par le nombre important d'heures de diffusion. Selon Gary Tribou<sup>17</sup>, le cyclisme est le cinquième sport où il y a le plus d'investissements en France derrière l'automobile, le football, le rugby et la voile. En 2005, les investissements dans le cyclisme représentaient 70 millions d'euros, les partenaires de la FFC fournissant entre 100 000 et 250 000 euros. Comme le précise Xavier Garnotel (2009), les courses cyclistes sont une vitrine commerciale pour les industriels qui ont une volonté de promotion commerciale. La longueur et l'exigence physique des courses constituent donc un construit technique, économique et social.

Selon Gilet (2013), les enjeux d'organisation d'une course sont multiples : social, aménagement du territoire, développement économique, santé, développement durable, cohésion sociale, éducation, communication, promotion du territoire et tourisme. Les

---

<sup>16</sup> CHARRIER, 2002, p. 66

<sup>17</sup> TRIBOU Gary, 2004, 267 p.

collectivités territoriales, par les subventions, la gestion directe et le marché de prestations de services ainsi que les entreprises partenaires (sponsoring ou mécénat), jouent un rôle dans le financement de ces compétitions. Le développement du tourisme sportif est un élément supplémentaire qui incite les collectivités territoriales à financer le sport, notamment cycliste, dans le but d'obtenir des retombées touristiques.

## 6) Le tourisme sportif

### 6.1) Définition

Jean Scol définit le tourisme sportif comme : « *l'ensemble des déplacements à la journée ou conduisant à un séjour n'excédant pas une année (encore que ce point soit parfois discutable) dans des lieux situés en dehors de l'environnement habituel du visiteur et dont la motivation première (mais pas forcément unique) serait, ou bien la pratique d'une activité physique sportive en dehors de toute compétition, ou bien la participation active en tant qu'amateur, professionnel, ou passive en tant que spectateur, à une manifestation sportive donnant lieu le cas échéant à compétition, ou bien encore la consommation d'un produit culturel se référant au sport (musée du sport, festival du film sportif...)* »<sup>18</sup>. Le cyclisme peut donc faire l'objet d'un tourisme sportif. De nombreux supporters viennent voir le Tour de France sur le bord des routes parfois durant plusieurs jours avec une caravane ou un camping-car. Mais aussi en participant à des cyclosporives qui permettent de découvrir une région tout en pratiquant ce sport.

### 6.2) Le développement touristique par le cyclisme

Les courses cyclistes sont une forme de tourisme sportif à la fois pour les spectateurs qui viennent assister à la compétition mais aussi, au niveau amateur, pour les coureurs qui prennent part à la course notamment dans le cas des cyclosporives qui, malgré le côté compétitif, restent proches du cyclotourisme. On peut prendre pour exemple L'Étape Grand Départ dans la Manche en 2016, une semaine avant le Tour de France, qui a attiré de nombreux touristes dans le département. Cela revient aux types d'usage définis par Hall : « *le déplacement pour regarder et le déplacement pour participer dans un cadre sportif ou ludosportif* »<sup>19</sup>. Pigeassou va plus loin en parlant de 4 types de pratiques : spectateur, acteur, visiteur ou activiste (Pigeassou, 2004, p. 49). Ce dernier correspond aux personnes qui aident à l'organisation de l'événement. Le tourisme sportif d'action se développe, notamment les courts séjours pour la compétition.

Ce tourisme sportif est présent à plusieurs échelles avec les événements internationaux (Jeux Olympiques, Coupe du Monde, Tour de France), nationaux (Championnat de France, etc) et régionaux (courses régionales et locales). Selon Pigeassou, « *le fait de participer aux grands événements sportifs associe des prestations touristiques à des services sportifs* » (Pigeassou, 2004, p. 39). L'emprise du secteur touristique sur le développement du tourisme sportif se fait bien souvent aux dépens des fédérations. Pour De Witte, « *le tourisme sportif agit directement et indirectement sur la patrimonialisation des composantes paysagères* » (De Witte, 2004, p.129). De fait, les paysages traversés par le Tour de France sont aujourd'hui bien connus des cyclistes. Le col du Tourmalet, celui du Galibier ou encore le secteur pavé de Wallers-Arenberg ne serait probablement pas autant protégé s'il n'y avait pas d'événement sportif. Cela est

---

<sup>18</sup> SCOL, 2006, pp. 1-2.

<sup>19</sup> HALL, 1992, p. 42

particulièrement vrai pour les secteurs pavés du Nord de la France qui, depuis le développement international de la course Paris-Roubaix, sont aujourd'hui protégés et remis en état par l'association des Amis de Paris-Roubaix. Les courses cyclistes contribuent aussi à la patrimonialisation.

L'espace rural présente à la fois des atouts et des limites (hôtelière par exemple) pour accueillir et développer le tourisme sportif. La société organisatrice du Tour de France, ASO, a bien compris les bénéfices à tirer de ce tourisme sportif en créant sa filiale : ASO Challenges. Elle organise ainsi des cycloportives, avec classement ou non, sur une distance donnée et dans différents espaces. L'Étape du Tour est un des événements les plus rentables. Celle-ci se déroule sur le même parcours qu'une des étapes du Tour de France, généralement une étape de montagne, avant ou après les professionnels. Cette cycloportive est le plus souvent accueillie par une station balnéaire, de ski ou thermale (tel que l'Alpe-d'Huez) qui a la capacité hôtelière pour loger les participants. Les retombées qui en découlent sont souvent bien supérieures à l'investissement consenti par la ville.

## 7) Le Tour de France : un événement mondial

### 7.1) Une brève histoire du Tour de France

Le Tour de France est le 3<sup>ème</sup> événement sportif le plus suivi dans le monde après les Jeux Olympiques et la Coupe du Monde de football. Créé en 1903 à l'initiative de Henri Desgrange, rédacteur du journal *L'Auto* qui voulait augmenter les ventes de celui-ci face à son principal concurrent, le journal *Le Vélo* dirigé par Pierre Giffard, un Normand, qui a créé la course Paris-Brest-Paris en 1891. Cette concurrence a conduit à la création de la plus grande course cycliste au monde. Le développement du Tour de France est dû à de nombreuses innovations à l'image de la caravane publicitaire qui a permis à l'événement de survivre dans les moments de crise. Les logiques dans les choix du parcours du Tour de France ont été mise en avant par Adrien Barbé<sup>20</sup> : il y a à la fois des motivations symboliques liées à l'histoire de l'événement, l'histoire en général et au patrimoine français, des motivations économiques et des motivations sportives.

### 7.2) Les retombées du Tour de France

Selon la revue *Grand Angle Atout France*, le Tour de France représente 80 millions d'euros de retombées économiques pour les collectivités traversées. Comme l'expliquent Jean-Luc Bœuf et Yves Léonard (2003), les textes de 1982 sur la loi de décentralisation ont supprimé le contrôle du préfet sur les actes des collectivités locales. Le résultat fut une concurrence accrue entre celles-ci pour accueillir un événement comme le Tour de France qui contribue à revaloriser leur image, à attirer des touristes et à soutenir l'économie locale<sup>21</sup>. Aujourd'hui la concurrence entre les villes et collectivités territoriales est vive pour accueillir le Tour de France. Chaque année, ASO reçoit de 250 à 300 candidatures pour être ville-étape. Pour Yves Léonard et Jean-Luc Bœuf, les demandes des collectivités locales, principalement des villes, s'inscrivent dans une politique de l'image et sportive avec la perspective de multiples retombées. Cependant, les organisateurs exigent des conditions sine qua non aux villes candidates, notamment en termes de capacité d'accueil hôtelier, qui ne permet pas à toutes les collectivités d'accueillir la Grande Boucle. Le Tour de France participe à la valorisation et à la

---

<sup>20</sup> BARBE, 2016

<sup>21</sup> BŒUF, LEONARD, 2003, 265 p.

promotion des sites traversés pour les collectivités locales. « *Il permet des aménagements et des infrastructures dans les villes qui ont un effet durable sur le développement économique sans compter les retombées économiques indirectes.* » (Bœuf et Leonard, 2003, p. 199). Le Tour de France permet aussi de mettre en valeur des espaces délaissés avec la présence des médias (audiovisuels surtout) qui contribue à faire connaître des espaces faiblement médiatisés.

Depuis quelques années, la part des collectivités territoriales dans les sources de revenus du Tour de France a baissé passant à 5 % contre 44 % pour les droits de retransmission télévisuels, 39 % pour le marketing et le merchandising et 12 % pour les sponsors. Ce constat est confirmé par l'économiste Andreff (2014), la part des contributions des villes-étapes a régressé passant de 40 % du chiffre d'affaires en 1952 à 5 %. Mais, chaque année, plus de 200 villes sont candidates pour accueillir le départ ou l'arrivée d'une étape du Tour de France avec un droit d'entrée de 50 000 à 100 000 euros à payer<sup>22</sup>. Aujourd'hui, une arrivée d'étape du Tour de France coûte 100 000 euros à une commune alors qu'un départ est à 60 000 euros. Même si la part des collectivités dans le Tour de France est moindre, le coût pour l'accueillir a augmenté de 25 % depuis 2000. Il y a également des frais annexes à prendre en compte qui ne sont pas compris dans le « ticket d'entrée » : le balayage, l'arrosage et la sécurisation qui incombent aux départements et les travaux de voiries (enrobés, terre-pleins, etc.), la promotion de l'événement, les aménagements techniques (barriérage, parking), le nettoyage du site et les frais de logistiques reviennent aux communes. Mais Bœuf et Leonard rappellent que les contributions demandées aux villes-étapes se sont stabilisées et que les petites communes peuvent solliciter l'aide du département ou de la région. Les retombées économiques sont non négligeables grâce aux dépenses de restauration et d'hébergement puisque ce sont 4 000 coureurs, accompagnateurs, chauffeurs, journalistes qu'il faut loger sans oublier les spectateurs qui peuvent réaliser des dépenses auprès des commerçants et des hôteliers.

Certaines communes refusent le passage du Tour de France (à l'image de Grenoble) car même un simple passage sans arrivée ni départ coûte de l'argent. Pour convaincre certaines villes réticentes à accueillir des étapes sur les autres épreuves organisées par ASO (Paris-Nice, Critérium du Dauphiné Libéré, etc.), celle-ci use du levier « Tour de France » en promettant un futur passage de la course dans la commune. D'autres nuisances peuvent être occasionnées par le passage du Tour de France : « *le passage dans certains coins reculés, voire délaissés peut "laisser des traces". Il en est ainsi du passage du Tour dans les parcs naturels nationaux ou régionaux, comme en 1993 dans le parc du Mercantour où il importe de mesurer les conséquences du passage de centaines de milliers de personnes, mais surtout de celui de la caravane.* » (Bœuf et Leonard, 2003, p. 202).

Bernard Pecqueur a expliqué, au cours d'une conférence au Pôle rural de l'Université de Caen<sup>23</sup>, que le Tour de France pouvait constituer une ressource territoriale pour certains territoires à l'image de la station de ski de l'Alpe-d'Huez qui utilise l'image du Tour de France pour développer une économie alternative autour du cyclisme lors de la période estivale. Le passage régulier du Tour de France dans cette station a permis de la faire connaître internationalement et aujourd'hui, la station se spécialise dans l'offre de services autour du cycle (VTT, tourisme, etc.). Il y a un développement touristique par le vélo.

---

<sup>22</sup> ANDREFF, 2014, pp. 111-146

<sup>23</sup> PECQUEUR, 2017



### 7.3) Le Tour de France apporte-t-il véritablement des retombées ?

Une étude réalisée par l'économiste Bruno Sorzana à Digne-les-Bains lors du Tour de France 2005<sup>24</sup> fait les constats suivants. D'abord, la course a des contraintes pour les collectivités territoriales : les droits d'entrée versés à l'organisateur pour être ville-étape du Tour de France, les coûts relatifs au cahier des charges techniques à respecter avec les dépenses de fonctionnement (frais de personnel, coûts de location, restauration, achat des messages publicitaires et financement des animations) et les dépenses d'investissement (réfection des routes et des parkings, achat de matériel de décoration, acquisition d'un fond de photo, création d'un film promotionnel). Mais, il y a aussi des contreparties offertes aux collectivités par l'organisateur : droits de communication, visibilité médiatique, supports et opérations de promotion (publications officielles et produits dérivés, opportunités de relations publiques et activation promotionnelle). De plus, le Tour de France constitue un effet d'accélérateur positif dans la réalisation de travaux notamment de voirie. Par exemple, en 2017, la ville de Nuits-Saint-Georges a accueilli l'arrivée d'une étape ce qui a permis l'installation de la fibre optique. Le maire espérait que celle-ci resterait après le passage du Tour de France.

Selon Sorzana, les collectivités et ASO réalisent des mesures des retombées économiques afin de convaincre à priori (bruit médiatique, profil des spectateurs, leurs motivations, leur séjour et leurs dépenses), justifier à posteriori (auprès du contribuable les dépenses consenties) et intégrer d'autres partenaires pour diversifier le financement (entreprises, collectivités). Ainsi les collectivités territoriales effectuent une communication pour faire connaître le territoire et y associer une image positive.

L'économiste a recensé les acteurs d'un événement sportif tel que le Tour de France : spectateurs, participants, encadrement sportif, représentants médias, bénévoles, pouvoirs publics, partenaires économiques/sponsors, prestataires de l'événement, entreprises locales. Il a réalisé une enquête auprès des commerçants le jour de l'étape. Pour lui, il n'est pas possible de comptabiliser les spectateurs car l'événement est gratuit dans un espace public. De plus, le calcul des retombées pour l'économie locale n'est pas possible mais une comparaison peut être faite avec l'activité économique d'une journée de référence. Cela s'appelle l'approche par la recette. Je remobiliserai cette méthode lors de courses locales importantes en Normandie auprès de quelques commerçants.

Le résultat de l'enquête de Sorzana est que le passage du Tour de France représente un impact économique (sources de revenus pour l'économie locale) et un succès populaire importants. En effet, sur les spectateurs présents, 2 personnes sur 3 ne résident pas dans la ville et 24 % sont étrangers. La fréquentation touristique est soutenue et la population locale est, de manière générale, satisfaite. En effet, les termes « promouvoir le territoire », « fête populaire » et « animation pour le centre-ville » sont souvent utilisés pour qualifier l'événement. L'impact est positif pour l'activité commerciale principalement dans l'hôtellerie-café-restauration qui représente 76 % des dépenses alors que les loisirs et souvenirs représentent 12 %, les petits commerces 7 % et les déplacements 5 %. Il y a un effet de convergence des consommations dans le même espace avec cet événement au lieu d'une dispersion géographique sur le territoire. Enfin, les retombées médiatiques sont non négligeables avec une image valorisée à travers la presse écrite, internet qui constitue un support majeur de promotion, la diffusion TV et un fort coup de projecteur à l'étranger. Le Tour de France fait partie de la stratégie de marketing territorial de certaines communes modestes ou des grandes agglomérations.

Des études post-événement ont été réalisées par les communes de Metz en 2012 et de Pau en 2010 sur les retombées économiques du Tour de France. Metz a investi 440 000 € pour

---

<sup>24</sup> GILLET, 2013, 214 p.

accueillir une arrivée d'étape du Tour de France. Les retombées ont été estimées à 675 000 € soit un ratio de 1,5 (pour 1 € investi, il y a eu 1,50 € de retombées). Pour autant, Magalie Knight, consultante chez ProTourisme et qui a réalisé l'étude, affirme que l'investissement est rentable sous conditions : la communication est importante pour attirer le public et il faut une offre culturelle et touristique à proposer à côté afin de donner envie aux gens de rester. Le gain de notoriété n'est, lui, pas quantifiable. À Pau, l'investissement était de 590 000 € pour 880 000 € de retombées soit un ratio équivalent à celui de Metz. Il est également important de souligner que la capacité hôtelière de la ville-étape doit être suffisante pour accueillir les « suiveurs » (coureurs, journalistes, encadrants, etc.) du Tour de France même s'ils peuvent se reporter sur les villes voisines (jusqu'à 1 heure de route du lieu de départ). Les retombées touchent donc principalement l'hôtellerie et la restauration mais pas les sites touristiques qui sont un peu délaissés. En 2015, Le Havre a investi 500 000 € pour accueillir une arrivée d'étape du Tour de France dont 150 000 € de redevance pour ASO. Les retombées furent, d'après une étude, de 2,1 M€ soit un ratio de 4,2 alors que Livarot, ville départ le lendemain, calcula un ratio de 7,1 grâce aux retombées médiatiques. D'autres études furent réalisées, à la suite du Grand Départ du Tour de France en 2011, la Vendée, qui avait investi 1,5 million d'euros pour 20 millions d'euros de retombées. La Corse en 2013 avait investi 2 millions d'euros pour des retombées supérieures à l'investissement. La dépense moyenne des touristes à Digne en 2005 fut de 23 € alors qu'elle atteignit 30,50 € à Metz en 2012.

Mais le passage d'une course comme le Tour de France peut également avoir des conséquences négatives sur l'économie locale ou l'environnement.

#### 7.4) Les conséquences négatives de l'événement

Pour autant, certains journalistes soulignent des éléments parfois oubliés : l'économie locale est parfois paralysée avec les restrictions d'accès et la dissuasion de se déplacer à l'image des Championnats de France de cyclisme sur route à Saint-Omer en 2017. Ainsi, les routes sont fermées 3 heures avant le passage de la course et rouvertes 1 heure après et la sécurité, qui incombe au préfet, s'est renforcée. Des dégradations sont causées par la foule et la caravane. Le Tour de France a des conséquences sur l'environnement avec la pollution des véhicules suiveurs même si leur nombre a diminué (2 200 au total) et que la vitesse est plafonnée à 80 km/h. Les bidons et les maillots sont recyclés et biodégradables, les coureurs sont incités à garder leur papier dans leurs poches de maillots et les zones environnementales sensibles sont parfois signalées au public. Pour Jean-Pascal Gayant, journaliste pour Le Monde : « *Les retombées économiques des courses pour les territoires concernés sont réelles mais modestes. Les retombées en matière d'image sont diffuses, sauf pour quelques sites emblématiques.* »

De manière générale, le passage du Tour de France est souvent synonyme de retombées pour les collectivités qui l'accueillent. La preuve en est avec le nombre toujours conséquent de candidatures. Même si, cela occasionne des nuisances et un coût élevé. Les stratégies politiques rentrent parfois en ligne de compte puisqu'accueillir le passage du Tour de France permet à un élu de se mettre en avant notamment avant de nouvelles élections auprès de la population locale.

## Conclusion

Le cyclisme apporte des retombées économiques indéniables sur les territoires à la fois par les commerces de cycles mais aussi par les compétitions réputées comme le Tour de France qui, même s'il apporte des nuisances, reste attractif pour les collectivités territoriales qui veulent

l'accueillir. Les compétitions cyclistes de moindre niveau permettent d'animer le territoire lors des fêtes communales et sont le lieu de socialisation. Les conflits dans ce sport sont nombreux entre les différentes fédérations et les différents acteurs aussi bien les élus locaux, la société organisatrice du Tour de France (ASO), les commerçants ou la population. Pour autant, malgré les nuisances qu'il peut causer, le cyclisme est une formidable ressource pour les territoires qui accueillent des compétitions et reste un moyen de promouvoir le développement durable, terme à la mode, mis en avant par les collectivités. La Normandie l'a bien comprise en accueillant le Grand Départ du Tour de France 2016 dans la Manche.

# Deuxième partie : Le projet de recherche

## Introduction

Mon projet de recherche porte sur la place du cyclisme en Normandie. L'objectif est de réaliser un diagnostic territorial de la pratique sportive, de mettre en évidence ses enjeux et ses retombées, positives et négatives, sur l'économie, l'environnement, les aménagements, la pratique et la compétition. Mon travail s'intéresse au cyclisme de compétition et se restreindra au cyclisme sur route et au cyclo-cross. Cette partie présente les questionnements autour du sujet d'étude mais aussi la méthodologie du projet de recherche avec les outils et les techniques utilisés.

### 1) Questionnements et problématique

Ce mémoire de master se concentre sur les courses cyclistes professionnelles et amateurs en Normandie. Les cyclosportives et le passage du Tour de France dans la région depuis la Seconde Guerre mondiale avec un focus sur le Grand Départ 2016 dans la Manche feront également partie de mon travail. Des entretiens auprès des pratiquants, des élus, des fédérations ainsi que des commerçants et de la population me permettront de mieux comprendre les logiques de localisation et de disparition des compétitions ainsi que les retombées des pratiques sportives. La prise en compte des anciens coureurs, des sports-études et de l'influence de la météo sur les retombées du tourisme seront nécessaires.

Pour cela, plusieurs questions doivent être abordées : où se localisent les courses cyclistes et les licenciés ? Pourquoi ? Le relief joue-t-il un rôle dans la localisation des compétitions ? Pourquoi certaines courses disparaissent ? Comment sont choisies les villes étapes des courses importantes ? Le passage du Tour de France 2016 dans la Manche a-t-il eu des retombées pour l'économie locale mais aussi pour le cyclisme normand ? Les compétitions cyclistes sont-elles rentables pour l'économie locale ? Le tourisme et les commerces de cycles en sont-ils les principaux bénéficiaires ? Qu'apportent les courses cyclistes aux collectivités territoriales ? Comment les compétiteurs abordent-ils leur sport et son espace ? Se sentent-ils en sécurité sur la route ? Adaptent-ils leur entraînement pour leur sécurité ? Y-a-t-il une évolution des catégories socio-professionnelles des coureurs cyclistes notamment professionnels ? Comment l'expliquer ? Quelles sont les logiques de déplacement des coureurs à l'entraînement mais aussi pour prendre part à des compétitions ?

À partir de ces questionnements, il convient d'établir la problématique suivante : **Comment le sport cycliste aide-t-il à la compréhension et au développement d'un territoire ?**

### 2) Méthodologie employée

Le projet de recherche associe les méthodes quantitative et qualitative. L'analyse de bases de données géostatistiques relève de la méthode quantitative tout comme le questionnaire, mais certains aspects relèvent aussi du qualitatif. L'enquête par entretien, les observations ainsi que la cartographie et le SIG (Système d'Information Géographique) ont une visée plus qualitative malgré la quantification nécessaire pour la réalisation des cartes. Nous sommes donc plutôt dans une mixed-method.

## 2.1) L'analyse de base de données géostatistiques

La base de données fournie par la Fédération Française de Cyclisme portant sur le nombre de licenciés et de clubs en Normandie permettra une première analyse. Des analyses statistiques de bases seront nécessaires sur la moyenne de licencié par département, éventuellement sur le taux de pénétration du cyclisme dans ces départements (aussi appelé densité sportive) qui permet de faire le rapport entre le nombre de licenciés par commune et la population de la commune, l'évolution du nombre de licenciés, de clubs et de compétitions cyclistes et selon les catégories (pour les compétiteurs et compétitions). Cela devrait permettre de constater certains phénomènes (par exemple la disparition importante de compétitions cyclistes dans un département) pour ensuite chercher les causes de ceux-ci. Un recensement des coureurs cyclistes professionnels normands depuis 1945 sera effectué pour apprécier leur évolution et leur origine géographique (par département).

La base de données sur les courses cyclistes en Normandie devra être créée à partir des informations fournies par la FFC sur leur site internet mais aussi du site sur le cyclisme amateur (Amivélo) qui recense les compétitions des deux autres fédérations : la Fédération Sportive et Gymnique du Travail (F.S.G.T.) et l'Union française des œuvres laïques d'éducation physique (Ufolep). Ces données serviront ensuite à l'analyse spatiale sur SIG.

Le coefficient de corrélation permettra de constater les relations éventuelles entre plusieurs variables (clubs, courses cyclistes et commerces de cycles). Cela permettra de répondre aux hypothèses suivantes : la localisation des courses cyclistes est fonction de la présence d'un club ou d'un magasin de cycles à proximité et les magasins de cycles se localisent à proximité des clubs de vélos. L'objectif sera de voir s'il y a une relation plus ou moins forte entre certaines variables.

L'analyse de base de données géostatistiques conduira à des tableaux et des graphiques qui récapituleront les résultats obtenus, les observations et les constats faits. Une autre base de données sera mobilisée, créée à partir des informations de la FFC, il s'agit des courses cyclistes en Normandie. L'utilisation de l'outil SIG sera alors nécessaire pour faciliter l'analyse.

## 2.2) Représentation graphique

### - *Système d'Information Géographique (SIG) :*

Les logiciels de SIG seront à mobiliser afin d'analyser spatialement les données géostatistiques. Ainsi, le SIG permettra de spatialiser les entités géographiques que sont les clubs, les courses cyclistes ou les commerces de cycles dans les communes correspondantes selon leur nombre. Il sera alors possible de constater des concentrations de certaines de ces entités ou, au contraire, des zones avec peu de densités. Cela aidera également à mieux comprendre des phénomènes (grâce aux questionnaires) lors des entraînements des cyclistes (zones géographiques plus propices) ou pour les compétitions cyclistes (zone géographique privilégiée selon le lieu d'habitation ou le club). Des comparaisons seront également possibles entre les clubs (plus de cyclotouristes ou de compétiteurs), entre les départements mais aussi de manière diachronique puisque la FFC a transmis les données pour la région depuis 2008. Des évolutions (plus ou moins de licenciés) ou des phénomènes nouveaux pourraient ainsi être visibles.

### - *Cartographie :*

Le Comité Français de Géographie définit la carte comme une : "représentation conventionnelle, généralement plane, en positions relatives, de phénomènes concrets ou abstraits, localisables dans l'espace". L'outil cartographique favorisera la représentation

graphique des logiques géographiques et permettra de mettre en évidence les phénomènes étudiés auparavant. C'est la mise en forme finale des résultats obtenus avec le SIG. Pour cette partie, les bases de données de l'IGN (Institut Géographique National) seront mobilisées (telle que la BD Topo).

### 2.3) L'enquête

L'enquête par questionnaire et par entretien relève des sciences sociales. Le questionnaire est un outil souvent associé à l'approche quantitative alors que l'entretien est plutôt associé à l'approche qualitative. Pour autant, il est possible de combiner les deux approches. C'est notamment le cas avec l'entretien semi-directif. Il y a une complémentarité entre ces deux approches méthodologiques. L'entretien produit un discours alors que le questionnaire va permettre d'obtenir une opinion grâce aux différentes questions posées (Blanchet, Gotman, 2015).

#### - *La participation observante :*

Dans le cadre de mon mémoire de recherche, j'ai fait le choix de reprendre une licence dans mon ancien club affilié à la FFC. En effet, j'y ai déjà été licencié en 2015. Au-delà des motivations personnelles, ce sera également l'occasion d'effectuer une participation observante. Dans la participation observante (contrairement à l'observation participante), l'implication du chercheur est accentuée. Ainsi, selon Bastien Soulé (2007), le chercheur s'implique à part entière sur son terrain de recherche et au sein d'une communauté. La « subjectivité » du chercheur reste à prendre en compte. En effet, une implication trop grande peut biaiser la vision du chercheur et des relations de proximité se nouent avec les acteurs du terrain. Il convient également de souligner, comme l'a démontré Bastien Soulé, « *qu'une participation intense éclipse momentanément la lucidité et la disponibilité intellectuelle du chercheur* » (Soulé, 2007, p.134). C'est d'autant plus vrai pour une participation observante dans une communauté sportive, les enjeux personnels éclipsant parfois la recherche. Pour autant, l'observation participante permet d'observer les interactions des acteurs du terrain mais aussi « *de comprendre de l'intérieur un phénomène* » (Soulé, 2007, p.132). Le niveau de compréhension pouvant être très élevé.

Dans ce projet de recherche, l'observation participante permettra de comprendre les logiques géographiques des pratiquants mais aussi les problèmes qu'ils peuvent rencontrer. Il sera ainsi possible de voir comment s'organise un club, les compétitions, les nuisances que ces dernières peuvent apporter ou encore les difficultés rencontrées.

#### - *L'entretien semi-directif :*

L'entretien est une situation d'interaction entre l'enquêteur et l'enquêté. L'entretien semi-directif permet de vérifier des hypothèses et d'approfondir certaines questions, ce qui n'est pas possible avec le questionnaire.

L'entretien semi-directif ou guidé permet d'organiser le dialogue. L'enquêteur peut préparer les thèmes et questions à aborder, en les hiérarchisant, grâce à un guide d'entretien (Fig. 173 - Annexes). L'enquêteur peut ainsi laisser libre l'enquêté dans ses réponses pour revenir ensuite à des sujets que l'interviewé n'a pas abordés. Cela permet également l'analyse du discours de l'enquêté et de sa posture au moment des réponses. L'entretien peut s'effectuer en face à face ou par téléphone. Il y a donc une relation entre l'enquêteur et l'enquêté. Ce dernier peut s'exprimer plus librement que dans l'enquête par questionnaire.

Pour autant, il existe des limites à la technique de l'entretien. L'enquêteur peut se heurter à la réticence voire au refus des individus à être enquêté. Ensuite, il faut éviter le rapport de

domination d'un des deux intervenants. De plus, il faut tenir compte que l'enquêteur peut influencer le discours de l'enquêté mais également qu'il peut y avoir un biais ou une déformation volontaire du discours. L'enquêteur doit donc être critique sur ses propres résultats en analysant la position de l'enquêté par rapport à l'enquêteur.

L'entretien semi-directif permet de consulter l'enquêté tout en orientant la discussion sur les questions auxquelles nous attendons des réponses. Cela permet de consulter plusieurs acteurs sur différents sujets. L'enquête portera sur des entretiens formels (avec un rendez-vous préalable) auprès d'élus locaux mais aussi d'acteurs du territoire à l'aide d'un guide d'entretien. Des entretiens informels seront également réalisés auprès de commerçants (hôtellerie, restauration, bar, commerces alimentaires ou cycles) ou d'habitants afin de connaître leur point de vue sur les compétitions cyclistes (retombées, nuisances). Certaines hypothèses pourront ainsi être vérifiées : si la disparition des courses cyclistes est liée au coût de la sécurité, si les compétitions cyclistes apportent des retombées sur l'économie locale et sur le nombre de licenciés (notamment le passage des grandes compétitions comme le Tour de France) ou encore si le développement du cyclisme localement est lié à des élus locaux qui ont un attachement pour ce sport. L'objectif est de mieux comprendre les interactions entre les différents acteurs, les logiques géographiques qui peuvent être présentes notamment aux différentes échelles géographiques et les facteurs pouvant jouer un rôle. Il sera possible d'avoir recours à un entretien exploratoire pour certaines personnes (notamment le président du comité régional de la FFC) afin de mieux cerner l'objet d'étude et les thèmes à approfondir dans la phase de recherche puis avoir un second entretien (principal) une fois les résultats obtenus et analysés afin d'avoir une analyse de ceux-ci.

- *Le questionnaire :*

L'enquête par questionnaire repose sur un protocole prédéfini avec une série de questions répétées à l'identique selon De Singly (2012). Le questionnaire repose, le plus souvent, sur des questions fermées, l'échantillon d'individus interrogés est important (au contraire de l'entretien). Le but est de mettre en évidence les déterminants sociaux d'une pratique ou d'un comportement (éventuellement d'une représentation). L'enquête par questionnaire permet de comprendre les conduites à partir des propriétés sociales, économiques et culturelles de l'enquêté. Les informations recueillies font ensuite l'objet d'un traitement statistique.

Le questionnaire nécessite une connaissance du terrain, des hypothèses et des questionnements prédéfinis. Ces questions devront être formulées de manière compréhensible pour l'enquêté et ne pas le mettre mal à l'aise (ce qui entraînerait une non-réponse). Le questionnaire réunit des questions ouvertes auxquelles l'enquêté répond comme il le souhaite, des questions fermées qui imposent des réponses à l'enquêté et des questions semi-ouvertes. L'inconvénient des questions fermées est que l'enquêteur influence en partie la réponse de l'enquêté qui peut ne pas savoir quoi répondre ou choisir une réponse par défaut. Mais cela permet de réduire le nombre de réponses qui rendrait l'analyse statistique plus compliquée. De plus, les questions fermées constituent une simplification réductrice et peuvent conduire à une lassitude des enquêtés (Fenneteau, 2007).

Dans le cadre de ma recherche, je vais réaliser un questionnaire auto-administré diffusé par Internet (Fig. 174 - Annexes). Ce choix repose sur plusieurs points. Tout d'abord, il permet d'interroger l'ensemble des licenciés dans la région Normandie. Avec l'accord du comité régional, le questionnaire sera diffusé par mail aux dirigeants des clubs qui le diffuseront eux-mêmes à leurs licenciés. Ces derniers pourront ainsi répondre aux questions de manière simplifiée. Un questionnaire diffusé en face à face aurait posé plusieurs problèmes : le lieu de diffusion (même si les lieux d'organisations des courses cyclistes semblent être le meilleur

choix), le temps de réponse ou les refus qui auraient été nombreux car les enquêtés participant à des compétitions cyclistes ont peu de temps pour répondre avant la course et quittent les lieux rapidement après, le nombre d'enquêtés serait moindre qu'un questionnaire diffusé à l'ensemble des licenciés et ils auraient été difficiles de couvrir l'ensemble de la zone géographique étudiée. Pour autant, le mode de collecte par internet a aussi des inconvénients : un individu peut remplir plusieurs fois le questionnaire, l'attention de l'enquêté est volatile donc moindre (Fenneteau, 2007), tout le monde n'utilise pas Internet, il y a donc le risque d'un biais avec une possible surreprésentation des jeunes par rapport aux personnes âgées ou encore des professions supérieures (Berthier, 2016).

L'enquête par questionnaire devrait me permettre de mieux comprendre les pratiques et les déterminants sociaux des licenciés cyclistes. Mais il est important de souligner les manques de cette enquête. En effet, toutes les fédérations ne sont pas concernées par celle-ci. La Fédération Sportive et Gymnique du Travail (F.S.G.T.) et l'Union française des œuvres laïques d'éducation physique (Ufolep) ne seront pas concernées alors que certains cyclistes sportifs sont licenciés dans ces fédérations. Ce choix s'explique par le nombre assez faible de licenciés dans ses fédérations et de la difficulté à diffuser les questionnaires par rapport à la FFC. De plus, l'échantillonnage ne comprendra que les compétiteurs et les cyclotouristes, les arbitres et les encadrants ne pratiquant pas le cyclisme en compétition seront mis à part pour l'analyse des résultats par la suite. L'objectif est d'établir une base de données statistiques sur la pratique cycliste (distance d'entraînement, parcours emprunté), de voir le rapport que les licenciés ont avec leur espace et de répondre à cette hypothèse : le cyclisme est un sport populaire qui se pratique plutôt en milieu rural majoritairement par des agriculteurs ou des ouvriers. L'hypothèse serait que les classes sociales qui pratiquent le cyclisme en compétition ont évolué par une « gentrification » dû au coût de l'équipement pour pratiquer ce sport qui serait aujourd'hui plus élevé.

Le questionnaire se structure autour d'une première partie sur la pratique cycliste des licenciés afin de mieux connaître leur niveau de pratique mais aussi les difficultés qu'ils peuvent rencontrer et leur rapport à l'espace. La deuxième partie aborde la compétition et notamment leurs déplacements par rapport à celle-ci. Enfin, la dernière partie concerne les informations sur eux-mêmes (sexe, âge, CSP) et leur consommation cycliste (équipements, vélos, coûts).

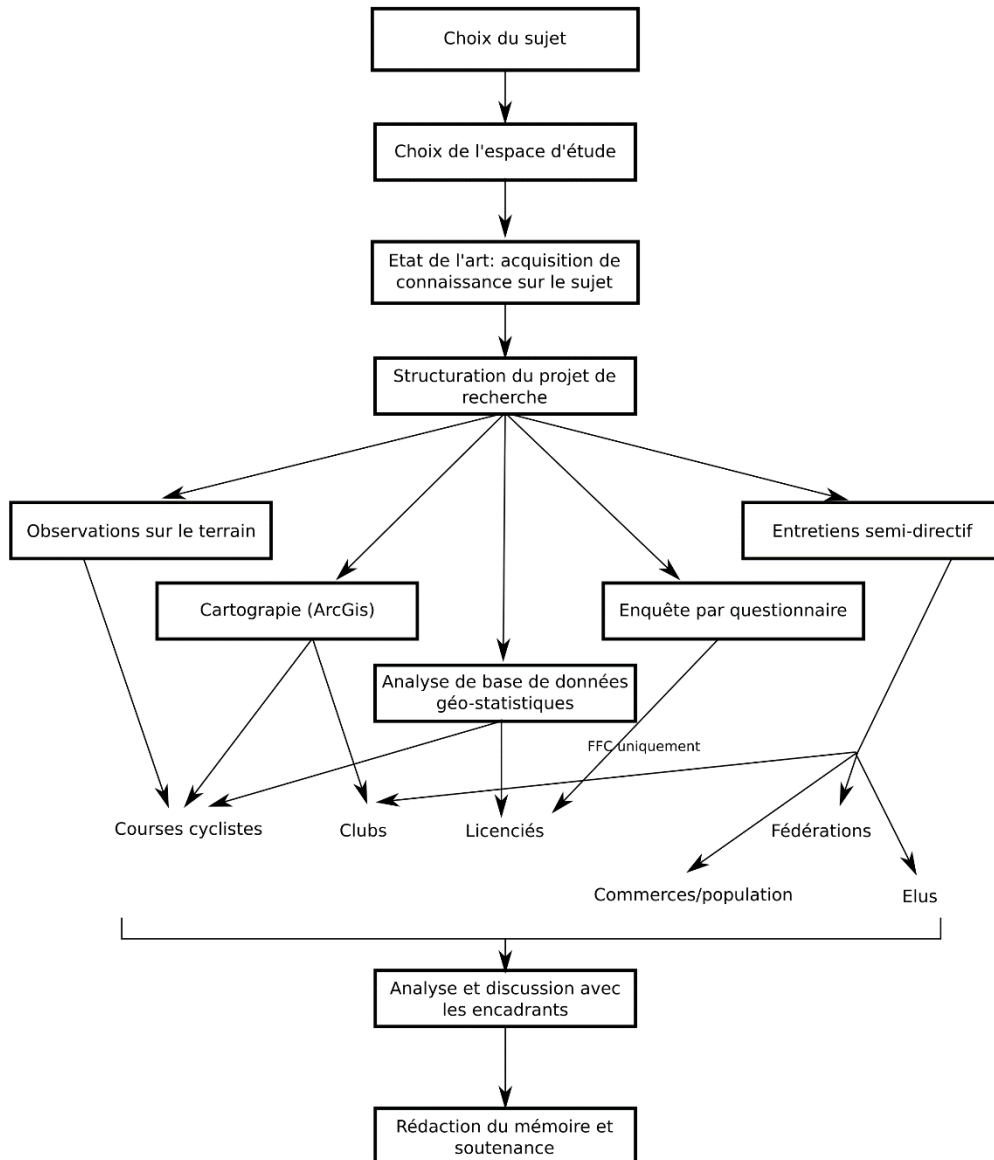
L'analyse des résultats sera un moyen de répondre aux questionnements et de vérifier les hypothèses pour ensuite faire le lien avec l'analyse des données géostatistiques.

## **Conclusion**

La méthodologie du sujet d'étude repose sur la mixed-method même si l'approche quantitative occupera une place plus importante que l'approche qualitative. À partir des entretiens, questionnaires, observations et analyses de base de données géostatistiques seront réalisées des cartes qui donneront un aperçu du travail effectué et favoriseront l'analyse qui constituera le dossier final. Le schéma suivant résume ma démarche méthodologique (fig. 23).



Figure 23 Schéma de la démarche méthodologique



# Troisième partie : Le cyclisme fédéral en France et en Normandie

## Introduction

Cette troisième partie présente l'organisation des différentes fédérations en cyclisme et leurs poids respectifs dans ce sport. Elle permet de mieux comprendre la pratique cycliste et l'influence de la fédération délégataire (la FFC) et des fédérations affinitaires (la FSGT et l'Ufolep). Il s'agit de faire un état des lieux du cyclisme fédéral à l'échelle régionale en comparant avec l'échelle nationale. Cette partie permet de caractériser la place du cyclisme en Normandie.

La Normandie est composée de cinq départements depuis la réunification de la Basse-Normandie, qui comprend les départements du Calvados au Nord, de la Manche à l'Ouest et de l'Orne au Sud, et de la Haute-Normandie, qui comprend les départements de l'Eure au Sud et de la Seine-Maritime au Nord. Cette région possède une grande façade littorale bordée par la Manche qui s'étend du Mont-Saint-Michel dans le département de la Manche jusqu'au Tréport dans le département de la Seine-Maritime. Sa superficie est de 30 100 km<sup>2</sup> pour environ 3,5 millions d'habitants. Le Sud-Ouest de la région correspond au début du Massif Armoricaïn qui se poursuit jusqu'en Bretagne. Le paysage normand est constitué de bocages et de plaines. Le point culminant est le Signal d'Écouves, près d'Alençon, situé à 413 mètres d'altitude devant le Mont des Avaloirs, à proximité de Pré-en-Pail, à la limite entre l'Orne et la Mayenne qui culmine à 416 mètres d'altitude mais dont le sommet se situe dans le département de la Mayenne. On recense quatre parcs naturels régionaux en Normandie qui constituent un point important pour le tourisme : le parc naturel régional des Boucles de la Seine normande, le parc naturel régional Normandie-Maine, le parc naturel régional des Marais du Cotentin et du Bessin et le parc naturel régional du Perche représentant 17 % du territoire normand.

L'Ouest de la France est connu pour être une région où le cyclisme occupe une part importante dans le sport principalement en Bretagne mais aussi en Normandie et dans les Pays de la Loire.

## 1) Les différentes fédérations cyclistes et leur importance

### 1.1) La Fédération Française de Cyclisme

En 2016, la FFC dénombre 118 758 licences sur le territoire français. Pour l'année 2017, le nombre de licences est de 117 127 soit une perte de 1 631 licences par rapport à l'année précédente. Une hausse de près de 14 000 licenciés a été constaté entre 2009 et 2013. Même si la route reste majoritaire avec 59 % des licenciés fin 2016, le BMX progresse avec 18 % des licenciés alors que le VTT réunit près de 23 % de ceux-ci. Les licences d'arbitres progressent légèrement tout comme celles pour l'encadrement et les jeunes alors que les licences amateurs ne cessent de diminuer.<sup>25</sup> La FFC a pris conscience que de nombreuses personnes pratiquent le cyclisme sans être licenciées (environ 2 millions). Pour cela, elle s'appuie sur les fichiers contacts d'Amaury Sport Organisation pour les cyclosporives organisées par ces derniers. Seuls 3 % des participants à ces compétitions sont licenciés à la FFC. Cette dernière a décidé

---

<sup>25</sup> Dossier de présentation de la Fédération Française de Cyclisme 2017

de mettre en place pour le 26 mai 2018 une journée « Roulons ensemble ». Lors de cette journée, certains clubs ont accueilli les pratiquants isolés qui le souhaitent afin de leur faire découvrir cet environnement et qu'ils trouvent un intérêt à fréquenter ce club<sup>26</sup>. Des nouvelles pratiques intéressent également les dirigeants de la FFC comme le souligne Michel Callot (président de la FFC) : « *Notre sport redevient vraiment à la mode, nous devons nous saisir de cette opportunité. Elle se manifeste dans la pratique spontanée du vélo, dans l'intérêt des acteurs publics pour ce moyen de transport doux, dans l'intérêt économique de l'industrie du cycle et on le retrouve aussi dans l'émergence de formes de pratiques diversifiées sur lesquelles nous devons rebondir rapidement. C'est ainsi que nous aurons en 2018, trois nouveaux championnats de France avec le BMX freestyle park, le VTT à assistance électrique et l'enduro VTT.* »<sup>27</sup> Des compétitions de vélo de course version VAE (Vélo à Assistance Électrique) sont également envisagées par l'Union Cycliste Internationale et l'Union Européenne de Cyclisme d'ici deux ans dans le but de « *promouvoir l'utilisation du vélo pour tous* » mais aussi d'aider l'industrie du cycle et de ne pas rater les bénéfices éventuels que le développement de telles compétitions pourrait apporter. Mais il faudra tenir compte des difficultés financières de la FFC qui accumule un passif supérieur à 550 000 € combiné à une réduction des effectifs, une réduction des subventions des collectivités territoriales et des difficultés à trouver des investisseurs. La tâche se complique pour l'avenir du cyclisme français. Les réductions du nombre de compétitions et de clubs pourraient se poursuivre. La FFC doit également faire face à la concurrence de deux fédérations affinitaires.

#### 1.2) Les fédérations affinitaires : la Fédération Sportive et Gymnique du Travail et l'Union Française des Œuvres Laïques et d'Éducation Physique

Du côté des fédérations affinitaires multisports, la FSGT comptait 25 000 licenciés toutes pratiques confondues en 2017 (route, cyclo-cross, piste, cyclotourisme et VTT) dont 14 000 en cyclisme, cycloport et cyclo-cross. Depuis la saison 2007/2008, ce nombre a été crédité de 11 000 licenciés. Ces derniers sont répartis dans 70 comités départementaux. Les féminines représentent 8,8 % des pratiquantes et les jeunes 14 %. La FSGT commence à réfléchir au développement de nouvelles pratiques comme le BMX (déjà développé par la FFC), le vélo électrique, le gravel bike (un mix entre un vélo de route, de cyclo-cross et de VTT), l'enduro (variante du VTT) ou encore le fixie (vélo avec un pignon fixe à la roue arrière). « *Nous avons effectivement de plus en plus de demandes qui apparaissent dans ce domaine. Il va donc falloir commencer à réfléchir à une offre sportive qui tient la route pour être en avance sur les autres fédérations.* » (Jacques Callarec, conseiller technique national en charge du vélo à la FSGT)<sup>28</sup>.

Pour l'Ufolep, le cycloport rassemblait 22 609 licenciés en France en 2015<sup>29</sup> (fig. 24).

Figure 24 Tableau du nombre de licenciés par fédération en France en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université de Caen Normandie, 2018)

Fédération	Nombre de licences en cycloport
FFC	118 758
FSGT	12 500
Ufolep	22 609

<sup>26</sup> <https://www.directvelo.com/actualite/64394/la-ffc-invite-les-cyclos-d-aso>

<sup>27</sup> Communiqué de l'Assemblée Générale de la FFC du 25 février 2018 à Nantes

<sup>28</sup> Annexes des États généraux des activités vélo de la FSGT du 11-12 Février 2017 à Lavardin (Sarthe)

<sup>29</sup> <http://www.ufolep.org/?titre=cyclo-sport&mode=activites&id=5994>

Chaque fédération ne s'organise pas de la même manière. Les licences proposées sont différentes avec plusieurs catégories et leur prix varient.

## 2) L'organisation des fédérations et les licences proposées

### 2.1) Les catégories

#### - La FFC :

Pour le cyclisme traditionnel (ou cyclisme sur route), les catégories ne sont pas les mêmes selon les fédérations. La FFC est la seule fédération à proposer un parcours professionnel. Elle distingue également le cyclisme de compétition et le cyclisme de loisir (ou cyclisme pour tous). La catégorie « compétition » regroupe : Élites (ou professionnels), 1<sup>re</sup> catégorie, 2<sup>e</sup> catégorie et 3<sup>e</sup> catégorie (fig. 25). Il existe également les catégories pour les jeunes : espoir, junior, cadet, minime, benjamin, pupille, poussin et pré-licencié qui font partie de la catégorie « compétition ». La catégorie « loisirs » prend en compte les licences : Pass'cyclisme open, Pass'cyclisme avec les sous-catégories Départemental 1, 2, 3 et 4 (ou D1, D2, D3, D4), Pass'cycloportive, Pass'sport nature, Pass'loisir et licence accueil. La séparation entre la partie compétition et la partie loisir s'effectue après la 3<sup>e</sup> catégorie. Les catégories départementales sont considérées comme un cyclisme de loisir alors que des compétitions sont organisées pour ces épreuves. Il s'agit du plus bas niveau de l'échelle amateur. La différence entre la licence Pass'cyclisme open et Pass'cyclisme se situe dans l'accès aux compétitions. La Pass'cyclisme ne permet de courir que dans les courses cyclistes départementales alors que la Pass'cyclisme open est ouverte aux D1 et D2 qui peuvent à la fois courir dans leur catégorie mais aussi participer à des compétitions avec les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégorie. Il existe d'autres catégories : arbitre (correspondant aux commissaires) et encadrement (dirigeants, cadres techniques, service, chauffeurs, motards, signaleurs, sympathisant, etc.). Les catégories ont été créées dans les années 1930 par l'Union Vélocipédique Française à la demande des coureurs qui, auparavant, couraient tous ensemble.

Voici les niveaux auxquels chaque catégorie FFC correspond :

Figure 25 Tableau de correspondance niveau-catégorie (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

Niveau	Catégorie
International	Élites (ou professionnels)
National	1 <sup>re</sup> catégorie
Régional	2 <sup>e</sup> catégorie et 3 <sup>e</sup> catégorie
Départemental	D1, D2, D3, D4
Non catégorisée	Non licencié

#### - La FSGT :

Cette fédération affinitaire ne peut pas développer le haut niveau au contraire de la FFC. Elle s'adresse donc aux compétiteurs « loisirs » soit l'équivalent des niveaux départementaux (D1 à D4) et régionaux (certains 3<sup>e</sup> catégorie) pour la FFC. Selon les régions, la classification n'est pas la même. Dans ce cas, nous prenons l'exemple de la FSGT du Calvados et de l'Orne. Il existe 5 catégories au niveau national en FSGT qui va de la 1<sup>ère</sup> à la 5<sup>ème</sup>. La 1<sup>ère</sup> catégorie correspond à la D1 en FFC, la 2<sup>ème</sup> à la D2 et ainsi de suite (fig. 26). La 5<sup>ème</sup> catégorie concerne les licenciés FSGT dont le niveau est légèrement plus faible que les D4 de la FFC. Enfin, les comités du Calvados et de l'Orne proposent une sixième catégorie appelée 5<sup>ème</sup> + qui permet aux personnes de reprendre une activité physique après un long arrêt. Lors des États Généraux,

la FSGT a mis en avant ce cas pour favoriser la création d'une sixième catégorie au niveau national.

- L'Ufolep :

Cette autre fédération, à l'image de la FSGT, ne peut développer le haut niveau en cyclisme. Elle propose donc quatre catégories aux compétiteurs amateurs. Les catégories en Ufolep sont : 1<sup>re</sup> catégorie, 2<sup>e</sup> catégorie, 3<sup>e</sup> catégorie, GS (grand sportif). La première catégorie étant réputée pour être d'un niveau plus élevé que la D1 en FFC mais la correspondance avec la FFC et la FSGT se fait sur les numéros (exemple : un D1 en FFC va courir en 1<sup>ère</sup> catégorie dans les autres fédérations). La catégorie GS vise, le plus souvent, les licenciés âgés. La licence dans ces fédérations n'est valable que pour une année civile.

Figure 26 Tableau de correspondance des catégories entre les différentes fédérations (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

FFC	FSGT	Ufolep
Dep 1, Juniors et 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> catégorie (qui ont moins de 200 points)	1 <sup>ère</sup>	1 <sup>ère</sup>
Dep 2	2 <sup>ème</sup>	2 <sup>ème</sup>
Dep 3	3 <sup>ème</sup>	3 <sup>ème</sup>
Dep 4	4 <sup>ème</sup>	Grands Sport
	5 <sup>ème</sup>	
	5 <sup>ème</sup> +	

## 2.2) Le prix des licences

- La FFC :

Le tarif des licences FFC oscille entre 15 et 199 € selon la catégorie (fig. 27). Pour les compétiteurs amateurs de niveau loisir, une licence coûte 68 € en Pass'Cyclisme ou 107 € en Pass'cyclisme Open (cela permet de disputer certaines courses avec les 3<sup>e</sup> catégories). Il faut également rajouter à cela la cotisation au club dont le prix est fixé par ce dernier. Dans mon club, qui réunit une cinquantaine de licenciés, la cotisation est de 5 €. Des changements vont être opérés concernant les tarifs. En 2018, le prix des engagements aux compétitions est passé de 7 à 8 €. Jusqu'en 2010, les droits d'engagements étaient partagés entre le club organisateur, le Comité Régional et le siège fédéral. À partir de 2011, l'intégralité des droits est revenue aux clubs et une compensation était versée aux comités régionaux pour les dédommager du manque de recettes (159 408 € par an à partager entre les comités régionaux). Les difficultés financières rencontrées par la FFC ont conduit à supprimer cette compensation grâce à la modification du tarif d'engagement. 6 € reviendront à l'organisateur et 2 € au Comité Régional. Cela ne s'applique qu'aux épreuves Pass'Cyclisme sur route. Il faut ajouter que le prix des licences a augmenté de 7 € pour chaque licence par rapport à l'année 2016. Cela est dû à l'augmentation du prix de l'assurance liée à la hausse de l'accidentologie qui se répercute sur le prix de la licence. Le prix de la carte à la journée, qui permet aux non-licenciés FFC de prendre part à une compétition en fournissant un simple certificat médical, va faire son retour après un an de suppression mais va également voir son prix revalorisé de 8 € (en 2016) à 16 €. Il est possible de participer à 4 courses maximum dans l'année en prenant une carte à la journée. Elle avait été supprimée pour l'année 2017 car de nombreux cas de triche avaient été constatés mais a été réintroduite en 2018 car la FFC s'est rendu compte qu'elle perdait beaucoup d'argent. Tous ces changements s'expliquent par les difficultés budgétaires de la FFC qui voit les subventions des collectivités territoriales se réduire.

Figure 27 Tableau des licences FFC et leurs tarifs en 2018 (Auteur : Quentin Foucalt, Université Caen Normandie - source : FFC)

Compétition	Jeune	Loisir	Arbitre	Encadrement
Elite/professionnel	Espoir (fonction de la catégorie)	Pass' cyclisme open (D1, D2) (107 €) – 19 ans et +	Jeunes arbitres (50 €) – de 14 à 18 ans	Dirigeant (63 €)
1 <sup>re</sup> catégorie (199 €)	Junior (86 €) – 17-18 ans	Pass' cyclisme (D1, D2, D3, D4) (68 €) – 19 ans et +	Arbitre club, école de vélo, BMX (63 €)	Commissaires des écoles de cyclisme et BMX (63 €)
2 <sup>e</sup> catégorie (159 €)	Cadet (50 €)	Pass' cyclo sportive (55 €) – 17 ans et +	Arbitre régional et national (96 €)	Cadre technique (63 €)
3 <sup>e</sup> catégorie (119 €)	Minime (50 €)	Pass' sport nature (55 €) – 17 ans et +	Arbitre fédéral et international (176 €)	Encadrement des équipes nationales (63 €)
	Benjamin (50 €)	Pass' sport urbain (55 €) – 4 ans et +	Animateur (373 €)	Sympathisant (53 €)
	Pupille (50 €)	Pass' loisir (45 €) – 4 ans et +		Cibiste, motard, chauffeur, signaleur (53 €)
	Poussin (50 €)	Licence accueil (15 €) – de 2 à 16 ans (valable pour 1 mois)		Kiné (53 €)
	Pré-licencié (50 €) – à partir de 5 ans			
	Baby vélo (15 €) – 2 à 4 ans			

Un comparatif du prix des licences avec d'autres sports montre que si le cyclisme semble être le sport le plus abordable au premier abord, le coût des équipements, accessoires et surtout du vélo (minimum 1 000 €) sont beaucoup plus importants que dans les autres sports (fig. 28). Le prix des engagements aux compétitions vient s'ajouter à cela au contraire de l'ensemble des autres sports où les engagements sont gratuits.

Figure 28 Tableau des prix de licence par sport (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

<b>Sport</b>	<b>Prix de la licence</b>	<b>Coûts extérieurs</b>
Basketball	Entre 70 et 260 € (variable selon le club)	Équipements
Cyclisme	68 à 199 €	Vélo, équipements et accessoires
Football	Entre 60 et 100 € (variable selon le club)	Chaussures à crampons
Handball	Entre 100 et 200 €	Équipements
Judo	34 €	Kimono
Rugby	Entre 50 et 100 €	Équipements
Tennis	23 €	Raquette, équipements et leçons entre 50 et 500 €

Il faut ajouter le prix des mutations (ou transferts) qui diffère selon les sports. Un article de Ouest-France souligne cela (les chiffres correspondent au haut-niveau amateur). Les frais de mutations sont de :

- 35 € en Basket.
- 50 à 90 € en Football.
- 80 à 155 € en Handball.
- 120 à 970 € en Cyclisme.
- 160 à 19 360 € en Athlétisme.

Le cyclisme est donc un sport où les dépenses sont très élevées par rapport à d'autres sports.

- La FSGT :

Le prix d'une licence FSGT varie de 30 à 33 € pour un adulte auquel il faut ajouter l'assurance individuelle d'une valeur de 3 € (fig. 29). Dans l'Orne, la licence FSGT pour pratiquer le cyclisme coûte 35 €. Le prix est dégressif pour les plus jeunes. Il existe également une carte 4 mois qui coûte un peu moins de 20 € et qui permet de découvrir les sports proposés par la FSGT mais ne permet pas de participer aux compétitions. Les courses cyclistes sont ouvertes aux licenciés des autres fédérations dans la limite de 3 courses par an maximum. Le prix des engagements est de 5 € pour les licenciés avec une majoration si l'engagement se fait sur place (7 €) et de 10 € pour les non-licenciés.

Figure 29 Tableau des tarifs des licences FSGT en 2018 (source : fsgt.org)

## TARIFS FEDERAUX D'ADHESIONS POUR LA SAISON 2017 / 2018

LA LICENCE INDIVIDUELLE OMNISPORTS (Hors assurance)		
<b>Adulte</b> <i>Né en 1998 et avant</i>	de 30.00 € à 33.00 €	<b>Assurance individuelle</b> (Responsabilité Civile + Individuelle accident)  <b>3 €</b>  Toutes catégories
<b>Jeune</b> <i>Né entre 1999 et 2002</i>	de 24.29 € à 26.72 €	
<b>Enfant</b> <i>Né en 2003 et après</i>	de 15.54 € à 17.10 €	
LICENCES FAMILIALES OMNISPORTS (Hors assurance)		
<b>Licence Familiale</b>	de 33.56 € à 65.75 €	Quand les parents et les enfants sont ensemble dans l'activité, une convention doit être signée entre le club, le comité et la fédération  Le tarif de la licence familiale omnisports est proposé suivant le nombre de pratiquants dans la famille
CARTES ACCUEIL ET DECOUVERTE		
<b>Carte 4 mois tous sports</b> <i>Adulte né en 1998 et avant</i>	de 15.62 € à 17.18 €	Elles permettent de découvrir les activités physiques, sportives et artistiques organisées par la FSGT.  <b>Ce ne sont pas des licences sportives, leur validité couvre la période de 4 mois à partir de leur date de délivrance. Elles ne permettent pas de participer à des compétitions donnant lieu à des classements nationaux, régionaux ou départementaux, ni à remise de titre, ni à qualification pour une autre compétition.</b>  * La carte initiative populaire est valable de 1 à 3 jours consécutifs, même en semaine. Dans la saison, elle ne pourra être demandée que 3 fois au maximum par la même personne. Les modalités d'utilisation restent sous la responsabilité des Comités FSGT
<b>Carte 4 mois tous sports</b> <i>Jeune né entre 1999 et 2002</i>	de 13.12 € à 14.43 €	
<b>Carte 4 mois tous sports</b> <i>Enfant né en 2003 et après</i>	de 9.57 € à 10.53 €	
<b>Carte Initiative Populaire</b>	de 2.60 € * à 2.86 €	
LA CARTE FSGT (Non pratiquant)		
<b>Carte FSGT</b>	de 9.87 € à 10.86 €	Pour ceux qui ne pratiquent pas d'activité mais qui souhaitent soutenir l'action de la FSGT

D2 / CD le MAJ le 06 / 09 / 2017

### - L'Ufolep :

Le prix d'une licence Ufolep est passé de 45 € avant 2012 à 85 € (tarif unique). Cela est dû à l'augmentation du prix de l'assurance de 40 € à la suite de nombreux accidents notamment dans le département du Calvados. Le droit d'engagement sur une compétition cycliste est de 5 € ou 5,50 € selon les organisateurs par internet et de 8 € sur place. Certains départements acceptent les licenciés des autres fédérations avec, sans doute, une majoration du prix d'engagement comme les autres fédérations.

La Normandie est une région de cyclisme avec de nombreux licenciés. Mais, malgré la présence de deux fédérations affinitaires, la FFC reste la fédération qui réunit le plus de licenciés.



### 3) De nombreux licenciés et une présence marquée de la FFC

Selon Coursière et Leclercq<sup>30</sup>, le taux de pratique du cyclisme dans l'ancienne région Basse-Normandie est supérieur à la moyenne nationale. La pratique du cyclisme est liée aux habitudes de l'Ouest : « *Les sports les plus pratiqués par les habitants des campagnes bas-normandes nécessitent de l'espace, ainsi le cyclisme, mais ne requièrent que des installations spécifiques minimales et sont des pratiques essentiellement individuelles (tir, cyclisme, équitation).* » (Coursière et Leclercq, 1990, p. 123). La Fédération Française de Cyclisme est très présente dans le Nord et l'Ouest de la France contrairement aux fédérations affinitaires telles que l'Ufolep qui est plus présente dans le Sud de la France (notamment l'arc méditerranéen) ou la FSGT en milieu urbain dû à l'influence syndicale de la CGT ce qui explique la présence très marquée de la FSGT au Havre qui est une ville très industrielle.

La Normandie est la 5<sup>ème</sup> région en nombre de licences en 2016 (avant la fusion de certaines régions) avec 7 026 licenciés derrière les régions Rhône-Alpes (13 348), Bretagne (11 757), Pays de la Loire (10 445) et Île-de-France (8 045) (fig. 30). La région Normandie est 8<sup>ème</sup> si l'on prend en compte les nouvelles régions. La moyenne des licences par département (nombre de licences divisées par le nombre de départements) pour chaque région positionne la Normandie comme la 4<sup>ème</sup> région française avec 1 405 licences par département en moyenne derrière la Bretagne (2 939), les Pays de la Loire (2 089) et la Provence-Alpes-Côte-d'Azur (1 626) mais de peu devant la région Auvergne-Rhône-Alpes (1 396)<sup>31</sup>.

Figure 30 Tableau du nombre de licences par régions françaises (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

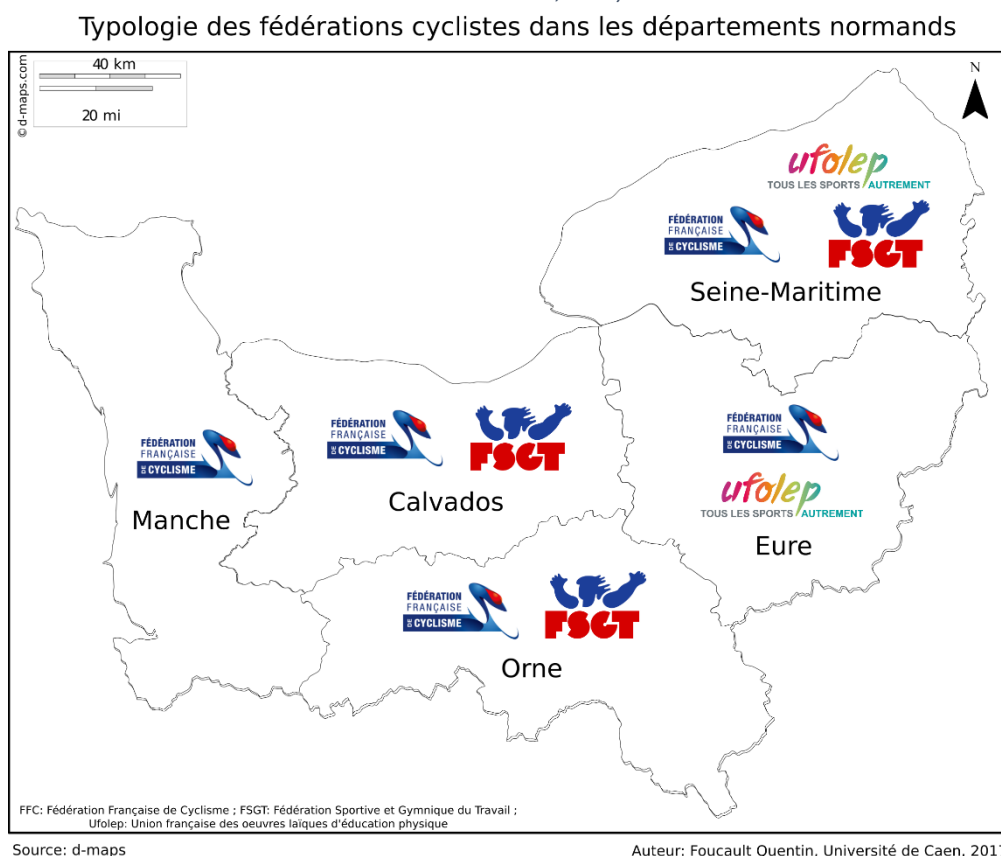
	Licences en 2016	Moyenne par département
Auvergne-Rhône-Alpes	16 750	1 395,83 (5 <sup>e</sup> )
Bretagne	11 757	2 939,25 (1 <sup>er</sup> )
Pays de la Loire	10 445	2 089 (2 <sup>e</sup> )
Nouvelle-Aquitaine	10 257	854,75 (11 <sup>e</sup> )
Provence-Alpes-Côtes-d'Azur	9 755	1 625,83 (3 <sup>e</sup> )
Occitanie	9 580	736,92 (12 <sup>e</sup> )
Île-de-France	8 045	1 005,63 (8 <sup>e</sup> )
Normandie	7 026	1 405,2 (4 <sup>e</sup> )
Outre-Mer	6 849	978,43 (9 <sup>e</sup> )
Bourgogne-Franche-Comté	6 839	854,88 (10 <sup>e</sup> )
Hauts-de-France	6 633	1 326,6 (6 <sup>e</sup> )
Grand-Est	6 579	731 (13 <sup>e</sup> )
Centre-Val de Loire	6 563	1 093,83 (7 <sup>e</sup> )
Corse	496	248 (14 <sup>e</sup> )

La FFC est présente dans les 5 départements normands au contraire des fédérations multisports affinitaires (fig. 31). La section cyclisme de la FSGT est présente dans l'Orne, le Calvados et la Seine-Maritime et celle de l'Ufolep dans l'Eure et la Seine-Maritime. La Manche et la Seine-Maritime constituent des cas spécifiques : seule la FFC est présente dans le département de la Manche alors qu'en Seine-Maritime, les trois fédérations sont présentes.

<sup>30</sup> COURSIERE, LECLERCQ, 1990, 133 p.

<sup>31</sup> Dossier de présentation 2017 de la Fédération Française de Cyclisme

Figure 31 Typologie des fédérations cyclistes en Normandie (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Les fédérations sportives de cyclisme en Normandie ont donc un poids plus ou moins important dans certains départements. Leur nombre de licenciés, de clubs et compétitions cyclistes varient également.

#### 4) Les fédérations sportives de cyclisme en Normandie

##### 4.1) La Fédération Française de Cyclisme

À l'échelle nationale, les effectifs sont en baisse à la FFC. On comptabilise 117 127 licenciés en 2017, soit 1 484 de moins par rapport à 2016, pour 2 577 clubs. Le nombre de féminines reste faible avec seulement 12 776 licenciées alors que les mineurs représentent 40,8 % de l'ensemble des licenciés. Le nombre d'organisations est en très nette diminution et les finances de la FFC sont dans le rouge avec 551 632,97 € de dette qui oblige la FFC à vendre les locaux de Rosny-sous-Bois. La situation semble au plus mal pour la fédération délégataire puisque des erreurs ont également été constatées comme l'oubli d'une facture de 36 000 € selon le journal Ouest-France.

En Normandie, la situation est meilleure avec un nombre de licenciés FFC (toutes disciplines confondues) qui n'a cessé de progresser entre 2008 et 2014 pour atteindre 7 484 licenciés (fig. 32 et 33). Depuis, une forte baisse s'est amorcée entre 2014 et 2016. Cela pourrait s'expliquer par le changement des rythmes scolaires dans les écoles avec, notamment, les activités que les écoles proposent les mercredis après-midi ce qui a pu conduire les parents à ne plus inscrire leurs enfants dans un sport. En 2017, le nombre de licenciés repartait à la hausse avec 7 210 licenciés soit 183 de plus (+ 2,6 %) que l'exercice précédent. Entre 2008 et 2017,

l'évolution du nombre de licences est de + 4,77 %. La Manche est le département avec le plus de licenciés (1 951 battant son précédent record de 2014) devant la Seine-Maritime (1 909), l'Eure (1 322), le Calvados (1 184) et l'Orne (844) (fig. 34). La Manche et la Seine-Maritime représentent plus de la moitié des licenciés FFC. La part des compétiteurs atteignait plus de 71 % en 2016 contre moins de 29 % pour les licences loisirs (je prends en compte les Pass' Cyclisme et Pass' Cyclo dans les licences compétiteurs). Le nombre de licences compétiteurs n'a cessé d'augmenter depuis 2009 (+ 608) au contraire du nombre de licences loisirs qui baisse (- 463).

Figure 32 Évolution du nombre de licenciés en Normandie entre 2008 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

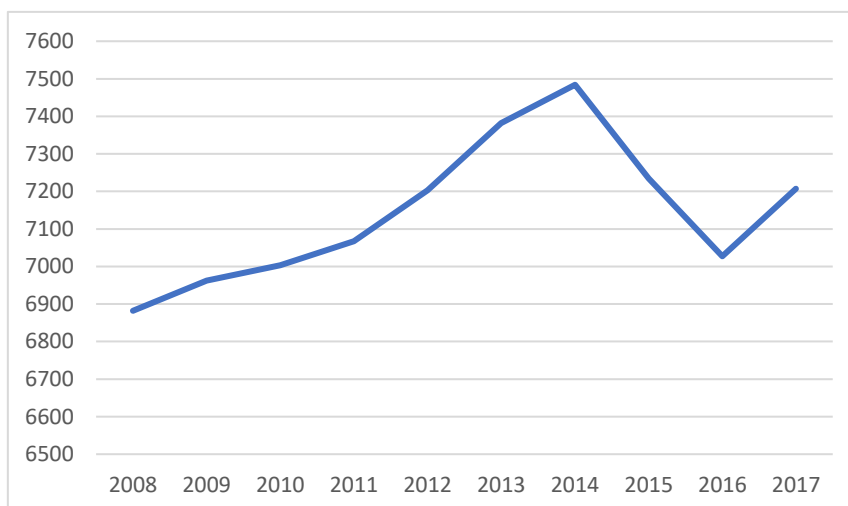


Figure 33 Évolution du nombre de licenciés FFC par département en Normandie entre 2008 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

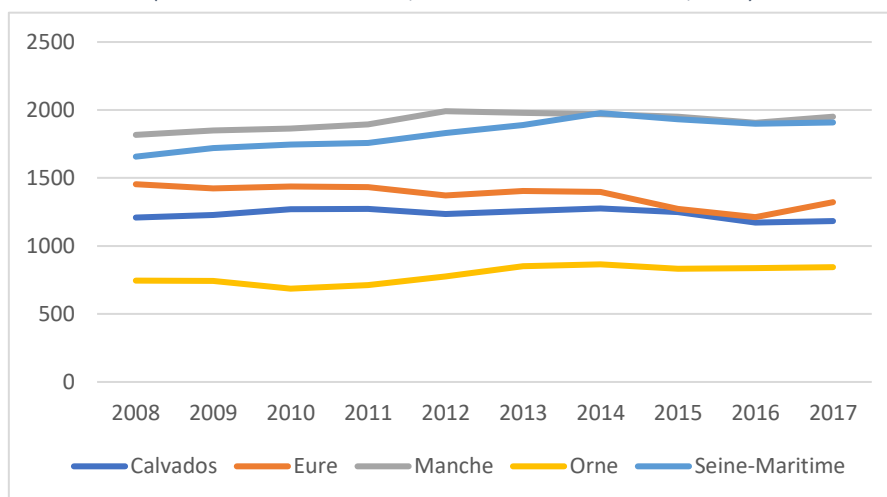
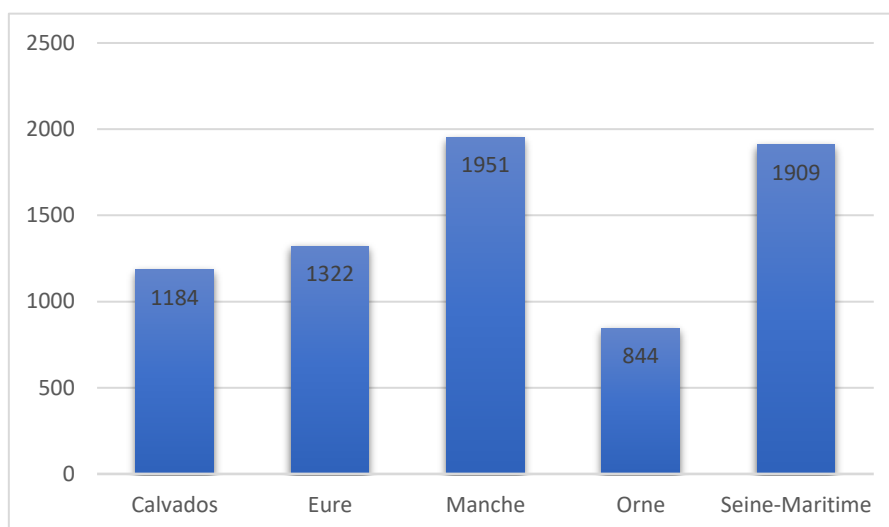


Figure 34 Nombre de licenciés FFC par département en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Si l'on remonte plus loin dans le temps, on peut voir que le nombre de licenciés en Normandie est assez proche de celui de 1981 (année où la Sarthe ne fait plus partie du Comité de Normandie) (fig. 35). Alors que l'on compte 7 210 licenciés en 2017, ce nombre était de 7 869 en 1981. De 1981 à 1990, la région a connu une forte baisse avant de se stabiliser entre 6 800 et 7 200 licenciés de 1991 à 1998. À partir de cette année-là, le nombre de licenciés baisse énormément jusqu'en 2002 : -946 licenciés en 4 ans. Puis, progressivement, le nombre de licenciés augmente jusqu'en 2014 avant de se stabiliser. Le Grand Départ du Tour de France 2016 dans la Manche n'a pas apporté plus de licenciés comme le regrette le président du Comité de Normandie FFC. Selon lui et la présidente du comité de la Manche, il faut des résultats de coureurs normands ou français sur des courses importantes comme le Tour de France ou d'autres pour attirer des licenciés à l'image de la victoire de Benoît Cosnefroy au Championnat du Monde Espoirs 2017 à Bergen (Norvège).

Le constat est différent si l'on étudie cette évolution à l'échelle des départements. Alors que le Calvados, l'Eure et la Manche ont augmenté leur nombre de licenciés durant les années 1970 avant de rester stable jusqu'à aujourd'hui : 1 262 licenciés pour le Calvados en 1980 contre 1 184 en 2017, 1 329 licenciés en 1980 pour l'Eure contre 1 322 en 2017 et 1 952 licenciés pour la Manche en 1980 contre 1 951 en 2017 (fig. 36). Les départements de l'Orne et de la Seine-Maritime n'ont pas subi les mêmes évolutions. Tout comme les trois autres départements, l'Orne a vu son nombre de licenciés augmenter dans les années 1970 passant de 557 en 1972 à 829 en 1980 mais au lieu de se stabiliser comme les autres, le nombre de licenciés a continué d'augmenter jusqu'en 1993 pour atteindre 1 127 licenciés. Ce chiffre a baissé progressivement jusqu'en 2010 où l'on dénombrait 686 licenciés avant de remonter pour être à 844 en 2017. Le cas de la Seine-Maritime est encore différent : de 1 244 licenciés en 1972, le département monte à 2 589 en 1981. Une baisse s'amorce jusqu'en 2003 où le nombre de licenciés n'est plus que de 1 424 avant de remonter ces dernières années pour être à 1 909 aujourd'hui.

Figure 35 Évolution du nombre de licenciés FFC en Normandie entre 1972 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

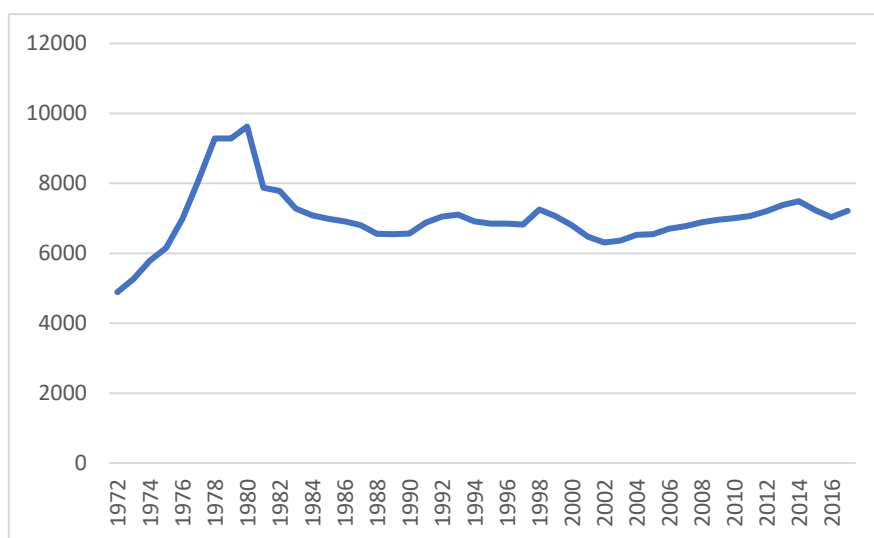
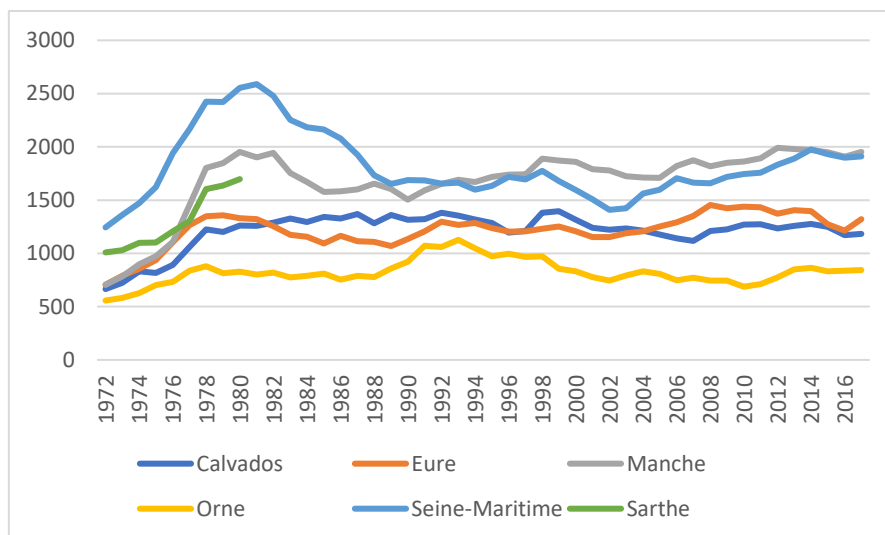


Figure 36 Évolution du nombre de licenciés par département en Normandie entre 1972 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Le calcul de la moyenne des licenciés par club (nombre de licenciés divisés par le nombre de clubs) permet de voir si une augmentation des licenciés par club s'est opérée. Entre 2008 et 2011, le nombre moyen de licenciés par club en Normandie a augmenté passant de 42 à 45 avant une chute progressive qui a ramené ce nombre à 42,66 en 2017 (fig. 37). La Manche est le département qui compte le plus de licenciés par club avec 54,19 devant l'Eure (41,31), la Seine-Maritime (40,62), l'Orne (40,19) et le Calvados (35,88) (fig. 38). Le département de l'Orne est celui qui a le plus progressé au cours des dernières années passant de 36,17 licenciés en 2015 à 40,19 en 2017.

Figure 37 Évolution de la moyenne des licenciés par club FFC en Normandie entre 2008 et 2017  
(Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

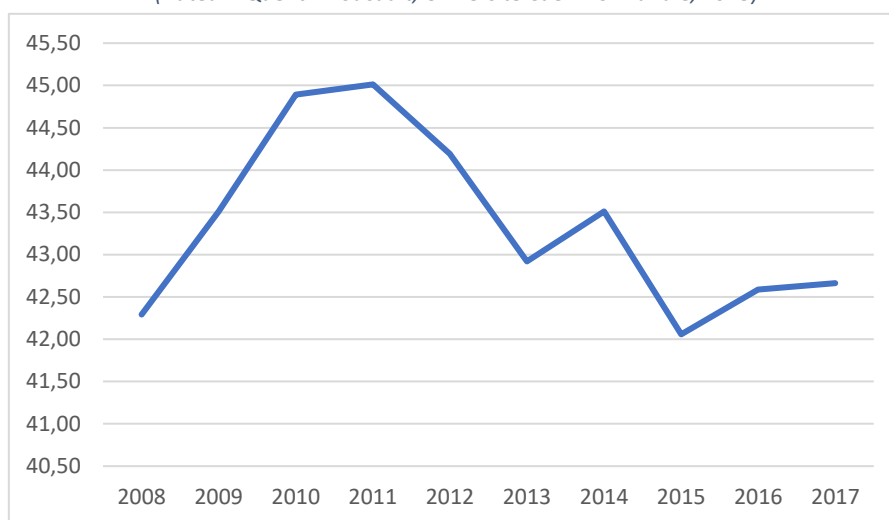
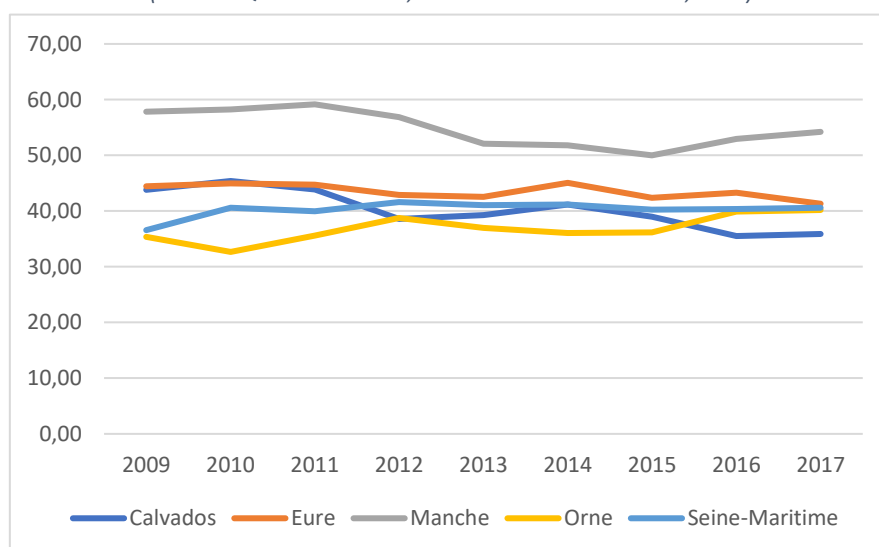
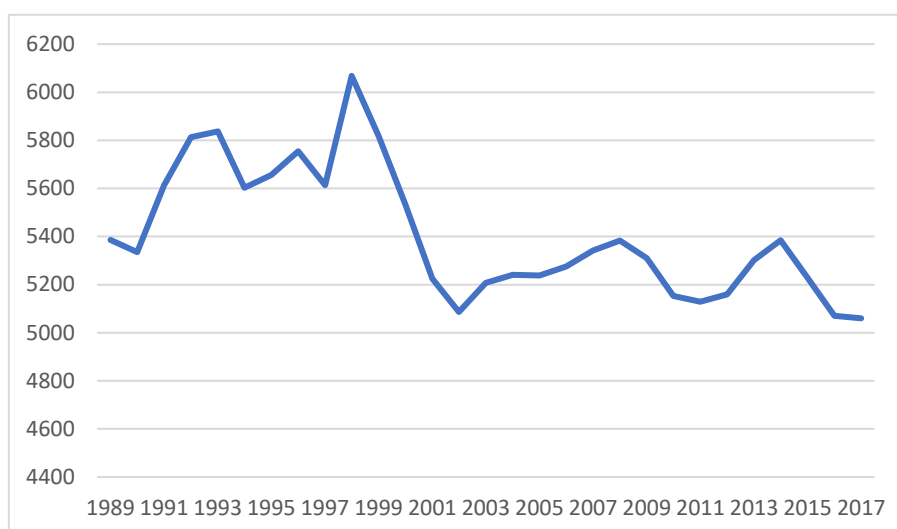


Figure 38 Évolution de la moyenne des licenciés par club FFC par département en Normandie  
(Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Le cyclisme traditionnel a beaucoup diminué entre 2008 et 2017 : avec -5,98 % de licences (soit -323 licences) malgré une stabilisation au cours de la dernière année autour de 5 060 licences (fig. 39). Le cyclisme traditionnel est très présent dans la Manche où se situe près de 35 % des licenciés dans cette discipline en Normandie (fig. 41). Cela peut s'expliquer par le nombre de compétitions encore assez conséquent dans ce département.

Figure 39 Évolution du nombre de licences en cyclisme traditionnel entre 1988 et 2017 en Normandie (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Depuis 1989, le cyclisme traditionnel a perdu des licenciés. En 1998, la Normandie comptait 6 068 licenciés en cyclisme traditionnel. Ce chiffre est tombé à 5 086 en 2002. Le dopage est probablement une des raisons qui peut expliquer cela. En effet, les parents ont probablement eu peur pour leurs enfants et certains ont peu apprécié certaines de ces pratiques. À cela s'ajoute, les investisseurs qui se sont retirés du cyclisme afin de préserver leur image conduisant à la disparition de plusieurs clubs. Certains licenciés de ces clubs ont décidé de ne pas reprendre de licence car le club le plus proche de chez eux était plus éloigné ou ils n'avaient plus la motivation. Depuis 2002, le nombre de licenciés en cyclisme traditionnel a fluctué mais est resté sensiblement le même : 5 060 en 2017.

Les autres disciplines du cyclisme en Normandie sont restées stables à l'image du VTT qui compte toujours environ 700 licenciés depuis 1990 (fig. 40). Le polo-vélo a perdu quelques licenciés passant de 72 en 1989 à 29 aujourd'hui malgré une légère hausse depuis 2012. Seul le BMX a vu son nombre de licenciés augmenter. Ce nombre a été multiplié par 4 depuis 1995. Un vrai décollage s'est amorcé depuis que la discipline est devenue olympique en 2008. Aujourd'hui, la Normandie compte 1 331 licenciés en BMX. L'avantage du BMX est que c'est un sport cycliste qui se pratique dans un parc spécialement aménagé. La sécurité y est donc plus grande puisqu'il n'y a pas de contact avec les autres usagers de la route. Beaucoup de personnes optent ainsi pour cette discipline pour ces raisons mais aussi parce que c'est un sport à la mode et spectaculaire. Les jeunes licenciés prennent souvent plus de plaisir à effectuer des figures avec un vélo de BMX qu'à rouler plusieurs heures sur un vélo de route où les entraînements sont souvent plus monotones.

Figure 40 Évolution du nombre de licences dans les différentes disciplines du cyclisme en Normandie depuis 1988 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

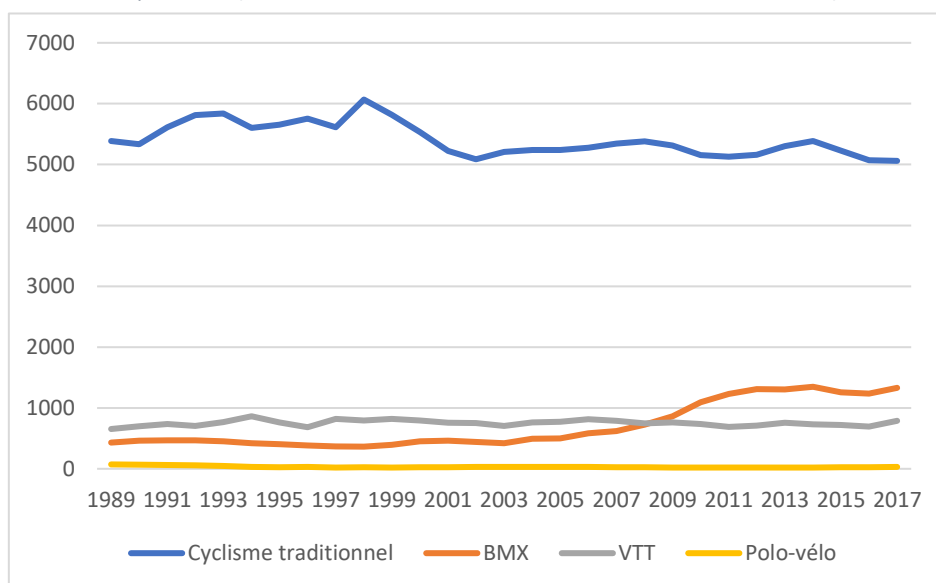
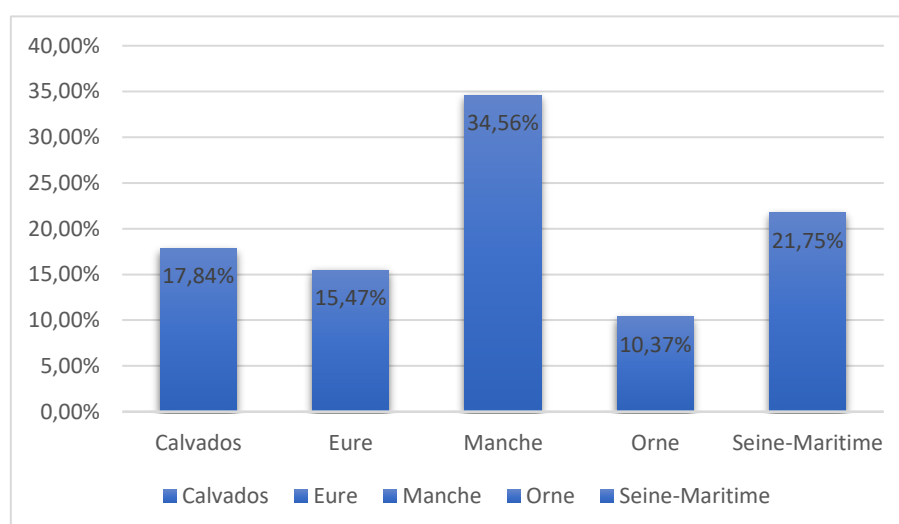


Figure 41 Répartition en pourcentage des licenciés FFC en cyclisme traditionnel par département en Normandie en 2016 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



La part du cyclisme traditionnel dans le nombre de licences se réduit aux dépens du BMX et du VTT (fig. 42 et 43). Le cyclisme traditionnel est passé de 78 % des licences en 2008 à 70 % en 2017 alors que le BMX est passé de 11 % à 19 % pour un nombre de licences qui a quasiment doublé en 10 ans (725 en 2008, 1 331 en 2017).



Figure 42 Nombre de licenciés FFC par discipline en Normandie en 2008 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

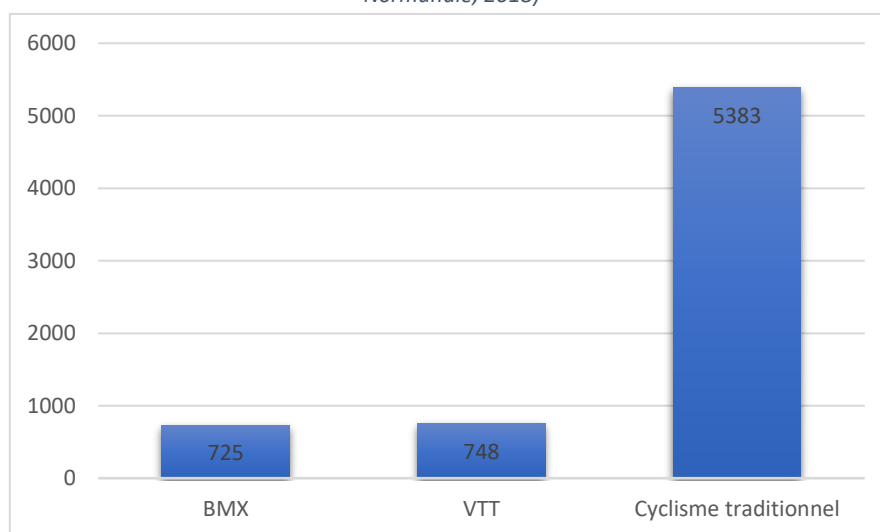
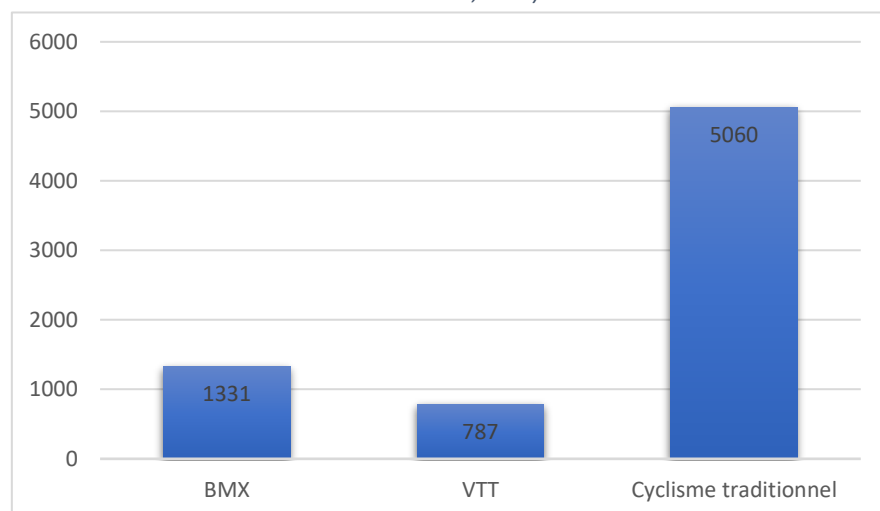


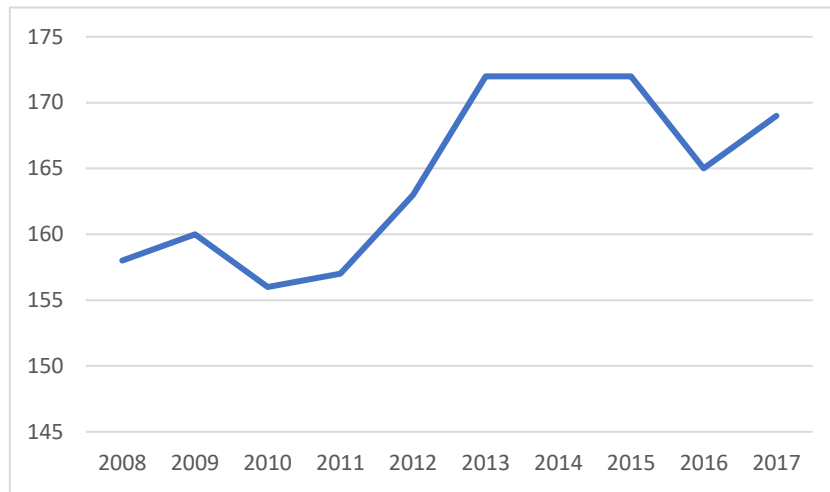
Figure 43 Nombre de licenciés FFC par discipline en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Le nombre de clubs a légèrement augmenté depuis 2011 (entre 158 et 172) (fig. 44). En 2017, les clubs se répartissent comme suit :

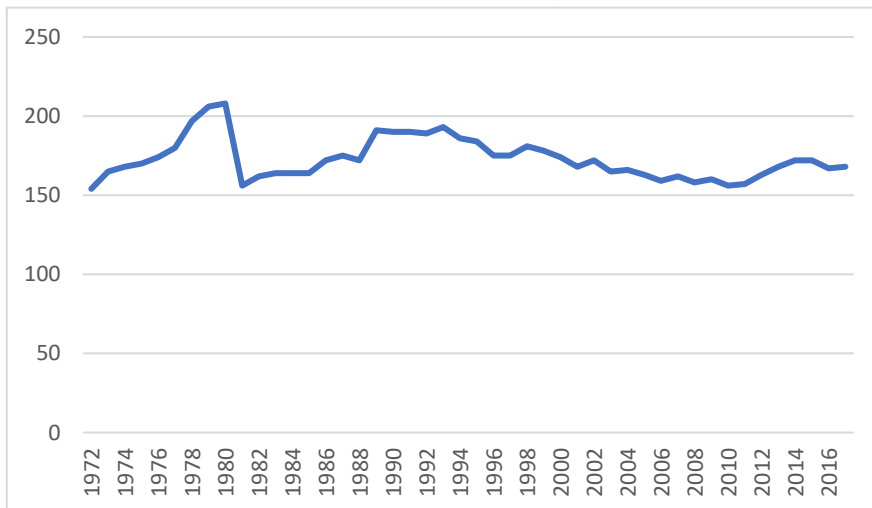
- 33 clubs dans le Calvados.
- 32 clubs dans l'Eure.
- 36 clubs dans la Manche.
- 21 clubs dans l'Orne.
- 47 clubs en Seine-Maritime.

Figure 44 Évolution du nombre de clubs affiliés à la FFC en Normandie entre 2008 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



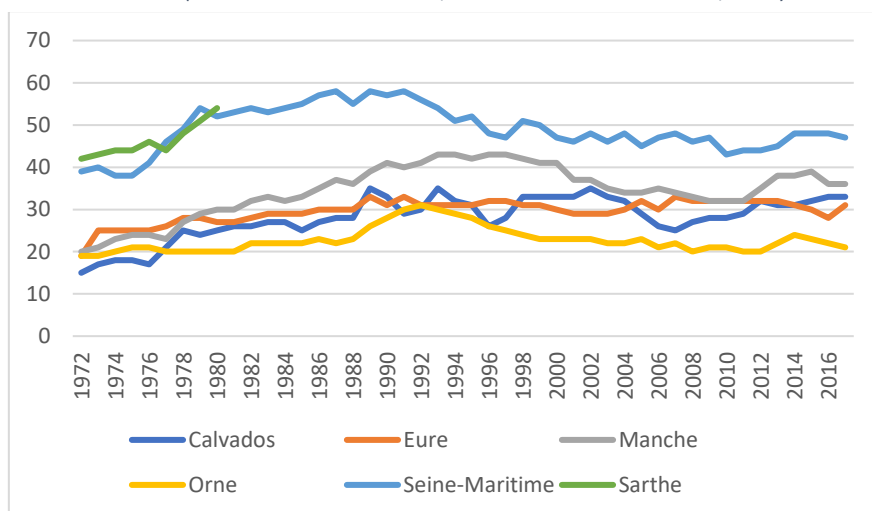
Si l'on regarde sur une échelle de temps plus longue, le nombre de clubs est légèrement supérieur au début des années 1980 mais inférieur aux années 1990 (fig. 45). La Normandie a ainsi compté jusqu'à 193 clubs en 1993.

Figure 45 Évolution du nombre de clubs affiliés à la FFC en Normandie depuis 1972 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



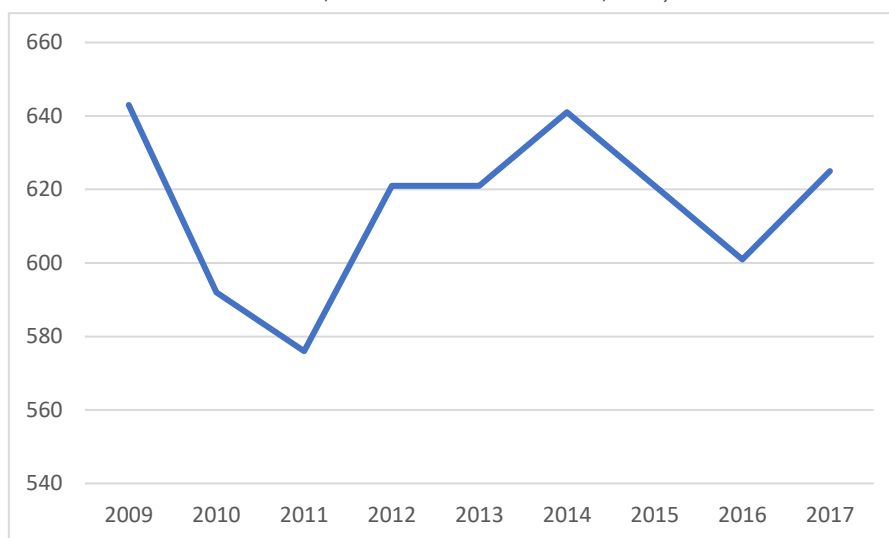
Le graphique du nombre de clubs par département depuis 1972 nous montre qu'il y a deux fois plus de clubs dans le Calvados que dans les années 1970 (fig. 46). La Manche et l'Eure ont gagné une dizaine de clubs. Alors que l'Orne et la Seine-Maritime ont perdu une dizaine de clubs par rapport à leurs meilleures années (entre 1990 et 1999).

Figure 46 Évolution du nombre de clubs affiliés à la FFC par département en Normandie entre 1972 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



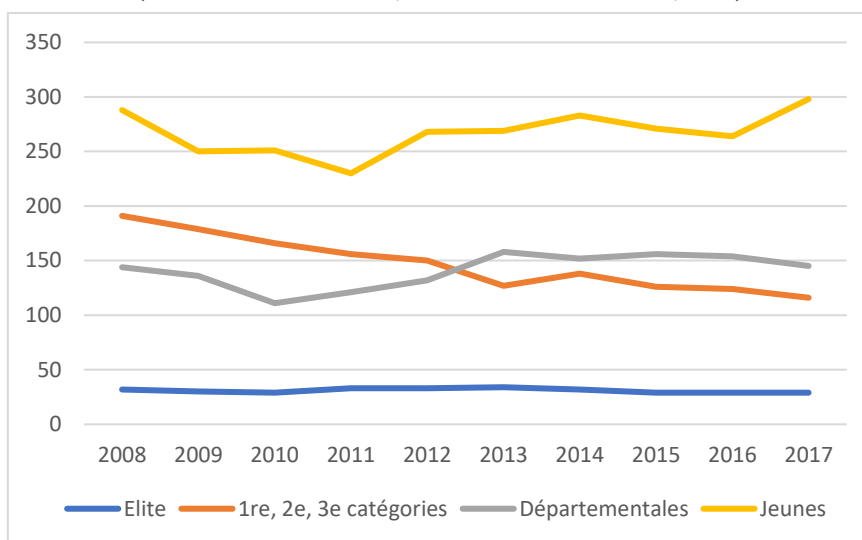
Le nombre de courses a beaucoup diminué entre 2009 et 2011 avant de repartir à la hausse jusqu'en 2014 (fig. 47). Depuis, ce nombre a de nouveau chuté avant une nouvelle augmentation. En 2017, on recense 625 courses en Normandie. La Manche réunit une grande partie de celles-ci avec 245 courses (soit 39 % de l'ensemble). On retrouve ensuite l'Eure avec 116 courses, le Calvados avec 110 courses, l'Orne avec 82 courses puis la Seine-Maritime, qui malgré son nombre de licenciés et de clubs important, n'organise « que » 72 courses.

Figure 47 Évolution du nombre de courses FFC en Normandie entre 2009 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



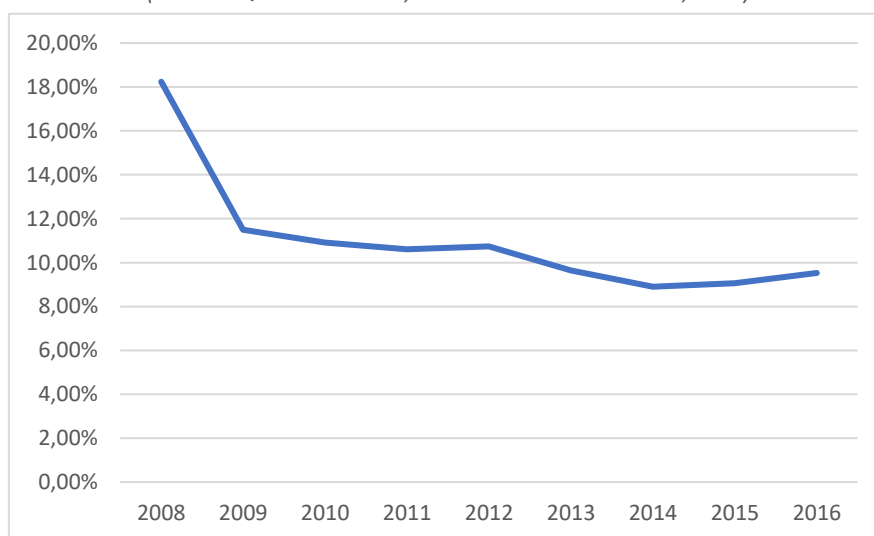
L'évolution du nombre de courses organisées par catégories nous montre que si les courses Élites restent stables (autour de 30), celles de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégories ont chuté passant de 191 en 2008 à 116 en 2017 (fig. 48). Concernant les courses départementales et jeunes, le nombre s'est stabilisé en 10 ans malgré de nombreuses hausses et baisses. On comptabilise 145 courses départementales en 2017 (contre 144 en 2008) alors que le maximum est de 158 en 2013 et le minimum de 111 en 2010 et 298 courses ouvertes aux jeunes (des espoirs jusqu'aux pré-licenciés) en 2017 (contre 288 en 2008), nouveau record. Sur l'ensemble des courses, ces dernières représentent plus de 50 % du total, alors que les courses départementales (25 % du total) et 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégories (20 % du total) ne cessent de diminuer depuis 2014-2015.

Figure 48 Évolution du nombre de courses FFC par catégories en Normandie entre 2008 et 2017  
(Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Le nombre de femmes licenciées à la FFC en Normandie n'a cessé de se réduire passant de 682 en 2008 à 482 en 2016 (fig. 49). Leur part a également baissé de 18 % des licenciés en 2008 à 9,5 % en 2016.

Figure 49 Évolution de la part des femmes dans les licenciés FFC en Normandie entre 2008 et 2016  
(Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



La carte, que j'ai réalisée sous ArcGis à l'aide des données sur les licenciés 2016 et 2017 fournies par le Comité de Normandie de la FFC, permet de voir que la Manche est un espace où le cyclisme est très développé puisque les clubs comptent beaucoup de licenciés en moyenne (fig. 51 et 52). L'absence de la FSGT et de l'Ufolep explique le fort développement de la FFC dans ce département. Pour Jean-Claude Leclerc, président du Comité de Normandie de la FFC : « Il y a toujours eu une concurrence entre les clubs pour empêcher que l'Ufolep et la FSGT s'installent dans la Manche. La culture bretonne est proche géographiquement. Quand tu laisses le vide, tu laisses les autres s'installer. » Si les grandes villes comme Caen, Rouen, Le Havre, Saint-Lô, Alençon, Évreux ou Cherbourg-en-Cotentin réunissent un nombre important de licenciés. Les clubs qui regroupent le plus de licenciés ne sont pas forcément situés en milieu urbain. Les clubs de Mortain-Bocage et de Bricquebec-en-Cotentin en sont le bon exemple. Mais il faut souligner que les grandes villes comptent, parfois, plusieurs clubs dispersant les licenciés à l'image de Caen, Cherbourg-en-Cotentin, Le Havre et Rouen et qu'à

cela s'ajoutent les clubs appartenant aux fédérations affinitaires qui attirent également les licenciés principalement pour les villes du Havre et de Rouen. Le cyclisme est un sport qui se pratique dans l'espace rural puisque la circulation dans les villes permet difficilement aux coureurs de s'entraîner et d'y prendre plaisir. Pour autant, les sièges des clubs se situent dans les espaces à dominante urbaine. Cela s'explique par le besoin d'attirer le plus de pratiquants possibles. Les clubs se situant dans les petites communes ont tendance à disparaître d'autant plus quand ils reposent sur la volonté d'une seule personne. Certaines zones n'ont pas ou peu de clubs à l'image de la partie nord du Pays de Caux et du Pays de Bray, du Perche, de la partie nord du bocage virois et de l'est du Pays d'Auge. Le tableau ci-dessous (fig. 50) permet de voir que les clubs ne sont présents que dans 4 % des communes normandes. La Manche est le département dont les clubs sont présents sur le plus de communes. Cela permet de voir que les clubs sont présents sur une petite partie du territoire normand et que certains licenciés ont une distance parfois importante à faire pour rejoindre un club. D'autant plus que ce calcul ne permet pas de voir la concentration des clubs sur des communes proches.

Figure 50 Tableau de la présence des clubs dans les communes normandes en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

Département	Nombre de communes ayant un club	Pourcentage de communes ayant un club
Calvados	21	3,38 %
Eure	25	4,05 %
Manche	26	5,04 %
Orne	12	2,91 %
Seine-Maritime	33	4,60 %
<b>Normandie</b>	<b>117</b>	<b>4,06 %</b>

En 2017, les clubs de BMX sont ceux qui rassemblent le plus de licenciés dans chaque département avec : 134 licenciés à Caen BMX, 200 à Évreux BMX, 133 à Verneuil BMX et 140 au CO Bolbec Nointot BMX. Les clubs de cyclisme sur route ne sont en tête que dans la Manche et l'Orne avec 155 licenciés pour l'UC du Mortainais et 94 licenciés pour l'UC Alençon-Damigny.

Voici la liste des clubs qui ont plus de 100 licenciés, classés selon le nombre de licenciés, en Normandie en 2017 :

- UC du Mortainais – 155 licenciés
- AC Montivilliers – 135 licenciés
- VC Rouen – 123 licenciés
- VC Avranches – 123 licenciés
- VC Saint-Lô-Pont-Hébert – 123 licenciés
- UC Bricquebec – 122 licenciés
- VC Saint-Hilaire-du-Harcouët – 121 licenciés
- AS Tourlaville Cyclisme – 111 licenciés
- UV Louviers – 109 licenciés
- USSA Pavilly-Barentin – 109 licenciés
- AG Orval-Coutances – 102 licenciés
- ES Torigni – 102 licenciés

Figure 51 Carte du nombre de licenciés par club affilié à la FFC en Normandie en 2016 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

**Le nombre de licenciés par clubs affiliés à la FFC en Normandie en 2016**

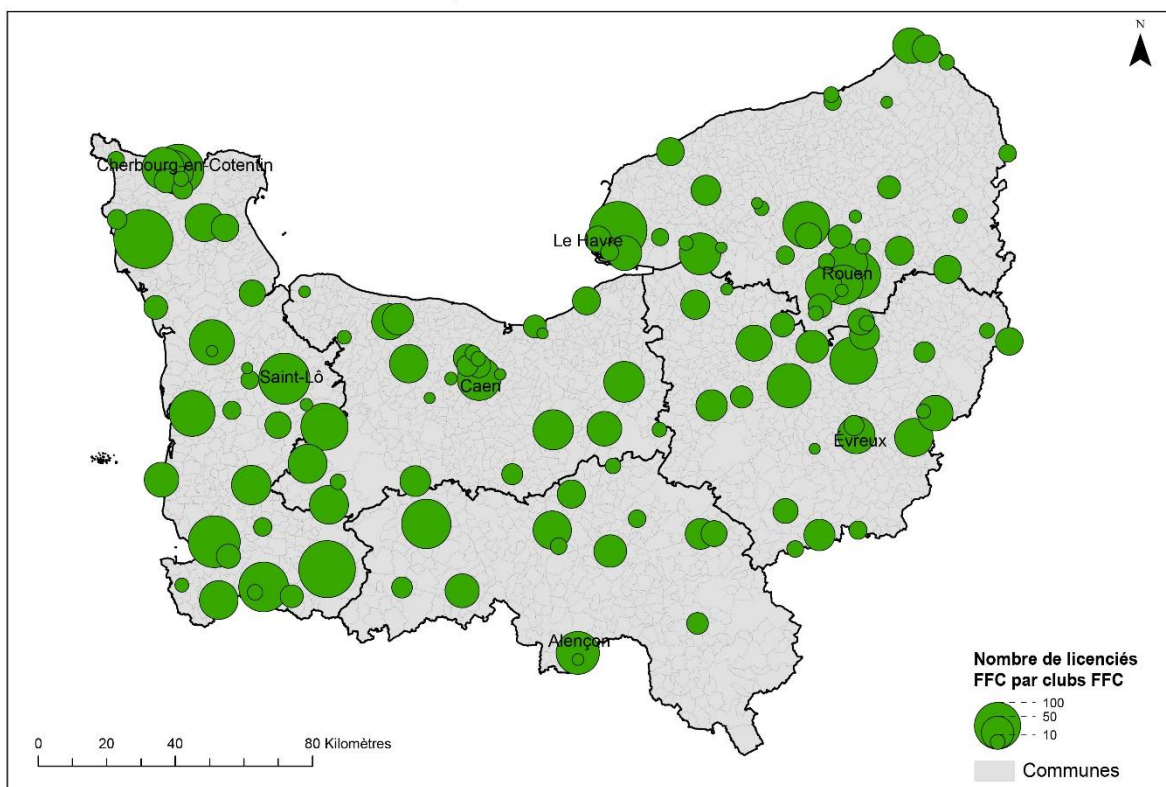
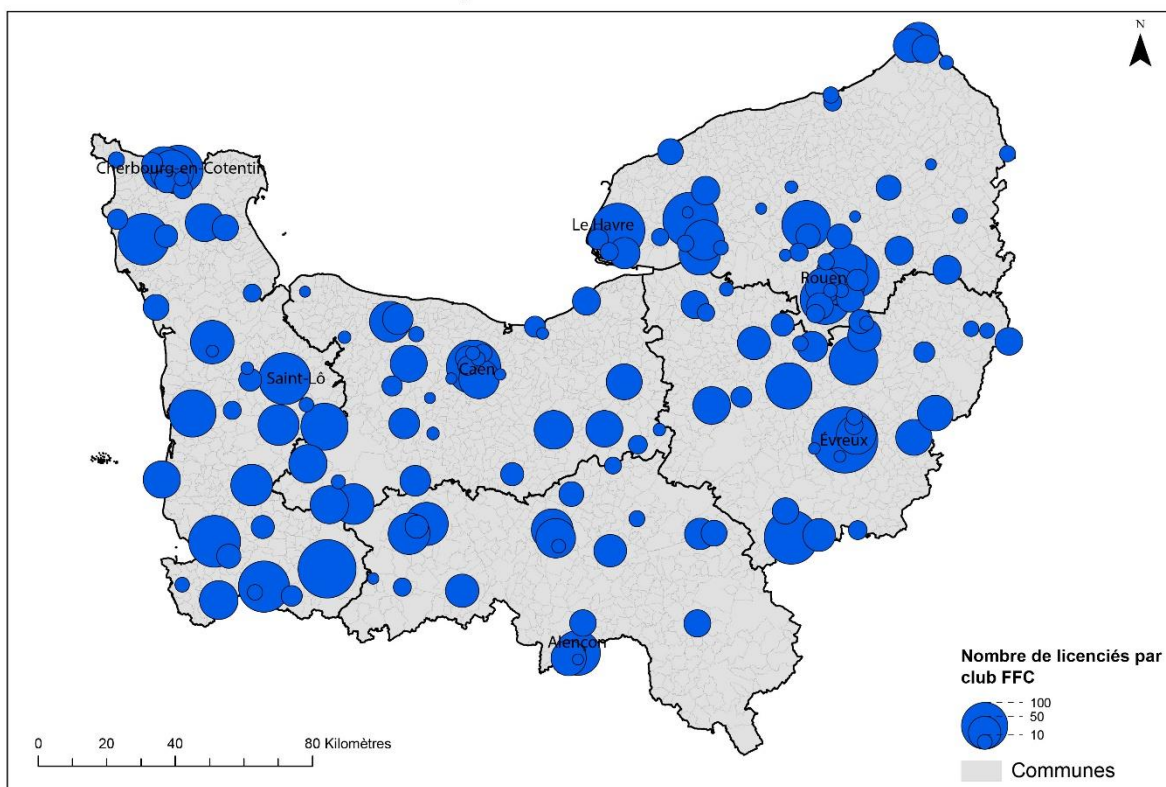


Figure 52 Carte du nombre de licenciés par club affilié à la FFC en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

**Les licenciés par club FFC en Normandie en 2017**



#### 4.2) La Fédération Sportive et Gymnique du Travail

En Normandie, la FSGT réunit 1 294 licenciés répartis dans trois départements en 2017 (fig. 53 et 54). La Seine-Maritime constitue un cas spécifique puisqu'il n'y a pas un mais deux comités départementaux avec le Comité départemental de Seine-Maritime Le Havre et le Comité départemental de Seine-Maritime Rouen. Un conflit semble opposer les deux comités. Les clubs changent parfois de comité passant de celui du Havre à celui de Rouen ou inversement. En 2017, le Calvados regroupe le plus de licenciés avec 641, répartis dans 28 clubs. La Seine-Maritime compte 512 licenciés dont 270 dans les clubs affiliés à la FSGT Le Havre et 242 dans les 12 clubs affiliés à la FSGT Rouen. La FSGT du Calvados a été créée en 2013 à la suite de l'arrivée massive des licenciés Ufolep du même département.

Figure 53 Tableau du nombre de licenciés, de clubs et de courses à la FSGT en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

	Nombre de licenciés en cycloport	Nombre de clubs en cycloport	Nombre de courses
Calvados	641	28	19
Orne	141	22	15
Seine-Maritime Le Havre	270	21	25
Seine-Maritime Rouen	242	12	
<b>Total</b>	<b>1294</b>	<b>83</b>	<b>59</b>

Figure 54 Tableau du nombre de licenciés et de clubs à la FSGT en Normandie en 2016 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018 - source : FSGT)

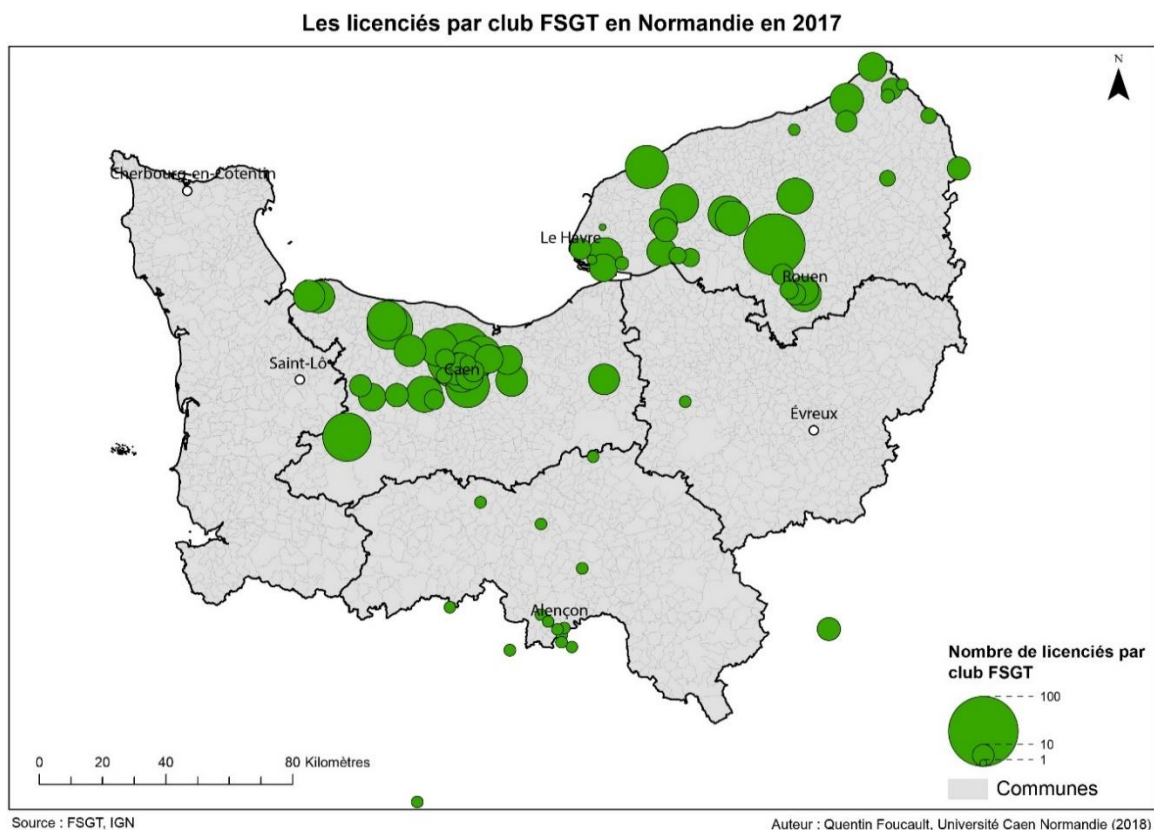
	Nombre de licenciés (toutes disciplines (cycloport, cyclotourisme et VTT))	Nombre de licenciés en cycloport	Nombre de clubs (toutes disciplines)
Calvados	783	398	28
Orne	501	195	33
Seine-Maritime Le Havre	1170	319	41
Seine-Maritime Rouen	324	142	18
<b>Total</b>	<b>2778</b>	<b>1054</b>	<b>120</b>

Les deux tableaux montrent une forte diminution du nombre de licenciés cycloports à la FSGT Le Havre qui ont probablement rejoint la FSGT Rouen qui a gagné des licenciés dans cette discipline. Des cas particuliers sont également à souligner. Ainsi, la FSGT Rouen compte, parmi ses clubs affiliés, un club de l'Eure-et-Loir. Je ne possède pas plus de précisions sur ce cas. La FSGT de l'Orne, qui regroupait 22 clubs pour 141 licenciés en 2017, compte 15 clubs pour l'année 2018 en cycloport dont 6 extérieurs. On retrouve 1 club de l'Eure (VC Bernay), où la FSGT n'est pas présente, 3 clubs de la Mayenne (ES Gesvres, AS Madré et VC Melinois) et 2 clubs de la Sarthe (ES Champfleur et ACC d'Arçonnay). Cela peut s'expliquer soit par la

proximité géographique des clubs qui sont proches du département limitrophe qu'est l'Orne soit par l'absence de la FSGT dans leur département. Certaines courses sont donc organisées avec l'aide du comité de l'Orne mais dans un autre département (Mayenne, Sarthe). C'est également le cas pour la FSGT du Calvados qui organise régulièrement des courses à Bérigny dans la Manche alors que la FSGT n'y est pas présente et qu'il n'y a pas de clubs. Cela s'explique par la proximité du club de Cahagnes. En 2018, deux courses seront organisées à Bérigny : une le 18 mars et le championnat contre-la-montre du Calvados et de l'Orne le 30 septembre, ce qui constitue un paradoxe géographiquement. Pour l'année 2018, le nombre de licenciés FSGT dans l'Orne est en augmentation. On compte 95 coureurs en moyenne (toutes catégories confondues) au départ de chaque course. Environ 50 % des licenciés FSGT possèdent également une licence FFC. Il n'existe pas d'école de vélo en FSGT car les jeunes vont tous en FFC.

La répartition des clubs FSGT est différente de celle de la FFC. Les clubs se situent plus dans les zones urbaines à l'image des clubs du Calvados qui se regroupent autour de Caen (à quelques exceptions près) (fig. 55). Dans l'Orne, Alençon attire une grande part des clubs. Le comité FSGT de l'Orne accueille également de nombreux clubs d'autres départements limitrophes mais également deux clubs plutôt éloignés géographiquement (Meslay-du-Maine et Bernay). C'est également le cas pour la FSGT Seine-Maritime de Rouen qui compte un club d'Eure-et-Loir. Les clubs en Seine-Maritime sont moins présents dans l'espace urbain. Le nombre de clubs à Rouen et au Havre est important mais le nombre de licenciés reste modeste par rapport aux autres clubs situés en dehors des deux agglomérations. La FSGT de l'Orne n'ayant pu me fournir les licenciés par club pour l'année 2017, je n'ai pu prendre en compte leur nombre de licenciés. Les points représentent les clubs affiliés à la FSGT de l'Orne pour l'année 2018 (je n'ai pu obtenir ceux de l'année 2017) mais leur taille n'est pas représentative du nombre de licenciés par clubs.

Figure 55 Carte du nombre de licenciés par club affilié à la FSGT en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)





La FSGT a signé un protocole d'accord avec la FFC datant de 1997 afin d'assurer une bonne cohabitation entre les deux fédérations. Les coureurs qui sont licenciés dans un club ayant la double affiliation FFC-FSGT sont obligés de prendre une licence à la FFC mais pas à la FSGT. La FSGT a constaté lors de ses États généraux en 2017 qu'elle manquait d'arbitres pour les compétitions ainsi que d'écoles de vélo pour les plus jeunes. Les responsables ont également remarqué que les contre-la-montre attiraient plus les non-licenciés. La Normandie a accueilli à deux reprises le Championnat de France de cyclisme sur route de la FSGT : en 2001 à Fécamp (Seine-Maritime) et en 2003 à Carrouges (Orne). Pour Michel Hervieu, président de la FSGT de l'Orne, le succès de la FSGT s'explique par l'aspect convivial de la fédération : « *C'est une bande de copains. On se connaît tous plus ou moins. C'est plus convivial que la FFC* ».

#### 4.3) L'Union Française des Œuvres Laïques et d'Éducation Physique

L'Ufolep regroupe 845 licenciés en 2017 dans deux départements : 312 dans l'Eure et 533 en Seine-Maritime. Le nombre de licenciés de l'Ufolep en Normandie a chuté à partir de 2012 passant de 1 613 en 2011 à 845 (soit deux fois moins) (fig. 56). Cela s'explique par la disparition de la section cyclisme de l'Ufolep Calvados. En effet, à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2012, des problèmes d'assurances ont conduit au départ de l'essentiel des licenciés du Calvados (260) à la fin de l'année 2012 (fig. 57). Une bonne moitié a rejoint la FSGT, un quart a rejoint la FFC et les autres ont arrêté. L'éclatement de l'assurance sur proposition de la fédération en est à l'origine, c'est-à-dire que le prix de l'assurance était le même pour l'ensemble des sports. Le coût de l'assurance était mutualisé entre chaque sport. À partir de cette date, chaque sport paye un prix d'assurance différent. Comme l'Ufolep est une fédération multi-activités, les représentants souscrivent un contrat multi-risques. Le prix de la licence augmente alors de 40 €, à cause de l'assurance, passant de 45 à 85 €. Pour Cédric Coyette, délégué régional de l'Ufolep Normandie, l'Ufolep a pourtant « *une meilleure couverture assurantielle que les autres fédérations* ». Si l'Eure et la Seine-Maritime ont pu poursuivre malgré ces difficultés, leur nombre de licenciés a également été impacté. L'Eure a ainsi perdu 114 licenciés en 2013 et la Seine-Maritime, plus tardivement, 117 en 2014. Les clubs et licenciés qui ont quitté l'Ufolep ont, pour une grande partie, rejoint la FSGT notamment dans le Calvados (fig. 58). En effet, la disparition de la section cyclisme Ufolep dans ce département a conduit à la création de celle de la FSGT. Le nombre de clubs s'est également réduit, les 32 clubs du Calvados ont disparu ou ont rejoint la FSGT alors que l'Eure est passé de 24 à 18 clubs depuis 2012 et la Seine-Maritime de 41 à 31 clubs depuis 2014. L'Ufolep organisait de nombreuses épreuves notamment de cyclo-cross. Quand l'Ufolep du Calvados a disparu, les cyclo-crossmen sont passés au VTT. Dans le Calvados, l'Ufolep était devant la FFC en nombre de licenciés au début des années 2000. L'Ufolep du Calvados organisait même le Tour du Calvados sur 2 jours mais l'augmentation de l'assurance organisateur a également participé à la disparition des épreuves.

Figure 56 Évolution du nombre de licenciés Ufolep en Normandie entre 2008 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

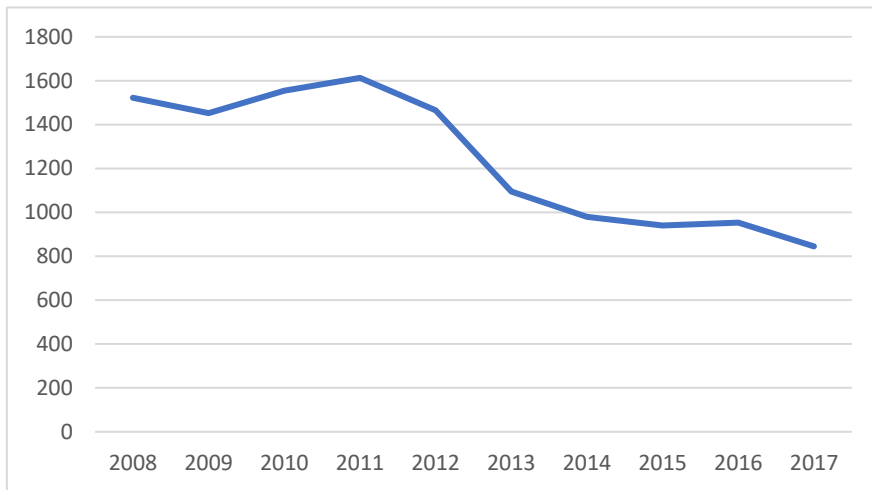


Figure 57 Évolution du nombre de licenciés Ufolep par département en Normandie entre 2003 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

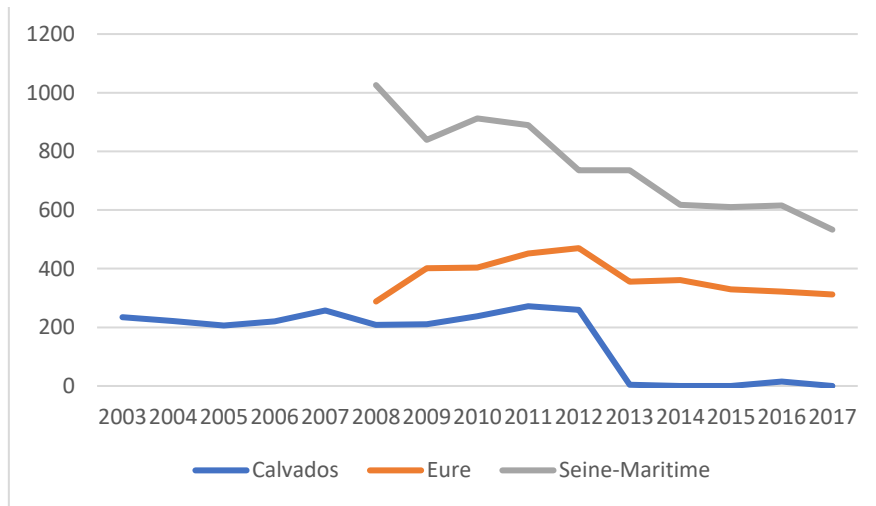
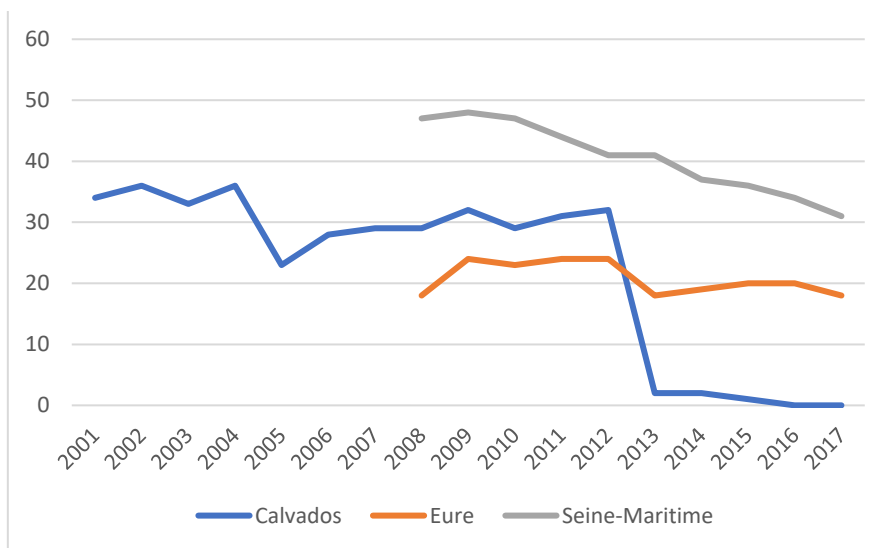
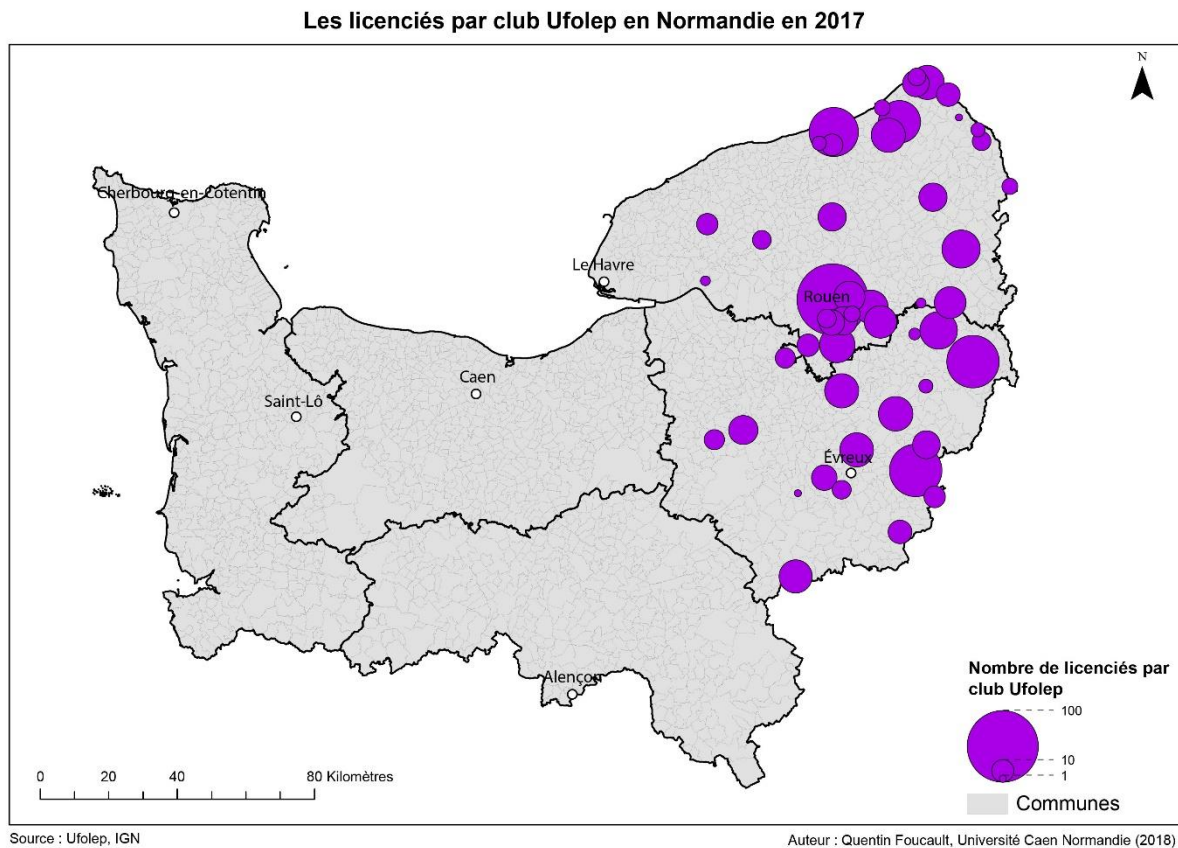


Figure 58 Évolution du nombre de clubs affiliés à l'Ufolep par département en Normandie entre 2001 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



La carte des licenciés par club Ufolep permet de voir que les clubs et les licenciés se situent plutôt sur la partie est des départements de l'Eure et de la Seine-Maritime (fig. 59). Cela peut s'expliquer par la proximité de la région parisienne qui attire les coureurs notamment pour participer aux compétitions mais aussi parce que l'Ufolep y est plus développé. Il ne semble pas y avoir d'opposition entre espace urbain et espace rural malgré un nombre de licenciés important dans l'agglomération rouennaise.

Figure 59 Carte du nombre de licenciés par club affilié à l'Ufolep en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

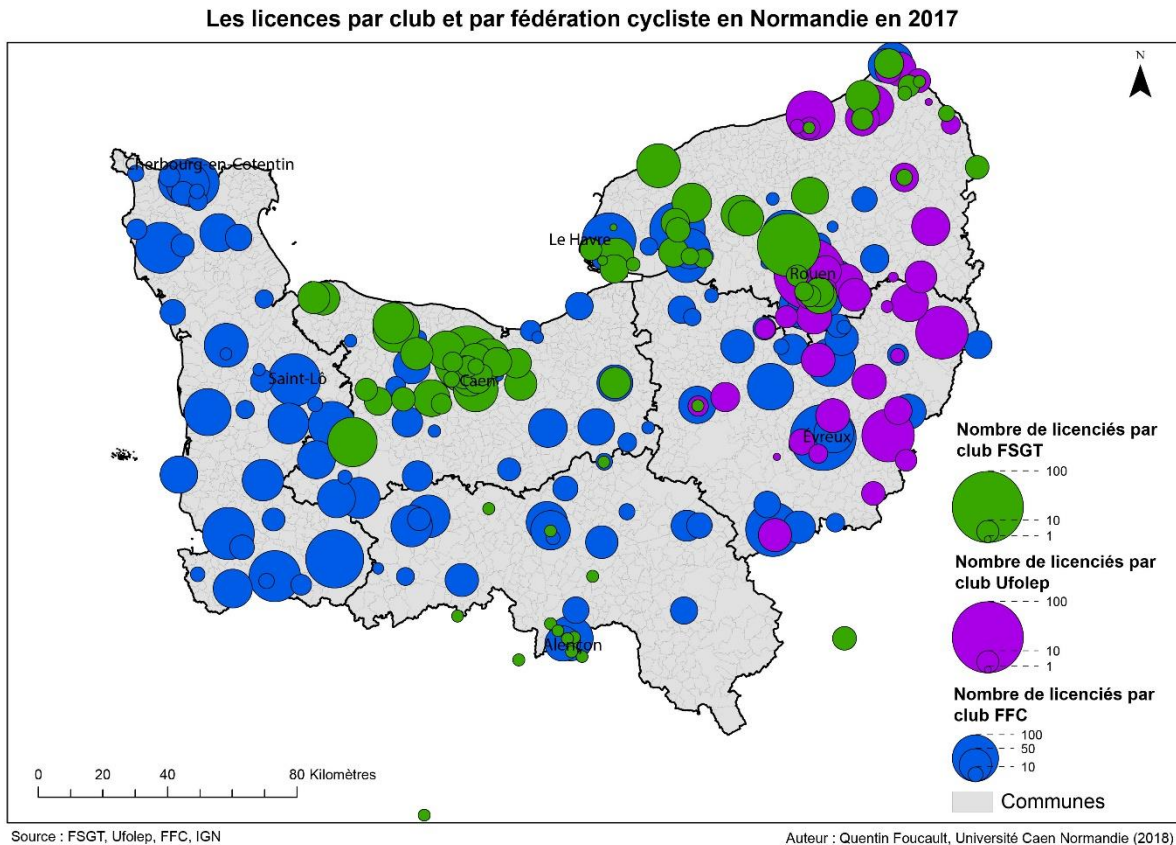


Les trois fédérations sportives de cyclisme présentes en Normandie n'occupent pas l'espace de la même façon. Elles sont assez complémentaires dans leur répartition sur le territoire.

#### 4.4) Des fédérations complémentaires géographiquement

La carte des licenciés par club et par fédération cycliste récapitule les trois cartes précédentes en montrant une certaine complémentarité entre les fédérations (fig. 60). Le fort développement de la FFC dans la Manche est compensé par la présence de la FSGT dans l'Orne, le Calvados et la Seine-Maritime et de l'Ufolep dans l'Eure et la Seine-Maritime. Les clubs affiliés à la FSGT ou à l'Ufolep sont plus concentrés dans les mêmes espaces que ceux affiliés à la FFC qui sont plus dispersés dans l'espace. La FSGT semble plus présente dans l'espace urbain alors qu'à l'opposé la FFC est présente à la fois dans l'espace urbain mais aussi plus que les deux autres fédérations dans l'espace rural. En effet, on trouve plusieurs clubs affiliés à la FFC qui comptabilisent plus de 50 licenciés dans l'espace rural alors qu'il y en a très peu pour les fédérations affinitaires.

Figure 60 Carte du nombre de licences par club et par fédération cycliste en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



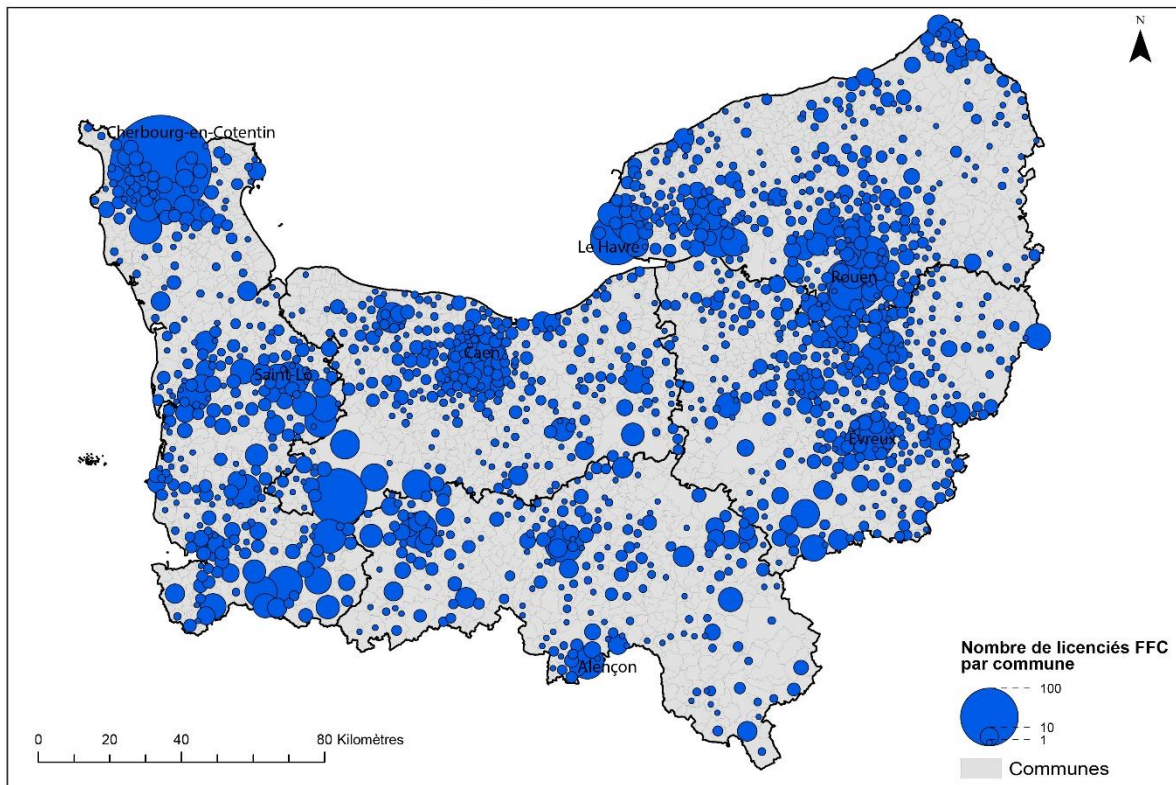
Si les fédérations sont complémentaires dans leur occupation du territoire. Leurs licenciés, qui résident dans l'espace urbain, doivent pratiquer leur sport dans l'espace rural.

#### 4.5) Des licenciés urbains qui pratiquent le cyclisme dans l'espace rural

Pour réaliser la carte des licenciés FFC par commune en 2015 (fig. 61), j'ai eu recours au site [data.gouv.fr](http://data.gouv.fr) qui m'a permis de récupérer ces données. J'ai ainsi pu cartographier le nombre de licenciés FFC en fonction de leur commune de résidence. Les chiffres les plus récents étant ceux de l'année 2015, ils ne sont donc pas actualisés mais permettent tout de même de faire quelques constats. Les licenciés FFC résident principalement dans les espaces urbains. C'est flagrant pour les trois grandes agglomérations (Caen, Le Havre et Rouen) mais aussi pour la commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin. Nous le verrons par la suite, mais si les licenciés résident dans l'espace urbain, leur pratique se situe dans l'espace rural que ce soit par la localisation des compétitions mais aussi pour les raisons que nous avons évoquées précédemment (sécurité). Les limites de cette carte sont que l'on ne possède que les données sur les licenciés de la FFC datant de 2015 et qu'on ne peut pas distinguer la discipline des licenciés (notamment des licenciés routes). En effet, la localisation des pistes de BMX, par exemple, conduit à une géographie du BMX différente de celle des cyclistes sur route. Le BMX est également plus développé dans le département de la Seine-Maritime ou du Calvados que dans celui de la Manche, où le cyclisme traditionnel reste majoritaire. La prise en compte des autres disciplines du cyclisme aurait peut-être permis d'expliquer la géographie du cyclisme en Normandie.

Figure 61 Carte du nombre de licenciés FFC par commune en Normandie en 2015 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

**Les licenciés FFC par commune en Normandie en 2015**



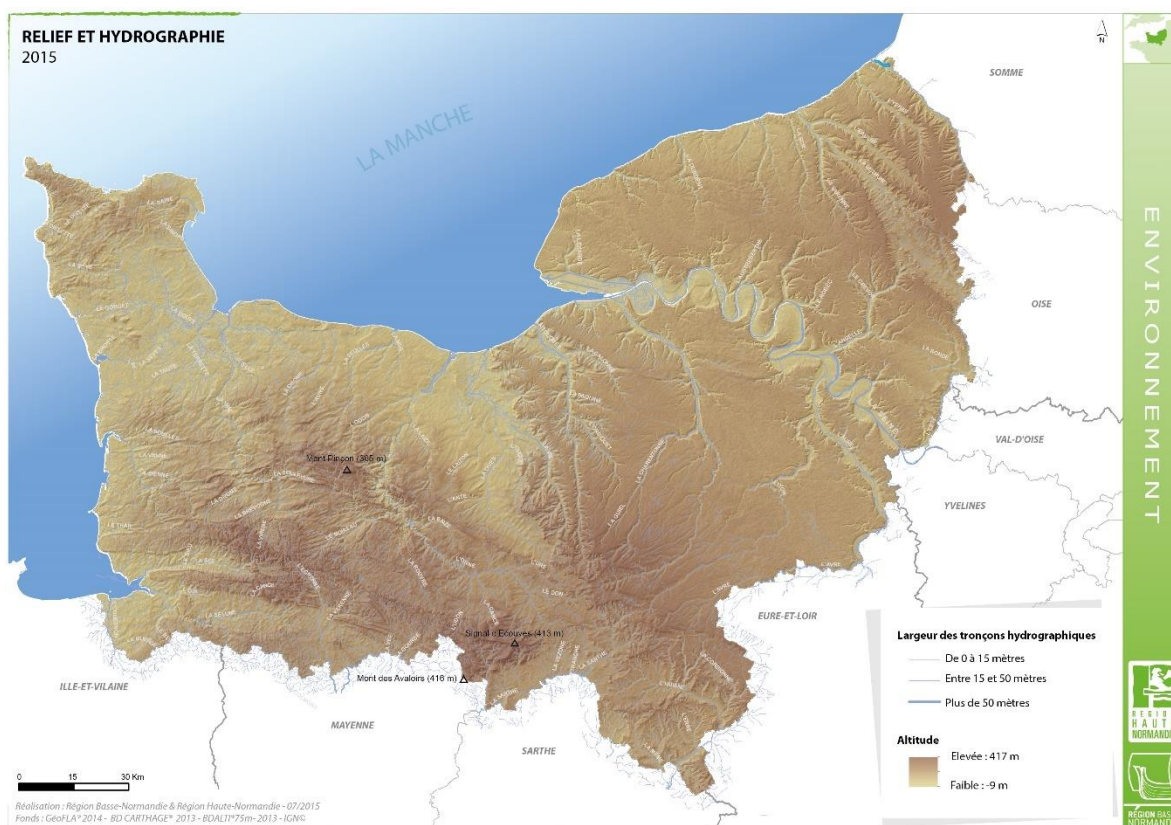
Source : data.gouv.fr, IGN

Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie (2018)

La carte permet de voir que l'on retrouve beaucoup de licenciés dans les grandes villes normandes telles que Caen, Le Havre, Rouen, Cherbourg-en-Cotentin, Saint-Lô, Alençon, Évreux ou Vire. Les données sur les licenciés à la FFC en 2015 m'ont permis de calculer le nombre de licenciés dans les communes rurales ou dans les communes urbaines. J'ai choisi de reprendre l'ancienne définition utilisée par l'Insee avant 1954 pour une commune rurale et une commune urbaine : une commune rurale est une commune qui compte moins de 2 000 habitants et une commune urbaine est une commune qui compte au moins 2 000 habitants. À partir de ces définitions, j'ai pu comptabiliser le nombre de licenciés dans une commune rurale et dans une commune urbaine. Ainsi, 3 537 licenciés résident dans une commune urbaine et 3 573 résident dans une commune rurale. Le nombre de licenciés est donc équivalent dans l'espace rural et dans l'espace urbain. La pratique se fait, elle, dans l'espace rural car il est difficile pour les compétiteurs de s'entraîner dans de bonnes conditions en zone urbaine avec les nombreux véhicules et piétons mais également la présence de feux, de stops ou de ronds-points qui peuvent être dangereux pour leur sécurité.

Le parallèle avec la carte du relief réalisée par les anciennes régions Basse-Normandie et Haute-Normandie (fig. 62) permet de montrer que l'on retrouve peu de licenciés (et de compétitions comme nous le verrons ultérieurement) dans les espaces suivants : les Marais du Cotentin, la Suisse Normande, le Perche, le Pays d'Auge et le Pays de Bray ainsi que l'ouest du Bocage ornais et le nord-est du Bocage virois. Une explication plausible serait le relief et le réseau hydrographique qui ne favoriserait pas la pratique du cyclisme dans ces espaces, le développement du réseau routier est une autre piste possible enfin la présence d'autres activités ou d'une population plus âgée (notamment pour le Perche) sont également envisageables.

Figure 62 Carte du relief et de l'hydrographie en Normandie (source : sig.normandie.fr)



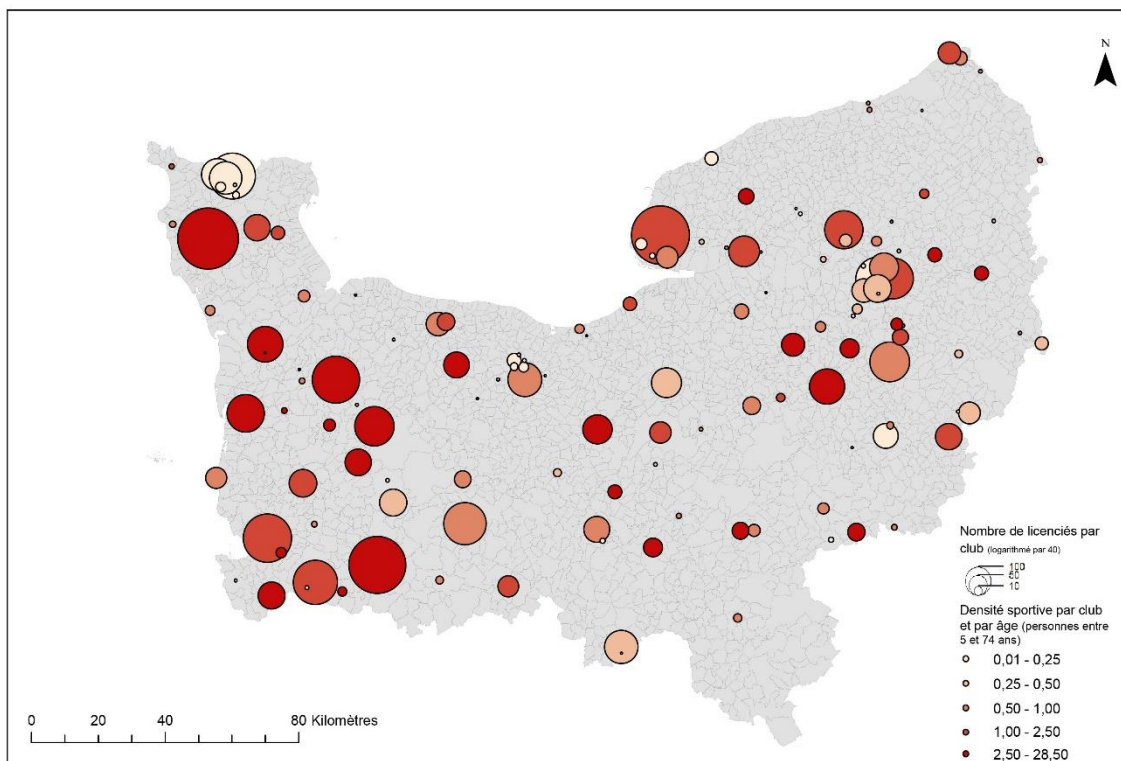
Le sport cycliste est un sport plus présent dans l'espace rural. La densité sportive est ainsi plus forte dans la Manche et dans l'Orne.

#### 4.6) Une forte densité sportive dans la Manche et dans l'Orne

La carte de la densité sportive (nombre de licenciés divisé par la population totale multipliée par 100) par club cycliste FFC en 2016 (fig. 63) confirme ce constat et permet de tenir compte du nombre d'habitants de chaque commune. On peut voir grâce à cette carte que la densité sportive est plus forte dans les clubs des communes rurales mais aussi une surreprésentation des clubs de la Manche. Cela reste à relativiser par la présence d'une seule fédération (la FFC) sur trois. De même que l'absence de données sur les deux autres fédérations (FSGT et Ufolep) pose un problème dans l'analyse de celles existantes. Ce travail repose sur les données fournies par la Fédération Française de Cyclisme qui sont actualisées chaque année. La densité sportive par commune permet de faire quelques constats qu'il est important de nuancer par d'autres informations. En effet, les communes très peuplées peuvent difficilement avoir une forte densité sportive dans ce sport. De plus, la présence de fédérations affinitaires est également à prendre en compte. La Manche qui est le département le plus dense est aussi le seul qui compte uniquement la FFC sur son territoire alors que la Seine-Maritime est le seul département à compter 3 fédérations pour le cyclisme. Il faut donc relativiser les résultats mais également les compléter par les données des fédérations affinitaires que sont la FSGT et l'Ufolep. De plus, la population choisie correspond à la tranche d'âge de 5 à 74 ans. J'ai fait ce choix car ce sont les classes prédéfinies par l'Insee mais aussi parce que cela correspond aux âges de la pratique du cyclisme, même s'il est possible de commencer le vélo avant 5 ans et de poursuivre après 74 ans, cela reste plus rare. Pour le choix des limites de classe, je me suis référé aux densités sportives régionale et départementales.

Figure 63 Carte de la densité sportive par club cycliste affilié à la FFC en Normandie en 2016 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

Densité sportive par club cycliste de la FFC et par âge (de 5 à 74 ans) en Normandie en 2016



Source : Insee, Fédération Française de Cyclisme, IGN

Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie (2018)

L'Ouest est la zone géographique (comprenant la Bretagne, la Normandie et les Pays de la Loire) où la densité sportive est la plus forte en France avec plus de 1,8 licencié pour 1 000 habitants. La densité sportive du cyclisme en Normandie (en ne tenant pas compte de l'âge) est de 0,22 licencié pour 100 habitants (soit 2,16 pour 1 000 habitants) (fig. 64 et 65). La Manche est le département avec la plus forte densité sportive avec 0,39 licence pour 100 habitants devant l'Orne (0,3). Le cyclisme traditionnel occupe une place très importante dans la Manche avec 0,35 licence pour 100 habitants soit une densité sportive beaucoup plus forte que pour les autres départements ou la région. L'Orne a également une densité sportive plus forte du cyclisme traditionnel que la région. On peut en déduire que la place du cyclisme traditionnel est importante pour ces deux départements alors que les autres départements ont, probablement, développé les autres disciplines que sont le VTT, le BMX, la piste ou le polo-vélo, notamment pour ce qui est de la Seine-Maritime dont la place du cyclisme traditionnel est faible.

Figure 64 Tableau de la densité sportive du cyclisme en Normandie en ne tenant pas compte de l'âge (pour 100 habitants) (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

	Toutes disciplines (en 2017)	Cyclisme traditionnel (en 2016)
Calvados	0,17	0,13
Eure	0,22	0,13
Manche	0,39	0,35
Orne	0,3	0,18
Seine-Maritime	0,15	0,09
<b>Normandie</b>	<b>0,22</b>	<b>0,15</b>

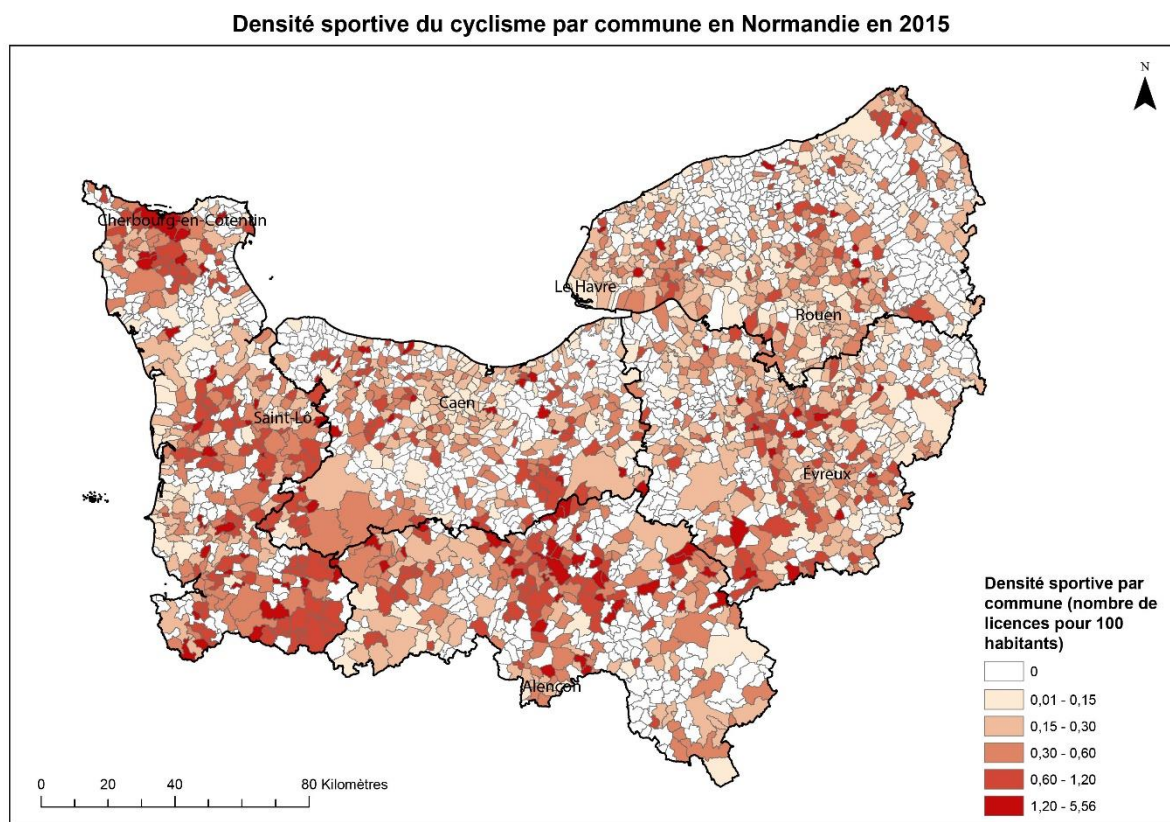
Figure 65 Tableau de la densité sportive du cyclisme en Normandie en tenant compte de l'âge (de 5 à 74 ans selon le recensement de l'Insee de 2014) (pour 100 habitants) (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

	Toutes disciplines (en 2017)	Cyclisme traditionnel (en 2016)
Calvados	0,2	0,15
Eure	0,26	0,15
Manche	0,47	0,42
Orne	0,36	0,22
Seine-Maritime	0,18	0,1
<b>Normandie</b>	<b>0,26</b>	<b>0,18</b>

Les tableaux se lisent de la façon suivante : en 2017, la densité sportive du cyclisme en Normandie est de 0,26 licences pour 100 habitants de 5 à 74 ans.

La densité sportive par commune permet de mieux voir les espaces privilégiés pour la pratique du cyclisme en Normandie (fig. 66).

Figure 66 Carte de la densité sportive du cyclisme par commune en Normandie en 2015 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



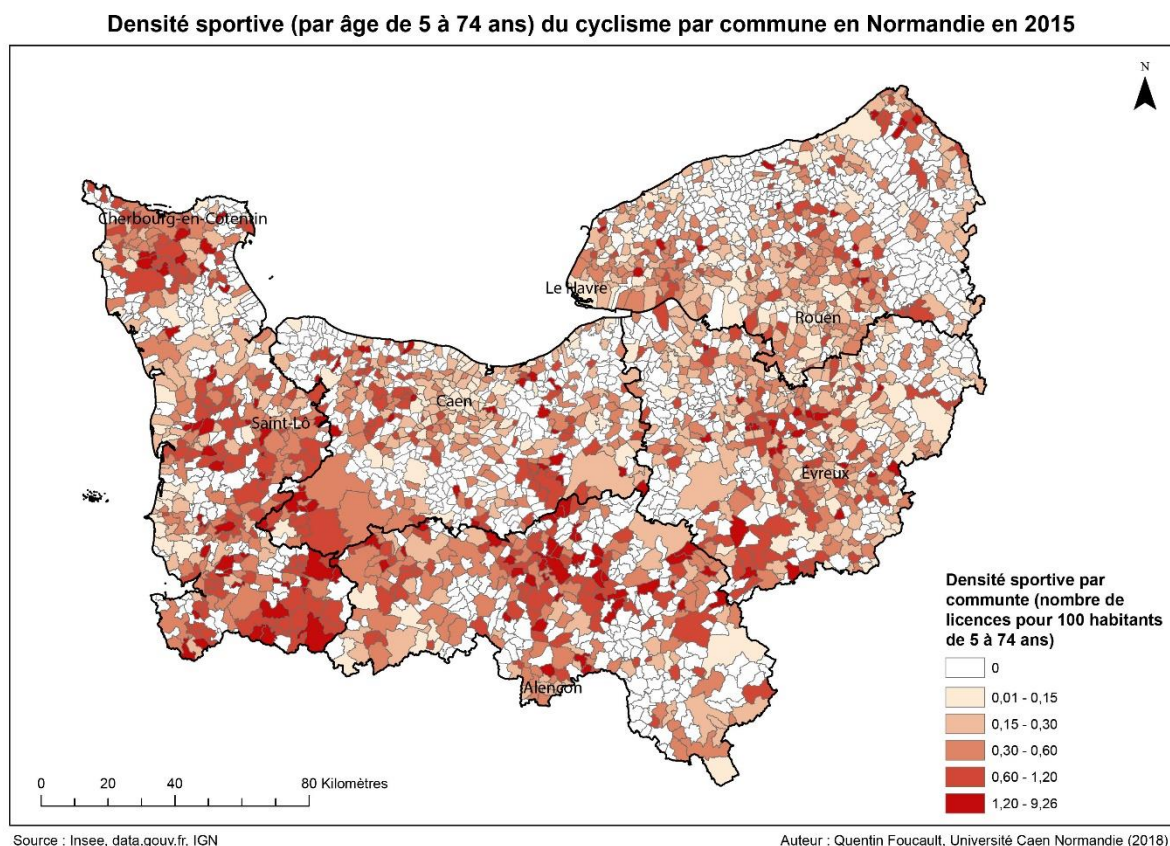
Source : Insee, data.gouv.fr, IGN

Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie (2018)



La carte représente le nombre de licences pour 100 habitants dans chaque commune normande. La Manche est un territoire privilégié par les licenciés, cela s'explique par le grand nombre de licenciés. Mais, alors que le nombre de licenciés est à peu près équivalent entre la Manche et la Seine-Maritime, la Manche a une plus grande densification sportive que la Seine-Maritime où les licenciés sont plus dispersés. Le nord-Cotentin, le sud et le centre-est de la Manche regroupe une grande part des licenciés manchois. De même, les licenciés dans l'Orne se concentrent dans une ligne est-ouest qui va de Tinchebray à l'ouest à L'Aigle à l'est. On peut également voir qu'il y a une forte densité sportive dans la plaine d'Argentan. La carte de la densité sportive par âge permet de compléter cette analyse (fig. 67).

Figure 67 Carte de la densité sportive par âge (de 5 à 74 ans) du cyclisme par commune en Normandie en 2015 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Pour cette carte, j'ai fait le choix de ne prendre en compte que les personnes de 5 à 74 ans qui sont les plus susceptibles de pratiquer le vélo notamment en compétition. Cette carte permet de mieux voir les communes avec une forte densité sportive mais aussi de distinguer les espaces où le cyclisme et les cyclistes sont peu présents voire pas du tout. On peut ainsi citer parmi ces espaces où les cyclistes sont peu présents : les marais du Cotentin et la côte granvillaise dans la Manche, le pré-bocage, la plaine de Caen, une partie du Pays d'Auge et l'extrême nord-ouest du Calvados, le Perche, la partie sud du Parc Naturel Régional Normandie-Maine et le nord-est du Pays d'Auge dans l'Orne, l'ouest de l'Eure et le pays de Caux et de Bray ainsi que le Vexin en Seine-Maritime. Là où il y a peu de compétitions et de clubs, on retrouve peu de licenciés mais cela n'explique pas tout. L'Orne est l'un des départements avec la plus forte densité sportive en cyclisme derrière la Manche pourtant le nombre total d'épreuves est le plus faible en Normandie. On pourrait également déduire que le cyclisme traditionnel est une discipline plus rurale que le BMX (qui nécessite une piste spécifique) par exemple puisque la densité sportive est plus forte dans les départements où la population totale est la plus faible.

## **Conclusion**

La Normandie compte trois fédérations sportives en cyclisme : une fédération délégataire, la FFC, qui réunit la majorité des licenciés de ce sport et qui est présente sur tout le territoire et deux fédérations affinitaires multisports que sont la FSGT, présente dans le Calvados, l'Orne et la Seine-Maritime, et l'Ufolep, présente dans l'Eure et la Seine-Maritime. Ces trois fédérations sont complémentaires dans leur répartition sur le territoire normand. Ainsi, le département de la Manche ne compte que la FFC sur son territoire mais compte le plus de licenciés. À l'inverse, la Seine-Maritime, qui possède les trois fédérations, a une densité sportive faible comparativement à sa population. Le cyclisme est un sport plus présent dans l'espace rural comme le montre la forte densité sportive de départements comme la Manche ou l'Orne mais avec des pratiquants qui résident dans l'espace urbain pour moitié. Si le cyclisme d'aujourd'hui se porte bien en Normandie avec un nombre de licenciés qui repart à la hausse comparativement au niveau national, l'importance du cyclisme normand était encore plus forte par le passé avec de nombreux coureurs réputés au niveau national voire international et un nombre de courses sur le territoire conséquent.

# Quatrième partie : La Normandie, une terre de cyclisme

## Introduction

Cette quatrième partie présente et caractérise le terrain d'étude et ses spécificités. Il s'agit de faire un état des lieux du cyclisme à l'échelle régionale. Dans un premier temps, la cyclabilité de la région est brièvement présentée. Puis, le cyclisme, notamment professionnel, dans cette région est abordé avec ses évolutions. Le troisième point fait un état du cyclisme et des compétitions dans la région. Ensuite, les difficultés et les avantages des compétitions cyclistes en Normandie sont évoqués. Le cinquième point aborde le cyclisme amateur en Normandie et la pratique des licenciés. Enfin, le dernier point rappelle le passage du Grand Départ du Tour de France 2016 dans la Manche et les chiffres-clés de celui-ci. Cette partie devrait permettre de mieux comprendre l'importance du cyclisme en Normandie mais aussi les raisons qui expliquent les nombreuses courses dans la région et le choix du Grand Départ du Tour de France 2016 dans la Manche.

## 1) La Normandie cycliste

### 1.1) La place des itinéraires cyclables

La Normandie compte 1 331 km de pistes cyclables (726 en Basse-Normandie et 605 en Haute-Normandie) d'après les données OpenStreetMap<sup>32</sup> (fig. 68). Selon la revue Grand Angle Atout France, une piste cyclable est une « *chaussée exclusivement réservée à l'usage des vélos, isolée du trafic général par un séparateur continu non franchissable. La piste peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle.* » (Dumont et al., 2009, p. 29). On dénombre également 1 080 km de voies vertes (696 en Basse-Normandie et 384 en Haute-Normandie). Selon la même revue, une voie verte est un « *aménagement indépendant du réseau routier, réservé à l'usage exclusif des circulations non motorisées : piétons, cyclistes, rollers... Les supports sont multiples : voies ferrées déclassées, chemins de service, voies forestières, voies reconverties, voies nouvelles, etc....* » (Dumont et al., 2009, p. 30). 161 km de bandes cyclables sont présents sur le territoire normand (95 en Basse-Normandie et 66 en Haute-Normandie). Il s'agit d'une « *voie réservée à l'usage du vélo, aménagée généralement à droite de la chaussée générale et délimitée par une ligne de peinture discontinue.* » (Dumont et al., 2009, p. 29). 3 km de voies sont partagés avec les bus et 29 km sont en double sens cyclable. La Normandie est donc un territoire où la cyclabilité est relativement développée. Pour autant, il n'existe pas encore de véloroute dans la région normande même si l'Avenue Verte entre Paris et Londres, qui traverse l'ancienne Haute-Normandie de Gournay-en-Bray jusqu'à Dieppe via le pays de Bray, peut y être assimilé. Le collectif de la revue Grand Angle Atout France en donne la définition suivante : « *itinéraire balisé, sécurisé et continu sur une moyenne ou longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen. Les supports sont multiples : routes à faible trafic, voies vertes, pistes cyclables, etc.* » (Dumont et al., 2009, p. 30).

---

<sup>32</sup> Source : <http://www.amenagements-cyclables.fr/fr>

Figure 68 Carte des voies cyclables en Normandie (source : Normandie Tourisme)



Ces nombreux aménagements favorisent une pratique plus sécurisée du cyclisme en Normandie. Leurs développements pourraient attirer de nouveaux licenciés dans les différentes fédérations et relancer l'économie du cycle.

## 1.2) Le terrain d'étude

Les cinq départements de la nouvelle région Normandie constituent mon terrain d'étude. Ce choix semble pertinent pour l'étude car le comité de Normandie de la FFC existait déjà avant la réunification de la Basse-Normandie et de la Haute-Normandie. Il est intéressant de noter que la Sarthe faisait partie du comité de Normandie de cyclisme de 1961 à 1981 et que le nord de la Mayenne reste un territoire assez proche de l'Orne et du sud de la Manche dans ses caractéristiques géographiques.

Je vais m'intéresser plus spécifiquement au département de la Manche qui rassemble le plus de licenciés à la FFC et au département de l'Orne, mon département de résidence, que je connais le mieux et qui est plus facile d'accès pour moi.

La Normandie est une région où la densité sportive du cyclisme est importante. Le nombre d'anciens coureurs cyclistes professionnels et de compétitions prouvent que c'est une terre de cyclisme.

## 2) Le cyclisme d'antan

### 2.1) Les anciens cyclistes professionnels normands

Comme me l'a signalé le directeur du cabinet du Conseil Départemental de la Manche : « *La Manche est un terreau de cyclistes* ». Le premier coureur normand à faire le Tour de France fut Pierre Desvages en 1903, né au Mesnil-Villeman. Il participa à tous les Tour de France jusqu'en 1910 mais n'en termina qu'un seul (le premier à l'avant-dernière place). Paul Duboc fut le premier vainqueur d'étape normand, né à Rouen, il remporta sa première étape en 1909 puis quatre autres en 1911 terminant, par la même occasion, second du Tour de France cette année-là. Quant au premier vainqueur normand du Tour de France, se fut François Faber en 1909, né à Aulnay-sur-Iton et qui prit la nationalité luxembourgeoise en 1909 comme son père. Il finit deuxième du Tour de France en 1908 et 1910 et remporta 19 étapes sur celui-ci sans oublier des victoires sur le Tour de Lombardie 1908, sur Paris-Bruxelles 1909, sur Paris-Tours 1909 et 1910, sur Bordeaux-Paris 1911 et sur Paris-Roubaix 1913.

Dans les années 1960, les cyclistes Normands étaient parmi les meilleurs cyclistes français, avec Jacques Anquetil (fils d'horticulteur) en chef de file. Vainqueur à cinq reprises du Tour de France (1957, 1961, 1962, 1963 et 1964), il ne fut égalé au niveau français que par le Breton Bernard Hinault en 1985. Le coureur rouennais remporta également le Tour d'Italie en 1960 et 1964, le Tour d'Espagne en 1963, Liège-Bastogne-Liège en 1966 et 9 fois le Grand Prix des Nations (épreuve contre-la-montre) parmi ses victoires les plus prestigieuses. À la fin des années 1960, la Normandie comptait plus d'une dizaine de coureurs cyclistes professionnels. En dehors de Jacques Anquetil, la Normandie a vu l'éclosion de nombreux coureurs au haut niveau :

- Jean-Claude Bagot (vainqueur d'étape sur le Tour d'Italie 1987, 9<sup>e</sup> du Tour d'Espagne 1989, 9 participations au Tour de France)
- Vincent Barteau (vainqueur d'étapes sur le Tour de France 1984 et 1989, 4 participations au Tour de France)
- Philippe Bouvatier (4 participations au Tour de France)
- Raymond Delisle (champion de France 1969, vainqueur d'étapes sur le Tour de France 1969 et 1976, 4<sup>e</sup> du Tour de France 1976, 9<sup>e</sup> en 1977, vainqueur d'étape sur le Tour d'Espagne 1974, 12 participations au Tour de France)
- Jean-Philippe Dojwa (3<sup>e</sup> du Championnat du Monde amateurs 1990, 3 participations au Tour de France)
- Anthony Geslin (vainqueur de Paris-Camembert 2006, de la Flèche Brabançonne 2009 et 3<sup>e</sup> du Championnat du Monde 2005, 6 participations au Tour de France)
- Thierry Gouvenou (vainqueur de Paris-Roubaix amateurs 1990, 7<sup>e</sup> de Paris-Roubaix 2002, 7 participations au Tour de France)
- Jean Jourden (champion du monde amateurs en 1961, vainqueur du Grand Prix de Plouay 1968 et 1969, 2 participations au Tour de France)
- Jean-Claude Lebaube (4<sup>e</sup> du Tour de France 1963, 5<sup>e</sup> du Tour de France 1965, 7 participations au Tour de France)
- Daniel Leveau (recordman de victoires avec 863 en totalité chez les amateurs)
- Thierry Marie (champion de France du contre-la-montre 1995, vainqueur d'étapes sur le Tour de France 1986, 1988, 1990, 1991 et 1992, sur le Tour d'Espagne 1986 et sur le Tour d'Italie 1992, vainqueur de Paris-Roubaix amateurs 1984, vainqueur de Paris-Camembert 1990, 7<sup>e</sup> du Championnat du Monde contre-la-montre 1994, 12 participations au Tour de France)

- Raymond Martin (3<sup>e</sup> du Tour de France 1980, vainqueur d'étapes en 1980 et 1982, maillot à pois de meilleur grimpeur du Tour de France 1980, 8<sup>e</sup> du Tour de France 1982, champion de France amateurs en 1972, vainqueur du Grand Prix de Plouay 1974, vainqueur de Paris-Camembert 1975 et 1979, 3<sup>e</sup> du Championnat de France 1980, 10 participations au Tour de France)
- Charles Rouxel (5<sup>e</sup> du Championnat du Monde 1970, 6 participations au Tour de France)
- Gérard Saint (2<sup>e</sup> du Grand Prix des Nations 1958, 9<sup>e</sup> du Tour de France 1959, 2<sup>e</sup> du classement par points, 3<sup>e</sup> du classement de la montagne et vainqueur du prix de la combativité)
- Bruno Thibout (3<sup>e</sup> du Championnat de France 1995, 3 participations au Tour de France)
- Michel Pelchat (3<sup>e</sup> du Championnat du Monde de cyclo-cross 1968, champion du monde amateurs de cyclo-cross en 1967 et champions de France de cyclo-cross en 1964 et 1966)
- Richard Vivien (champion du monde amateurs en 1987).

La liste des coureurs professionnels normands entre 1941 et 2018 (Annexe 1 – p. 204) recense le nombre de saisons professionnelles des cyclistes nés en Normandie, formés en Normandie ou ayant résidé en Normandie. Elle dénombre également le nombre de coureurs cyclistes professionnels par saison depuis 1941. La Normandie a ainsi compté jusqu'à 28 coureurs professionnels en 1951 grâce à une équipe professionnelle basée en Normandie.

Chez les féminines, les normandes Lily Herse (8 fois championne de France et vainqueur de deux étapes du Tour de France féminin 1955) et Geneviève Gambillon (7 fois championne de France et championne du monde en 1972 et 1974) se sont également illustrées.

On dénombre une unique victoire normande pour le Championnat de France de cyclisme sur route professionnel avec Raymond Delisle en 1969 mais plusieurs dans les autres catégories. Thierry Marie s'est ainsi imposé lors du premier Championnat de France contre-la-montre professionnel en 1995. Les Normands se sont également imposés à 11 reprises lors du Championnat de France amateurs par l'intermédiaire de Victor Philippe en 1910, Raymond Lemarié en 1936, Jacques Anquetil en 1952, Roland Lacombe en 1960, Francis Bazire en 1962, Daniel Ducreux en 1969, Raymond Martin en 1972, Claude Carlin en 1986, Franck Morelle en 1990, Frank Hérembourg en 1996 et Cédric Delaplace en 2013. On compte 12 victoires normandes dans le Championnat de France Juniors (*anciennement Premier pas Dunlop*) avec Jacques Sadot en 1953, Yves Laboulais en 1956, Jacques Delarue en 1962, Xavier Salles en 1966, Jean-Marie Vasseur en 1971, Vincent Barteau en 1980, Thierry Lerall en 1981, Philippe Bouvatier en 1982, Mikaël Chérel en 2003, Alexandre Binet en 2004, Étienne Piret en 2006 et Anthony Delaplace en 2007 ainsi que 7 victoires dans la version contre-la-montre (Anthony Geslin en 1997 et 1998, Étienne Piret en 2005 et 2006, Fabien Taillefer en 2007 et Alexis Gougéard en 2010 et 2011) ce qui constitue un record au niveau national pour la région. Bon nombre de titres nationaux ont été obtenus au cours des 20 dernières années à l'image des 4 victoires de coureurs Normands dans le Championnat de France Espoirs d'Arnaud Courteille en 2008, Alexandre Lemair en 2009, Jérémy Leveau en 2014 et Paul Ourselin en 2016. Il faut ajouter à cela que lors du titre de champion de France Espoirs de Paul Ourselin, le second était Normand (Benoît Cosnefroy) et le troisième a effectué une partie de sa formation en Normandie au Pôle Espoir de Caen (Corentin Ermenault). Lors de l'édition 2017, Benoît Cosnefroy a de nouveau terminé second et un autre Normand a complété le podium, Damien Touzé. Les 15 victoires normandes sur le Championnat de France féminin sont à mettre à l'actif de Lily Herse (1956, 1958, 1959, 1961, 1962, 1963, 1965 et 1967) et Geneviève Gambillon (1969, 1970, 1972, 1974, 1975, 1976 et 1977). Tous ces coureurs et toutes ces coureuses ont participé à la

reconnaissance du cyclisme normand qui, peu à peu, a vu son nombre de courses et leur importance grandir.

Le Veloce Club de Rouen qui fut créé en 1869 était un des premiers clubs au monde. La fameuse expression « Les forçats de la route » écrite par le reporter Albert Londres dans *Le Petit Parisien* le 27 juin 1924 à la suite d'une interview d'Henri Pélissier qui a abandonné dans un bar à Coutances et qui se plaignait de la rigidité du règlement et du métier difficile de coureur. La première équipe de Normandie prit part au Tour de France en 1928. Après la guerre de 1939 à 1945, les coureurs normands étaient sélectionnés dans l'équipe de l'Ouest, bien souvent, au service des coureurs bretons.

Tous ces coureurs et toutes ces coureuses normand(e)s se sont exprimés sur les nombreuses courses cyclistes présentes sur le territoire. Certaines ont aujourd'hui disparu mais d'autres ont perduré.

## 2.2) Les anciennes courses cyclistes

La première compétition cycliste d'endurance de ville à ville fut organisée le 7 novembre 1869 entre Paris et Rouen. L'épreuve a disparu pour réapparaître en 1895. Celle-ci s'est poursuivie jusqu'en 2009, malgré quelques annulations, mais a progressivement perdu sa notoriété. Le Critérium National (à Rouen) et le Grand Prix de la Côte Normande (de 1978 à 1983), aujourd'hui disparus, étaient organisés en Normandie et montraient le dynamisme du cyclisme normand de l'époque. Plusieurs courses importantes de la région ont aujourd'hui disparu à l'image du Tour du Calvados organisé de 1928 à 1955, du Tour de l'Orne de 1949 à 1954 (qui est de nouveau organisé depuis 2017), de Paris-Caen de 1923 à 1945, de Paris-L'Aigle de 1926 à 1939, du Grand Prix du Havre Libre de 1945 à 1956 ou encore du Grand Prix du Bocage Normand de 1930 à 1939. Le Tour de l'Ouest organisait par *L'Ouest-Éclair* (aujourd'hui *Ouest France*) empruntait les trois départements bas-normands de 1931 à 1939 et de 1946 à 1959. La disparition du Maillot des As, épreuve réputée en Normandie soutenue par Paris-Normandie, alors florissant, avec la victoire de Jacques Anquetil en 1953 montre la fin d'une belle période pour le cyclisme normand. On peut ajouter que les deux uniques fois où la Normandie accueillit les Championnats de France de cyclisme professionnels furent en 1961 et 1963 à Rouen. Alors que le Tour de France passait régulièrement en Normandie avant la Seconde Guerre mondiale, depuis 1947 le nombre de passages s'est considérablement réduit au profit des pays étrangers voisins et des massifs montagneux. Pour autant, on peut saluer la pérennité de certaines épreuves telles que le Tour de Normandie, créé en 1939 et réapparu en 1981, Paris-Évreux organisé depuis 1896 (avec, il est vrai, de nombreuses annulations (2003, 2005, 2008, 2011, 2012, 2015, 2016 et 2018)), Paris-Camembert qui existe depuis 1934 ou encore le Circuit des Remparts à Saint-Lô présent depuis 1972. D'autres épreuves se sont développées à l'image de la Polynormande qui était un critérium de 1980 à 2002 et qui est devenue une course en ligne en 2003. En 2004, l'épreuve intègre la Coupe de France de cyclisme sur route au côté de Paris-Camembert. Le Critérium de Lisieux a acquis ses lettres de noblesse au fil du temps (depuis 1981) accueillant chaque année les meilleurs coureurs français juste après le Tour de France.

D'autres épreuves occupent une place importante dans le calendrier normand :

- le Duo Normand (contre-la-montre par équipes de deux coureurs pros et amateurs) organisé depuis 1982
- le Tour de l'Eure juniors
- le Signal d'Écouves juniors
- le Tour de la Manche

- les Trois Jours de Cherbourg
- le Grand Prix d'ouverture de Saint-Hilaire-du-Harcouët
- le Tour du Pays du Roumois
- La Gainsbarre à Portbail
- La Gislard à Saint-Sauveur-Lendelin
- Les Boucles de l'Austreberthe
- le Grand Prix de la Saint-Laurent Montpinchon élites, espoir et juniors
- le Grand Prix de Blangy-sur-Bresle
- le Trio Normand (contre-la-montre par équipes de trois coureurs)
- la manche de Coupe de France de cyclo-cross à Flamanville et celle de Bagnoles-de-l'Orne (en 2016)

Le Maillot des As fut créé en 1946 à l'initiative du journal Paris-Normandie pour relancer le cyclisme normand en mettant en avant l'élite régionale. La dernière édition se déroula en 1969. Le Maillot des Jeunes organisé depuis 1947 sur plusieurs manches dans les départements normands était une autre épreuve très suivie. Elle fut inventée par le journal *Paris-Normandie* pour les coureurs de moins de 20 ans. Les victoires de Jacques Anquetil en 1951, Gérard Saint en 1954 et Jean Jourden en 1961 ont contribué à son prestige. Aujourd'hui, cette épreuve reste prisée des jeunes coureurs normands.

Beaucoup de ces épreuves existent toujours et sont parfois devenues des courses réputées.

### 3) La situation actuelle

#### 3.1) Les courses cyclistes en Normandie

##### 3.1.1) Les courses cyclistes réputées

La Normandie compte un nombre conséquent d'épreuves cyclistes de haut niveau : 3 courses font partie du calendrier UCI 1.1 (correspondant aux courses d'un jour de catégorie 1), 1 du calendrier UCI 2.2 (correspondant aux courses par étapes de catégorie 2), 2 critères nationaux et 23 courses sont classées Élités nationales (fig. 69). On retrouve également une manche de la Route de l'Ouest féminine ainsi que 2 épreuves Fédérales juniors. Ajoutons à cela une manche de la Coupe de France de cyclo-cross à Flamanville mais également le Signal d'Écouves qui constituera une manche de la Coupe de France Juniors en 2019. Les futurs projets sur le territoire normand sont nombreux. Ainsi, le comité envisage la possibilité d'organiser une manche de Coupe de France de cyclo-cross en 2020 voire le Championnat de France de cyclo-cross.

Figure 69 Tableau des courses importantes du calendrier normand (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

Nom de la course	Catégorie	Date	Année de création
Paris-Camembert	UCI 1.1	Avril	1934
Polynormande	UCI 1.1	Juillet/Août	1980 (critérium), course en ligne depuis 2003
Duo Normand	UCI 1.1	Septembre	1982
Tour de Normandie	UCI 2.2	Mars	1939
Circuit des Remparts à Saint-Lô	Critérium national	Juillet	1972



Critérium de Lisieux	Critérium national	Juillet	1981
Paris-Évreux	Élite nationale	Mars/Juin	1896
Tour de la Manche	Élite nationale	Mai	1946
Trois Jours de Cherbourg	Élite nationale	Septembre	1980
Grand Prix d'ouverture de Saint-Hilaire-du-Harcouët	Élite nationale	Février/Mars	1955
Tour du Pays du Roumois	Élite nationale	Juillet	2005
La Gainsbarre	Élite nationale	Avril	2004
La Gislard	Élite nationale	Avril	1998
Grand Prix de Luneray	Élite nationale	Mai/Juin	1985
Les Boucles de l'Austreberthe	Élite nationale	Juin	1995
Grand Prix de la Saint-Laurent à Montpinchon	Élite nationale	Août	1958
Grand Prix de Blangy-sur-Bresle (fig. 70)	Élite nationale	Septembre	1983
Trio Normand	Élite nationale	Septembre	1987
Grand Prix de la Foire au Boudin – Mortagne-au-Perche	Élite nationale	Mars	1966
Grand Prix du Comité des Fêtes d'Yquelon	Élite nationale	Mars	1979
Grand Prix Michel-Lair	Élite nationale	Avril/Juin	1951
Grand Prix du Muguet - Chambois	Élite nationale	Mai	1919
Prix de la Municipalité des Grandes-Ventes	Élite nationale	Mai	2005
Montfort-sur-Risle – 1 <sup>ère</sup> manche Maillots des Jeunes Léopards	Élite nationale	Mars	
Cerisy-Belle-Étoile – 2 <sup>ème</sup> manche Maillots des Jeunes Léopards	Élite nationale	Mars	
La Bonneville-sur-Iton – 3 <sup>ème</sup> manche Maillots des Jeunes Léopards	Élite nationale	Avril	

Lillebonne – 4 <sup>ème</sup> manche Maillots des Jeunes Léopards	Élite nationale	Avril	
Montivilliers – 5 <sup>ème</sup> manche Maillots des Jeunes Léopards	Élite nationale	Mai	
Lénault – 6 <sup>ème</sup> manche Maillots des Jeunes Léopards	Élite nationale	Juin	
4 <sup>ème</sup> manche de la Route de l'Ouest féminine – Vitrais-sous-L'Aigle	Interrégional	Mai	
Grand Prix Fernand-Durel	Fédérale juniors	Avril	2002
Le Signal d'Écouves	Fédérale juniors	Juillet	1989
Grand Prix de la Saint-Laurent à Montpinchon	Fédérale juniors	Août	1973
Cyclo-cross de Flamenville – 4 <sup>ème</sup> manche de la Coupe de France de cyclo-cross	Élite nationale	Décembre	2007

Figure 70 Grand Prix de Blangy-sur-Bresle 2017 (Quentin Foucault, Septembre 2017)



En plus de ces épreuves réputées, la Normandie comptait plusieurs cycloportives dans les années 2010 qui attiraient de nombreux participants venant parfois de régions plus lointaines.

### 3.1.2) Les cycloportives

La Normandie a compté jusqu'à 3 cycloportives sur son territoire. La Viking 76 existe depuis 1993. À l'initiative du Conseil Général de Seine-Maritime avec les collaborations de la

FFC, l'Ufolep et la FFCT (ainsi que la FSGT par le passé), elle a compté jusqu'à 1 400 participants en 1997, année du Grand Départ du Tour de France à Rouen. L'épreuve a perdu beaucoup de participants depuis que le départ n'est plus situé à Rouen puisqu'en 2017 on comptait un peu plus de 700 participants sur les 2 parcours proposés (147 et 98 km). Une épreuve cyclotouriste est également proposée sur un parcours de 96 km. Le parcours de l'épreuve change régulièrement pouvant aussi bien aller au Havre, qu'à Rouen, Dieppe, Fécamp ou Forges-les-Eaux. La deuxième cycloportive normande est La Flèche Normande qui était organisée jusqu'en 2015 pour un total de 16 éditions (depuis 1999). Elle fut annulée en 2008. La course faisait partie du Trophée National Ufolep. Deux parcours étaient proposés : 150 km et 85 km. Une cyclotouriste se déroulait en même temps sur 65 km. La course attirait entre 450 et 600 participants. Les autorisations étant toujours plus difficiles à obtenir et notamment l'accord de la Gendarmerie du Calvados, les organisateurs ont donc décidé de faire de cette épreuve une randonnée cyclotouriste moins contraignante pour la sécurité. Enfin, jusqu'en 2013 et depuis 2010, la troisième cycloportive normande était La Cyclo Manche. Elle réunissait 400 participants sur 3 circuits : 50, 130 et 180 km. Là aussi, la diminution du nombre de participants (600 la première année) a conduit à sa disparition. Le passage à travers les beaux paysages que l'épreuve traversée n'a plus été autorisé pour des raisons de sécurité. La région et les communautés de communes qui investissaient dans cette épreuve pour promouvoir la région se sont alors retirées n'y voyant plus leur intérêt. Elles ont parfois privilégié de continuer à financer des épreuves plus locales, il devient alors important de s'intéresser à leur localisation afin de voir s'il y a une territorialité pour les compétitions cyclistes.

### 3.1.3) La localisation des compétitions cyclistes en Normandie

Pour les courses à étapes, j'ai choisi de prendre la ville d'arrivée et de compter chaque étape comme une course (exemple : l'étape du Tour de Normandie 2018, Villers-Bocage-Bagnoles-de-l'Orne est comptabilisée comme une course à Bagnoles-de-l'Orne). Si une compétition rassemble plusieurs courses pour différentes catégories, elle est comptabilisée selon sa catégorie la plus forte (exemple : une compétition avec des courses pour les 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégories sera comptabilisée comme 1<sup>re</sup> catégorie) sauf s'il existe des courses pour les départementales. Dans ce cas, deux courses seront comptabilisées. Les compétitions pour les écoles de vélo sont comprises dans les courses départementales (fig. 71). Une course correspond à une ou plusieurs compétitions cyclistes sur une commune dans une journée. Il peut donc y avoir plusieurs courses dans une journée mais elles ne seront comptées que comme une seule. Inversement, plusieurs courses peuvent se dérouler sur plusieurs jours et sont donc comptabilisées plusieurs fois (à l'image du Grand Prix de la Saint-Laurent à Montpinchon qui s'étale sur 4 jours avec une course pour chaque catégorie par jour). Pour la réalisation des cartes, seules les compétitions de cyclisme sur route et de cyclo-cross ont été recensées.

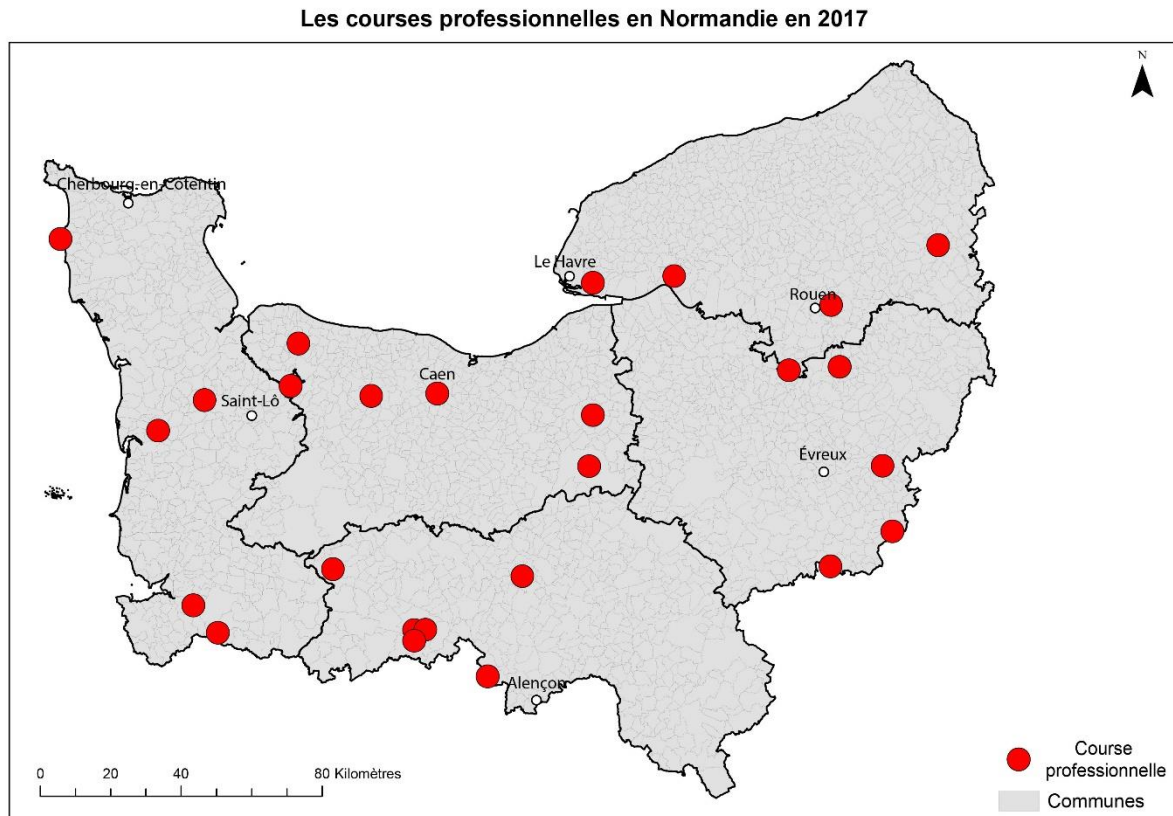
Figure 71 Tableau de correspondance des courses FFC (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

<b>Intitulé</b>	<b>Niveau</b>
Courses professionnelles	Élites
Courses nationales	1 <sup>re</sup> catégorie
Courses régionales	2 <sup>e</sup> catégorie, 3 <sup>e</sup> catégorie, D1 Open et D2 Open
Course départementales	D1, D2, D3, D4, jeunes (cadets, minimes, écoles de vélo)

- FFC :

Les courses professionnelles sont uniformément réparties sur le territoire (fig. 72). On compte 29 courses de niveau Élités en 2017 parmi lesquelles on retrouve la Polynormande, Paris-Camembert, le Tour de Normandie, le Duo Normand, etc.

Figure 72 Carte des courses professionnelles en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

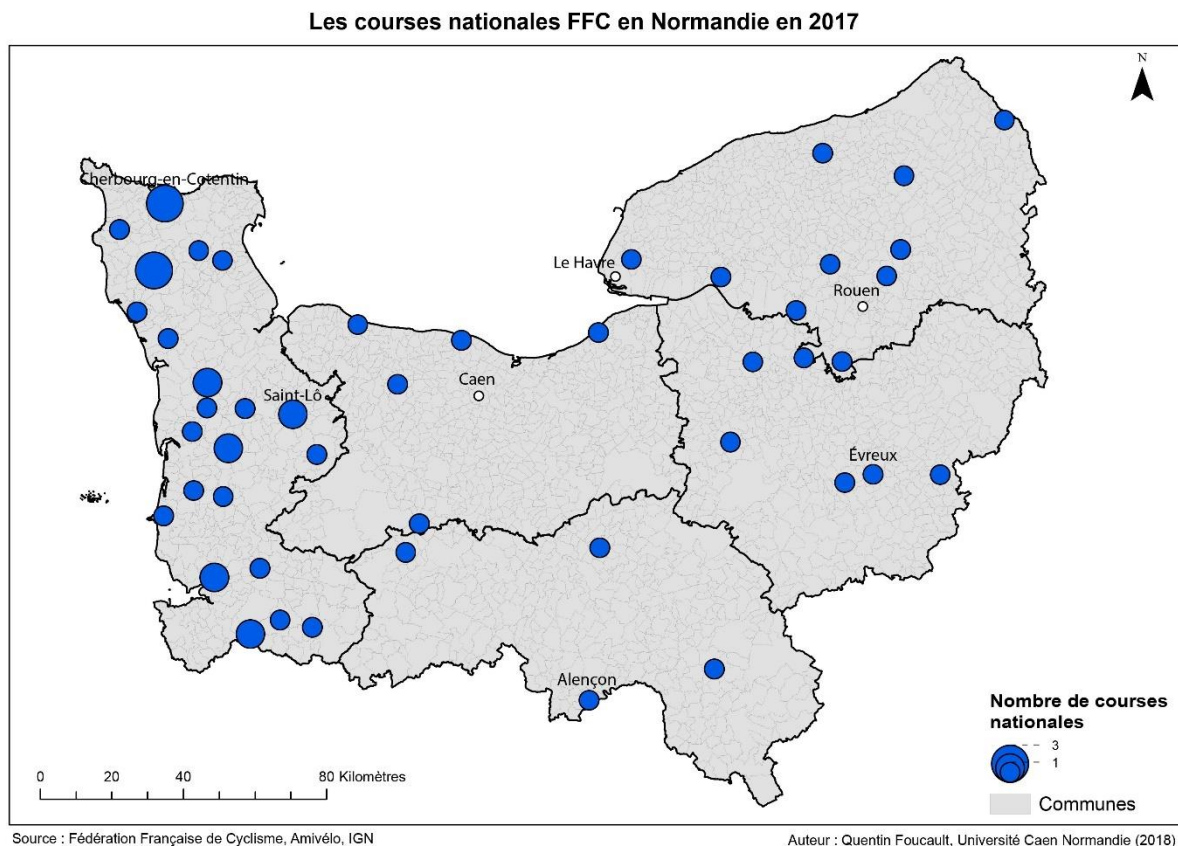


Source : Fédération Française du Cyclisme, Amivélo, IGN

Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie (2018)

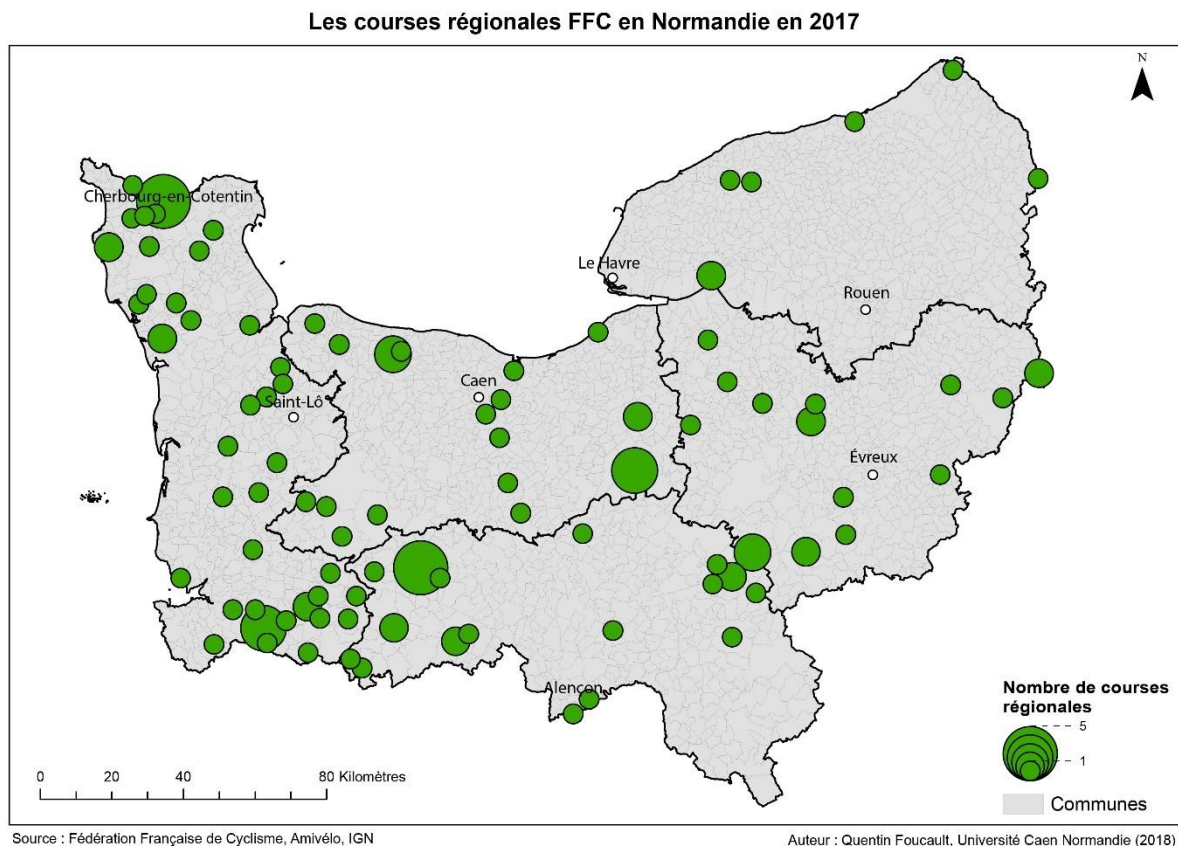
La carte des courses nationales (fig. 73) permet de voir que l'essentiel de ces compétitions se situe dans le département de la Manche qui compte de nombreux clubs et licenciés mais aussi plusieurs organisateurs motivés. On retrouve ainsi le Grand Prix de la Saint-Laurent à Montpinchon, la Gislard, la Gainsbarre, le Circuit des Remparts à Saint-Lô ou encore le Tour de la Manche. Il faut ajouter que la Manche compte trois équipes en division nationale qui correspond au haut-niveau amateur en cyclisme sur route. On peut voir que l'Orne et le Calvados organisent moins de compétitions d'envergure. Le manque de courses dans le centre de la Normandie peut s'expliquer par le relief mais aussi le manque de moyens humains ou financiers pour organiser des compétitions de ce niveau.

Figure 73 Carte des courses nationales FFC par commune en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



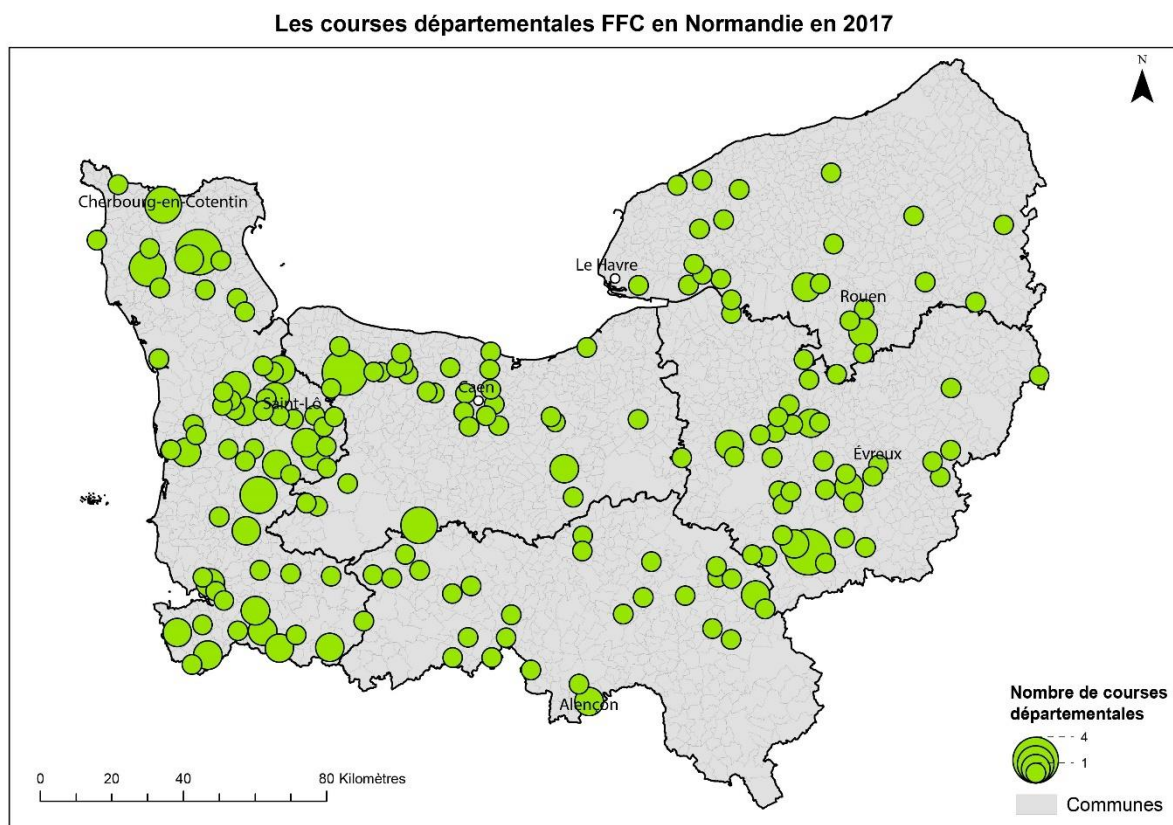
La localisation des courses régionales est encore différente de celle des autres courses (fig. 74). Elles se situent principalement dans l'est du Sud-Manche et à l'ouest de l'Orne. On retrouve également plusieurs courses dans le nord Cotentin et à la limite entre l'Orne et l'Eure près de L'Aigle. La Seine-Maritime, l'est du Calvados, le nord de l'Eure, la côte est de la Manche ainsi que le Perche et le centre de l'Orne réunissent très peu de courses régionales. C'est particulièrement visible pour le Perche, où le cyclisme est peu présent et la population plutôt âgée, et le centre de la Seine-Maritime.

Figure 74 Carte des courses régionales FFC par commune en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



La localisation des courses départementales est assez similaire aux courses régionales (fig. 75). On retrouve beaucoup de courses dans la Manche autour de Saint-Lô mais aussi dans le Sud-Manche. Cela s'explique par la présence de clubs qui organisent beaucoup de compétitions à l'image du VC Saint-Lô-Pont-Hébert dont nous étudierons la localisation des épreuves. Le sud-ouest de l'Eure et l'est de l'Orne regroupent également beaucoup de courses tout comme l'agglomération caennaise. Les épreuves départementales sont moins compliquées à organiser donc elles sont plus nombreuses. Elles concernent également plus de licenciés.

Figure 75 Carte des courses départementales par commune en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

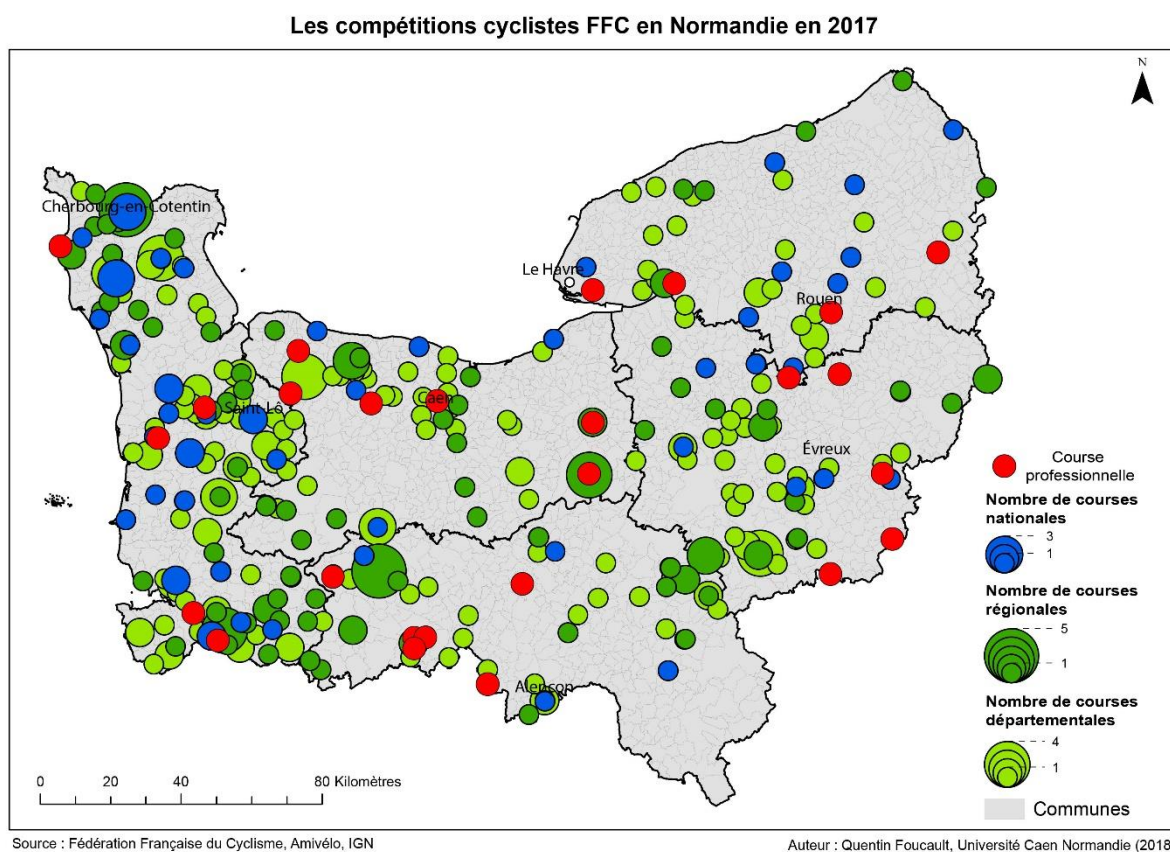


Les compétitions cyclistes de la FFC se localisent principalement dans le département de la Manche (fig. 77). Cela semble lié au fait qu'il n'y a que la FFC présente contrairement aux autres départements qui ont plusieurs fédérations donc une plus grande dispersion des licenciés et des compétitions. Dans le Calvados, l'agglomération caennaise, le nord-ouest du département et le bocage virois sont les principales zones où se déroulent des courses cyclistes. Dans l'Orne, l'ouest et l'est du département concentrent l'essentiel des épreuves. Dans l'ex-Haute-Normandie, les compétitions sont plus dispersées dans l'espace même si l'ouest de l'Eure regroupe une grande part des épreuves du département. Le tableau ci-dessous (fig. 76) montre que les courses départementales sont les plus présentes dans les communes normandes puisqu'un peu plus de six communes sur 100 ont une course départementale en Normandie. Les épreuves cyclistes occupent ainsi près de 10 % du territoire puisque 9,6 % des communes normandes ont une course.

Figure 76 Tableau de la présence des courses cyclistes dans les communes normandes en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

Type de course cycliste	Nombre de communes ayant une course cycliste	Pourcentage de communes ayant une course cycliste
Professionnel	25	0,87 %
Nationale	47	1,63 %
Régionale	92	3,19 %
Départementale	183	6,34 %
<b>Total</b>	<b>277</b>	<b>9,60 %</b>

Figure 77 Carte des compétitions cyclistes organisées par la FFC par commune en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université de Caen, 2018)

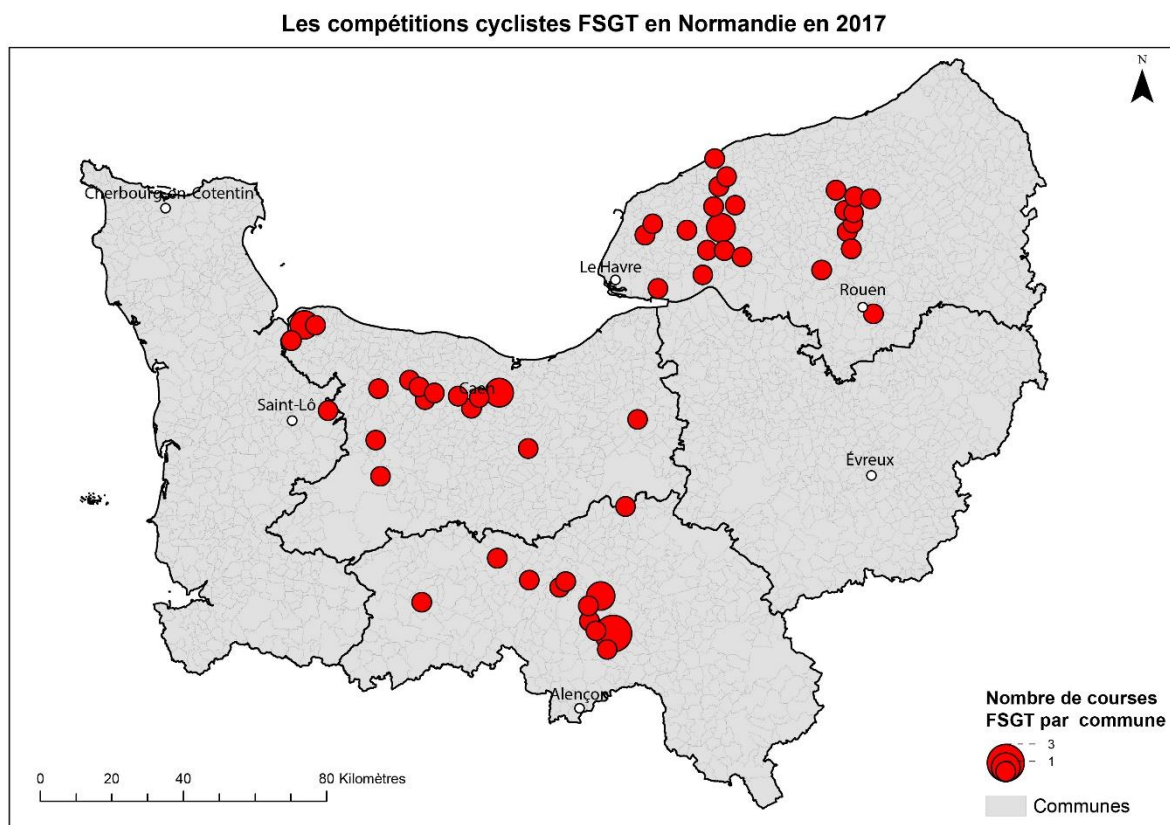


- FSGT :

Les compétitions cyclistes organisées par la FSGT ne concernent que les coureurs amateurs. Leur localisation est très restreinte : le nord-ouest du Calvados, la région d'Argentan et Sées dans l'Orne, l'ouest de la Seine-Maritime et le sud du Pays de Caux au nord de Rouen (fig. 78). Cela s'explique par la présence des clubs qui organisent les épreuves à proximité de leur siège et, probablement, par le relief moins marqué qui permet à tous de participer grâce à une difficulté moindre. Jusqu'à l'an dernier, il fallait l'autorisation de la FFC pour organiser une compétition en FSGT. Cela n'est plus le cas aujourd'hui.



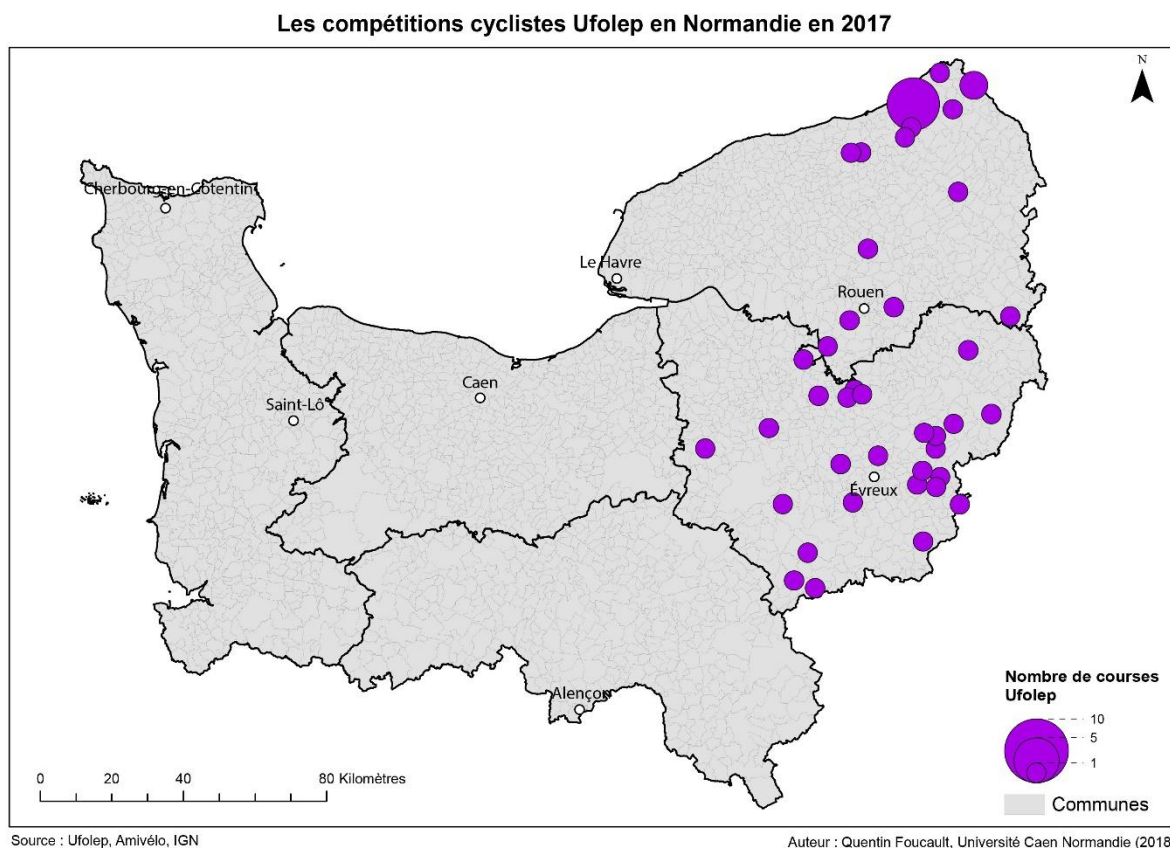
Figure 78 Carte des courses cyclistes FSGT par commune en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



- Ufolep :

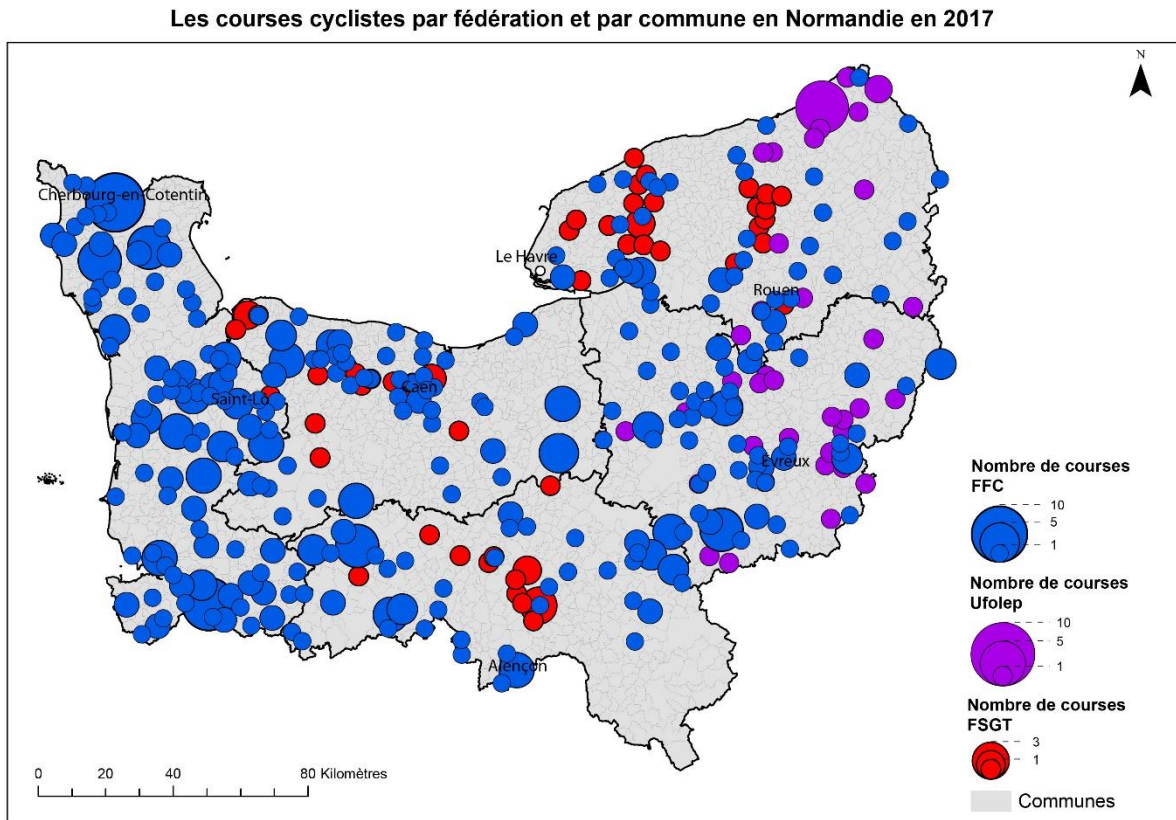
Les compétitions cyclistes de l'Ufolep, uniquement ouvertes aux amateurs, se situent essentiellement à l'est de l'ancienne région Haute-Normandie à l'image de la localisation des clubs (fig. 79). Pour autant, en Seine-Maritime, il y a une densification des courses dans le nord-est du département, l'Ufolep étant plus présente dans cet espace. Les épreuves se localisent plus à la limite avec la région parisienne probablement dans le but d'attirer des licenciés venants de cette zone géographique, l'Ufolep y étant plus développé. Cela permet ainsi d'augmenter la taille des pelotons. Cédric Coyette, délégué régional Ufolep, m'a confirmé ce constat. La proximité de l'Île-de-France permet aux licenciés de cette région de venir participer aux courses Ufolep dans l'Eure et la Seine-Maritime.

Figure 79 Carte des courses cyclistes Ufolep par commune en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



La carte (fig. 80) qui suit montre que, même en ne comptant qu'une fédération, la Manche reste « la terre de cyclisme » en Normandie puisque c'est le département qui organise le plus de compétitions toutes fédérations confondues. Le pré-Bocage, le Pays d'Auge et le Perche sont les espaces où les compétitions cyclistes sont peu présentes. Une certaine complémentarité entre les différentes fédérations dans la localisation des organisations est visible à l'image de la Seine-Maritime où chaque fédération occupe un espace. Cela peut conduire les compétiteurs à choisir la fédération à laquelle ils se licencient en fonction du lieu où ils habitent et de quelle fédération organise les courses près de chez eux. Ainsi, les habitants du nord-est de la Seine-Maritime ont plus d'intérêts à prendre une licence à l'Ufolep. On retrouve également beaucoup de compétitions dans le sud-Manche. Cela s'explique par la proximité de la Bretagne mais aussi par la présence de personnes « moteurs » dans la région de Saint-Martin-de-Landelles telle que le speaker Daniel Mangeas. Avec le nord-Cotentin et l'ouest de Saint-Lô, ce sont les espaces où l'on retrouve la plus grande concentration de compétitions en Normandie. Pour René Gautier : « *La ruralité est un élément important dans le fait qu'il y est plus de courses dans la Manche.* ». On retrouve peu de courses sur les parcours qui semblent intéressants comme la Suisse Normande ce qui constitue un paradoxe. C'est probablement lié à la densité de population, l'absence de club et à l'état des routes, bien souvent dégradées et qui sont souvent moins entretenues car moins empruntées. Pourtant, la Suisse Normande constitue un carrefour pour les cyclistes qu'ils soient cyclotouristes avec la base de loisirs de Clécy ou compétiteurs. Ces derniers utilisent ce territoire comme terrain d'entraînement (notamment pour la présence de nombreuses bosses). Ils peuvent venir de l'Orne, du Calvados et même de la Manche pour s'y entraîner. Les coureurs de haut niveau de la région caennaise effectuent ainsi bon nombre de leurs séances d'entraînement dans cette région

Figure 80 Carte des courses cyclistes par fédération et par commune en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



J’ai pu comptabiliser 535 jours de courses pour les trois fédérations confondues en 2017 (dont 429 pour la FFC, 59 pour la FSGT et 47 pour l’Ufolep). En réutilisant la limite utilisée par l’Insee en France avant 1954 de 2 000 habitants entre une commune urbaine et une commune rurale. J’ai pu dénombrer le nombre de courses dans les communes rurales et celles dans les communes urbaines (fig. 81). Pour la FFC, plus de la moitié des courses se déroulent dans une commune rurale alors que pour la FSGT et l’Ufolep se sont plus des trois-quarts des courses qui ont lieu dans une commune rurale. On pourrait donc en déduire que la FFC est plus présente dans les communes urbaines que les deux autres fédérations et que l’Ufolep est la fédération qui semble la plus ancrée dans les communes rurales.

Figure 81 Nombre de jours de courses par fédération et par type de communes en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

<b>Fédération</b>	<b>Nombre de jours de courses dans les communes rurales de moins de 2 000 habitants</b>	<b>Nombre de jours de courses dans les communes urbaines de plus de 2 000 habitants</b>
FFC	238	191
FSGT	44	15
Ufolep	39	8
<b>Total</b>	<b>321</b>	<b>214</b>

Si la Manche est le département le plus dynamique pour l'organisation de compétitions cyclistes, il est intéressant d'étudier les distances entre le siège d'un club et les courses qu'il organise.

### 3.2) Les exemples de deux clubs organisateurs

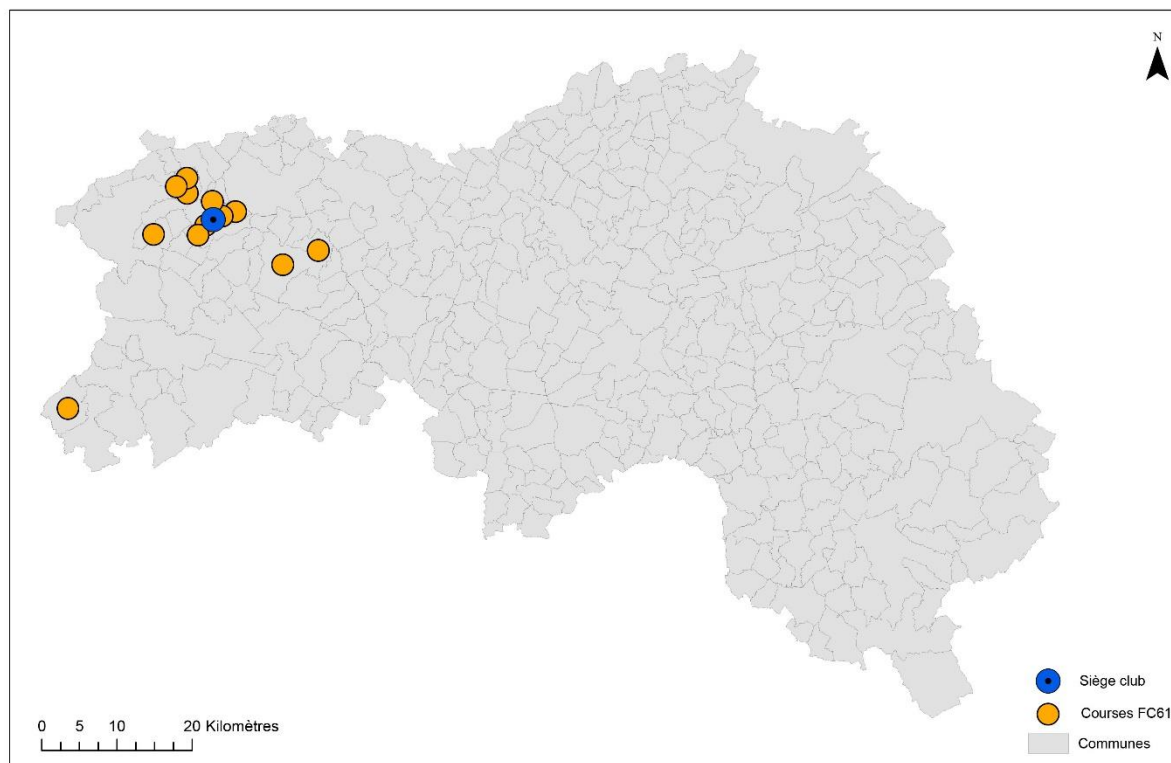
Les compétitions cyclistes ne sont pas organisées sur une seule et même commune. Les clubs vont parfois jusqu'à plusieurs kilomètres pour organiser une compétition soit pour trouver un parcours plus difficile ou plus facile à mettre en place soit car les communes sont intéressées. De nombreuses épreuves ont ainsi lieu grâce à l'investissement des comités des fêtes ou des artisans et commerçants d'une commune. On retrouve plus d'épreuves lorsqu'un club actif est présent avec de nombreux licenciés et des dirigeants motivés. Pour mieux voir la localisation des compétitions et la distance par rapport au siège d'un club, prenons l'exemple de deux clubs : Flers Cyclisme 61 qui est le club qui organise le plus de compétitions dans l'Orne et le VC Saint-Lô-Pont-Hébert qui est le premier club organisateur de la Manche.

#### - Flers Cyclisme 61 :

Le club de Flers Cyclisme 61 va organiser 12 compétitions cyclistes sur route en 2018 (fig. 82). Chaque étape du Tour de Flers Agglo étant comptabilisée pour une course. On retrouve 3 épreuves à Cerisy-Belle-Étoile qui se situe à 6 km de Flers et 4 courses sont organisées dans la commune où se situe le siège du club, Flers. Les autres épreuves se situent à Chanu (8 km de Flers), Saint-Georges-des-Groseillers (2 km), Bellou-en-Houlme (11 km), Briouze (16 km), Saint-Cornier-des-Landes (11 km) et Mantilly (30 km). La majeure partie des courses sont organisées dans la commune du club ou à proximité (moins de 10 km) même si trois épreuves sont assez éloignées. Cela peut s'expliquer par l'absence de club à proximité des communes accueillant une épreuve. Plusieurs épreuves sont organisées dans le cadre de fêtes communales : la foire des Rogations à Briouze, les trois jours de Bellou, la foire de la Saint-Gilles à Flers, la foire de la Saint-Côme à Chanu et la fête Saint-Michel à Mantilly. De plus, seules 3 courses ne se situent pas sur le territoire de l'intercommunalité de Flers (Chanu, Mantilly et Saint-Cornier-des-Landes).

Figure 82 Carte des compétitions cyclistes organisées par le club de Flers Cyclisme 61 en 2018 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

### Les compétitions cyclistes organisées par Flers Cyclisme 61 en 2018



Source : Flers Cyclisme 61

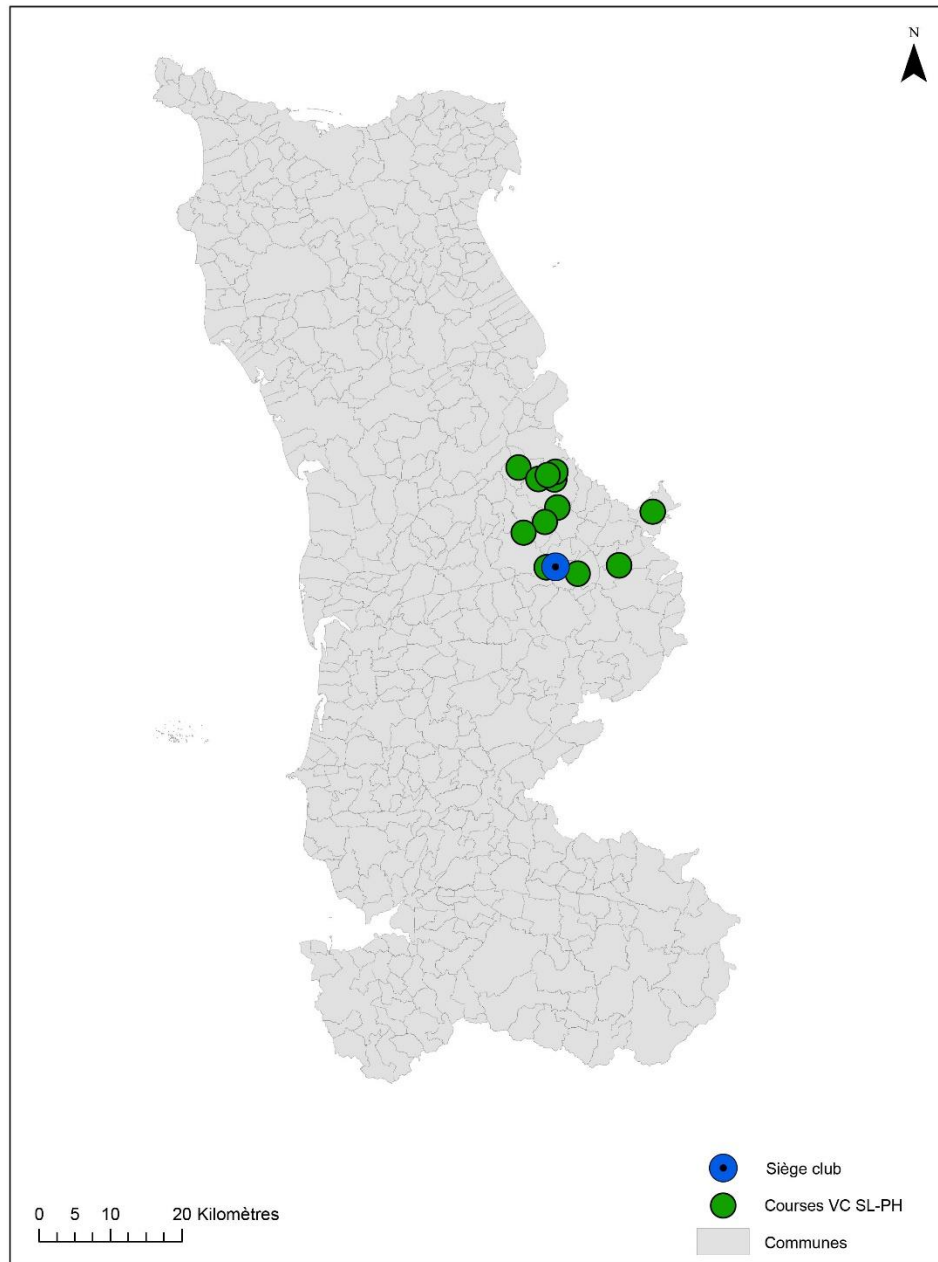
Auteur : Quentin Foucault, Université de Caen Normandie (2018)

#### - VC Saint-Lô - Pont-Hébert :

Ce club organisera 13 compétitions cyclistes en 2018 (12 sur route et 1 cyclo-cross). Il est basé à Agneaux mais représente les communes de Saint-Lô et de Pont-Hébert. L'essentiel des épreuves se situe au Nord de Saint-Lô (fig. 83). Voici les communes qui accueillent les courses et leur distance en kilomètres (à vol d'oiseau) par rapport au siège du club : Saint-Jean-de-Daye (12 km), Saint-Pierre-de-Semilly (8 km), Cavigny (8 km), Pont-Hébert (6 km), Graignes (15 km), Agneaux, Le Mesnil-Véron (13 km), Saint-Lô, Amigny (6 km) et Cerisy-la-Forêt (15 km). La distance moyenne est plus importante que pour le club de Flers puisqu'il y a moins de compétitions organisées dans la commune du club mais que les courses les plus éloignées ne sont « qu'à » 15 km du siège du club. La localisation des compétitions s'explique aussi par le fait que Pont-Hébert se situe au nord de Saint-Lô. À cela s'ajoute, la présence peu marquée d'autres clubs dans cette zone au contraire de l'ouest de Saint-Lô, où les clubs de Périers, Marigny et Orval-Coutances organisent plusieurs épreuves.

Figure 83 Carte des compétitions cyclistes organisées par le club de VC Saint-Lô-Pont-Hébert en 2018 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

### Les compétitions cyclistes organisées par le VC Saint-Lô-Pont-Hébert en 2018



Source : VC Saint-Lô-Pont-Hébert

Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie (2018)

Ces nombreuses courses cyclistes, organisées par des clubs amateurs, ont permis, par le passé, à de jeunes coureurs de devenir professionnels et d'obtenir des résultats probants sur des courses plus huppées.

### 3.3) Le développement du cyclisme normand

#### 3.3.1) Les cyclistes professionnels et les résultats obtenus

Les résultats récents montrent que la Normandie revient au premier plan du cyclisme français. La victoire de Benoît Cosnefroy sur le Championnat du Monde sur route espoirs à Bergen (Norvège) en 2017 le prouve. En 2016, à Plumelec, Nicolas Malle devenait champion d'Europe juniors. Il faut remonter à 2005 pour trouver le dernier Français médaillé au Championnat du Monde sur routes élite (à Madrid) et c'est un Normand, il s'agit d'Anthony Geslin, né à Alençon et qui a débuté le cyclisme dans le club de Damigny. La Normandie est un des seuls comités de France à progresser en termes de licenciés (2,6 %), avec l'Ile de France (0.8%), l'Auvergne Rhône Alpes (0,4 %) et La Réunion (0.8%). Pour le reste, les comités français perdent des licenciés depuis 2016. En 2016, le bilan économique était déficitaire, il est excédentaire en 2017 malgré un budget toujours en baisse.

Le nombre de coureurs cyclistes sur route professionnels est conséquent (fig. 84) : 18 dont 5 dans une équipe World Tour (1<sup>ère</sup> division) et 11 dans une équipe Continental Pro (2<sup>ème</sup> division).

Voici la liste des 18 coureurs professionnels normands en 2018 :

Figure 84 Liste des coureurs professionnels normands en 2018 et de leurs clubs et équipes successifs (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

<b>Coureur</b>	<b>Équipe professionnelle actuelle</b>	<b>Anciens clubs et équipes successifs (clubs normands en italique)</b>
François Bidard (né à Lonlay-l'Abbaye (Orne))	AG2R-La Mondiale	<i>VC Domfront Flers Cyclisme 61 ACV Aurillacois CR4C Roanne Chambéry CF</i>
Mikaël Chérel (né à Saint-Hilaire-du- Harcouët (Manche))	AG2R-La Mondiale	<i>Roue d'Or Teilleulaise VC Saint-Hilaire-du-Harcouët Côtes d'Armor-Maître Jacques UC Nantes-Atlantique</i>
Jérémy Cornu (né à Lisieux (Calvados))	Direct Énergie	<i>ES Livarot Vendée U</i>
Benoît Cosnefroy (né à Cherbourg-en- Cotentin (Manche))	AG2R-La Mondiale	<i>UC Bricquebec Team Bricquebec Cotentin Chambéry CF</i>
Arnaud Courteille (né à Saint-Hilaire-du- Harcouët (Manche))	Vital Concept	<i>Roue d'Or Teilleulaise VC Saint-Hilaire-du-Harcouët UC Nantes-Atlantique FDJ</i>
Anthony Delaplace (né à Valognes (Manche))	Fortuneo-Samsic	<i>AS Tourlaville Super Sport 35-ACNC Sojasun</i>
Julien Duval (né à Évreux (Eure))	AG2R-La Mondiale	<i>UV Neubourg USSA Pavilly-Barentin Véranda Rideau-Super U</i>

		Roubaix-Lille Métropole Armée de Terre
Marc Fournier (né à Alençon (Orne))	Vital Concept	<i>UC Ifs-Hérouville</i> <i>VC Saint-Lô-Pont-Hébert</i> CC Nogent-sur-Oise FDJ
Pierre Gouault (né à Saint-Hilaire-du-Harcouët (Manche))	Roubaix-Lille Métropole	<i>VC Saint-Hilaire-du-Harcouët</i> UC Nantes-Atlantique HP-BTP-Auber 93
Alexis Gougéard (né à Rouen (Seine-Maritime))	AG2R-La Mondiale	<i>USSA Pavilly-Barentin</i> <i>Véranda Rideau-Sport U</i>
Romain Hardy (né à Flers (Orne))	Fortuneo-Samsic	<i>Flers Cyclisme 61</i> Côtes d'Armor Bretagne-Schuller Cofidis
Jérémy Leveau (né à Argentan (Orne))	Delko-Marseille Provence-KTM	VC Saint-Michel-Charles Christ Véranda Rideau Sarthe <i>USSA Pavilly-Barentin</i> Armée de Terre <i>VC Rouen 76</i> Roubaix-Lille Métropole
Guillaume Martin (né à Paris mais résident à Sainte-Honorine-la-Chardonne (Orne))	Wanty-Groupe Gobert	<i>EC Condé-sur-Noireau</i> <i>VC Saint-Hilaire-du-Harcouët</i> Sojasun espoir-ACNC CC Étupes
Amaël Moinard (né à Cherbourg-en-Cotentin (Manche))	Fortuneo-Samsic	<i>UST Équeurdreville</i> <i>VC Saint-Lô-Pont-Hébert</i> <i>VC Rouen 76</i> Jean Flo'ch-Moréac Cofidis BMC
Paul Ourselin (né à Saint-Pierre-sur-Dives (Calvados))	Direct Énergie	<i>ES Livarot</i> POC Côte de Lumière Sojasun espoir-ACNC Vendée U
Alexandre Pichot (né à Caen (Calvados))	Direct Énergie	<i>UC Alençon-Damigny</i> Vendée U-Pays de la Loire
Damien Touzé (né à Iville (Eure))	Saint-Michel-Auber 93	<i>UV Neubourg</i> CC Étupes
Quentin Valognes (né à Caen (Calvados))	Novo Nordisk	UC Briochine Novo Nordisk Juniors <i>Team Bricquebec Cotentin</i> Novo Nordisk Development

On peut ajouter à cela les coureurs encore professionnels il y a peu de temps : César Bihel, Guillaume Faucon, Julien Fouchard, Tony Hurel, Pierre-Henri Lecuisinier (champion du monde juniors en 2011 à Copenhague), Jordan Levasseur et Maxime Renault, ainsi que les



semi-pros Nicolas Prodhomme (passé par Souvenir Daniel Laborne Junior, Sud de l'Eure Cyclisme et CM Aubervilliers 93) et Simon Verger (passé par Flers Cyclisme 61 et Team Bricquebec Cotentin) qui courent tous les deux dans l'équipe Chambéry Cyclisme Formation, réserve de l'équipe professionnelle AG2R-La Mondiale. La Normandie redevient donc une région avec beaucoup de coureurs professionnels. En 2016, elle en comptait 23. Le nombre conséquent de coureurs professionnels s'explique par la formation des jeunes développée depuis de nombreuses années.

### 3.3.2) La formation des jeunes

La formation est également à saluer avec le développement des filières sport-études qui permettent aux étudiants de suivre leur cursus scolaire tout en aménageant leurs horaires de cours afin qu'ils puissent s'entraîner dans la semaine. C'est également l'occasion de les former au métier de coureur cycliste professionnel et d'effectuer des tests sur leur capacité physique. Le pôle Espoir de Caen développé par le Comité de Normandie et la région Normandie en partenariat avec le lycée Laplace de Caen depuis septembre 2000 en est le parfait exemple. Il constitue un vivier pour les équipes de haut-niveau professionnels et amateurs Ainsi, des coureurs normands devenus professionnels sont passés par ce pôle Espoir : Jérémy Cornu, Benoît Cosnefroy, Julien Duval, Marc Fournier et Quentin Valognes, mais aussi des coureurs d'autres régions : Clément Chevrier, Corentin Ermenault et Flavien Maurelet (champion de France amateurs 2017). D'anciens coureurs professionnels sont également passés par ce pôle : Guillaume Malle et Boris Zimine. Le lycée Saint-Thomas-d'Aquin de Flers propose également une filière sport-études depuis 1988 qui attire des jeunes jusqu'en région parisienne. Parmi les coureurs professionnels passés dans cette section, on peut citer Mikaël Chérel, Marc Fournier, Guillaume Martin et le jeune semi-pro Simon Verger qui vient de rejoindre l'équipe Chambéry Cyclisme Formation. Il existait également une section féminine de sport-études dans ce même lycée entre 2013 et 2016 qui a, malheureusement, disparu faute d'inscriptions suffisantes. Il y a donc un regain du cyclisme normand depuis quelques années.

Le constat d'Anthony Léveillé, responsable des cadets dans l'Orne, confirme cela : « *On enregistre une hausse des effectifs avec quarante licences FFC en plus au 1er février toutes catégories ! Plusieurs raisons à cela : d'abord le travail en amont de nos sept écoles de cyclisme dans l'Orne qui encadrent une centaine de jeunes. Il y a aussi, incontestablement le rayonnement de certains Ornais dans les grandes courses, Mickaël Leveau, Guillaume Martin ou encore Romain Hardy, sans oublier la signature récente du Flérien Simon Verger au sein de l'équipe AG2R de Chambéry.* ». À cela, il faut ajouter la présence de nombreuses équipes normandes au haut-niveau et leurs bons résultats.

### 3.3.3) Les équipes cyclistes normandes de haut-niveau

En Normandie, on compte plusieurs équipes cyclistes de haut-niveau dans toutes les disciplines : une équipe VTT en Division Nationale 2 (la Team VTT Saint-Lô), une équipe BMX en Division Nationale 1 (la DN Évreux Yess BMX) et une autre en Division Nationale 2 (le CO Bolbec Nointot BMX). Sur la route, il existe trois niveaux pour le haut-niveau amateur chez les hommes et un seul chez les femmes. La Normandie compte 6 équipes réparties dans chacun de ces niveaux chez les hommes et une équipe chez les féminines.

Les équipes amateurs normandes sont réparties ainsi :

Division Nationale 1 :

VC Rouen 76

Division Nationale 2 :

USSA Pavilly-Barentin

Division Nationale 3 :

VC Avranches

Team Bricquebec Cotentin

Team Entente Clubs 14

ES Torigni

Division Nationale féminine :

Team Léopard Normandie

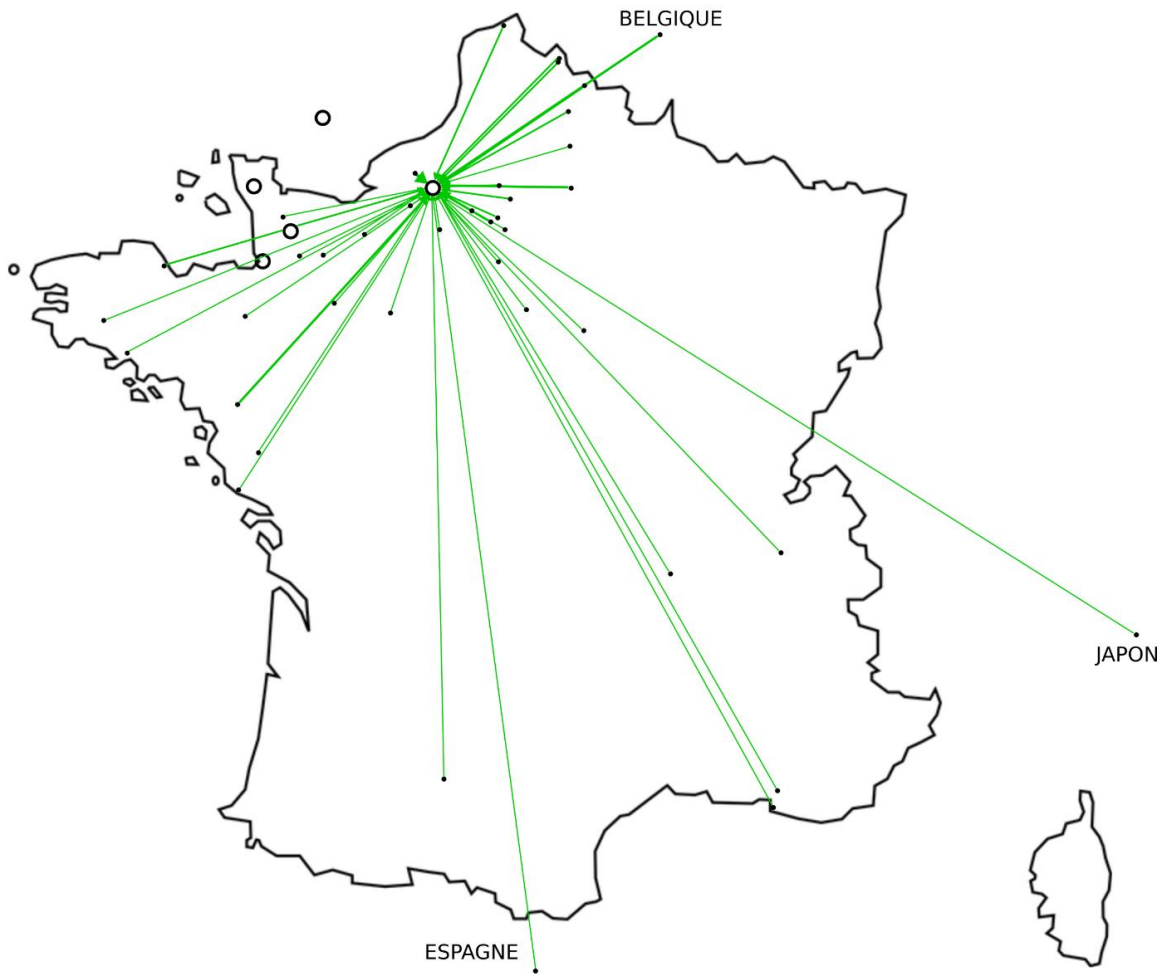
Ces équipes participent aux manches de Coupe de France de leur division qui leur permettent de monter dans la division supérieure si elles sont bien classées. Comme dans le cyclisme professionnel, des transferts existent entre les différentes équipes. Des coureurs peuvent ainsi passer d'une équipe professionnelle à une équipe amateur et inversement ou changer d'équipe amateur. Ces transferts sont très intéressants géographiquement car il existe des filières entre les différentes équipes. Certaines équipes recrutent plutôt dans telle équipe ou les coureurs rejoignent plutôt telle équipe. Certaines zones géographiques sont parfois privilégiées.

3.3.3.1) Les flux de transferts du VC Rouen 76

Le VC Rouen 76 a plutôt tendance à recruter dans les clubs proches géographiquement qui sont situés principalement en Normandie, en région parisienne ou dans le Nord de la France (fig. 85). Le club a ainsi recruté depuis 2010 : 4 coureurs l'USSA Pavilly-Barentin (l'autre club amateur haut-normand), 2 coureurs du CC Nogent-sur-Oise, 2 coureurs de Roubaix-Lille Métropole, 3 coureurs du CC Villeneuve-Saint-Germain, 2 coureurs du Team Wasquehal Junior, 3 coureurs de l'EC Raismes Petite-Forêt ou encore 2 coureurs de l'Argenteuil Val de Seine Cyclisme 95. Concernant les départs, les logiques géographiques sont les mêmes (fig. 86). Deux clubs ressortent très franchement pour les coureurs qui veulent quitter le VC Rouen 76 : les clubs de l'USSA Pavilly-Barentin et le CC Villeneuve-Saint-Germain qui ont accueilli six coureurs chacun depuis 2010. Les liens sont très forts entre ces trois clubs. On retrouve ensuite Roubaix-Lille Métropole qui a accueilli quatre coureurs du VC Rouen 76 depuis 2010. Cette équipe est Continental ce qui correspond à la 3<sup>ème</sup> division en cyclisme, le niveau le plus bas pour les coureurs professionnels. Il y a donc une filière entre le VC Rouen 76 et Roubaix-Lille-Métropole puisque les coureurs qui veulent passer professionnels rejoignent cette dernière.

Figure 85 Carte des arrivées de coureurs dans l'équipe du VC Rouen 76 entre 2010 et 2018 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

### Les arrivées de coureurs dans l'équipe cycliste VC Rouen 76 entre 2010 et 2018



#### Légende

- 1 arrivée
- ➔ 5 arrivées

- Ville
- Siège de l'équipe

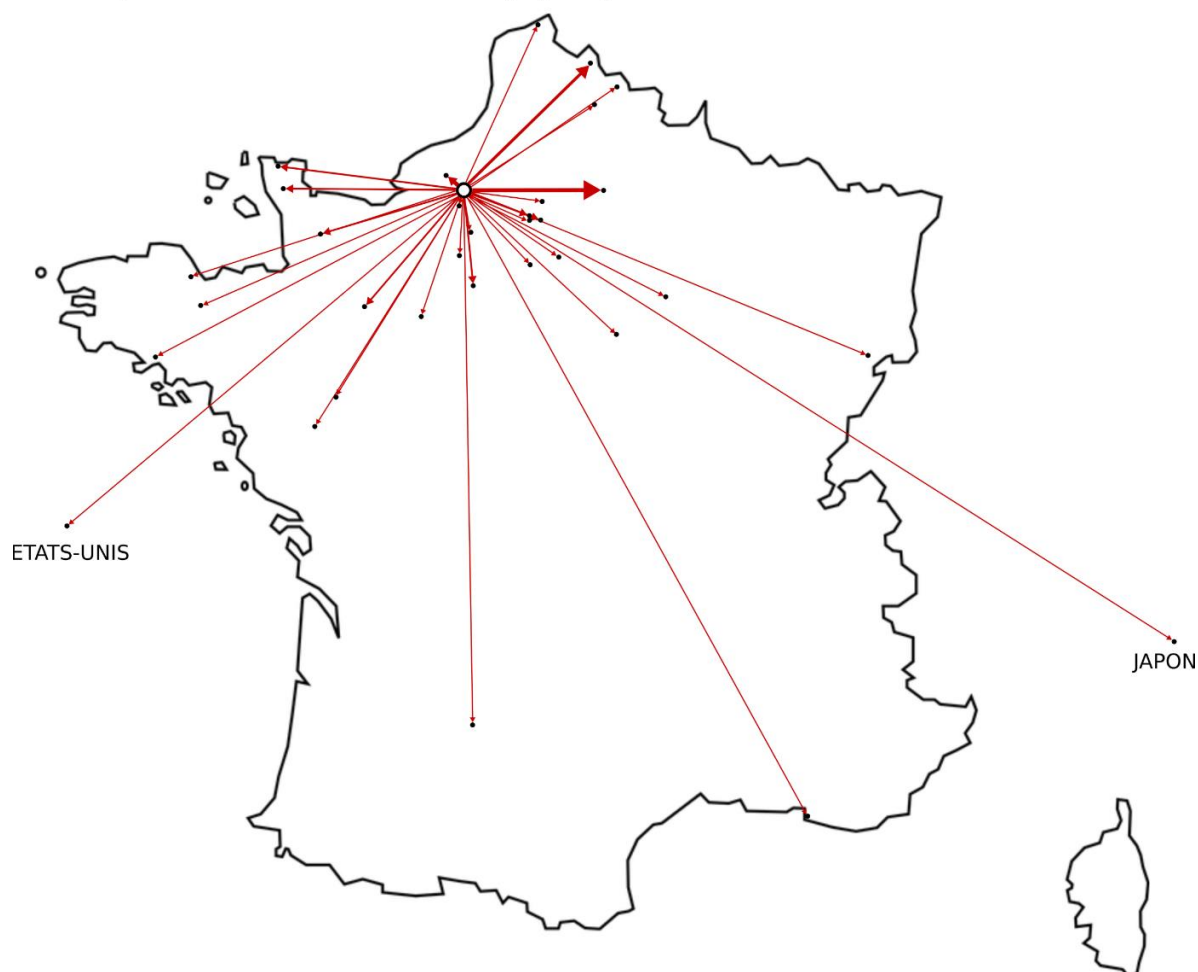
JAPON Arrivée d'un autre pays

Source : DirectVélo

Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018

Figure 86 Carte des départs de coureurs dans l'équipe du VC Rouen 76 entre 2010 et 2018 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

## Les départs de coureurs dans l'équipe cycliste VC Rouen 76 entre 2010 et 2018



### Légende

- 1 départ
- 5 départs
- Ville
- Siège de l'équipe

**JAPON** Arrivée d'un autre pays

Source : DirectVélo

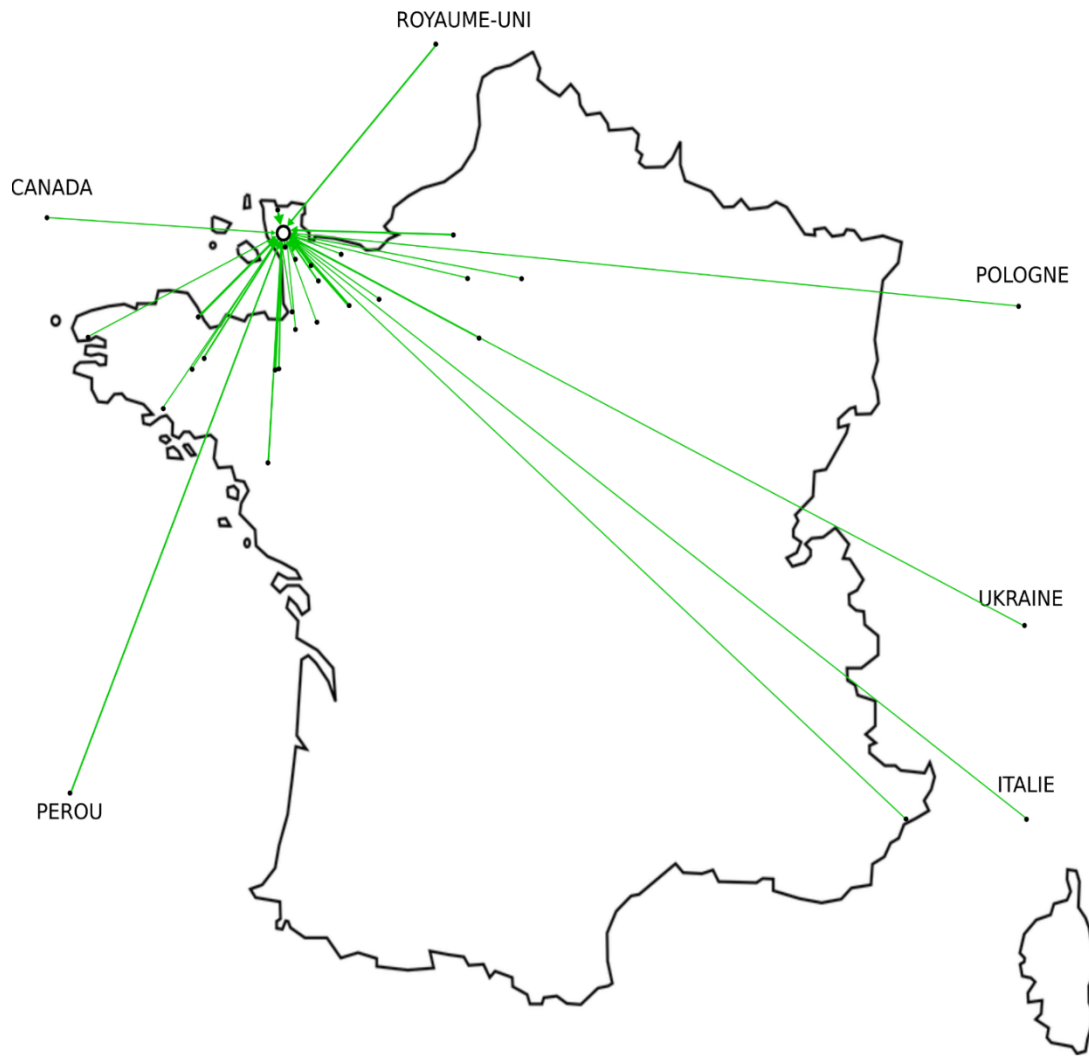
Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018

### 3.3.3.2) Les flux de transferts du Team Bricquebec Cotentin

Le Team Bricquebec Cotentin qui est en DN3 (soit deux niveaux en dessous du VC Rouen 76) recrute beaucoup en Normandie, et surtout l'ex-Basse-Normandie, et en Bretagne. Le club a plus souvent fait appel à des coureurs venant de l'étranger (fig. 87). On retrouve ainsi parmi les recrues depuis 2010 : 3 coureurs de l'AC Octeville, 3 coureurs du VC Saint-Lô-Pont-Hébert, 3 coureurs de Côte d'Armor-Marie Morin, 4 coureurs provenant de la structure Sojasun basée près de Rennes et 4 coureurs du club de Flers Cyclisme 61 qui est devenu, depuis peu, un vivier pour la formation bricquebétaise. Le club de l'UC Bricquebec constitue le vivier privilégié du Team Bricquebec Cotentin. J'ai décidé de ne pas l'ajouter sur le schéma des filières car cela me semblait évident tout comme le fait que les coureurs des équipes juniors rejoignent l'équipe première par la suite pour les clubs suivants : VC Rouen 76, USSA Pavilly-Barentin, VC Avranches et ES Torigni. Les départs du club sont moins localisés. Les coureurs rejoignent des formations plus huppées mais aussi plus éloignées à l'image du VS Valletais qui a accueilli 3 coureurs (fig. 88). L'UC Briochine, le Team Peltrax-CS Dammarie-lès-Lys et Chambéry Cyclisme Formation ont engagé deux coureurs de l'équipe manchoise. Une filière semble ainsi se dégager pour le Team Bricquebec Cotentin : les jeunes du club de Flers Cyclisme 61 (bien souvent formés en sport-études dans le lycée Saint-Thomas d'Aquin) rejoignent ensuite le Team Bricquebec Cotentin puis Chambéry Cyclisme Formation avant d'éventuellement passer professionnel dans l'équipe World Tour AG2R-La Mondiale. Le club a été créé en 2013 afin de conserver les coureurs des clubs locaux (nord-Cotentin) de la catégorie Élite et permettre de préparer les jeunes au haut niveau. En 2015, une convention a été signée entre le Team Bricquebec Cotentin et le Comité de l'Orne, et plus précisément le club de Flers Cyclisme 61, afin que la formation de DN3 puisse récupérer les meilleurs éléments du département pour leur permettre de progresser et d'atteindre le haut-niveau voire de passer professionnel. L'absence de club de Division Nationale dans l'Orne a facilité ces négociations. C'est ainsi que Simon Verger, Robin Hébert et Alexis Jauny ont quitté Flers Cyclisme 61 pour le Team Bricquebec Cotentin tout comme Adrien Picco du VS Trun. Une convention a également été signée entre Chambéry CF et le Team Bricquebec Cotentin avec le même objectif. Un jeune coureur qui souhaite passer professionnel devra donc franchir quatre étapes successives : son club local, le Team Bricquebec Cotentin en DN3, Chambéry Cyclisme Formation en DN1 avant de rejoindre l'équipe AG2R-La Mondiale.

Figure 87 Carte des arrivées de coureurs dans l'équipe du Team Bricquebec Cotentin entre 2010 et 2018 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie)

### Les arrivées de coureurs dans l'équipe cycliste Team Bricquebec Cotentin entre 2010 et 2018



#### Légende

→ 1 arrivée

➔ 5 arrivées

• Ville

○ Siège de l'équipe

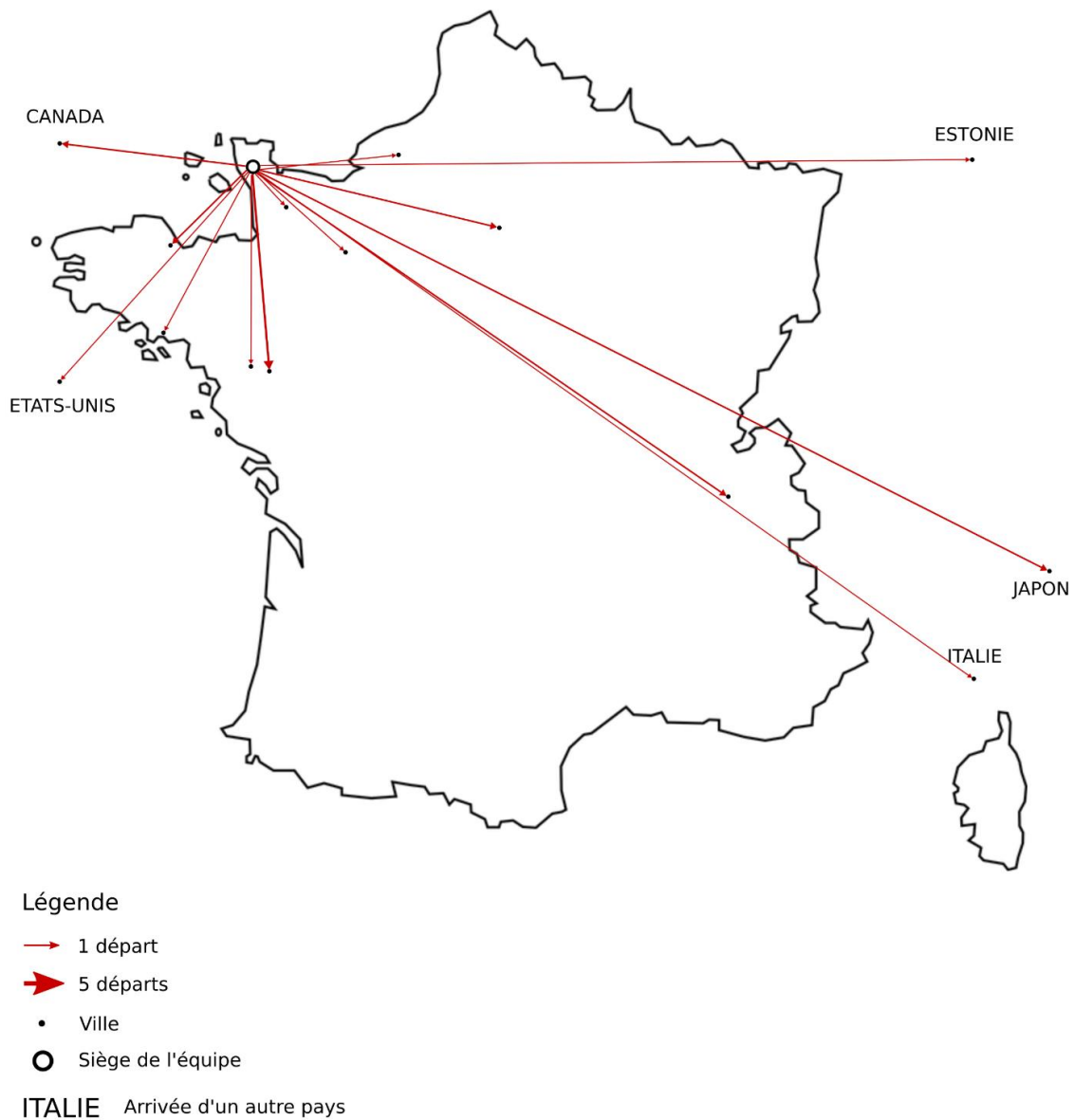
ITALIE Arrivée d'un autre pays

Source : DirectVélo

Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018

Figure 88 Carte des départs de coureurs de l'équipe du Team Bricquebec Cotentin entre 2010 et 2018 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie)

### Les départs de coureurs dans l'équipe cycliste Team Bricquebec Cotentin entre 2010 et 2018



Source : DirectVélo

Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018

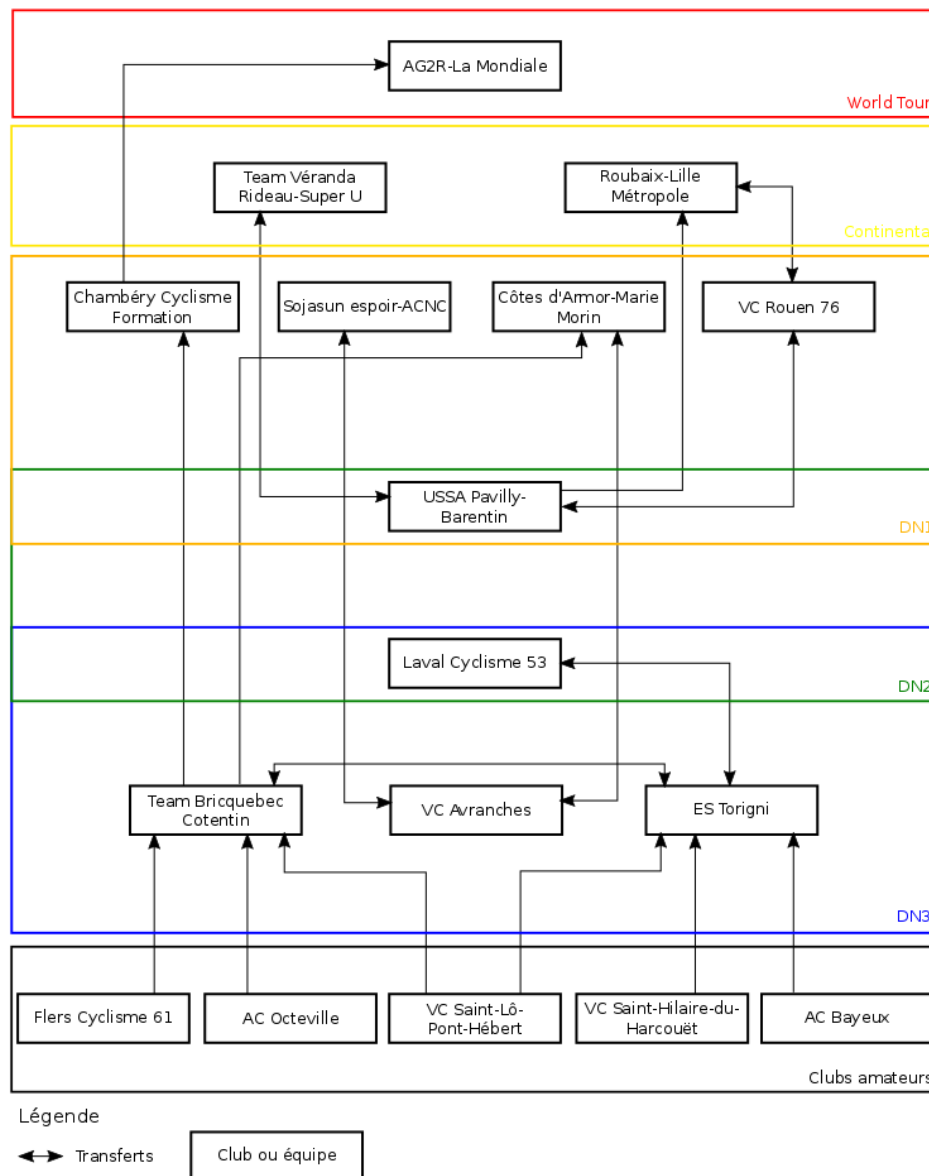
À partir de cette analyse des différents mouvements de transferts pour les deux équipes normandes mais aussi après avoir consulté ceux des autres équipes normandes de division nationale, j'ai pu en conclure qu'il existait une filière normande constituant un vivier pour certaines équipes professionnelles.

### 3.3.3.3) La filière normande

Les différentes filières des clubs normands sont résumées par le schéma ci-dessous (fig. 89). Cela ne constitue pas pour autant une généralité. Le club de l'ES Torigni recrute beaucoup ses coureurs dans ceux du VC Saint-Lô-Pont-Hébert, du VC Saint-Hilaire-du-Harcouët et de l'AC Bayeux. On peut également voir que la proximité géographique entre les clubs joue, bien souvent, un rôle très important. Le club de Flers Cyclisme 61 constitue une exception puisque Torigni est plus proche géographiquement mais les coureurs rejoignent le Team Bricquebec Cotentin le plus souvent. D'autres facteurs peuvent alors entrer en compte comme l'entente entre les clubs ou les liens entre les différents staffs. Ensuite, il existe un lien entre le Team Bricquebec Cotentin et l'ES Torigni qui engagent mutuellement des coureurs de l'autre équipe. Les coureurs de l'ES Torigni qui veulent passer au niveau supérieur rejoignent Laval Cyclisme 53 alors que ceux du Team Bricquebec Cotentin s'engagent soit chez Chambéry Cyclisme Formation soit chez Côtes d'Armor-Marie Morin. Les coureurs du VC Avranches ont le choix entre cette dernière ou Sojasun espoir-ACNC, deux équipes bretonnes. Pour l'équipe de l'USSA Pavilly-Barentin, les coureurs peuvent rejoindre le VC Rouen 76 qui est un niveau au-dessus de l'équipe ou choisir d'aller dans la Team Véranda Rideau-Super U (dont le club est l'équipe réserve et qui a aujourd'hui disparu) ou, à l'image des coureurs du VC Rouen 76, s'engager dans l'équipe Roubaix-Lille Métropole. Les coureurs qui ne réussissent pas au haut-niveau rejoignent ensuite l'USSA Pavilly-Barentin. Enfin, les coureurs qui ont rejoint la réserve de l'équipe Chambéry Cyclisme Formation peuvent espérer devenir professionnel dans l'équipe AG2R-La Mondiale en cas de bons résultats. Le meilleur exemple que l'on peut prendre est Benoît Cosnefroy (champion du monde Espoirs 2017) qui a commencé dans le club de l'UC Bricquebec puis a rejoint le Team Bricquebec Cotentin, Chambéry Cyclisme Formation avant de passer professionnel chez AG2R-La Mondiale en 2018.



Figure 89 Schéma des filières du cyclisme de haut-niveau en Normandie (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Source : DirectVélo

Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018

C'est une conjonction d'éléments qui font la géographie du cyclisme : un coureur performant et des dirigeants entrepreneurs. L'ambition des clubs va faire que des coureurs vont venir. On peut ainsi prendre l'exemple de l'AC Sotteville qui a accueilli de nombreux coureurs performants au niveau national dont le plus prestigieux fut Jacques Anquetil. On a donc un coureur performant et un dirigeant entrepreneur qui était André Boucher, mentor de Jacques Anquetil. Un autre bon exemple est l'AC Boulogne-Billancourt qui a recruté de nombreux coureurs normands dont Jacques Anquetil et Raymond Delisle. Le club avait d'importants moyens financiers grâce à sa liaison avec l'entreprise Peugeot et fournissait bon nombre de coureurs de l'équipe cycliste Peugeot. L'équipe avait ainsi pris l'habitude de recruter les meilleurs coureurs français mais aussi normands dont la proximité géographique facilitait les déplacements.

Le conseiller technique régional du Comité de Normandie FFC, David Louvet, m'a expliqué que l'ex-région Basse-Normandie était plutôt une région formatrice de coureurs alors que l'ex-région Haute-Normandie regroupe plutôt les élites du cyclisme normand. Les objectifs ne sont donc pas les mêmes entre ses deux anciennes régions.

Si la formation et le haut-niveau normand semblent performants, les clubs et les organisateurs rencontrent de plus en plus de difficultés à obtenir les autorisations et les financements nécessaires à l'organisation de leurs épreuves.

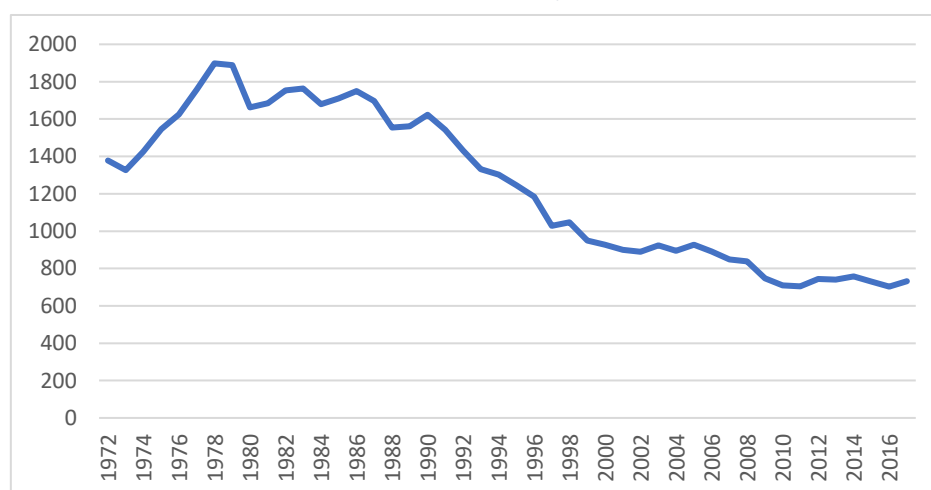
#### 4) Les compétitions normandes : entre difficultés de financement et animation du territoire

##### 4.1) De moins en moins de courses cyclistes

En France, les compétitions reposent sur un système pyramidal : course locale, course régionale et course professionnelle. La réforme au niveau World Tour (qui correspond au très haut niveau du cyclisme) a eu des conséquences sur les courses locales. L'augmentation du nombre de courses à l'international, notamment dans des pays plus lointains, a conduit à une réduction du nombre de coureurs disponibles par équipes. Certaines choisissent donc de délaissier les courses plus modestes par manque de coureurs mais aussi car elles considèrent les frais de déplacement offerts par l'organisation comme insuffisants.

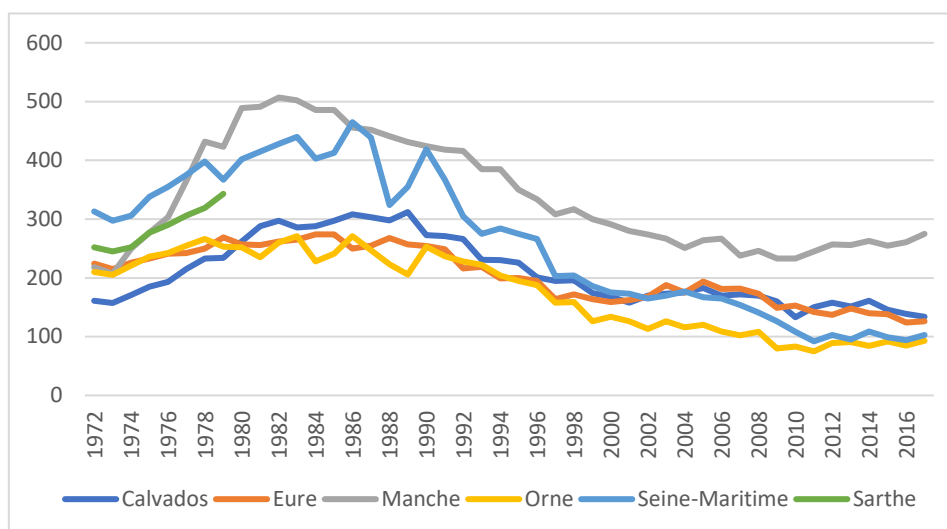
Le nombre de courses cyclistes en Normandie a atteint son pic en 1978 avec 1 898 épreuves (fig. 90). Mais il faut tenir compte que le département de la Sarthe faisait alors partie du Comité de Normandie. Le maximum fut donc atteint en 1983 pour la Normandie actuelle avec 1 764 courses. À partir de 1986, le nombre de courses a lentement décliné. En 2017, la région comptait 731 compétitions cyclistes sur le territoire. C'est plus de deux fois moins qu'en 1983. La situation se stabilise depuis quelques années mais les mesures de sécurité et le coût des épreuves rendent la tâche des organisateurs toujours plus compliquée.

Figure 90 Évolution du nombre de courses cyclistes en Normandie entre 1972 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie)



Si l'on prend par département, le nombre de courses a plus baissé en Seine-Maritime qui est passé de 465 courses en 1986 (soit plus que la Manche à ce moment-là) à 103 courses en 2017 (fig. 91). La Manche organisait jusqu'à 507 courses en 1982. Aujourd'hui, on compte 275 courses même si un mieux se fait ressentir depuis 2010.

Figure 91 Évolution du nombre de courses cyclistes par département en Normandie entre 1972 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

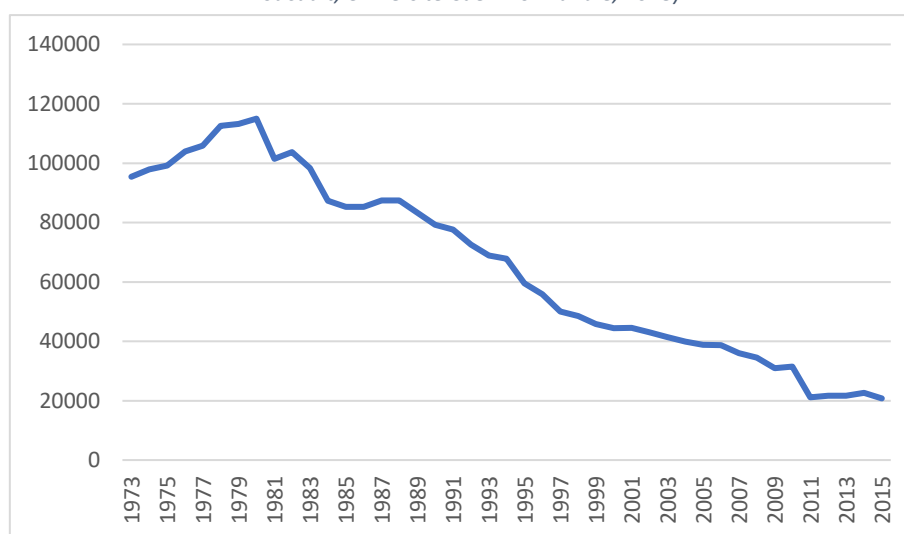


À cette baisse du nombre de courses, s'ajoute une réduction du nombre d'engagements sur les compétitions.

#### 4.1.1) Moins d'engagements sur les épreuves

Le nombre de compétitions qui ne cesse de baisser aussi bien au niveau national que régional peut s'expliquer par plusieurs causes et effets. Une première hypothèse peut être la réduction du nombre d'engagés comme on peut le voir sur le graphique suivant (fig. 92). De 115 000 engagements en 1980, ce nombre est passé à 20 766 en 2015 soit presque six fois moins. La plus forte baisse date de 2011 où le nombre d'engagements s'est réduit de 10 000 en une seule année. La réduction du nombre de courses et les distances toujours plus grandes à faire (du fait de cette réduction) pour participer à des épreuves ont conduit à la baisse des engagements. Et comme il y a moins d'engagements, le nombre de courses baisse car le nombre d'engagés est insuffisant pour compenser leurs coûts. Un cercle vicieux s'installe. L'absence de personne pour encourager les coureurs en dehors des familles, alors que le cyclisme est un sport gratuit, conduit également à la disparition de courses chaque année. Les conditions météorologiques peuvent ne pas aider aussi, notamment en début de saison (février-mars) avec la fin de l'hiver. La réduction du nombre de courses oblige les licenciés à faire plus de kilomètres pour participer à des épreuves et entraîne parfois une réduction du nombre de licenciés. Une épreuve comme le Trio Normand arrive à fidéliser des clubs qui viennent d'assez loin et se dit satisfaite du nombre de participants (195 coureurs en 2017) mais une épreuve comme le Tour du Pays du Cotentin a été annulé par manque de coureurs au départ malgré un démarchage des organisateurs auprès de l'ensemble des clubs en Normandie. Au niveau national, on dénombre 20 000 engagés ce qui représente une perte de 50 000 € pour la FFC.

Figure 92 Évolution du nombre d'engagements sur les courses cyclistes en Normandie entre 1973 et 2015 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



La baisse du montant des primes pousse également les coureurs à prendre part à moins de compétitions notamment à des distances éloignées. Les coureurs en Pass'Cyclisme ne touchent pas de primes (ou alors en nature comme à la FSGT) mais à partir de la 3<sup>ème</sup> catégorie, les coureurs peuvent toucher des primes selon leur classement mais aussi s'ils remportent des sprints (ou points chauds) à des points stratégiques du parcours. En 1973, une course de 3<sup>ème</sup> catégorie en Normandie offrait 1 700 francs de prime. Aujourd'hui, cela tourne autour de 223 € soit 1 500 francs. Comme le souligne Christian Launay, ancien comptable du Comité de Normandie de la FFC : « *Il n'y a pas eu d'évolution des primes par rapport au cours de la vie. Gagner une épreuve du maillot des As permettait d'avoir un SMIG. Un coureur comme Daniel Leveau gagnait beaucoup d'argent mais ne cotisait pas c'est pour ça qu'il doit travailler aujourd'hui. Il était possible de gagner sa vie en étant indépendant (licence qui permettait à un amateur de participer aux compétitions professionnelles), il y en a eu jusqu'à 250 en Normandie. Aujourd'hui, il y a moitié moins de prix. C'est obligatoire d'avoir un boulot ou il faut être étudiant pour faire du vélo. Il y a moins de public aussi, plus de pratiquants non-licenciés, moins de courses car moins de partants et comme il y a moins de partants il y a moins de courses.* ». Il y a donc moins de coureurs aussi parce qu'il y a moins d'argent à gagner. La sécurité des coureurs devient également difficile à assurer.

#### 4.1.2) Une sécurité plus difficile à assurer par manque de bénévoles

Pour la présidente du comité de la Manche de la FFC, Nicole Delarue, la disparition de courses est due aux manques d'organisateur et aux finances difficiles à trouver pour les clubs. Il y a de moins en moins de bénévoles qui veulent s'investir, surtout chez les jeunes. Le président de la FSGT de l'Orne, Michel Hervieu, partage ce constat : le manque de bénévoles, de personnes motivées conduit à la disparition d'épreuves.

La sécurité est difficile à assurer également et coûte plus cher. Il faut trouver des signaleurs qui subissent le mécontentement des automobilistes. Comme le souligne le président de l'ESC Meaux, Jean-Claude Lambert dans Le Parisien : « *Les riverains ne supportent plus qu'on ferme leur route pour laisser passer des coureurs* ». Le président du comité de Seine-et-Marne, José Gouère, ajoute : « *Les administrés se plaignent, alors les maires baissent les bras* ». À cela s'ajoute la baisse du nombre de signaleurs comme le souligne le président du Comité de Normandie de la FFC, il y a moins de volontaires dans les villages pour garder un carrefour. Parfois, cela peut être payant autour de 200 € pour avoir 6-7 personnes. Pour Patrick Joubert,

responsable du sport et de la jeunesse au Conseil Département de l'Orne : « *Le problème, aujourd'hui, c'est que les signaleurs ne sont pas distingués des autres. Les automobilistes ne savent pas pourquoi on les arrête et les signaleurs n'ont, parfois, pas le temps de leur expliquer. Il faudrait identifier les signaleurs avec le même équipement.* » Les préfets accordent plus difficilement l'accès aux routes pour les courses cyclistes et la réglementation est plus complexe.

#### 4.1.3) Une réglementation lourde et contraignante

La FFC et la FSGT mettent en avant les difficultés de constituer les dossiers pour organiser des épreuves cyclistes. L'organisation d'une course FSGT requiert un dossier à la préfecture et aux sous-préfectures et un dossier Natura 2000 parfois contraignant. Les délais sont plus longs pour les dossiers qui concernent les courses de ville à ville ou à cheval sur plusieurs départements (3 mois au lieu de 2). Dans le journal Ouest-France, Claude Chatelier confirme ce constat : « *On a un peu moins de courses avec la disparition des comités des fêtes et la réglementation de plus en plus stricte.* » Cela pousse les organisateurs à changer de stratégie à l'image du Championnat de Normandie 2017 des 3<sup>èmes</sup> catégories qui s'est déroulé à Amfreville (Calvados). Le circuit empruntait un chemin long de 1,4 km. Le président du comité du Calvados, Marcel Courieut déclarait ainsi après la course sur le site du Comité de Normandie : « *Avec les difficultés pour obtenir les autorisations d'utilisation des routes, ce genre de circuit est peut-être amené à se développer* ». D'autant que ce type de circuit original plaît souvent aux coureurs qui aiment bien découvrir autre chose. D'autres organisateurs cherchent à passer la main comme Arnaud Anquetil, président du comité d'organisation du Tour de Normandie qui a déjà sollicité ASO pour que la société reprenne son épreuve. Pour lui, les contraintes financières et administratives sont de plus en plus difficiles à supporter pour des bénévoles. D'autres courses ont changé de format. Ainsi, la Flèche Normande, qui était une cyclo sportive réputée près de Cabourg jusqu'au début des années 2010, est aujourd'hui une randonnée cyclotouriste organisée sous l'égide de la FFCT. Son organisateur, Michel Legendre l'explique également par ses difficultés rencontrées : « *C'est très difficile d'être organisateur avec tous les documents à fournir, les ambulances, les frais, la sécurité, etc.* ». Une épreuve cyclotouriste est moins difficile à organiser puisqu'il n'y a pas de récépissé à demander à la mairie ou à la préfecture. Les organisateurs doivent simplement prévenir de cette organisation mais l'épreuve doit respecter le Code de la route. C'est assez proche d'un entraînement collectif d'un club FFC sur un parcours donné.

Michel Chopin, directeur du cabinet au Conseil départemental de la Manche, confirme que l'évolution de la réglementation en matière de sécurité routière est compliquée. Ainsi, les organisateurs de compétitions sollicitent le soutien du département pour la sécurité. Selon lui, le législateur, que ce soit les services de police ou la préfecture, oblige les organisateurs à ne plus utiliser certaines voiries ou certains axes ce qui n'était pas le cas dans les années passées. À l'avenir, la tâche des organisateurs sera plus compliquée. Pour lui : « *Les gros s'en sortiront et les petits souffriront.* » Ainsi, l'épreuve Paris-Évreux ne sera pas organisée en 2018. L'organisateur actuel a annoncé qu'il ne s'occuperait plus de cette épreuve car il est lassé des contraintes d'organisations et des démarches administratives.

L'État a pris conscience des problèmes que rencontrent les organisateurs des épreuves pour assurer la sécurité de leurs épreuves. Le 9 Août 2017, un décret a été signé donnant l'usage exclusif temporaire de la chaussée aux manifestations sportives avec classement. Le président de la commission de la Sécurité à la FFC, Nicolas Rougeon, rappelle que : « *Depuis le début du vélo, la course cycliste est dans l'illégalité. Maintenant elle devient légale* ». Cet usage exclusif temporaire permet maintenant aux coureurs d'occuper toute la largeur de la chaussée

alors qu'ils devaient rester du côté droit auparavant. Cela n'assure pas l'entière sécurité des épreuves mais les rend légales au regard de la loi. Selon Mme Delarue, la législation est moins contraignante grâce à ce nouveau décret et il y en a besoin. Pour autant, la difficulté de financement des épreuves reste une tâche difficile pour les organisateurs.

Pour le président du Comité de Normandie de la FFC, cela devient compliqué d'organiser des épreuves : *« On a un guide technique de 17 pages à faire même pour les petites courses. Cela occasionne une perte de 80 courses dans l'année et de nombreux bénévoles. Il faut envoyer les documents à la préfecture, à toutes les communes traversées, à la gendarmerie et au service route. Ce sont des technocrates qui font des lois comme ça, ils ne sont pas sur le terrain. On a entre 23 et 25 feuilles par course. »*. L'organisateur du Trio Normand, Claude Le Nahedic, confirme les difficultés pour organiser son épreuve : *« Le dossier est assez volumineux pour cette organisation, mais l'avantage d'avoir un circuit identique chaque année facilite la tâche et c'est vrai à chaque fois se pose le problème pour garder les carrefours. Ce n'est pas évident de trouver des bénévoles pour se faire engueuler pendant la durée de l'épreuve. »*.

Daniel Colombu, responsable sécurité au comité de l'Orne, m'a expliqué qu'auparavant, il donnait un avis favorable ou défavorable à l'organisation d'une course dans une commune. Aujourd'hui, les clubs envoient un dossier à la préfecture si la course traverse plusieurs communes ou un dossier au maire de la commune si la course est uniquement sur celle-ci. Pour lui : *« Cela permet de responsabiliser les clubs. Ça facilite aussi le travail. »*. La ou les commune(s) concernées délivrent un récépissé pour le passage de l'épreuve remplaçant ainsi l'arrêté. Les nouvelles épreuves doivent lui envoyer le dossier afin qu'il valide son organisation. Si le circuit d'une épreuve est jugé trop dangereux, il doit être modifié ou l'épreuve est annulée. Les documents à remplir pour organiser une compétition cycliste FFC en 2018 sont : un cerfa pour une Manifestation sportive non motorisée et un dossier technique où l'on indique le parcours, la distance du circuit, les horaires, les signaleurs, les secours et l'assurance de la FFC.

La police et la gendarmerie sont présentes sur les courses où il y a des axes dangereux. Ils peuvent dire non à une épreuve si elle passe sur un axe très passant. Dans le passé, le comité signait une convention avec la gendarmerie pour les épreuves en ligne. Aujourd'hui, ils font appel aux motards clubs car cela coûte moins cher aux clubs en termes de financement. Les motards clubs doivent être licenciés et effectuer une formation d'une journée dans une auto-école. Le signaleur n'a pas de formation spécifique à effectuer. Il doit seulement avoir le permis de conduire. Dans le cas où le circuit ferait plus de 12 km, la présence de 2 secouristes et d'1 ambulance est exigée. C'est pourquoi, les organisateurs évitent les circuits trop longs. Pour le Signal d'Écouves, les organisateurs font appel aux motards clubs ainsi qu'à 45 signaleurs pour le passage dans Alençon. Le premier motard de la course arrête les voitures qui n'ont pas le droit de redécoller tant que le dernier motard de l'épreuve n'est pas passé. Pour M.Colombu, le comportement des usagers de la route n'a pas changé. C'était déjà comme ça avant. Mais le nouveau décret devrait aider les responsables de la sécurité dans leur tâche. Les clubs sont plus sérieux, la sécurité devient importante : *« Le premier point central dans une épreuve c'est la sécurité. Je suis content de m'occuper de ça car c'est essentiel »*. Quand ce n'est pas la sécurité qui pose un problème, ce sont les difficultés de financement qui obligent l'annulation d'une course.

#### 4.2) Un financement des compétitions cyclistes de plus en plus difficile

Le budget des courses est un deuxième élément à prendre en compte. Les organisateurs ont de plus en plus de mal à trouver des sponsors. Ils rencontrent des problèmes de financement dans la conjoncture actuelle à l'image de l'épreuve Paris-Évreux qui a été annulée par manque

de moyens financiers (seulement 40 % du budget a pu être rassemblé). Le coût de la sécurité ne cesse d'augmenter notamment avec l'état d'urgence et le plan Vigipirate qui a conduit à l'annulation du Championnat de Normandie de cyclo-cross à Gonfreville-l'Orcher fin 2017. Celui-ci fut finalement organisé à Hérouville-Saint-Clair. Ainsi, le budget du Tour de Normandie est de 400 000 €. On retrouve sur l'épreuve : 16 motocyclistes de la gendarmerie, un véhicule de gendarmerie, un chef d'escorte, 286 gendarmes et dix-sept motards civils payés par l'organisation pour assurer la sécurité de celle-ci. Sans oublier, les 80 bénévoles et 1 300 signaleurs qui permettent de faire des économies sur la sécurité. Cette dernière représente un coût de 15 000 € et elle augmente chaque année de 10 à 15 %. Elle coûterait encore plus chère (79 000 €) sans la convention de l'État qui permet de réduire ce coût pour les épreuves sportives. Les frais de gendarmerie pour sécuriser les épreuves sont passés de 2,40 € par heure en 2010 à 20 € en 2014. Mais une épreuve comme le Tour de Normandie sollicite également des sociétés au contraire du Signal d'Écouves qui s'appuie uniquement sur des bénévoles. Patrick Joubert le confirme : *« Il y a eu une hausse vertigineuse du coût de la sécurité. Les discours sont différents selon les fédérations : la FFC voit la réglementation pour la sécurité des courses se durcir alors que la FSGT parle d'un assouplissement des règles. Avec l'État c'est tout ou rien : ou il y a trop de règles et les gens n'en peuvent plus ou il n'y en a pas assez. Il y a tout de même un assouplissement pour les courses locales. »* Le coût des contrôles antidopage (2 500 €) s'est ajouté ces dernières années. Le Critérium de Lisieux coûte, lui, 105 000 € et manque de bénévoles. Le nombre de partenaires financiers se réduit également. Une épreuve comme le Signal d'Écouves a un coût d'organisation de l'ordre de 17-18 000 €. Les nouvelles normes de sécurité posent des problèmes et peuvent entraîner la suppression de courses car elles sont trop complexes à organiser. C'est le cas d'une épreuve comme les Trois Jours de Cherbourg qui met en avant la difficulté d'obtenir les autorisations. L'investissement des 18 bénévoles permet à celle-ci d'être toujours présente à un bon niveau. Une compétition comme la Polynormande à Saint-Martin-de-Landelles réunit 250 bénévoles et attire entre 15 et 20 000 spectateurs chaque année. De nombreuses courses professionnelles sont à l'origine de bénévoles et l'ensemble des épreuves en France reposent grandement sur ces derniers. La crise du bénévolat et le vieillissement des bénévoles et des organisateurs dont la moyenne d'âge est proche de 60 ans inquiètent les responsables du sport cycliste.

Alors qu'une course de 2<sup>e</sup> catégorie coûtait 1 500 € au début des années 2000, les frais d'organisation sont aujourd'hui de 3 500 € avec des retombées financières ou médiatiques quasiment inexistantes pour une épreuve de ce niveau. En cause notamment, le coût des assurances multiplié par deux. Le nombre de courses se stabilise notamment grâce aux nombreuses épreuves départementales (fig. 93). José Gouère, président du comité de Seine-et-Marne, explique dans Le Parisien : *« ces rendez-vous au coin de la rue attirent facilement les coureurs qui n'ont pas envie de faire des dizaines de kilomètres et donc de dépenser des frais d'essence pour défendre leurs chances dans d'autres courses plus huppées »*. Même si les courses sont plus dispersées en Normandie (dû à la population moins importante), les explications restent les mêmes. Les distances pour participer à des compétitions sont de plus en plus importantes pour les coureurs.

Le budget d'une course de niveau départemental (correspondant au Pass'Cyclisme en FFC) est le suivant :

Figure 93 Tableau présentant le budget d'une course départementale (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018 – source : Christian Launay)

Charges	Montant	Recettes	Montant
Droits de course avec l'assurance	360 €	Dotation de la commune	300 à 400 €
Récompenses	100 €	Programme	50 €
Ambulance	150 €	Engagements	600 € (6 € par participant pour 100 participants)
Bénévoles	100 €		
Gasoil	100 €		
Commissaire	30 €		
<b>Total</b>	<b>840 €</b>	<b>Total</b>	<b>Environ 1 000 €</b>

Les courses départementales (fig. 94) peuvent donc, parfois, faire gagner de l'argent aux clubs car les coûts d'organisations sont moins importants qu'une course de niveau supérieur.

Figure 94 Course départementale des D3-D4 à Cavigny (Quentin Foucault, Mars 2018)



Le coût des secours est souvent mis en avant pour justifier les problèmes financiers. Si les différentes fédérations sont unanimes sur la nécessité d'assurer la sécurité des coureurs et du public, la mobilisation d'une ambulance, d'un médecin et de secouristes constitue un financement non négligeable dans l'organisation de compétitions cyclistes.

Aujourd'hui, l'apport public des collectivités territoriales dans les compétitions cyclistes varie de 30 à 70 %. Cet apport tend à se réduire depuis quelques années, la réforme territoriale a conduit à une baisse des dotations. Les communes choisissent d'investir dans l'éducation, la santé ou la sécurité en priorité et le sport est le premier à en pâtir, le cyclisme en tête d'autant que c'est un sport qui n'a pas de locaux et pas de budget fixe. Le président du club d'Étampes, Christophe Laur, confirme dans Le Parisien : « *Nous ne rentrons pas dans nos frais. À cause*



de la baisse des subventions, les petites municipalités ne donnent plus d'argent. » À cela s'ajoute, la hausse de 30 % des coûts de sécurité avec les frais liés à la mobilisation de la police, la gendarmerie et les plans de sécurité. La gendarmerie a augmenté ses frais pour s'aligner sur ceux de la police. La police gère la sécurité routière quand il y a un commissariat, dans le cas contraire c'est la gendarmerie. La FSGT de l'Orne ne rencontre pas de problème de coût lié à la sécurité puisque c'est la municipalité qui accueille l'épreuve qui gère celle-ci. Mais cette sécurité occasionne des difficultés concernant les coûts.

Un article dans le journal L'Équipe donne un exemple de financement d'une épreuve en Classe 1 au niveau UCI (niveau dans lequel évolue la Polynormande, Paris-Camembert et le Duo Normand) (fig. 95). Une course d'un jour à des frais d'organisations autour de 200 000 €. Dans les dépenses incombant à l'organisateur, on retrouve :

Figure 95 Tableau des dépenses pour une épreuve cycliste en Classe 1 au niveau UCI (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018 – source : L'Équipe)

Libellé	Montant
Frais de déplacement	2 600 € par équipe
Prix	14 477 €
Restauration, hébergement et bénévoles	27 000 €
Gendarmerie	20 €/heure
Voiture de sécurité	305 €/jour
Moto de la gendarmerie	152 €
Production télé	10 000 € par la Ligue Nationale 2 500 € hors taxe par les organisateurs
Retransmission TV en direct	80 000 €
Matériel à l'arrivée	7 000 à 10 000 €
Communication (publicités, programme)	20 000 €
Carburant	15 000 €
Petit matériel (fléchage, dossards, banderoles)	10 000 €
Taxes Ligue Nationale de Cyclisme (droits d'inscription, assurance, frais contrôle antidopage)	4 570 €
Label Coupe de France	1 600 € hors taxe
Établissement des résultats	1 299 € hors taxe
Taxe UCI (inscription au calendrier international et indemnisation des officiels (commissaires et contrôleurs antidopage))	1 617 €
Assurance des bénévoles et véhicules	Non indiqué

Pour une course à étapes de 4 jours, le budget est de 500 000 € avec des frais de déplacement de 2 000 € par étape et par équipe, des prix à 7 657 € par étape, des taxes LNC à 4 370 € par jour et une taxe UCI de 889 € par jour. Le coût de la sécurité peut également différer selon la localisation des épreuves. Ainsi, le Grand Prix de Cholet qui se déroule plutôt en milieu rural à une dépense de 6 500 € pour la sécurité alors que le Grand Prix de Denain qui est principalement situé en milieu urbain a un coût de 14 500 € pour la sécurité. Il faut ajouter à cela que les bénévoles permettent d'économiser 200 000 € sur 4 jours. Les subventions des collectivités territoriales représentent 60 % du budget d'une Classe 1 et le financement des partenaires privés 40 %. Le département de l'Orne a attribué 8 000 € de subventions au Tour de Normandie pour les deux arrivées dans l'Orne en 2018 (Argentan et Bagnoles-de-l'Orne).

Le département de la Manche subventionne également le Tour de Normandie mais aussi le Tour de la Manche. La politique sportive du département de l'Orne consiste à soutenir les comités départementaux des différentes fédérations et les manifestations d'envergure que sont le Tour de Normandie, le Tour de l'Orne, le Signal d'Écouves, le Tour de Flers Agglo et la Route de l'Ouest féminine car le département de l'Orne a été retenu pour son organisation cette année. La principale difficulté est qu'il y a énormément de catégories pour les épreuves plus locales. Il y a donc un niveau minimum requis pour les subventions : le niveau interrégional.

La part des collectivités territoriales dans les financements tend à se réduire. L'épreuve Paris-Corrèze bénéficiait de 150 000 € de subventions du département dans les années 2000 contre 50 000 € en 2014. La FSGT fait le même constat : *« Il y a un autre aspect qu'il faut prendre en compte, c'est la baisse des dotations des collectivités dans le cadre de la réforme territoriale. Cette réforme se traduit par des intercommunalités de plus en plus vastes ce qui a pour conséquence d'éloigner les citoyens des lieux de décisions. Il devient de plus en plus difficile pour les citoyens et les associations comme la FSGT d'être pris en compte. »* (Gilles Leproust, maire d'Allonnes et adhérent FSGT)<sup>33</sup>. Pour Patrick Joubert, responsable du sport et de la jeunesse au Conseil Départemental de l'Orne, la réduction des dotations ne doit pas se faire d'un coup mais il confirme celle-ci : *« Aujourd'hui, il y a une baisse des moyens financiers des partenaires publics. Depuis 3 ans, on essaie de maintenir le montant des dotations dans l'Orne malgré une forte baisse en 2015. »* Les subventions sont accordées selon les niveaux et l'historique des compétitions. Le département de l'Orne effectue un accompagnement des organisateurs sur la partie financière et logistique notamment du Tour de l'Orne. Cela permet une mise en avant du département. Les organisateurs doivent trouver des solutions pour compenser la réduction des dotations des collectivités territoriales.

Les épreuves, pour survivre, doivent faire des financements croisés en mobilisant à la fois les communes, départements et régions concernées mais aussi en sollicitant de plus en plus les investisseurs privés. Ainsi, le Rhône-Alpes Isère Tour est financé à 73 % par des partenaires privés. Mais pour Max Mamers, ancien organisateur de l'épreuve Paris-Corrèze, cela reste compliqué : *« Les sponsors privés intéressés par le cyclisme ont plus tendance à lancer leur propre équipe pour participer au Tour de France. Les villes font des pieds et des mains pour que la Grande Boucle fasse étape chez eux et se désintéressent de courses comme la nôtre. Le Tour de France a tout englouti. »* (propos recueillis par Nicolas Richaud dans Les Echos). La présidente du comité de la Manche fait le même constat, ASO rend la tâche des autres organisateurs plus compliqué. En effet, ils ont le monopole des droits télévisuels du Tour de France et ne redistribuent pas d'argent aux fédérations pour leurs organisations. Pour autant, un partenariat a été signé entre la FFC et ASO jusqu'en 2019 afin d'aider financièrement les clubs et comités par l'intermédiaire d'un mécénat. Cinq objectifs ont été fixés pour développer le cyclisme français : favoriser la pratique des catégories cadets, juniors et espoirs, soutenir le développement du cyclisme féminin, aider à l'achat de matériel, organiser des stages et mettre en place des opérations de promotion. ASO semble avoir pris conscience depuis quelques années de la nécessité de soutenir le cyclisme amateur pour pérenniser les grands événements sportifs comme le Tour de France.

D'autres solutions se mettent en place : la fusion de certaines compétitions, l'entrée payante sur les circuits, pour laquelle les clubs sont en désaccord, ou la vente d'un programme. Mais les bénéficiaires restent maigres pour permettre d'assurer l'avenir des courses cyclistes. Max Mamers poursuit : *« C'est un sport gratuit où il n'y a pas de billetterie et c'est une recette qui fait cruellement défaut aux organisateurs. Pour l'instant, les régions et départements suivent*

---

<sup>33</sup> Compte-rendu des États généraux de la FSGT à Lavardin en 2017

*en grande partie mais le jour où la donne changera, pour des raisons politiques ou économiques, ce sera plus dur pour les organisateurs. »*. Pour autant, certaines villes restent motivées car elles jugent l'investissement rentable.

#### 4.3) Un investissement rentable pour les collectivités territoriales

Comme le souligne Patrick Joubert, responsable du sport et de la jeunesse au Conseil Département de l'Orne : *« Le cyclisme est un sport très populaire avec pas d'entrée payante et, en termes d'équipement, il est peu coûteux »*. Le retour du Tour de l'Orne en septembre 2017 a attiré et motivé les villes candidates pour celui de l'année suivante. Les compétitions cyclistes permettent de mettre en avant le territoire malgré leur coût financier et leurs nuisances pour la population locale. Le départ du Tour de Normandie 2018, qui a coûté 9 000 € à la commune de Saint-Pierre-en-Auge, est vu comme un moteur : *« Toute la Normandie connaîtra le nom de Saint-Pierre-en-Auge. Cela aura de nombreuses retombées économiques pour le territoire. »* (Lisbet Chouet, adjointe aux associations et équipements sportifs). Jacky Marie, le maire de Saint-Pierre-en-Auge ajoutait : *« On va parler de notre commune dans l'ensemble de la Normandie et même au-delà puisque les cyclistes viennent du monde entier. »* Cette même année, la commune du Neubourg a déboursé 20 000 € pour accueillir l'arrivée d'une étape de ce Tour de Normandie. La maire du Neubourg, Marie-Noëlle Chevalier justifie cet investissement dans Le Courrier de l'Eure : *« Mais il y aura des retombées économiques en contrepartie, notamment pour l'hôtellerie et la restauration. L'équipe d'organisation a fait le choix de consommer local, pour amener de l'activité à nos commerces. Les retombées médiatiques seront aussi importantes avec une grosse communication sur la ville et son dynamisme. »*. De nombreuses villes étaient encore candidates pour accueillir le Tour de Normandie en 2018 à l'image de Forges-les-Eaux qui accueille la course depuis 21 ans ou de Bagnoles-de-l'Orne présente sur le parcours depuis de nombreuses années. L'organisateur, Arnaud Anquetil voit cela positivement : *« Le fait que les villes arrivées 2017 soient encore candidates montre l'intérêt d'accueillir le Tour de Normandie. Il y a un véritable impact médiatique, touristique et économique. Parler d'une ville est important pour son développement, tant en local qu'au niveau régional. »* Les bonnes relations ou « copinage » entre les maires des communes et les organisateurs jouent également un grand rôle dans cette attribution des villes-étapes. L'investissement de certains hommes politiques locaux est parfois crucial dans la pérennité d'une épreuve cycliste. Paris-Camembert est un bon exemple puisque le maire de Livarot a sollicité l'organisateur afin que l'arrivée soit située dans sa commune. Pour cela, Livarot subventionne l'épreuve à hauteur de 30 000 € depuis 2017 et jusqu'en 2023 minimum. La subvention du département de l'Orne pour cette course était de 35 000 € avant que l'arrivée ne soit déplacée de Vimoutiers à Livarot. L'Orne a alors fait le choix de ne plus subventionner l'épreuve car l'arrivée n'était plus dans le département alors que l'organisateur pensait conserver cette subvention car la course continuait malgré tout de passer dans l'Orne. Pour Patrick Joubert, Paris-Camembert ne devrait plus passer dans l'Orne d'ici 2 ans mais peut conserver ce nom car c'est une marque déposée. À cela, il faut ajouter que l'entreprise Lepetit fournit 60 000 € du budget de Paris-Camembert. L'épreuve ne pourrait exister sans ce financement. Pour Patrick Joubert, les retours d'une course comme Paris-Camembert sont : *« une bonne image et des retombées économiques. Malheureusement, cela repose sur la bonne volonté et la motivation des bénévoles qui s'essoufflent. »*

Le rayonnement d'une épreuve est également central. La Polynormande fait ainsi partie du patrimoine normand depuis 1980 (fig. 96). Pour le sénateur de la Manche, Philippe Bas : *« Cette course cycliste qui fait briller le département au-delà des frontières est synonyme de vitalité et de notoriété pour notre territoire ! »*. Mais les épreuves plus modestes ne sont pas à

négliger comme le souligne Jean-Noël Colin, secrétaire général du Tour de Normandie : « *Il n'y a pas de petite course ou de grande course. Sans les petits clubs et nos épreuves, il n'y aurait pas de professionnels et de Tour de France* ». Pour Michel Chopin : « *Le cyclisme fait partie intégrante de la pratique sportive d'un territoire* ».

Figure 96 La Polynormande attire un public nombreux à la fin du mois de Juillet (Quentin Foucault, Juillet 2017)



La possible arrivée d'une étape du Tour de France 2018 à Alençon fut à l'origine d'une fausse joie pour certains : « *Nous nous félicitons d'accueillir le troisième événement mondial. Cela faisait une longue attente depuis 2002. Alençon est une vraie terre de vélo. Les caméras seront braquées sur notre ville et le département. Il y aura forcément des retombées économiques, médiatiques et sociales.* » (Emmanuel Darcissac, maire d'Alençon). Le maire d'Alençon poursuit en expliquant qu'il est plus intéressant médiatiquement d'être ville arrivée mais qu'un départ de la ville est mieux pour l'économie notamment avec les hôtels. Un départ coûte également moins cher qu'une arrivée : 65 000 € contre 110 000 €. « *Les jeunes vont voir le Tour de France dans le département, il y aura forcément des retombées.* » (Jean-Pierre Henry, président du comité départemental de cyclisme de l'Orne). Même si, le Tour de France ne fera que passer à Alençon en 2018 lors d'une étape qui arrivera à Chartres, on peut voir que la perspective d'accueillir un événement sportif important réjouit toujours les acteurs du territoire. Le directeur général de TNT régie, Sébastien Lepellerin, déclare ainsi dans Ouest-France : « *Médiatiquement, quand le Tour passe quelque part, c'est très fort. Cela ferait une belle mise en lumière de la ville en particulier et de l'Orne en général.* » Le Tour de France passera également dans l'Eure et en Seine-Maritime. En plus du passage du Tour de France, l'Orne accueillera en 2018 les championnats de Normandie sur route et cyclo-cross Élite. Les épreuves sur route hommes se dérouleront à Saint-Nicolas-des-Bois et celles pour les femmes à Tourouvre quant au championnat de cyclo-cross, il aura lieu à Bagnoles-de-l'Orne. La commune de Bellême verra passer le Tour de France en juillet prochain en plus du départ d'une étape du Tour de l'Orne. Le financement de ces épreuves peut s'expliquer par la présence d'une usine de méthanisation des déchets qui permet à la commune de gagner un peu d'argent. Malgré les retombées médiatiques et économiques, la population et les commerçants ne sont pas toujours satisfaits de l'organisation de ces épreuves.

#### 4.4) Une population et des commerçants partagés sur la présence de ces épreuves

Les commerçants ont un avis plutôt mitigé sur la présence de courses. Ainsi, une boulangère m'expliquait lors du Critérium de Lisieux que la course avait un impact négatif sur le chiffre d'affaires. En effet, la concurrence des marchands ambulants (fig. 97), comme les foods trucks, et l'accès difficile à la boulangerie, au cœur du circuit, l'obligeait à fermer plus tôt. Sur les différentes courses auxquelles j'ai pu assister, le même constat revient : il faut être sur le parcours de la course pour que le chiffre d'affaires soit bon.

Les différents commerçants que j'ai pu rencontrer lors du Critérium de Lisieux ont des avis partagés. Pour un employé d'un bar-restaurant, la course est intéressante car elle passe devant son commerce. Les clients peuvent ainsi consommer en suivant la course (fig. 98). Les réservations sont nombreuses et un menu spécifique pour la course a même été mis en place (fig. 99). Il y a une concertation entre les commerces et la mairie pour préparer la course, certains commerces investissent même pour être partenaire de celle-ci ce qui leur permet de suivre les coureurs avec leur véhicule pendant la course pour mettre en valeur leur entreprise. Pour un employé de boutique de souvenirs de la basilique de Lisieux, l'organisation du critérium engendre des retombées économiques négatives sur son commerce. Le critérium ayant une zone de chalandise plutôt locale, les personnes qui viennent y assister connaissent déjà Lisieux. Mais cela reste intéressant à moyen terme car cela permet de faire de la publicité pour la ville en montrant que celle-ci est dynamique (fig. 101). Pour lui, les restaurants et les brasseries sont les principaux bénéficiaires de l'événement même si la présence des marchands ambulants, autorisée par la mairie, est négative pour le commerce local. Le barriérage, le blocage de la circulation, la régulation par des personnes et le stationnement hors centre-ville sont d'autres points négatifs pour le commerce (fig. 100) mais aussi pour les résidents qui sont nombreux à manifester leur mécontentement aux signaleurs.

*Figure 97 Les commerces ambulants présents au Critérium de Lisieux 2017 (Quentin Foucault, Juillet 2017)*



Figure 98 Menu spécial pour le Critérium de Lisieux mis en place par un bar-restaurant (Quentin Foucault, Juillet 2017)



Figure 99 Les bars-restaurants ont déjà mis en place les tables et les chaises avant le début du Critérium de Lisieux 2017 (Quentin Foucault, Juillet 2017)



Figure 100 Un magasin fermé pour cause de Critérium à Lisieux (Quentin Foucault, Juillet 2017)



Figure 101 Le public est présent pour le Critérium de Lisieux (Quentin Foucault, Juillet 2017)



Lors du Circuit des Remparts à Saint-Lô, j'ai pu rencontrer une boulangère qui m'a parlé de la course du jour mais également du départ du Tour de France 2016 à Saint-Lô. Pour elle, le Tour de France n'a pas apporté les retombées escomptées car la course est passé un dimanche. Ouverte exceptionnellement ce jour-là, elle aurait dû rester fermée selon elle. Deux points principaux jouent un rôle dans les retombées qu'une course cycliste peut apporter : le type de

commerce (la restauration et l'hôtellerie bénéficient de l'essentiel des retombées économiques) et la localisation du commerce sur le parcours. En effet, lors du Circuit des Remparts, les bars-restaurants ouverts étaient essentiellement situés le long du parcours (fig. 103). La météo joue également un rôle important car l'événement se déroule en extérieur. Lors de la course, la pluie a réduit le nombre de spectateurs malgré tout nombreux. Cela a permis aux bars et restaurants présents sur le parcours de faire le plein de clients car les gens pouvaient manger et être au sec tout en suivant la course. Comme à Lisieux, de nombreux marchands ambulants étaient présents pour vendre des saucisses et des frites (fig. 102).

Figure 102 Commerce ambulant au Circuit des Remparts 2017 à Saint-Lô (Quentin Foucault, Juillet 2017)



Figure 103 Le restaurant, situé à proximité de la ligne d'arrivée du Circuit des Remparts à Saint-Lô, fait le plein de clients (Quentin Foucault, Juillet 2017)





Figure 104 Les panneaux lumineux permettent de mettre en avant les sponsors de la course au Circuit des Remparts (Quentin Foucault, Juillet 2017)



À la Polynormande, la boulangère du village m'expliquait que la course était très intéressante économiquement. La concurrence de marchands ambulants ne lui pose pas de problème car « *on se met d'accord. Je vends le pain et ils vendent la nourriture* ». Le chiffre d'affaires des commerces locaux semble important. Ainsi, le bar-tabac et le bar-restaurant sont pleins. Le boucher-charcutier fait des saucisses et des frites et la queue est longue pour pouvoir acheter à manger. Les marchands ambulants font beaucoup de ventes également (fig. 105 et 106). Les supérettes (Viveco et Proxi) sont ouvertes ce dimanche. Et l'organisation a prévu à manger mais aussi des buvettes situées à plusieurs endroits à proximité de l'arrivée. Les retombées de celles-ci allant à l'organisation. On retrouve également des ventes d'équipements de cyclisme. Les spectateurs sont nombreux et un village-arrivée a même été installé.

Figure 105 Les commerçants ambulants sont nombreux à la Polynormande (Quentin Foucault, Juillet 2017)



Figure 106 Là aussi les rôtisseries et bars-restaurants accueillent de nombreux clients à la Polynormande (Quentin Foucault, Juillet 2017)



Sur le Grand Prix de la Saint-Laurent à Montpinchon, on retrouve de nombreuses ventes de nourritures et boissons par le biais de marchands ambulants des communes proches ou de buvettes mises en place par l'organisation. Plusieurs tentes ont été installées pour répondre à la demande et les bars sont ouverts (fig. 107 et 108). On peut souligner également la présence de quelques forains sans doute présents car l'événement est étalé sur 4 jours (fig. 110). De plus, une boulangerie-pâtisserie a fait le déplacement ainsi que des vendeurs de vins et des maraîchers (fruits-légumes) (fig. 109). On peut également signaler l'aménagement du talus, où se rassemblent les spectateurs pour regarder la course, qui a été creusé afin de faire des gradins naturels de plusieurs niveaux pour permettre aux spectateurs de bien voir la course.

Figure 107 Des commerces ambulants qui vendent des sandwichs saucisse et des frites sont présents au Grand Prix de la Saint-Laurent à Montpinchon (Quentin Foucault, Août 2017)



Figure 108 La buvette-restauration à Montpinchon attire le public (Quentin Foucalt, Août 2017)



Figure 109 Quelques exposants sont également présents à Montpinchon comme ici un vendeur de vins (Quentin Foucalt, Août 2017)



Figure 110 Des forains sont venus pour la foire qui se déroule en même temps que les courses à Montpinchon (Quentin Foucault, Août 2017)



Au Grand Prix de Blangy-sur-Bresle, une épicière interrogeait m'a expliqué que, pour elle, la course était contraignante car le samedi est la journée où elle fait le plus de chiffre d'affaires (les gens faisant leur course pour la semaine à ce moment-là) et que celle-ci bloque l'accès aux clients. Le public (essentiellement constitué de personnes âgées) présent ne consommant pas dans les boutiques alentours car ils ont amené leurs sandwiches. Certains commerces, tels que le magasin de cycles, sont ouverts alors que d'autres comme des bars ou la boulangerie sont fermés.

Au Duo Normand, de nombreux commerces étaient ouverts comme un kebab, une épicerie ou des bars-restaurants. Des tables à l'extérieur avaient été prévues et une tribune avait été mise en place à l'arrivée (fig. 112). On retrouvait également des marchands ambulants et un restaurant mis en place par l'organisation ainsi que des marchands de cycles venus exposer leurs vélos afin de faire leur promotion (fig. 111). Pour René Gautier, ancien organisateur de l'épreuve, la course n'apporte pas de gains aux commerces (en dehors des brasseries, de la restauration et des boulangeries) car pour les deux commerces qui augmentent leurs ventes, il y en a dix qui ferment à cause de la course. Pour autant, l'épreuve a attiré jusqu'à un tiers de participants venant de Grande-Bretagne. À la suite d'une idée de l'organisateur de faire venir des coureurs (belges, anglais, etc.) des villes jumelées dans la Manche, un journaliste anglais a alors écrit un article sur la course et son organisation attirant ainsi plus de coureurs anglais les années suivantes. Des participants anglais, avec lesquels j'ai pu discuter, m'ont expliqué que le Duo Normand était un événement avec une histoire fantastique (les Anglo-saxons apprécient beaucoup les courses avec une histoire comme Paris-Roubaix ou Liège-Bastogne-Liège) et qu'il n'existait pas d'épreuves comme celle-ci en Grande-Bretagne avec les routes fermées. Ils ont ainsi passé trois nuits dans un hôtel de la ville de Saint-Lô et ont mangé dans la ville de Marigny le midi et dans les restaurants à Saint-Lô le soir. Cela a donc apporté des retombées non négligeables à l'hôtellerie et la restauration locale puisqu'il y avait de nombreux coureurs anglais présents pour l'épreuve.

Figure 111 Les marchands de cycles sont également présents au Duo Normand à Marigny (Quentin Foucault, Septembre 2017)



Figure 112 Les bars-restaurants attirent de nombreux clients au Duo Normand (Quentin Foucault, Septembre 2017)



Figure 113 On peut voir en arrière-plan que le public est venu nombreux au Duo Normand (Quentin Foucault, Septembre 2017)



Concernant les coureurs amateurs français venant d'autres régions, ils privilégient le camping-car ou la caravane à l'hôtel. On retrouve ainsi beaucoup de camping-car sur les épreuves même amateur. Certaines courses comme la Polynormande ou le Grand Prix de Plouay en Bretagne sont réputés pour accueillir un grand nombre de camping-cars qui sont alors regroupés dans un grand champ. Les commerçants regrettent bien souvent la présence de ces camping-cars comme à Liège-Bastogne-Liège en Belgique et demandent parfois à la mairie concernée de ne pas autoriser leur stationnement sur des zones non prévues à cet effet.

Si la restauration et l'hôtellerie sont les principaux bénéficiaires d'un événement cycliste, ces épreuves permettent aussi d'animer un territoire notamment lors des fêtes de villages.

#### 4.5) Une animation du territoire

Une compétition cycliste dans un milieu rural est aussi l'occasion de redonner de l'animation au territoire, même l'espace d'une journée. Le Grand Prix de la Saint-Laurent à Montpinchon en est un bon exemple. Cette course, créée en 1952, se déroule aujourd'hui sur 4 jours et est une des plus renommées du département de la Manche. Elle fut créée par des jeunes qui voulaient animer leur commune l'espace de quelques jours. À la fois ouverte aux amateurs et semi-professionnels, elle attire 10 000 spectateurs sur 4 jours dans une commune qui ne fait que 556 habitants (fig. 114). Grâce à la renommée de cette course, la commune a accueilli en 1974 les Championnats de France amateurs et en 1998 les Championnats de France de l'Avenir. Le circuit porte le nom de Thierry Marie et est labellisé au Conseil régional le rendant historique par cette patrimonialisation. D'autres courses attirent de nombreux spectateurs tels que le cyclo-cross de Flamanville, dernière manche de la Coupe de France de cyclo-cross, qui réunit chaque année autour de 5 000 spectateurs. Les Championnats de France de l'Avenir 2015 aux Pieux au mois d'août avaient attiré 3 000 spectateurs sur 4 jours et mobilisé 800 bénévoles et une centaine de signaleurs. Une épreuve de DN1 attire jusqu'à 2 000 spectateurs à l'image du Grand Prix de Blangy-sur-Bresle. Le critérium de Lisieux attirait 20 000 spectateurs en 2016, l'organisateur attendait 30 000 spectateurs en 2017 (fig. 116 et 117). À l'image du Grand Prix

de la Saint-Laurent à Montpinchon, les épreuves cyclistes sont souvent organisées par des associations d'anciennes foires ou de comités des fêtes et se déroulent pendant un week-end de festivité dans la commune. On peut ainsi citer le Grand Prix de la Foire au Boudin à Mortagne-au-Perche ou le Grand-Prix de la Sainte-Anne à Bricquebec qui ont lieu en même temps que les foires du même nom. De nombreuses courses locales sont souvent désignées comme le « Prix de la ville » ou le « Prix du comité des fêtes » car elles sont financées essentiellement par la ville ou le comité des fêtes. Ce type de courses se déroule le plus souvent le même week-end qu'une animation locale tel un vide-greniers ou un marché important. Par exemple, la commune de Briouze organise sa course cycliste (le « Prix des Rogations ») lors de la foire des Rogations où l'on retrouve également un vide-greniers et un marché aux veaux (fig. 115). La commune de Bellou-en-Houlme profite des « Trois jours de Bellou » pour placer sa course en plus du vide-greniers et du concours bovin. Pour Nicole Delarue, il n'y a pas le même public, pas les mêmes coureurs entre une course en milieu urbain et une course en milieu rural : « *C'est plus convivial dans une petite commune, ça amène de la vie sur le territoire. Le commerce fait son chiffre d'affaires de l'année* ». Une course comme Paris-Camembert attire les spectateurs dans une petite commune comme Crouttes (Orne) où la difficulté de la côte de la Cavée permet de les voir passer à une vitesse moins élevée. La commune en profite pour mettre en place des animations, une buvette et de la restauration sur place. Cela constitue à la fois une animation pour la commune mais aussi des gains économiques.

Figure 114 Malgré la pluie, le public est nombreux au Grand Prix de la Saint-Laurent à Montpinchon (Quentin Foucault, Août 2017)



Figure 115 La foire des Rogations à Briouze qui se déroule sur trois jours réunit à la fois une course cycliste, une brocante et un marché aux vaches (Quentin Foucalt, Mai 2018)



Le président de la FSGT de l'Orne souligne également l'importance des épreuves en milieu rural. La course cycliste FSGT organisée à Médavy (Orne) a disparu cette année car le comité des fêtes de la commune voulait arrêter. Michel Hervieu le regrette : *« C'est dommage parce que c'était une belle course. C'est la course où il y avait le plus de coureurs. Il y aura moins de monde au vide-greniers parce qu'il y avait du public. Les gens venaient, ils achetaient leurs frites, faisaient un tour au vide-greniers avant d'aller voir la course. Ça faisait marcher leur commerce. »*. Une autre course a également été annulée en 2018, celle de Colombiers (près d'Alençon) en FFC, car elle se déroulait en même temps qu'un vide-greniers. Cela rendait la sécurité de la course précaire et le comité des fêtes n'a pas souhaité poursuivre son investissement à cause du manque de spectateurs. Le responsable du sport et de la jeunesse au Conseil Départemental de l'Orne, Patrick Joubert, fait le même constat : *« Il y a pas mal de courses sur l'année, cela permet une animation sur le territoire et des retours économiques avec les gens qui se déplacent et consomment. »*

Malgré les difficultés financières rencontrées, les épreuves cyclistes attirent toujours les investisseurs et notamment les collectivités. L'animation du territoire qu'elles apportent motive ces derniers. Pour autant, ces difficultés vont devoir pousser les organisateurs à trouver des alternatives aux financements actuels ou à se réinventer. Pour René Gautier, il faut améliorer le contenu des courses. Les circuits longs deviennent contraignants pour la sécurité mais aussi moins attractifs. Les circuits plus courts (inférieur à 7 km) permettent au public de voir passer plus régulièrement les coureurs avec un temps d'attente plus réduit entre chaque passage et un nombre de passages plus importants. La sécurité est également plus facile à mettre en place puisque le nombre de carrefours à garder est plus réduit. La réduction de la distance totale des compétitions notamment pour les courses du niveau Départemental est également à étudier. Les courses sont souvent plus animées et plus difficiles car, comme la distance est moins longue, les organisateurs n'hésitent pas à durcir le parcours ce qui le rend spectaculaire pour les spectateurs et qui motive les coureurs car ils se savent en capacité d'effectuer toute la distance à un rythme soutenu. On assiste donc à plus d'attaques de leur part. Un club comme l'ES Torigni l'a bien compris et développe des courses départementales d'une quarantaine de kilomètres



pour les Dep 3-4 (au lieu d'environ 60 km pour les autres) et d'une cinquantaine de kilomètres pour les Dep 1-2 (au lieu d'environ 70-75 km). René Gautier le confirme : « *Il y a eu une réduction des distances des circuits dues aux problèmes de sécurité et d'intérêt du public.* » Les circuits originaux avec des secteurs pavés ou des chemins « blancs » attirent également les coureurs car cela change des épreuves habituelles. Cela permet aussi aux organisateurs d'obtenir plus facilement les autorisations car il y a peu de circulation sur ces voies de communication. Les courses en milieu rural sont également plus simples à organiser car elles bloquent moins de personnes et sont souvent moins dangereuses pour les coureurs (quand elles sont en bon état).

*Figure 116 Le critérium de Lisieux des professionnels permet également aux amateurs de se mesurer au même parcours (Quentin Foucault, Juillet 2017)*



Figure 117 Les coureurs professionnels clôturent le critérium de Lisieux dans la soirée (Quentin Foucault, Juillet 2017)



Les courses locales permettent d'animer une commune rurale mais aussi aux différents clubs amateurs de boucler leur budget annuel et de faire courir leurs licenciés sur leur terrain d'entraînement.

##### 5) Le cyclisme amateur : un cas à part

Les pratiques du sport évoluent. De nouveaux sports comme le BMX émergent. Comme le souligne Bruno Chandavoine, responsable sport de nature à la Direction Régionale et Départementale de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale, la pratique sociale évolue vers moins de compétitions. Le système de la compétition n'est pas dominant dans la pratique sportive. Les licences loisirs ne seront valables que quand il y aura une offre de loisirs des fédérations. Les épreuves de masse, telles que les cyclosporives, attirent le public. Cette dernière est un mélange entre le cyclotourisme et la compétition. ASO a bien compris l'intérêt de développer ce type d'événement. Pour M.Chandavoine, ASO effectue une marchandisation de ses événements en s'appuyant sur les bénévoles locaux. Les fédérations ont raté le virage et elles doivent créer (notamment la FFC) du marketing par leur propre compétence, en s'appuyant sur des bénévoles ou en s'appuyant sur les compétences d'autres structures pour développer ce type d'événement. Les événements du type cyclosporive rencontrent le problème de la professionnalisation quand elles sont organisées par un club ou un comité. Les clubs sont très fragiles. Il faut une adaptation à la demande sociétale nouvelle. Pour lui, la question du service plus que du prix de la licence est importante. À cela, s'ajoute la concurrence des réseaux internet pour les rassemblements. On passe d'une pratique subventionnée à une pratique que les gens doivent se payer. Les services sont souvent privés et associatifs. Les fédérations et clubs pourraient s'emparer de ça mais ils ne sont pas prêts selon lui.

Les gens sont moins demandeurs de compétitions car cela demande plus d'efforts comme s'entraîner régulièrement. Je trouve que les distances des courses sont trop longues. Une course FFC fait entre 60 et 80 km. Tout le monde ne peut pas y arriver. Un club comme celui de Torigni-sur-Vire (ES Torigni) a développé des courses entre 40 et 60 km avec des circuits plus courts. C'est plus intéressant pour les coureurs et le public. Le public voit passer les coureurs plus souvent, au lieu d'attendre pendant 2 heures l'arrivée, il attend entre 1h et 1h30. Et les coureurs roulent plus vite car c'est plus court et les parcours sont aussi plus durs grâce au raccourcissement de la distance. En FSGT, les courses font entre 70 et 80 km, beaucoup de coureurs n'osent pas s'y engager car la distance leur fait peur. Il faut également revoir les catégories car les jeunes qui sont envoyés directement en Dep 1 ou 2, pour certains, n'y arrivent pas et se découragent. Ils abandonnent donc le vélo et la FFC perd des licenciés. La solution pourrait être de réserver la catégorie Dep 4 aux personnes de plus de 50 ans. Et tous ceux de moins de 50 ans commenceraient en Dep 3 pour ensuite gravir progressivement les échelons s'ils sont plus forts et ne pas se retrouver dans un niveau trop élevé s'ils sont plus faibles.

C'est notamment le cas des féminines. Le cyclisme féminin est en retrait en Normandie. Les différences entre les hommes et les femmes restent importantes malgré la création par le comité régional de Normandie d'une équipe féminine en 2017 qui évolue en Division Nationale 1 : la Team Léopard Normandie. Le cyclisme reste « *un milieu assez macho* » selon une représentante de la FFC. Il y a des efforts de fait sur la pratique féminine même si la section féminine du lycée Saint-Thomas d'Aquin à Flers dans l'Orne a disparu faute d'encadrement et de coureuses. Cela est d'autant plus compliqué pour les femmes qu'elles courent avec les hommes et que les écarts de niveaux sont parfois trop importants. Le faible nombre de coureuses féminines rend l'organisation d'épreuves qui leur sont exclusivement réservées difficile. Le choix des lieux de courses peut également être complexe.

Le choix de la localisation des compétitions cyclistes peut s'expliquer par plusieurs raisons. Un premier élément de réponse se situe dans le constat de Jean-Pierre Augustin : les « *localisations sportives peuvent être influencées par la dynamique des dirigeants qui ont une vision claire ou pas de leur sport.* » (Augustin et al., 2008, p. 54). Jean-Claude Leclerc, président du Comité de Normandie de la FFC abonde dans ce sens : « *Parfois un club ne tient qu'à une personne. Il suffit d'une personne pour avoir un engouement.* ». Pour la désignation des lieux des épreuves, les clubs vont voir les communes qui sont intéressées pour organiser une épreuve, par l'intermédiaire de leur comité des fêtes le plus souvent, en même temps qu'une fête locale. Dans le cas du Tour de l'Orne, les organisateurs choisissent les villes et vont les voir afin de leur demander s'ils veulent accueillir la course pour un départ ou une arrivée. Ils peuvent aussi choisir une ville qui a demandé à accueillir la course. Mais, selon M.Colombu : « *On a plutôt tendance à aller les voir* ». Le budget des clubs devient également plus difficile à boucler avec le recul des subventions des collectivités territoriales.

### 5.1) Les clubs

Les clubs amateurs doivent solliciter de nombreux sponsors pour pouvoir financer leurs organisations de compétitions cyclistes mais aussi les déplacements et les équipements pour les coureurs notamment les plus jeunes. Un club comme Flers Cyclisme 61 compte 69 sponsors sur son programme annuel. Les subventions aux clubs relèvent de la commune ou de l'intercommunalité concernée parfois même des deux comme c'est le cas pour le club cité précédemment. Le département aide à la rénovation des équipements sportifs structurants à l'image du département de l'Orne pour le vélodrome d'Alençon. Les buvettes, restaurations et soirées rapportent un peu pour les finances du club. Depuis 2003, le Trio Normand, qui a été créé en 1986 et est organisé sous la présidence de Claude Le Nahedec, inclus dans le prix

d'inscription des équipes un sandwich et une boisson au retour des dossards. Cela permet d'assurer un minimum de recettes à la buvette qui rapporte environ 300 €. Mais cela n'empêche pas le club de perdre de l'argent à chaque organisation. Les organisations coûtent tout de même plus d'argent qu'elles n'en rapportent. Les clubs réinvestissent dans leur école de vélo avec l'achat de vélos. L'ancien comptable du Comité de Normandie de la FFC, Christian Launay, m'a expliqué que le financement d'un petit club se répartissait de la manière suivante : une subvention de la ville ou de l'intercommunalité qui représente à peine un tiers du budget, le sponsoring du véhicule et le programme qui représentent également un tiers du budget et les différentes opérations comme un loto (environ 5 000 €), des œufs de pâques et des courses (1 000 € par course). Cela représente un budget total de 30 000 €. Le sponsoring permet souvent de payer l'équipement des coureurs. Le Centre national pour le développement du sport ne subventionne plus les clubs et a réduit le montant des subventions accordées aux comités.

Les clubs plus importants ont des budgets plus conséquents selon leur niveau. Voici les budgets selon les niveaux des équipes :

- DN1 : 400 000 € (50 % en subventions, 30 % en sponsoring et 15 % en actions diverses)
- DN2 : 200 000 €
- DN3 : 50 000 €

Pour les dépenses, il faut ajouter les salariés qui sont au minimum 2 (dont le directeur sportif) pour une équipe DN1.

Il existe deux types de club : le club formateur qui va privilégier les investissements pour développer ses jeunes coureurs et notamment son école de vélo et les clubs organisateurs de courses qui comptent moins de jeunes coureurs dans leur effectif. Pour René Gautier, ancien organisateur du Duo Normand, c'est problématique : « *Aujourd'hui, les clubs font tout : formateur de coureurs et organisateur de courses. Ils sont parfois obligés de faire des choix entre l'un ou l'autre.* ». Pour lui, les problèmes financiers des clubs viennent en partie du bénévolat : « *Le problème c'est le bénévolat : il y a de moins en moins de gens qui vont chercher l'argent pour faire vivre les clubs et les compétitions.* ». La fin des bals organisés par les clubs, dû notamment à l'interdiction de vendre de l'alcool, a conduit à une réduction des sources de revenus de ceux-ci. Celles-ci se sont également réduites pour le Comité de Normandie de la FFC.

## 5.2) Le Comité de Normandie de la FFC

Le budget du Comité de Normandie tourne autour d'un million d'euros (fig. 118). Il est réparti de la manière suivante :

Figure 118 Tableau des dépenses et recettes du Comité de Normandie FFC (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie - source : Christian Launay)

<b>Charges</b>	<b>Montant</b>	<b>Recettes</b>	<b>Montant</b>
Licences	330 000 €	Licences	400 000 €
Droits de courses	40 000 €	Droits de courses	180 000 €
Engagements	60 000 €	Engagements	220 000 €
Ristournes	60 000 €	Subventions de la région et du CNDS	100 000 €
Frais personnels (essence)	230 000 €	Divers (journal Normandie Cyclisme, publicité et sponsoring)	100 000 €
Coûts de sélections et stages	120 000 €		
Frais divers et journal Normandie Cyclisme	160 000 €		
<b>Total</b>	<b>1 000 000 €</b>	<b>Total</b>	<b>1 000 000 €</b>

Les licences, droits de courses et engagements sont compris à la fois dans les charges et les recettes car le comité reçoit le montant des engagements (2 € par coureur) et des droits de courses et en reverse une partie au siège national de la FFC. C'est également le cas pour les licences auquel il faut ajouter le coût d'impression de celles-ci. Pour les licences, 11 € par personne reviennent au Comité Régional.

Le budget d'un comité départemental tourne autour de 10-20 000 € (40 000 pour la Manche) réparti comme suit : 3 500 € de subvention du Comité Régional, 3 à 6 000 € de subvention du département, 2 à 3 000 € de subvention du CNDS, 2 000 € de sponsoring et 750 à 1 000 € d'aides d'ASO. Les principales dépenses viennent des sélections et des stages ainsi que des frais automobiles. Ces problèmes de financement expliquent que la pratique du cyclisme est souvent financée par les licenciés eux-mêmes. Et cette pratique évolue.

## 5.3) La pratique des licenciés

Depuis quelques années, une chaîne YouTube s'est développée : Normandie Cycling. Si son créateur cherchait à la base à créer une alternative au journalisme traditionnel en donnant son avis sur des produits et en partageant sa passion du vélo. Cela permet également de mettre en avant le territoire par de nombreuses vidéos qui montrent le patrimoine local comme le Mont-Saint-Michel ou les paysages comme la Suisse Normande ou le Pays d'Auge. Avec un public majoritairement constitué de cyclotouristes, il favorise indirectement l'économie locale et le tourisme en mettant en avant le territoire normand, ses attraits et sa cyclabilité. Beaucoup de pratiquants suivent cette chaîne YouTube.

Je vais aborder la pratique des licenciés et notamment leurs déplacements aussi bien à l'entraînement que pour participer aux compétitions et voir si la sécurité est devenue un critère important dans leurs déplacements. Les voies cyclables semblent plutôt concerner les

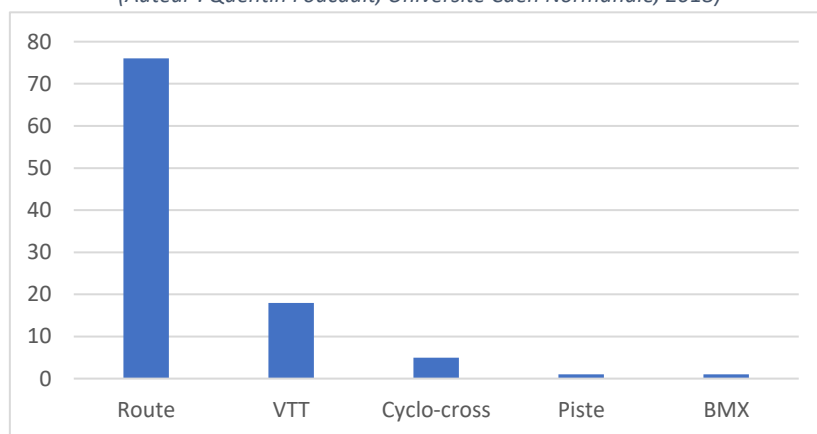
pratiquants loisirs. Les voies vertes ne semblent pas correspondre à la pratique des cyclistes compétiteurs. Pour vérifier ces hypothèses, j'ai fait le choix de diffuser un questionnaire sur internet.

### 5.3.1) Les résultats du questionnaire : une pratique qui tient compte de la sécurité

J'ai réalisé un questionnaire pour mieux connaître les pratiques des licenciés aussi bien à l'entraînement qu'en compétition mais également pour constater si certaines catégories socio-professionnelles pratiquent plus le cyclisme que d'autres. Après avoir créé le questionnaire sur Google Survey, je l'ai diffusé par mail à l'ensemble des présidents de clubs de la Fédération Française de Cyclisme, à l'exception des clubs dont j'étais certain qu'ils étaient axés sur le BMX ou le VTT, en leur demandant de le diffuser auprès de leurs licenciés. La potentialité de réponses était d'environ 6 000 personnes. J'ai obtenu 76 réponses en quelques semaines. Le taux de réponse est donc assez faible.

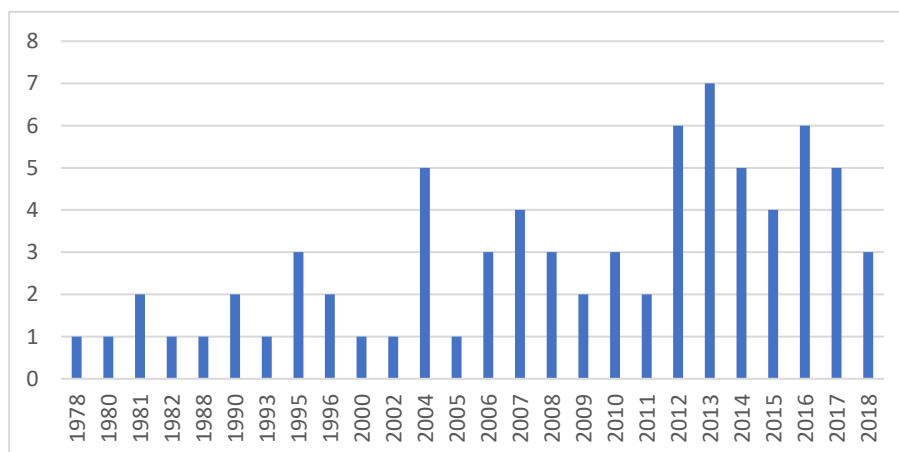
La totalité des licenciés pratiquent le cyclisme sur route (fig. 119). 18 répondants pratiquent également le VTT, 5 le cyclo-cross, 1 le BMX et 1 le cyclisme sur piste. Toutes les répondantes et tous les répondants sont licenciés en club.

Figure 119 Nombre de coureurs par disciplines pratiquées par les répondants au questionnaire (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



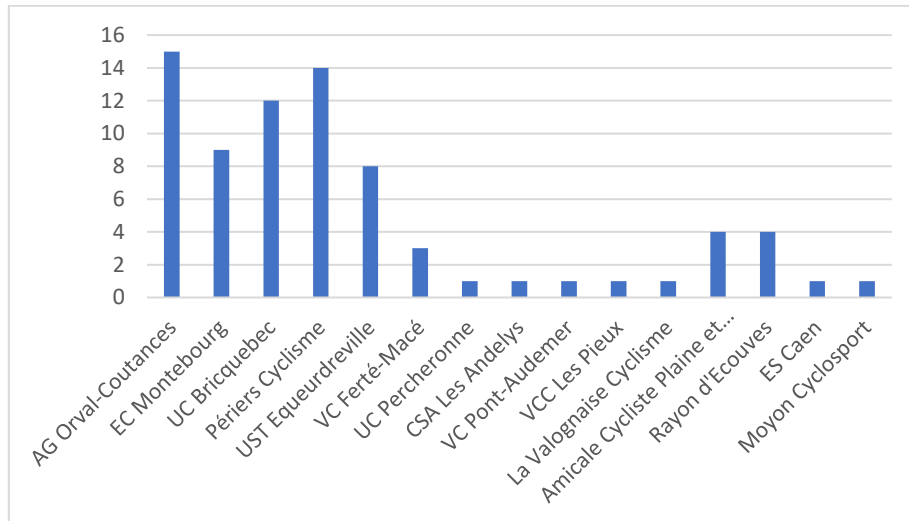
La date à laquelle les répondants se sont licenciés est variable (fig. 120). Pour autant, une majorité de ceux-ci est licencié depuis 2012 (47,4 %) et les trois quarts des personnes sont licenciées à la FFC depuis 2004 (77,6 %).

Figure 120 Année de licenciation en club des répondants (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



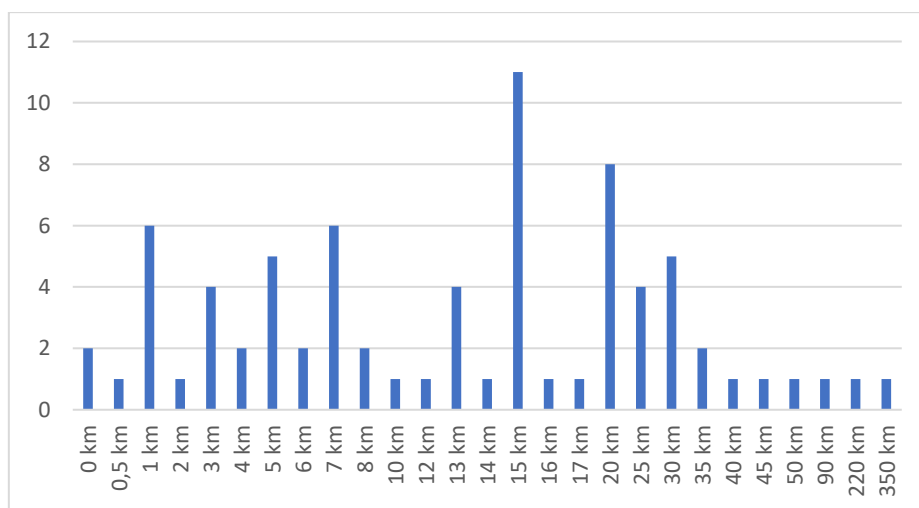
Parmi les répondants, trois clubs sont surreprésentés : l'AG Orval-Coutances avec 15 personnes, Périers Cyclisme avec 14 personnes et l'UC Bricquebec avec 12 personnes. J'ai également 9 réponses de l'EC Montebourg et 8 de l'UST Equeurdreville. Les clubs de la Manche représentent 78,9 % des réponses. Je n'ai obtenu aucune réponse des clubs de Seine-Maritime (fig. 121).

Figure 121 Clubs dans lesquels les répondant sont licenciés (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



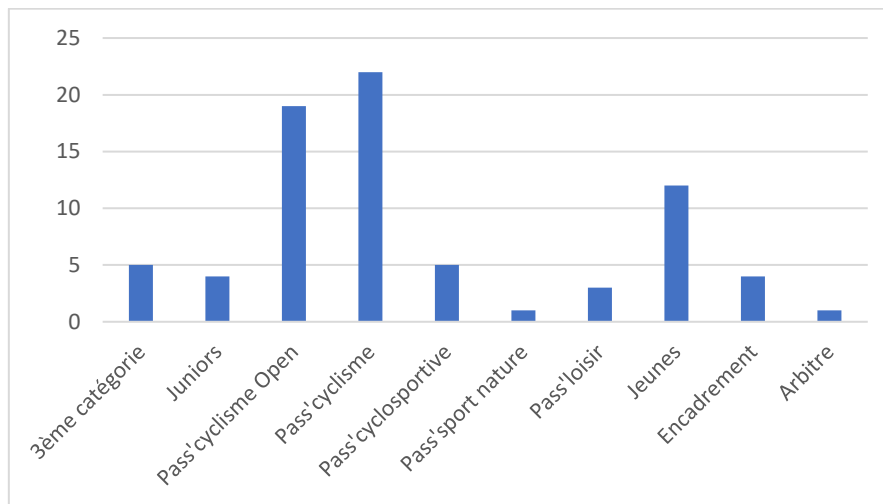
Le lieu de résidence des répondants se situe majoritairement à 15 km ou moins du siège du club auquel ils sont licenciés (64,5 %) (fig. 122). 42,1 % sont même situés à 10 km ou moins du club. 15 km et 20 km semblent être les distances limites pour le choix d'un club pour les licenciés même si près d'un quart des répondants (22,4 %) résident à 25 km ou plus du siège de leur club.

Figure 122 Distance entre le domicile des répondants et le siège du club (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



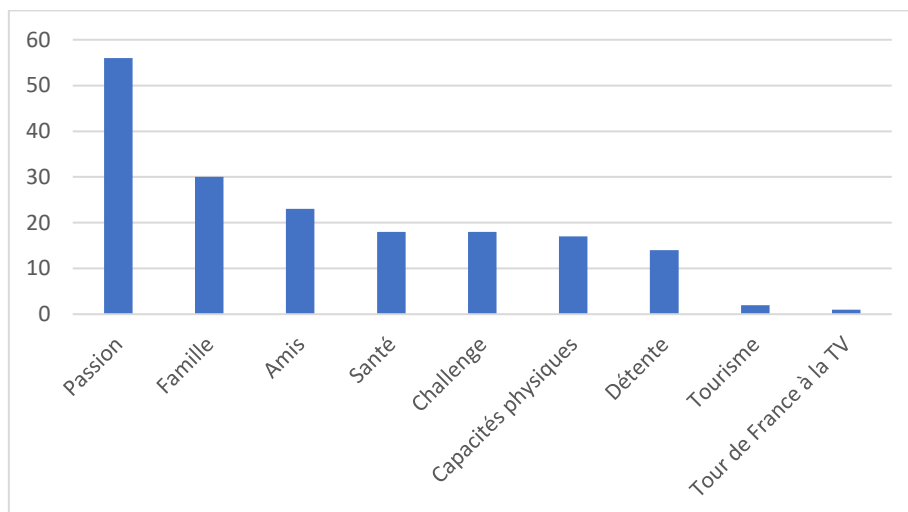
Les répondants ont majoritairement une licence Pass'Cyclisme Open, Pass'Cyclisme ou Jeunes (70 %). Aucun répondant n'est licencié en 1<sup>ère</sup> ou 2<sup>ème</sup> catégorie (fig. 123).

Figure 123 Nombre de licences par catégorie des répondants (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



L'essentiel des répondants mettent en avant la passion (73,7 %) pour justifier ce qui les a amené à faire du vélo (fig. 124). La famille, les amis et la santé constituent également des éléments justificatifs. Environ un tiers des répondants sont venus au vélo grâce à leur famille.

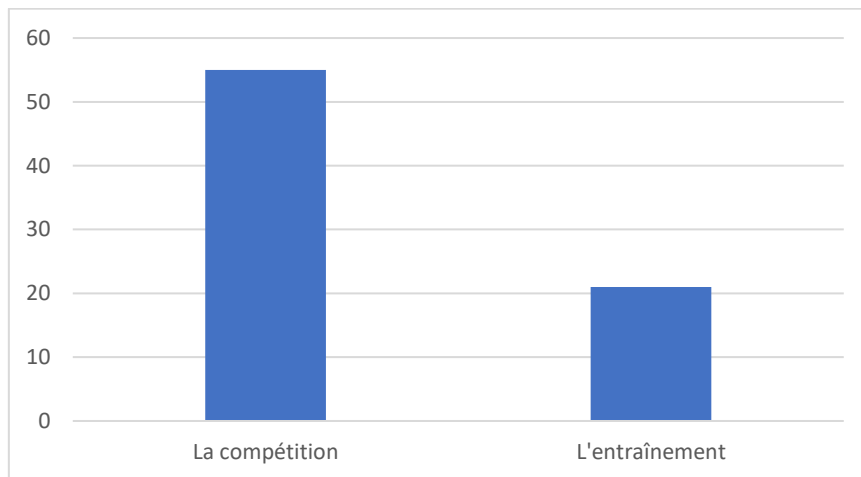
Figure 124 Qu'est-ce qui a amené les répondants au cyclisme ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)





La compétition motive plus les répondants que l'entraînement avec une répartition 75-25 % des répondants (fig. 125).

Figure 125 Qu'est-ce que les répondants préfèrent ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Les répondants roulent régulièrement en groupe (à plus de 80 %). L'ambiance est un des principaux éléments justificatifs (80 %) devant l'objectif de préparer une compétition (45 %) et la sécurité (36 %) (fig. 126 et 127).

Figure 126 Est-ce que les répondants roulent en groupe ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

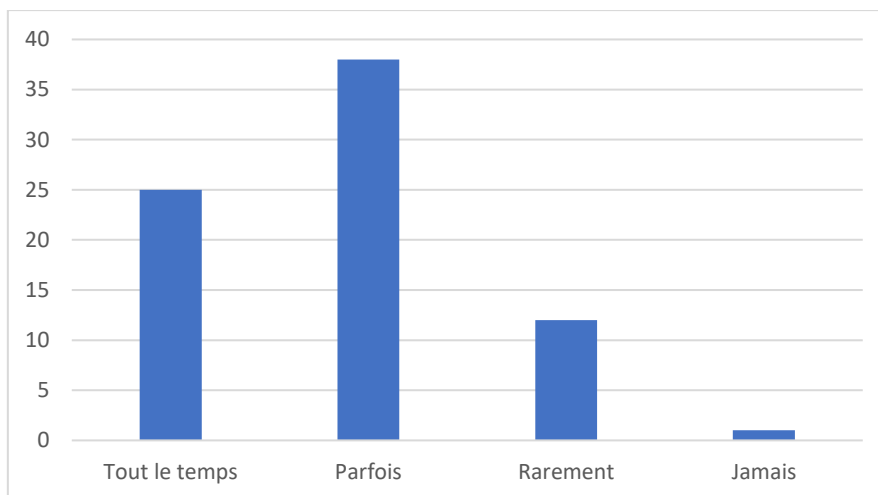
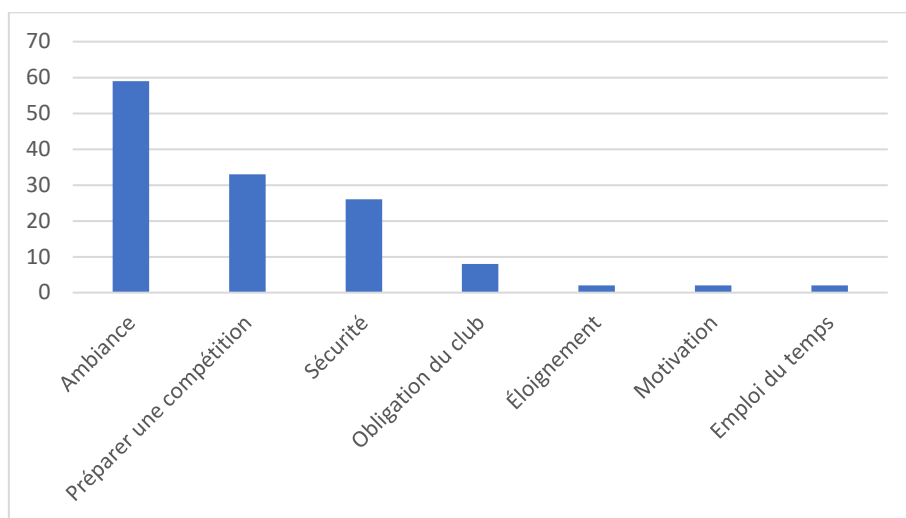
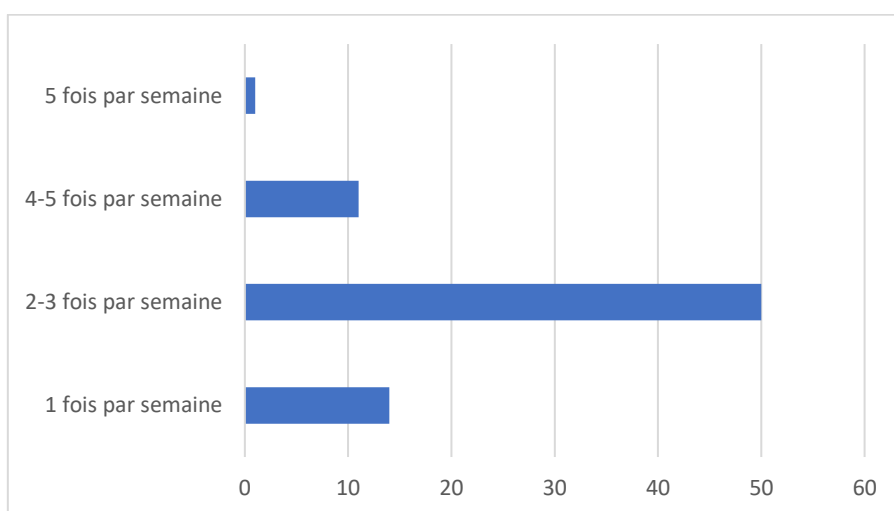


Figure 127 Pour quelles raisons les répondants roulent en groupe ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



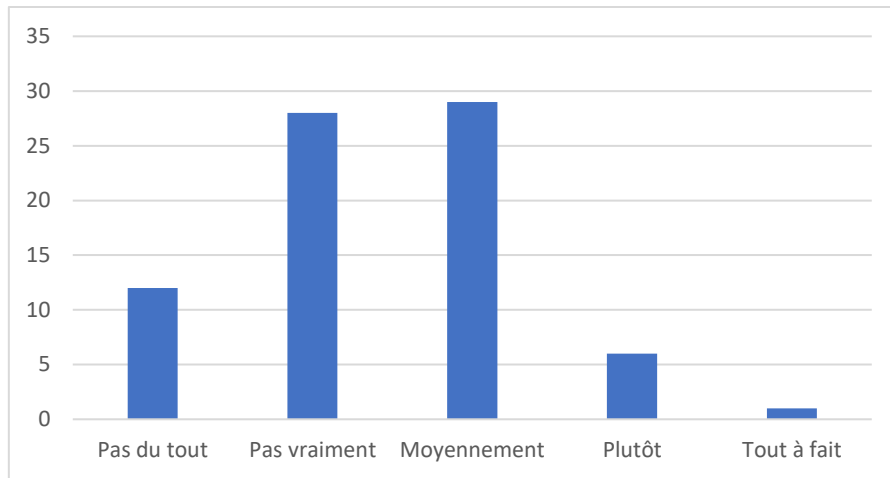
Les répondants roulent à 66 % entre 2 à 3 fois par semaine (fig. 128). Cela concerne majoritairement des personnes qui font de la compétition puisqu'ils font plusieurs sorties par semaine.

Figure 128 Fréquence des sorties à vélo des répondants (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Plus de la moitié des répondants ne se sentent pas en sécurité sur la route et 38 % se sentent moyennement en sécurité sur celle-ci (fig. 129).

Figure 129 Les répondants se sentent-ils en sécurité sur la route ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



La sécurité devient un élément important puisque 67 % des répondants choisissent leurs itinéraires d'entraînement en fonction de celle-ci. Pour cela, ils privilégient la faible fréquentation routière (87 %) à la présence de voies cyclables (fig. 130 et 131).

Figure 130 Les répondants choisissent-ils leurs parcours d'entraînement en fonction de leur sécurité ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

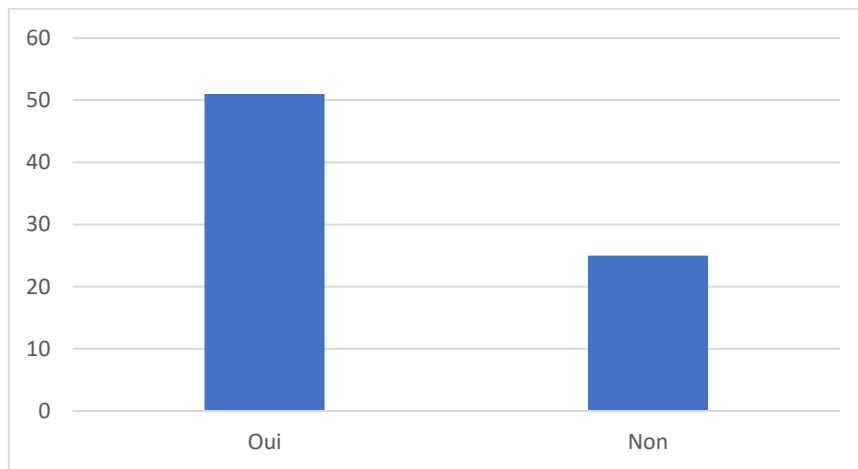
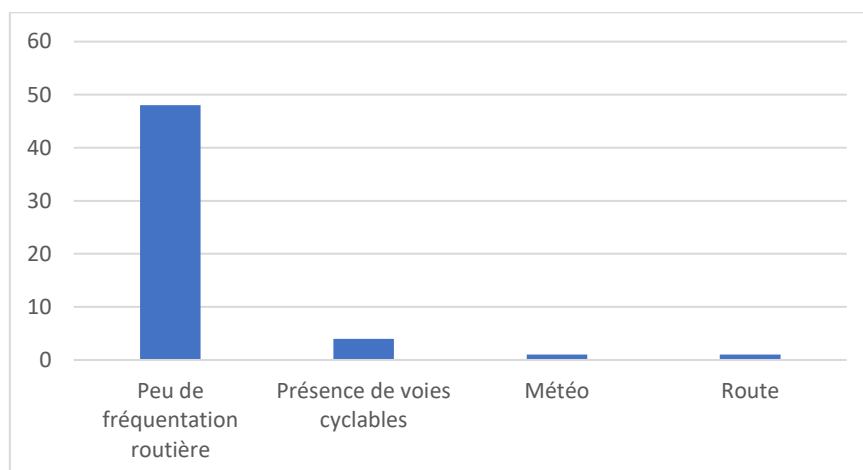


Figure 131 Selon quels critères les répondants choisissent leur parcours d'entraînement ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Un quart des répondants a déjà eu un accident dû à un autre usager de la route. Les accidents hors agglomérations sont plus nombreux mais de peu. Ils ont essentiellement lieu dans les lignes droites, où le danger est pourtant réduit, et dans les ronds-points. Les carrefours sans feu semblent également représenter un danger non négligeable. La majeure partie des répondants emprunte les voies cyclables (40 répondants sur 76) (fig. 132, 133 et 134).

Figure 132 Les répondants ont-ils déjà eu un accident à vélo lié à un autre usager ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

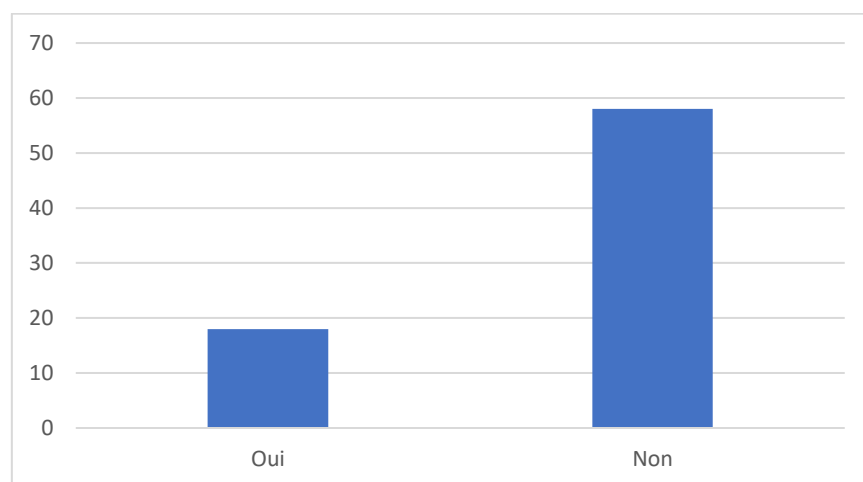


Figure 133 Cet accident était-il ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

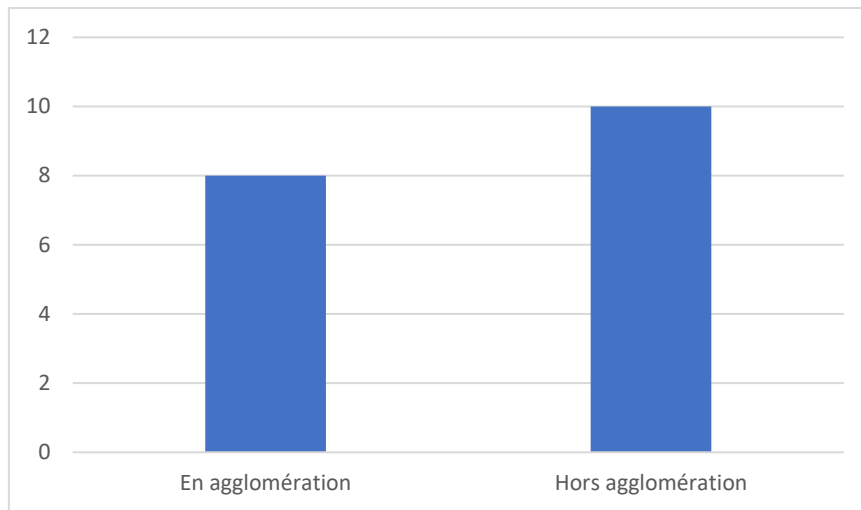
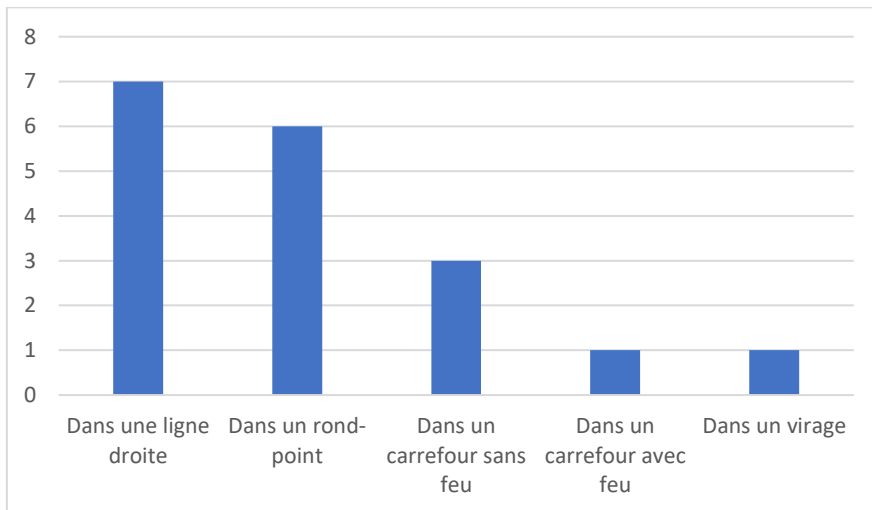


Figure 134 Était-ce situé ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



En moyenne, les répondants parcourent entre 60 et 80 km à l'entraînement (45 %) (fig. 135). La quasi-totalité n'effectue pas le même parcours à l'entraînement. Le plaisir de rouler, la compétition et penser à autre chose sont leurs principales motivations pour faire du vélo. Le paysage ne constitue un élément important que pour 26 % des répondants (fig. 136).

Figure 135 Nombre de kms parcourus à l'entraînement en moyenne par les répondants (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

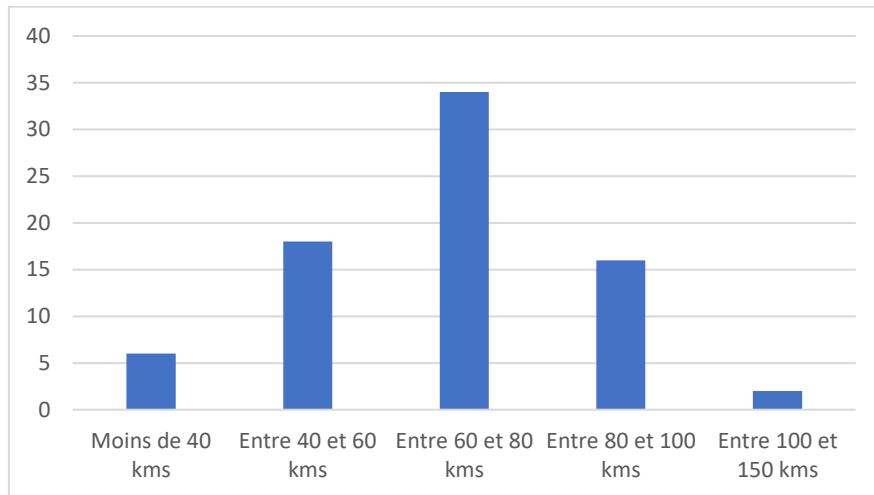
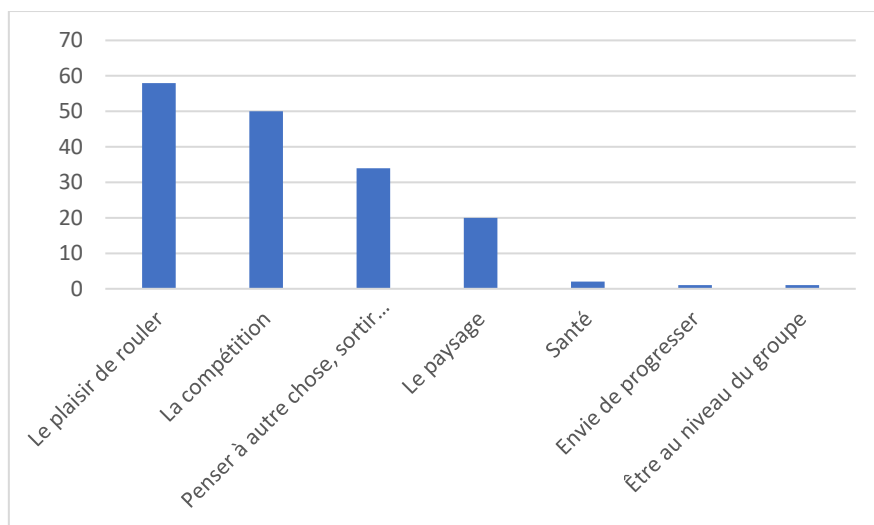


Figure 136 Qu'est-ce qui motive les répondants à s'entraîner ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Plus de 67 % des répondants ne préparent pas leur parcours d'entraînement à l'avance. Cela peut notamment s'expliquer par la connaissance du terrain dans la majeure partie des cas mais aussi par l'utilisation importante de GPS même si cela a plutôt pour objectif les données sportives (pour 100 % des répondants). Seulement 18 des personnes qui utilisent un GPS le font pour trouver leur chemin (fig. 137, 138 et 139).

Figure 137 Les répondants préparent-ils leurs parcours d'entraînement à l'avance ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

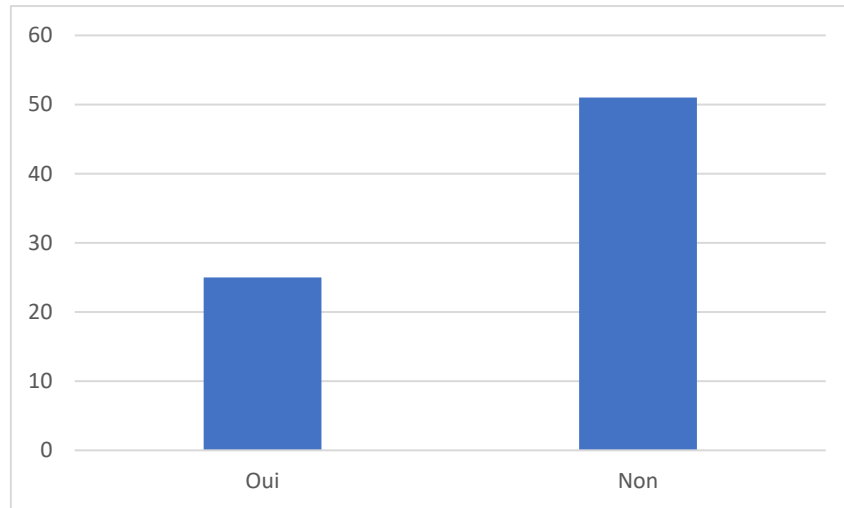


Figure 138 Les répondants utilisent-ils un GPS ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

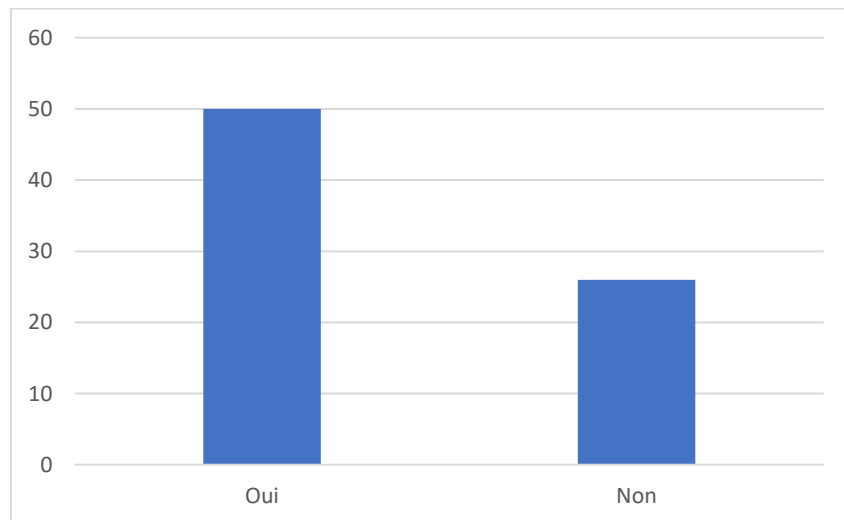
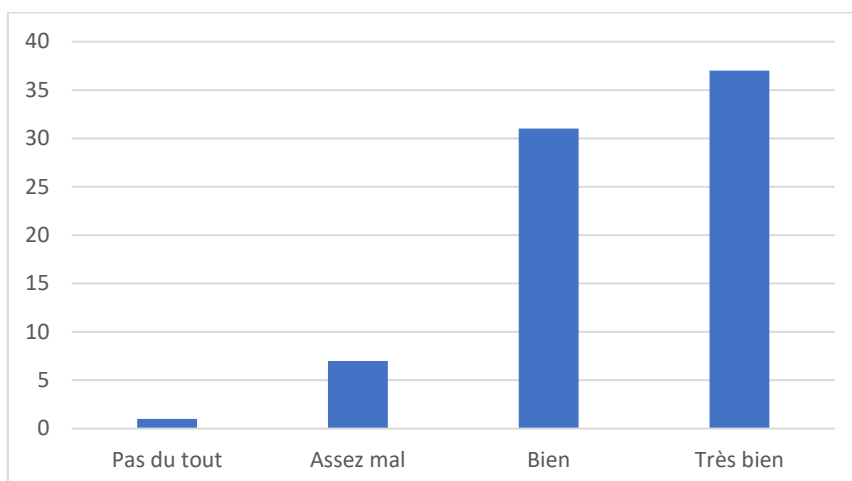


Figure 139 Les répondants connaissent-ils leur terrain d'entraînement ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



### 5.3.2) Les résultats du questionnaire : des licenciés prêts à faire de longue distance pour participer à des courses

Les répondants ne participent pas à énormément de compétitions dans l'année puisque 84 % d'entre eux font moins de 30 compétitions par an. Cependant, ils sont prêts à parcourir des distances conséquentes pour en faire puisque 79 % d'entre eux sont prêts à faire plus de 50 km et 39 % plus de 100 km. Le Sud (61 %) et l'Ouest (40 %) sont les directions privilégiées pour prendre part à des épreuves. Cela s'explique notamment par le fait que la majorité des répondants habite dans le Nord de la Manche et va donc vers le Sud de la Manche pour faire des compétitions. La Manche est le département privilégié pour prendre part à des compétitions pour les mêmes raisons mais aussi car c'est le département qui compte le plus d'épreuves (fig. 140, 141 et 142). Les répondants connaissent moyennement bien les lieux des compétitions auxquelles ils prennent part.

Figure 140 Nombre de compétitions auxquelles les répondants participent par an (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

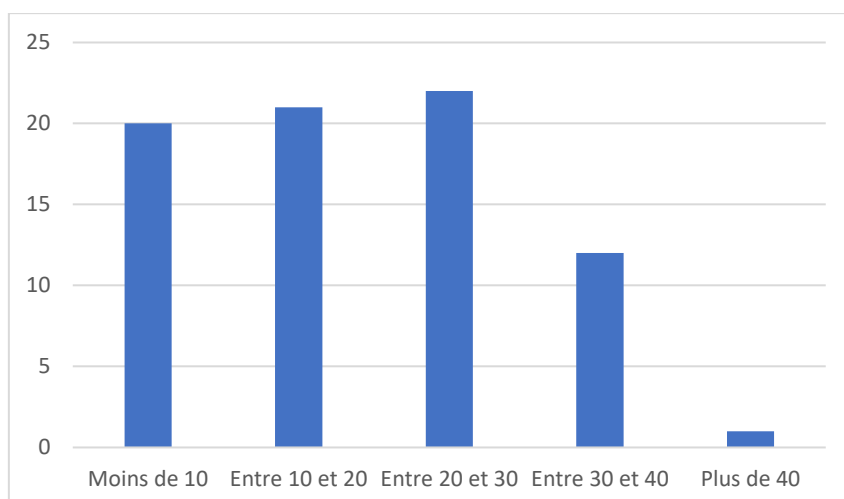




Figure 141 Distance en kms que les répondants sont prêts à faire pour participer à une compétition (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

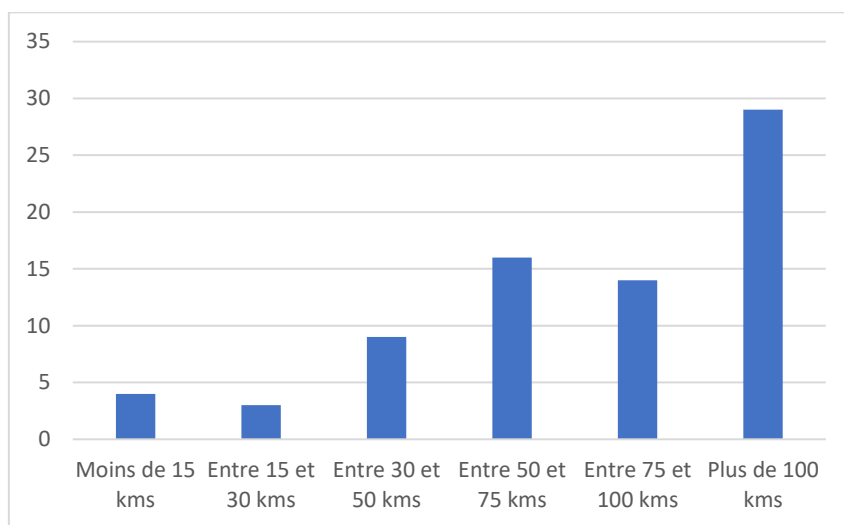
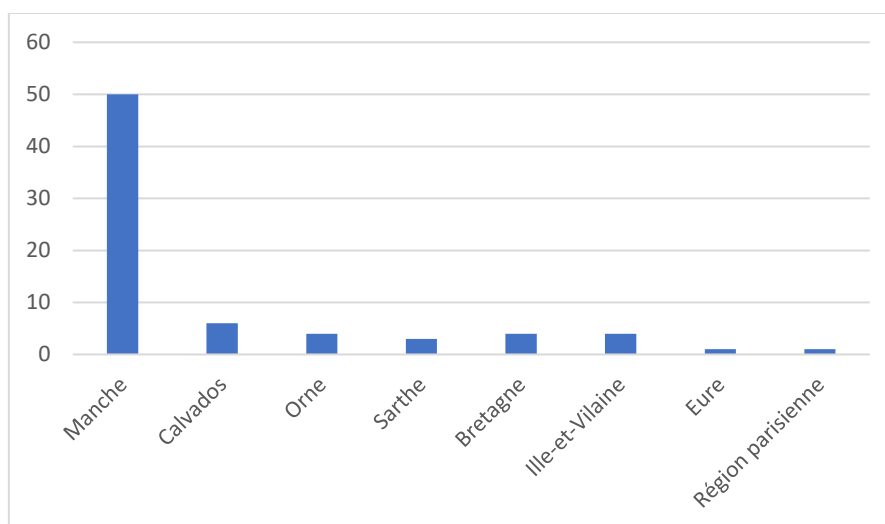
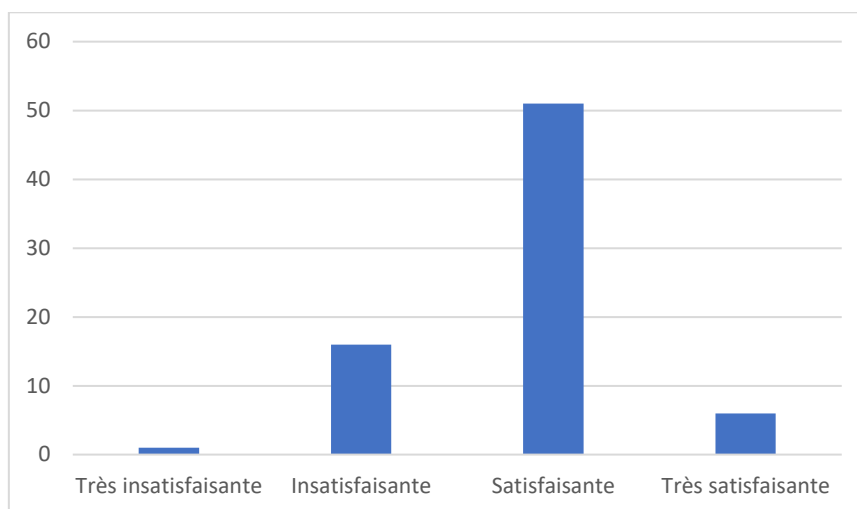


Figure 142 Régions ou départements que les répondants privilégient pour participer à des compétitions (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



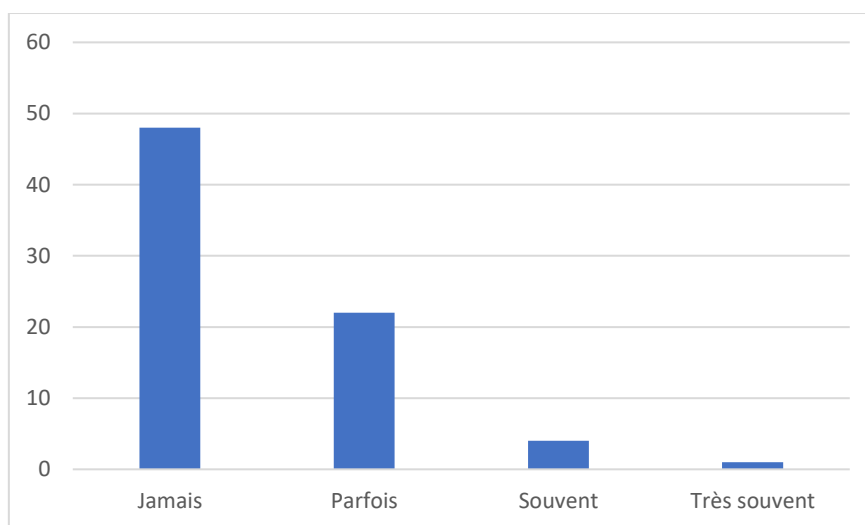
De manière générale, les répondants sont satisfaits de l'organisation des compétitions (fig. 143). Concernant, les améliorations à effectuer, la sécurité est majoritairement citée que ce soit en sécurisant les circuits parfois dangereux avec des gardiens de carrefours ou en protégeant les îlots directionnels. L'absence de catégorie handisport, les récompenses faibles aux féminines ou le manque de restauration sur place sont d'autres éléments mis en avant. Les circuits trop dangereux et la circulation ou la présence de véhicules sur le parcours reviennent assez souvent. Enfin, deux éléments intéressants sont soulignés : réduire le nombre de participants quand les routes empruntées sont trop étroites et utiliser des transpondeurs (détecteur) pour faire les classements à l'arrivée. Globalement, les répondants sont plutôt satisfaits (à 59 %) du nombre de compétitions dans leur région.

Figure 143 Qu'est-ce que les répondants pensent des organisations de compétitions ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Les répondants ne consomment pas ou peu sur leurs lieux de compétitions (fig. 144). Il semblerait donc qu'il n'y ait pas de retombées économiques sur l'économie locale grâce au cyclisme de compétition le jour même d'une course amateur.

Figure 144 Les répondants font-ils des achats sur les lieux de compétitions ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



La quasi-totalité des répondants conservent leurs déchets lors de leurs entraînements ou compétitions. Il y a donc une sensibilisation de ceux-ci à l'environnement. Une grande partie des répondants trouvent que leur licence FFC est chère et que les primes de compétitions sont insatisfaisantes (fig. 145 et 146). Concernant, la hiérarchisation des catégories de licences, 18 répondants trouvent que c'est bien, 7 que c'est à revoir et 2 qu'il y a trop de catégories. La mauvaise distribution des niveaux de licences est souvent mise en avant notamment pour les jeunes qui se retrouvent dans les catégories départementales. Certains parlent de créer une limite d'âge, d'autres de réduire le nombre de Dep pour avoir plus de 3èmes catégories. Enfin, une harmonisation au niveau national semble faire consensus. La modification des catégories Départementales semble être nécessaire. Le nombre de Dep Open ne cesse de se réduire et les répartitions en Dep manquent de cohérence. Il faudrait probablement créer une catégorie Départementale réservée aux personnes de plus de 50 ans sauf pour les personnes de cette catégorie d'âge qui ont un très bon niveau et qui pourraient alors courir avec les plus jeunes.

Les trois catégories départementales pourraient alors accueillir des coureurs de tout âge et la répartition se ferait selon leurs niveaux. La suppression des catégories Dep Open en augmentant légèrement le nombre de 3<sup>èmes</sup> catégories compléterait cela.

Figure 145 Avis des répondants sur le prix des licences (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

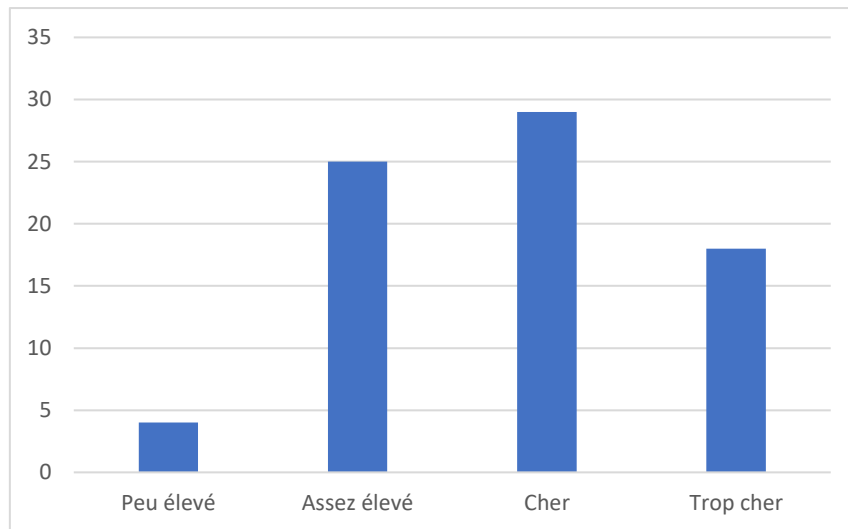
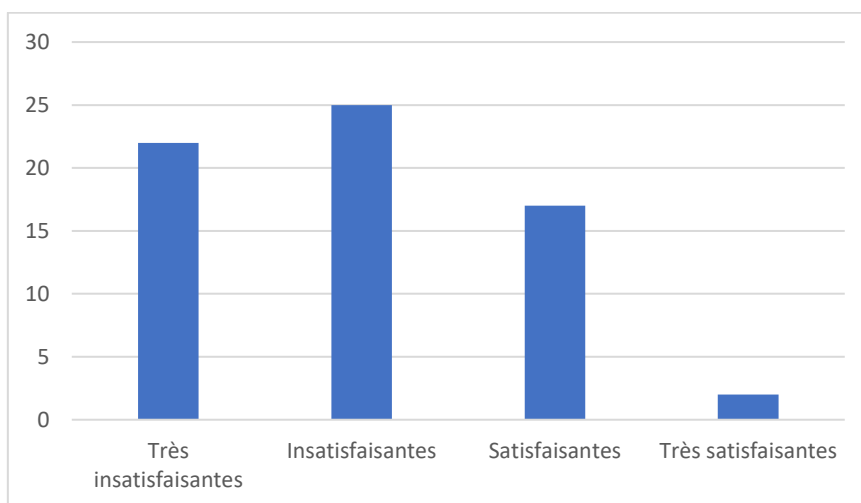


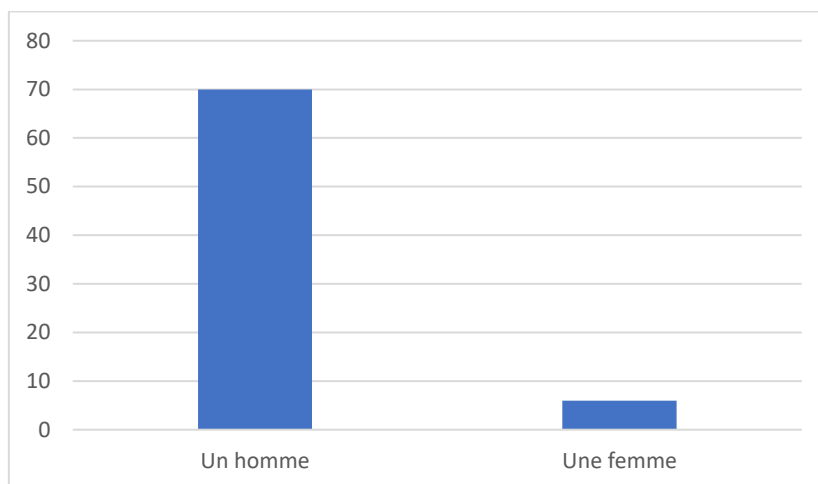
Figure 146 Avis des répondants sur les primes de compétitions (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



### 5.3.3) Les résultats du questionnaire : des dépenses plus ou moins importantes selon la catégorie socio-professionnelle

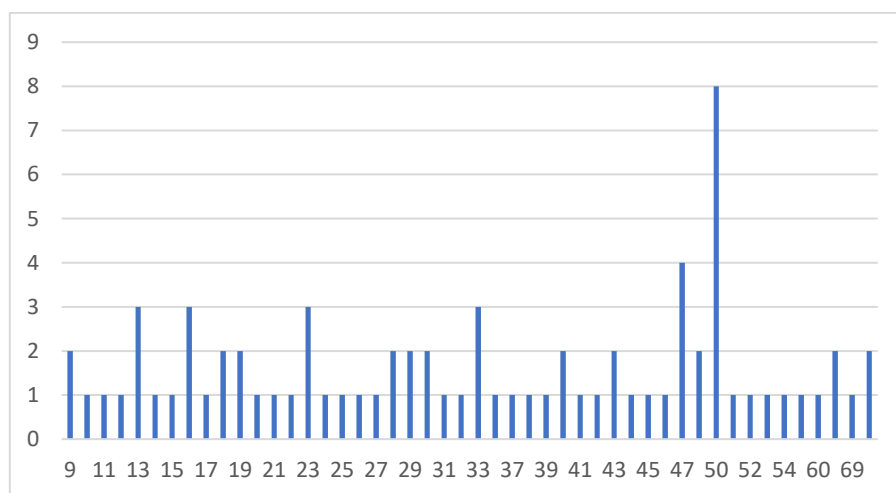
70 répondants sont des hommes et 6 des femmes (fig. 147). Cela correspond au pourcentage de femmes licenciées à la FFC (presque 10 %).

Figure 147 Répartition hommes-femmes des répondants (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



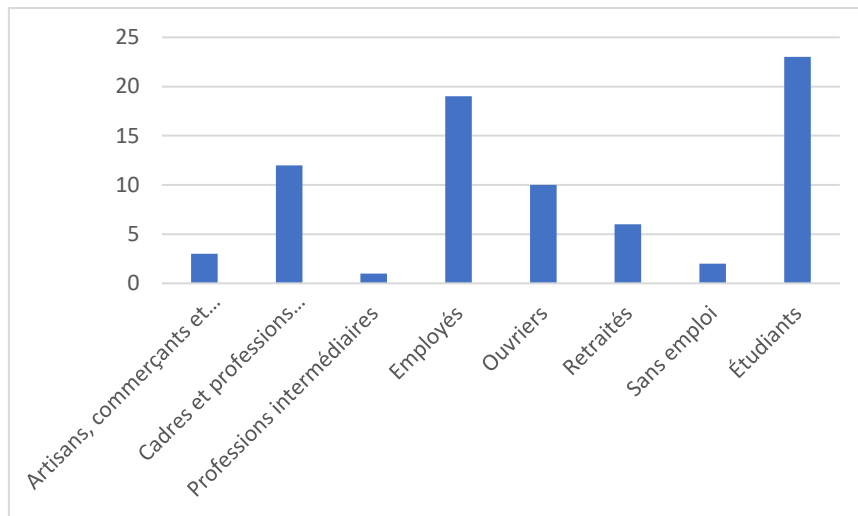
La répartition des âges est intéressante puisque 34 répondants ont 30 ans ou moins et 34 répondants ont 40 ans ou plus. Seules les personnes de 50 ans sont surreprésentées (fig. 148). Le lieu de résidence des personnes n'est pas exploitable puisqu'une majorité a donné leur département de résidence mais pas leur commune. On peut malgré tout prendre en compte que 75 % des répondants résident dans le département de la Manche et qu'un répondant est licencié dans la Manche mais réside en région parisienne.

Figure 148 Âge des répondants (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



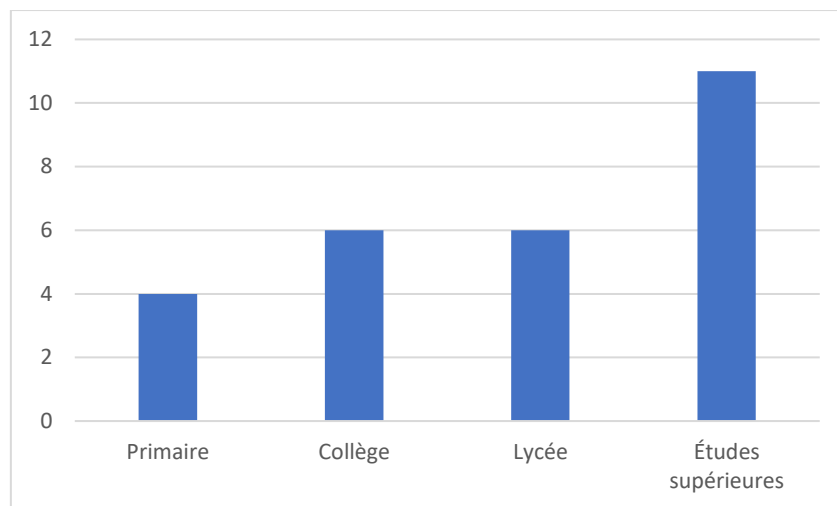
Les étudiants (30 %) et les employés (25 %) sont surreprésentés parmi les répondants (fig. 149). Les cadres et professions intellectuelles et les ouvriers sont également nombreux. Cependant, les retraités sont peu représentés ce qui est plutôt surprenant mais qui peut s'expliquer par le biais que représente le mode de diffusion par internet. En effet, beaucoup de retraités n'utilisent pas ou peu l'informatique. Il est intéressant de souligner qu'aucun répondant n'est agriculteur.

Figure 149 Catégories socio-professionnelles des répondants (Auteur : Quentin Foucalt, Université Caen Normandie, 2018)



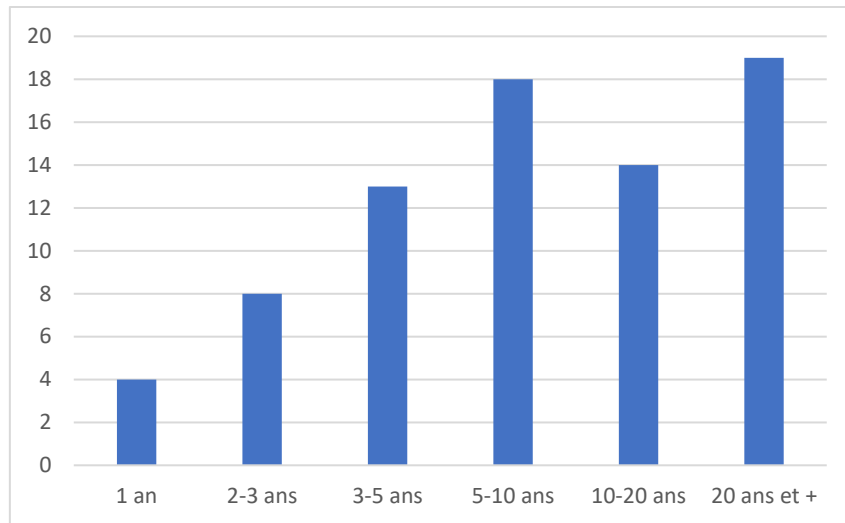
Pour les étudiants, on retrouve essentiellement des jeunes qui font des études supérieures mais également quelques collégiens et lycéens et même des primaires (fig. 150).

Figure 150 Niveau d'études des jeunes répondants (Auteur : Quentin Foucalt, Université Caen Normandie, 2018)



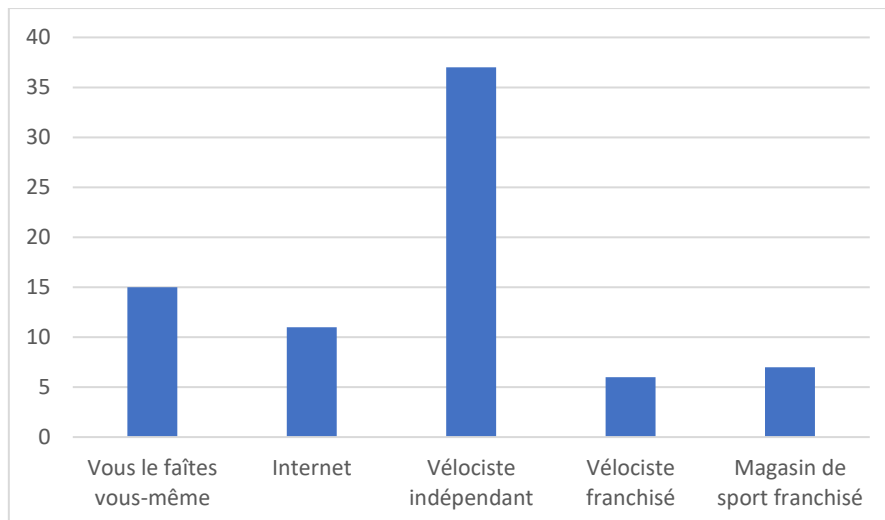
De manière générale, les répondant pratiquent depuis 5 ans ou plus (fig. 151). Cela peut s'expliquer par l'âge des licenciés. Il y a donc une longue pratique.

Figure 151 Depuis combien de temps les répondants pratiquent-ils le vélo ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Pour l'entretien de leur vélo, les répondants privilégient les vélocistes indépendants (à 49 %) ou le font eux-mêmes quand ils le peuvent (à 20 %) (fig. 152).

Figure 152 Où les répondants entretiennent-ils leur vélo ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Pour l'achat des équipements (hors vélo), Internet est privilégié par les répondants (59 %) devant les vélocistes indépendants (43 %) et les magasins de sport franchisé (28 %). Comme me l'a expliqué un vélociste, les gens trouvent plus facilement des produits moins chers sur internet et plus de choix mais pour ce qui coûte plus cher comme le vélo, ils privilégient les vélocistes notamment indépendants car ils savent que le service après-vente sera de qualité notamment pour l'entretien de celui-ci. Les dépenses pour les équipements oscillent entre 100 et 500 euros en moyenne (fig. 153 et 154).

Figure 153 Où les répondants achètent-ils leurs équipements ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

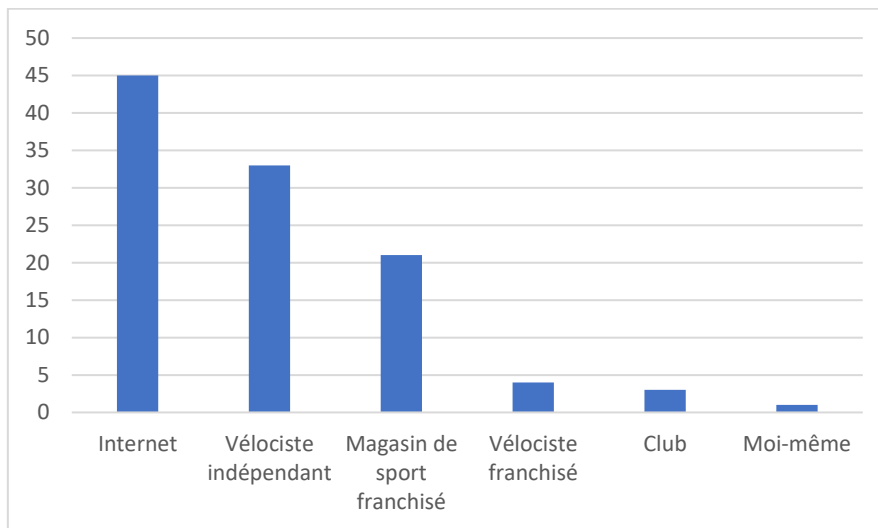
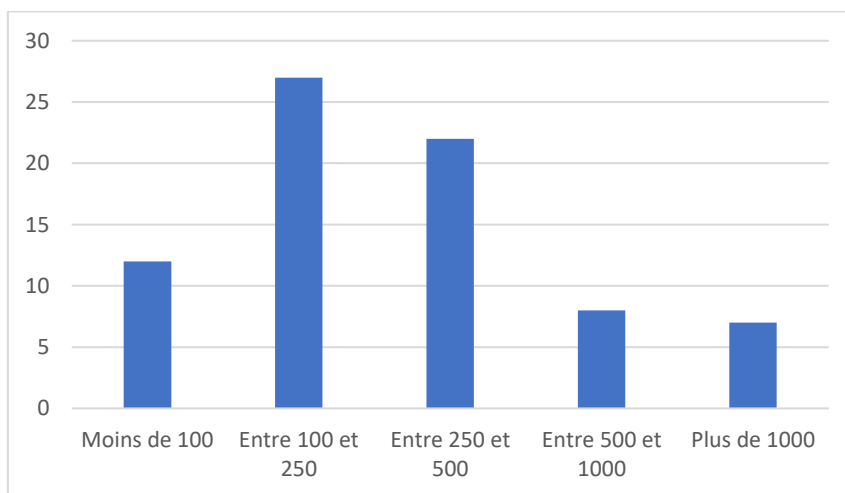
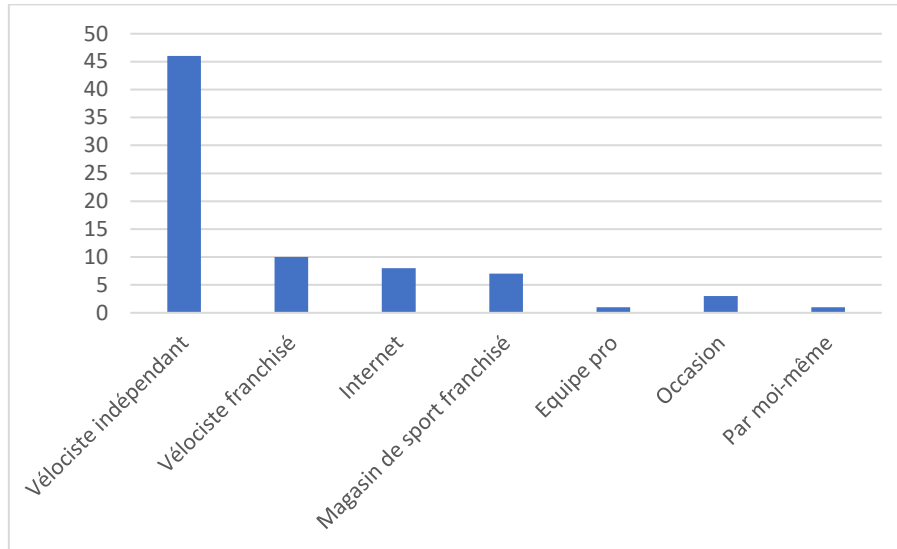


Figure 154 Combien les répondants dépensent-ils par an pour leurs équipements ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



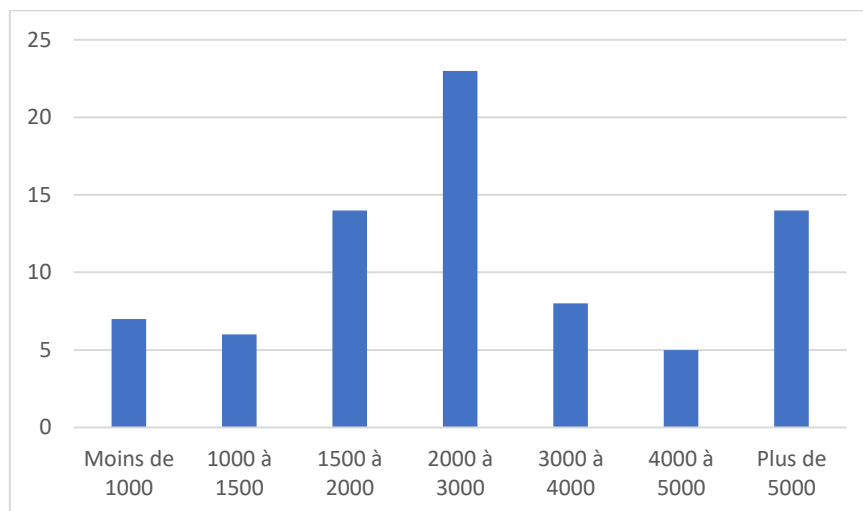
Comme je l'ai expliqué précédemment, les répondants privilégient les vélocistes indépendants pour l'achat de leur vélo même si internet et les magasins de sport franchisé ont tendance à progresser (fig. 155). L'occasion est également une autre option avec notamment le rachat de vélos aux équipes professionnelles.

Figure 155 Où les répondants achètent-ils leur vélo ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Concernant le prix des vélos, il y a deux cas de figure : ceux qui veulent un bon vélo mais n'ont pas trop les moyens financiers et achètent un vélo entre 1 500 et 3 000 € soit 48 % des répondants et ceux qui ont un peu plus de moyens et achètent un vélo à plus de 5 000 € ce qui représente tout de même 18 % des répondants (fig. 156).

Figure 156 Combien les répondants dépensent-ils pour l'achat de leur vélo ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)





Le tableau croisé suivant (fig. 157), réalisé sous le logiciel Sphinx, nous permet de voir que les employés ont plutôt tendance à acheter un vélo entre 1 500 et 3 000 € tout comme les cadres et les étudiants alors que ce sont plutôt les ouvriers qui auraient tendance à acheter des vélos plus chers. Le tableau des dépenses pour l'équipement (fig. 158) montre que les cadres ont tendance à investir moins d'argent que les employés et les étudiants. En effet, les cadres achètent des vélos entre 1 500 à 2 000 € alors que les employés et les étudiants prennent plutôt des vélos entre 2 000 et 3 000 €. Pour l'équipement, les cadres dépensent plutôt entre 100 et 250 € alors que les étudiants et les employés investissent plutôt 250 à 500 € dans celui-ci.

Figure 157 Tableau croisé entre la catégorie socio-professionnelle des répondants et le prix de leur vélo (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

Pouvez-vous indiquer la valeur de votre Quelle est votre catégorie socio-profe	Moins de 1000	1000 à 1500	1500 à 2000	2000 à 3000	3000 à 4000	4000 à 5000	Plus de 5000	TOTAL
Artisans, commerçants et chefs d'entreprises	0	0	0	1	0	2	0	3
Cadres et professions intellectuelles supérieures	0	1	4	3	1	1	2	12
Professions intermédiaires	0	0	0	0	0	0	1	1
Employés	1	0	4	9	3	1	2	20
Ouvriers	0	1	2	0	3	0	4	10
Retraités	0	1	3	1	0	0	1	6
Sans emploi	0	0	0	1	0	0	1	2
Etudiant	6	3	1	8	1	1	3	23
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>23</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>77</b>

La dépendance est significative.  $\chi^2 = 61,96$ , ddl = 42, 1-p = 97,59%.

Les cases encadrées en bleu (rose) sont celles pour lesquelles l'effectif réel est nettement supérieur (inférieur) à l'effectif théorique. Attention, 54 (96.4%) cases ont un effectif théorique inférieur à 5, les règles du  $\chi^2$  ne sont pas réellement applicables.

Le  $\chi^2$  est calculé sur le tableau des citations (effectifs marginaux égaux à la somme des effectifs lignes/colonnes).

Les valeurs du tableau sont les nombres de citations de chaque couple de modalités.

Figure 158 Tableau croisé entre la catégorie socio-professionnelle des répondants et leurs dépenses par an pour leurs équipements (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

Combien dépensez-vous par an pour votre Quelle est votre catégorie socio-profe	Moins de 100	Entre 100 et 250	Entre 250 et 500	Entre 500 et 1000	Plus de 1000	TOTAL
Artisans, commerçants et chefs d'entreprises	0	1	0	1	1	3
Cadres et professions intellectuelles supérieures	1	6	4	1	0	12
Professions intermédiaires	0	0	0	0	1	1
Employés	4	4	8	3	0	19
Ouvriers	2	4	2	0	2	10
Retraités	0	5	1	0	0	6
Sans emploi	0	1	0	0	1	2
Etudiant	5	6	7	3	2	23
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>76</b>

La dépendance est peu significative.  $\chi^2 = 36,95$ , ddl = 28, 1-p = 88,00%.

Les cases encadrées en bleu (rose) sont celles pour lesquelles l'effectif réel est nettement supérieur (inférieur) à l'effectif théorique. Attention, 36 (90.0%) cases ont un effectif théorique inférieur à 5, les règles du  $\chi^2$  ne sont pas réellement applicables.

Les valeurs du tableau sont les nombres de citations de chaque couple de modalités.

Si la grande majorité des répondants privilégie les vélocistes indépendants pour l'achat et l'entretien de leur vélo, les tableaux suivants permettent de voir que les étudiants ont plus tendance que les autres catégories socio-professionnelles à acheter et entretenir leurs vélos dans un magasin de sport franchisés (fig. 159 et 160). On peut émettre l'hypothèse qu'ils ont moins de moyens financiers que les autres CSP et que ces magasins sont moins chers qu'un vélociste ce qui leur permet de réduire le coût de leur sport.

Figure 159 Tableau croisé entre la catégorie socio-professionnelle des répondants et l'endroit où ils entretiennent leur vélo  
(Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

Dans quel type d'endroit allez-vous pour l'entretien de votre vélo ?	Vous le faites vous même	Internet	Vélociste indépendant	Vélociste franchisé	Magasin de sport franchisé	Grande surface	TOTAL
<b>Quelle est votre catégorie socio-profe</b>							
Artisans, commerçants et chefs d'entreprises	1	0	2	0	0	0	3
Cadres et professions intellectuelles supérieures	1	2	7	2	0	0	12
Professions intermédiaires	0	0	1	0	0	0	1
Employés	5	3	9	1	1	0	19
Ouvriers	5	1	2	1	1	0	10
Retraités	0	0	5	1	0	0	6
Sans emploi	0	0	1	0	1	0	2
Etudiant	3	5	10	1	4	0	23
<b>TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>37</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>76</b>

Figure 160 Tableau croisé entre la catégorie socio-professionnelle des répondants et l'endroit où ils achètent leur vélo  
(Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

Où avez-vous acheté votre vélo ?	Vélociste indépendant	Vélociste franchisé	Magasin de sport franchisé	Internet	Autre	TOTAL
<b>Quelle est votre catégorie socio-profe</b>						
Artisans, commerçants et chefs d'entreprises	2	0	0	0	1	3
Cadres et professions intellectuelles supérieures	8	3	0	1	0	12
Professions intermédiaires	1	0	0	0	0	1
Employés	11	3	2	3	0	19
Ouvriers	6	1	1	2	0	10
Retraités	5	1	0	0	0	6
Sans emploi	2	0	0	0	0	2
Etudiant	10	3	4	2	4	23
<b>TOTAL</b>	<b>45</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>76</b>

La dépendance n'est pas significative.  $\chi^2 = 21,85$ , ddl = 28, 1-p = 21,18%.

Les cases encadrées en bleu (rose) sont celles pour lesquelles l'effectif réel est nettement supérieur (inférieur) à l'effectif théorique. Attention, 36 (90.0%) cases ont un effectif théorique inférieur à 5, les règles du  $\chi^2$  ne sont pas réellement applicables.

Les valeurs du tableau sont les nombres de citations de chaque couple de modalités.

Le tableau croisé suivant (fig. 161) montre que les employés et les étudiants sont ceux qui privilégient le plus internet pour l'achat de leurs équipements. Les retraités et les artisans, commerçants et chefs d'entreprises se tournent plutôt vers les vélocistes indépendants. Alors que les ouvriers et les cadres achètent plutôt sur internet mais cela reste bien réparti avec les autres modes de commercialisation. Les étudiants et les cadres sont ceux qui se tournent le plus vers les magasins de sport franchisés.

Figure 161 Tableau croisé entre la catégorie socio-professionnelle des répondants et l'endroit où ils achètent leurs équipements (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)

Où achetez-vous vos équipements (hors	Internet	Vélociste indépendant	Vélociste franchisé	Magasin de sport franchisé	Autre	TOTAL
<b>Quelle est votre catégorie socio-profe</b>						
Artisans, commerçants et chefs d'entreprises	0	2	0	0	1	3
Cadres et professions intellectuelles supérieures	8	6	0	5	0	19
Professions intermédiaires	1	1	0	0	0	2
Employés	13	7	0	3	0	23
Ouvriers	7	5	1	1	0	14
Retraités	2	4	0	0	2	8
Sans emploi	1	0	0	1	0	2
Etudiant	13	8	0	6	0	27
<b>TOTAL</b>	<b>45</b>	<b>33</b>	<b>1</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>98</b>

La dépendance est significative.  $\chi^2 = 41,88$ , ddl = 28, 1-p = 95,55%.

Les cases encadrées en bleu (rose) sont celles pour lesquelles l'effectif réel est nettement supérieur (inférieur) à l'effectif théorique.

Attention, 33 (82,5%) cases ont un effectif théorique inférieur à 5, les règles du  $\chi^2$  ne sont pas réellement applicables.

Le  $\chi^2$  est calculé sur le tableau des citations (effectifs marginaux égaux à la somme des effectifs lignes/colonnes).

Les valeurs du tableau sont les nombres de citations de chaque couple de modalités.

Pour conclure, ce questionnaire a permis de voir que la sécurité devient de plus en plus une préoccupation pour les pratiquants de ce sport même s'il n'y a pas de moyens de comparaison historique. Malgré tout, la majorité des répondants conseilleraient à quelqu'un de faire du cyclisme sur route. Les licenciés sont prêts à parcourir une distance importante pour participer à un nombre de compétitions compris entre 20 et 30 par an mais mettent en avant de nombreuses améliorations à effectuer notamment sur la sécurité des épreuves. L'absence d'une question comme : pourquoi n'empruntez-vous pas les aménagements cyclables si vous avez le choix, constitue une limite à ce questionnaire. Les vélocistes indépendants sont privilégiés par les compétiteurs pour l'achat et l'entretien de leur vélo alors qu'internet semble être plus intéressant pour l'équipement. Il semblerait qu'il y est une évolution des catégories socio-professionnelles du peloton amateur avec une réduction importante du nombre d'agriculteurs mais également des différences de dépenses selon celles-ci.

#### 5.4) Une composition sociale du peloton cycliste qui évolue

À l'origine, le cyclisme était un sport bourgeois et urbain vers la fin du XIXème siècle. Dans les années 1960-70, le peloton était principalement constitué de personnes aux revenus modestes (agriculteurs, ouvriers, etc). C'était alors un sport essentiellement ouvrier (notamment en Seine-Maritime où l'industrie était très développé) et agricole (notamment dans la Manche qui était plus agricole). Il semblerait qu'il y ait eu une évolution des catégories socio-professionnelles constituant le peloton cycliste aussi bien professionnel qu'amateur. À partir des années 1980, il y a eu un brassage des catégories socio-professionnelles. La hausse des coûts a fait évoluer les catégories sociales des pratiquants sportifs. L'équipement du cycliste est aujourd'hui plus cher que ce soit le vélo mais aussi les vêtements et les accessoires qui sont

toujours plus nombreux et qui n'existaient pas il y a 40-50 ans. À cela s'ajoute la diététique, le prix des licences et des engagements qui augmentent, sans oublier le coût de l'essence pour les déplacements aux compétitions toujours plus lointaines. Un coureur qui souhaite prendre part à un minimum de compétitions (au moins une par semaine à partir du mois de mars) doit parfois faire de longues distances notamment pour les départements où le nombre d'épreuves est faible. La hausse du prix de l'essence qui s'est amorcé depuis le 1<sup>er</sup> janvier ne devrait pas arranger les choses.

On peut ainsi voir que le nombre d'agriculteurs dans ce sport se réduit. Alors qu'ils étaient très présents dans le peloton des années 1960-1970, ces derniers tendent à disparaître des pelotons en même temps que leur part dans la population française se réduit. Le coureur professionnel François Bidard, dont les parents sont agriculteurs et qui souhaite poursuivre cette activité à la fin de sa carrière, devient un cas atypique dans le peloton. *« C'est vrai que les copains me posent pas mal de questions. C'est un monde à part, et pourtant je trouve que ce sont deux passions assez similaires. Le vélo est un monde assez précaire. L'objectif est de revenir à la ferme à la fin de ma carrière. L'idéal serait que je prenne le relais de mon père. »*. À la fin de son baccalauréat, il a rejoint Aurillac pour réaliser un parcours sport-études et a obtenu un BTS Analyse et conduite de système d'exploitation. C'est là-bas qu'il a appris la fabrication de glace à la ferme que ses parents ont adopté pour leur exploitation depuis 7 ans. Un autre agriculteur membre du club de Gacé au niveau amateur doit concilier les entraînements avec son métier. Il prend part à des compétitions jusqu'à 100 kilomètres à la ronde.

Le cyclisme était un moyen de s'extraire d'une condition sociale difficile. De nombreux coureurs avaient des origines sociales modestes. Ainsi, Bernard Hinault et Jacques Anquetil étaient ajusteurs et le père de ce dernier, après avoir exercé le métier de maître-maçon, était horticulteur et cultivait des fraises. Raymond Poulidor était agriculteur et le père de Gérard Saint était ouvrier agricole. Pour certains, ce dernier représentait la figure sociale du « prolétaire rural » qui cherche à grandir socialement. Depuis, la sociologie du peloton a évolué. L'évolution de la composition du peloton cycliste professionnel ou amateur suit l'évolution de la population. Dans les deux cas, le nombre et la part d'agriculteurs se sont beaucoup réduits. Le niveau d'études des cyclistes français est de plus en plus élevé. Dans les années 1970, seuls 3 % d'entre eux avaient le bac. C'est huit fois moins qu'aujourd'hui. Le développement du sport-études a aidé à cela. Les jeunes choisissent de poursuivre leurs études en même temps que leur pratique sportive car ils savent qu'une carrière est courte. Dans un article du journal Les Échos écrit par Nicolas Richaud, Jean-François Mignot (sociologue et démographe, chercheur CNRS) souligne : *« Avant, les coureurs avaient tendance à ouvrir un restaurant ou un magasin de vélos, ils jouaient de leur notoriété. Aujourd'hui, beaucoup peuvent intéresser des entreprises car ils sont qualifiés, on sait qu'ils ont la gnac et une grande discipline de vie. »*. La reconversion des coureurs n'est plus la même non plus. Même si les magasins de cycles sont souvent tenus par d'anciens coureurs, ils sont plus qualifiés pour le gérer comme une entreprise rentable.

Le cyclisme est un sport qui touche les classes moyennes supérieures dans les pratiquants. C'est un sport coûteux notamment pour les jeunes et dont la pratique sur route est parfois dangereuse.

### 5.5) Une sécurité sur les routes qui menace le cyclisme

Dans le journal Ouest France du 19 décembre 2017, un cycliste renversé par une voiture explique :

*« Je fais régulièrement du vélo depuis plus de vingt ans. Ces dernières années, j'ai constaté du changement dans le comportement des automobilistes. Non seulement il y a de plus en plus de voitures sur les routes, mais les gens sont également beaucoup plus impatients. On est régulièrement frôlé par les véhicules qui nous doublent. Même s'il y a toujours eu des inconscients, cela était beaucoup moins fréquent il y a une quinzaine d'années. J'essaie pourtant de prendre des routes qui sont moins fréquentées, et de pas rouler sur les grands axes. Le nombre de cyclistes tués sur les routes ne fait qu'augmenter. Il faut qu'il y ait une prise de conscience de la part de toute la population. Nous, cyclistes, on doit impérativement penser à mettre un casque. Dans le contexte actuel, je ne veux pas que mes enfants fassent du vélo. Mes parents, aussi, étaient soucieux de ma sécurité lorsque j'ai commencé, mais ils ne sont jamais arrivés à une telle extrémité. Le cyclisme est aujourd'hui le seul sport où tu pars t'entraîner sans être certain de rentrer chez toi. »* (Franck Renimel, entraîneur chez Fortuneo-Oscaro).

En France, les cyclistes tués sont au nombre de 150 sur 3 900 victimes de la route. 85 % d'entre eux sont fauchés sur des routes de campagne. En effet, les accidents sont plus meurtriers hors agglomération car la vitesse des véhicules est plus grande. Pour Olivier Razemon, il y a une différence entre le cycliste des champs, qui est plutôt un homme qui fait de la compétition et porte un casque, et le cycliste des villes, qui se déplace à vélo parfois sans casque et qui peut être un homme ou une femme. Pour Bruno Chandavoine, il y a une hausse de l'accidentologie grave notamment en campagne. Selon lui, les cyclistes doivent être plus visibles, les fédérations doivent travailler en collaboration avec la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) pour la sécurité.

Les problèmes sécuritaires jouent un rôle dans le choix du sport des enfants ou même de la discipline comme le souligne Jean-Claude Leclerc : *« Une mère de famille qui a un gamin de 7 ans, elle n'a pas envie de le mettre sur la route. Le cyclo-cross et le BMX attirent plus car c'est moins dangereux. »*. En Ufolep, le taux de sinistralité important est majoritairement dû aux sports cyclistes et mécaniques. Les accidents les plus graves concernent le VTT. Ainsi, Cédric Coyette, délégué régional Ufolep Normandie, m'expliquait que dans un cas les frais d'hospitalisation et de préjudices ont coûté 7 millions d'euros à la fédération. Malgré ces problèmes de sécurité, le marché du cycle se porte bien notamment grâce au Vélo à Assistance Électrique.

#### 5.6) Un marché du cycle qui se stabilise grâce au VAE

En avril 2018, Union Sport et Cycle diffusait son étude de l'observatoire du marché du cycle pour l'année 2017. Ainsi, 14 millions de français ont fait du vélo au moins une fois au cours des 12 derniers mois et 73 % des Français souhaitent que leurs communes encouragent les mobilités douces telles que les voies cyclables. En 2017, le marché du cycle représentait 2,027 milliard d'euros soit un bond de 8 % par rapport à 2016. Avec près de 3 millions de vélos vendus (+1,3 %), la France arrive derrière l'Allemagne et la Grande-Bretagne en volumes. Le chiffre d'affaires pour les ventes de vélo était de 1,278 milliard d'euros avec une hausse de 9,6 % alors que les ventes d'accessoires et d'équipements représentaient 749 millions d'euros de chiffre d'affaires (+6 %).

Si l'on prend les ventes par canal de distribution (fig. 162) :

Figure 162 Tableau de la part des ventes de cycles par canal de distribution en 2017 (Source : Union Sport et Cycle)

Canal de distribution	Part de marché en valeur	Évolution des ventes en valeur	Part de marché en volume	Évolution des ventes en volume
Détaillants	55 %	+6 %	19 %	-3,4 %
Internet	8 %	+22 %	3 %	+16 %
Enseignes multisports	32 %	+9 %	64 %	+1,4 %
Grandes surfaces alimentaires	4 %	+33 %	13 %	-4,7 %

Les détaillants représentent donc une grosse part en valeur mais faible en volume par rapport aux enseignes multisports. Pour une enseigne comme Intersport, le vélo représente 7 % de son chiffre d'affaires. La concurrence d'internet se fait également ressentir notamment pour les équipements et les accessoires.

Pour les équipements et accessoires, la situation est différente (fig. 163) :

Figure 163 Tableau de la part des ventes d'équipements et d'accessoires par canal de distribution en 2017 (Source : Union Sport et Cycle)

Canal de distribution	Part de marché	Évolution des ventes
Détaillants	34 %	+7 %
Internet	28 %	+9 %
Enseignes multisports	35 %	+2 %
Grandes surfaces alimentaires	2 %	+1 %

La conjoncture économique est pourtant ressentie comme difficile mais le Vélo à Assistance Électrique (VAE) est vu comme un gisement de croissance. Le prix moyen d'un VAE augmente peu mais la croissance du chiffre d'affaires est passé de 7 % en 2015 à 19 % en 2016. En 2017, 255 000 VAE ont été vendus contre 134 000 en 2016 (121 000 à des consommateurs et 13 000 à des loueurs et entreprises) soit une hausse de 90 %. Cela représente 399 millions d'euros de chiffre d'affaires. Le VTT VAE est le plus vendu avec une hausse de 72 % par rapport à 2015.

Le marché du VAE est réparti de la manière suivante par canal de distribution (fig. 164) :

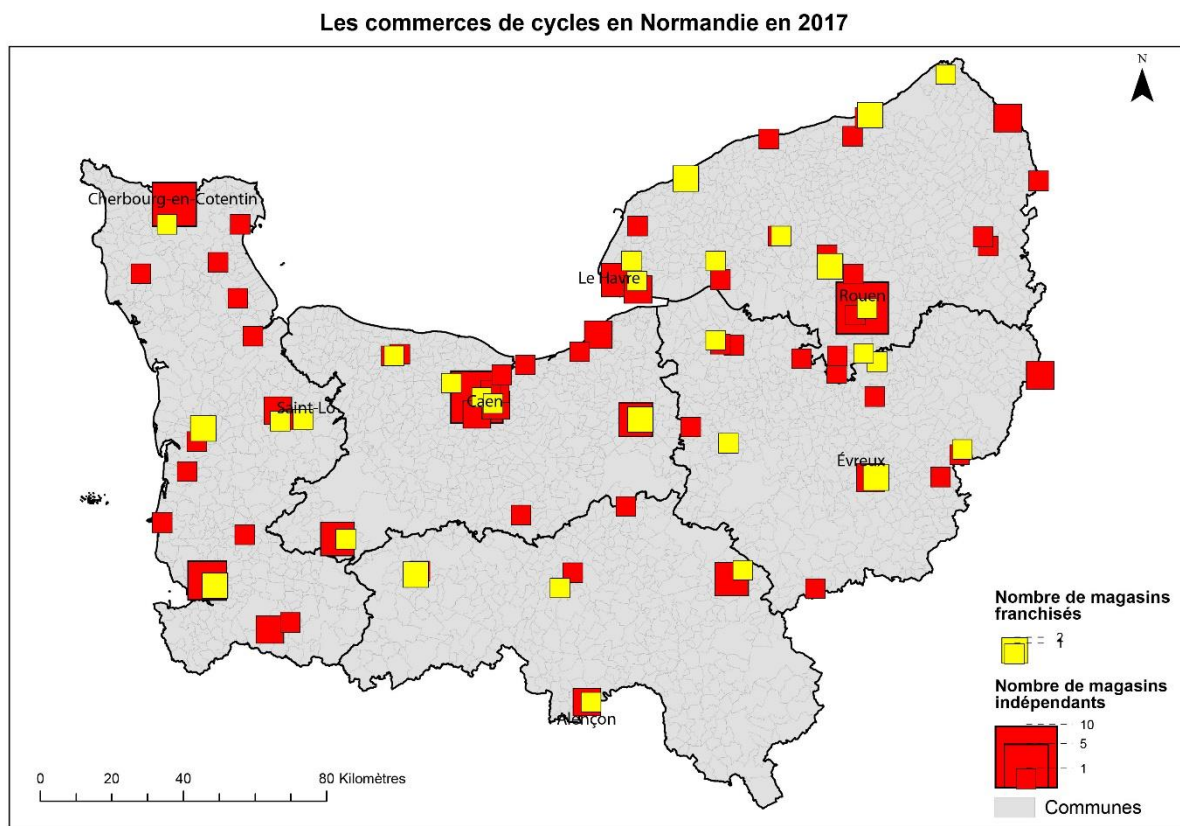
Figure 164 Tableau de la part des ventes de VAE par canal de distribution en 2017 (Source : Union Sport et Cycle)

Canal de distribution	Ventes de VAE en valeur	Évolution des ventes en valeur	Ventes de VAE en volume	Évolution des ventes en volume
Détaillants	77 %	+84 %	59 %	+71 %
Enseignes multisports	15 %	+168 %	24 %	+138 %
Autres secteurs	8 %	+339 %	17 %	+246 %

On retrouve ainsi en tête des catégories plébiscitées par les Français dans l'ordre : le vélo de course, le VAE et le VTT adulte. Le prix moyen d'un vélo par circuit de distribution est le suivant : 1 320 € chez un détaillant, 1 254 € sur internet, 225 € dans une enseigne multisport et 159 € dans une grande surface alimentaire. Le prix moyen d'un vélo de course augmente mais leur volume baisse. La croissance du chiffre d'affaires pour ce type de vente est donc plus faible. Un vélo de course coûte en moyenne 1 404 € en 2017 (contre 1 258 € en 2015 et 1 368 € en 2016) alors qu'un VAE a un prix moyen à 1 564 € (1 018 € en 2016). Le prix moyen des vélos augmente de 9 % et se situe à 459 €. Les perspectives pour le marché du cycle sont le vélo connecté avec les datas (données) et la mutation des usages avec le développement des courses de VAE comme la FFC et l'UCI souhaitent le faire à partir de 2019 mais aussi du tourisme en VAE.

À partir d'Excel, j'ai créé un tableau recensant le nombre de clubs, de courses cyclistes et de commerces de cycles (fig. 165) pour chaque commune concernée par l'un des trois critères. Le calcul du coefficient de corrélation entre ces trois variables m'a permis de voir qu'il existe une corrélation entre la présence d'un club et d'une course cycliste avec un coefficient à 0,55 ainsi qu'entre la présence d'un club et d'un commerce de cycles avec un coefficient à 0,55 également. Alors que la corrélation est faible entre la présence d'une course cycliste et d'un commerce de cycles avec un coefficient à 0,38. On peut donc faire l'hypothèse que les commerces et les clubs sont assez proches dans leur localisation notamment dans les espaces urbains puisque les commerces ont besoin de clients et les clubs de licenciés. Les courses cyclistes se situent souvent à proximité d'un club car ce sont ces derniers qui les organisent mais pas forcément dans les communes où il y a un commerce.

Figure 165 Carte des commerces de cycles en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)



Source : monde-du-velo.com, Google Maps, IGN

Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie (2018)

Les commerces de cycles fournissent aussi bien des compétiteurs de clubs locaux que des vacanciers venus faire du cyclotourisme dans la région. Un vélociste de la commune de Serqueux dans le pays de Bray m'a expliqué que ses clients étaient principalement des cyclotouristes qui veulent parcourir l'Avenue Verte ou faire leur sortie quotidienne. Ce sont essentiellement des retraités car ce sont eux qui ont les moyens d'acheter les vélos les plus chers. Pour lui, la location est contraignante car il faut louer au moment des vacances ce qui implique de ne pas en prendre à ce moment-là.

Les courses professionnelles ou nationales amateurs sont l'occasion de mettre en avant les magasins en devenant partenaire d'une ou plusieurs épreuves. Même si ces partenariats relèvent plus d'un investissement personnel des vélocistes que d'un but commercial.

Les marchands de cycles que j'ai pu rencontrer soulignent plusieurs lacunes : « *On a moins de ventes avec les accidents sur la route. Les parents ont peur de mettre leurs enfants sur un vélo.* ». À cela s'ajoute un autre point négatif : le faible développement des voies vertes et pistes cyclables par rapport à d'autres régions (à l'image de la vallée de la Loire) notamment pour le département de la Manche. L'augmentation des ventes de vélos électriques par rapport aux autres vélos permet une relative stabilisation du commerce de cycles. Mais le développement d'un vaste réseau de voies cyclables ouvrirait un nouveau « marché » aux vélocistes à l'image de l'Avenue Verte dans le Pays de Bray (Seine-Maritime).

Le gérant du magasin « Cycles and Co » de Coutances m'a expliqué que sa clientèle était constituée à 60 % des cycloportifs, à 20 % des cyclotouristes et les 20 % restant des compétiteurs. Le marché du cycle progresse peu, la hausse de la vente de vélos électriques a permis de compenser la baisse des autres vélos. Le marché est donc, aujourd'hui, stable. L'investissement dans les clubs de vélo n'est pas intéressant pour lui. Cela permet surtout d'entretenir le relationnel tout comme la présence sur les compétitions. Le cyclo-cross de Coutances se déroule juste à côté du magasin et est organisé par les gérants en collaboration avec un club local. Cela permet de faire connaître le magasin dans les régions voisines comme la Bretagne, la Picardie et les Pays de la Loire et apporte des retombées significatives.

J'ai également pu rencontrer le gérant du magasin « Cycles Gouvenou » à Flers. La clientèle est diversifiée mais les cyclistes loisirs sont plus nombreux. On retrouve beaucoup de cyclotouristes qui sont d'anciens coureurs. Les compétiteurs représentent environ 20 % des ventes. Pour lui, l'avènement du vélo électrique a été une bonne chose puisque le vélo à assistance électrique (VAE) représente 50 % du chiffre d'affaires. Ce sont principalement les vététistes qui passent sur un vélo électrique. Les mentalités évoluent, les gens comprennent qu'un vélo électrique permet de parcourir plus de distance en se fatiguant moins. Il poursuit : « *Le cycliste du vélo de course est en train de disparaître de nos boutiques. Les compétiteurs ont l'exigence du prix. On fait des remises aux clubs mais c'est indéniable qu'il y a la concurrence du net pour les compétiteurs qui trouvent les articles à moins chers. La clientèle des vélos électriques ne fonctionne pas de la même manière. Ils mettent plus de 2 000 €, ils veulent la qualité du service derrière et les bons conseils.* » Le vélo électrique représente une niche qui concerne les 60-70 ans qui, le plus souvent, ont des moyens financiers. Selon lui, la FFC et l'UCI cherchent à développer les compétitions électriques pour favoriser l'industrie du cycle. Mais le vélo électrique concerne plutôt une clientèle loisir/santé : « *La santé va être mise en avant avec ce type de vélo. Entre faire 3 heures de VAE ou rien, c'est mieux de faire du VAE. C'est extraordinaire, c'est génial. On permet à tout le monde de faire du vélo avec le vélo électrique* ». Le budget du vélo électrique est compris entre 2 et 3 000 €. Cela représente moins de ventes mais plus de chiffre d'affaires pour le magasin : « *Avant, on faisait venir une dizaine de vélos tous les 10 jours par camion pour fournir les compétiteurs, maintenant on fait venir 3-4 VAE mais on les vend plus cher. On a moins de clients mais ils amènent plus d'argent.* » Il y



a une légère hausse des ventes des accessoires et équipements surtout grâce à la clientèle VAE. Les autres ont plus tendance à commander sur internet et à réparer eux-mêmes. Le magasin sponsorise le club de Flers Cyclisme 61 pour la communication. Pour le gérant, il faut poursuivre cela afin d'attirer les clients car les jeunes, le public ou les coureurs qui voient la publicité viennent à la boutique par la suite. *« Il faut encourager ce type de cyclisme car s'il disparaît ce sont des clients en moins. [...] La notoriété est importante car ceux qui existent depuis 10 ans ont tendance à disparaître contrairement à ceux qui existent depuis plus de 20 ans. Les loyers ont augmenté et les budgets des VAE, qui nous sauvent, représentent énormément d'argent. Il faut avoir les moyens d'investir cet argent ce que n'ont pas ceux qui s'installent (ex : Accrovélo à Caen qui a disparu en octobre dernier). L'emplacement est important, il faut être visible pour vendre aujourd'hui. On peut vendre n'importe quoi si on est bien placé alors que si on est bon mais mal placé, c'est difficile. »*

Le Grand Départ du Tour de France 2016 dans la Manche n'a pas apporté de retombées économiques significatives aux commerces de cycle mais a attiré une nouvelle clientèle : les vacanciers. Cela a également permis à certains de développer leur notoriété à l'image du magasin « Cycles and Co », à Coutances, qui a réalisé le vélo du Grand Départ devenant ainsi l'emblème de la Manche. Cela représente une reconnaissance du travail accompli donnant de la crédibilité au magasin. Les gens viennent ainsi au magasin pour voir le vélo. Le gérant du magasin rappelle : *« On en parle encore. C'est incroyable l'impact que ça a pu avoir. »* Ce fut également l'occasion de se faire connaître à une échelle plus vaste pour les commerces de cycles notamment dans les régions limitrophes mais aussi de mettre en avant le savoir-faire des mécaniciens du département. Cela a également permis de valoriser le département. Mais cette initiative du Grand Départ doit, pour certains commerçants, être prolongé par des aménagements cyclables qui sécuriseraient les éventuels nouveaux pratiquants. De ces aménagements pourraient dépendre la bonne santé de l'économie du cycle.

## 6) Le Tour de France en Normandie

### 6.1) Les passages du Tour de France dans la région

La géographie fait partie intégrante du cyclisme comme me l'a expliqué René Gautier, ancien organisateur du Duo Normand : *« Le Tour n'est jamais arrivé à Cherbourg mais toujours dans les communes voisines. Le cyclisme avait déjà fait de la ville le grand Cherbourg. »* Ainsi la géographie du cyclisme anticipe bien souvent la géographie française, européenne ou mondiale.

Le journal Le Monde a réalisé une carte en juin 2017<sup>34</sup> récapitulant le nombre de passages du Tour de France par département entre 1903 et 2018 avec la possibilité de sélectionner la période qui nous intéresse. Grâce à cette carte interactive, j'ai pu me rendre compte d'une évolution : le Tour de France passe de moins en moins en Normandie. L'internationalisation de la course avec des passages à l'étranger plus nombreux mais aussi la modification du parcours, qui auparavant longeait les frontières et les côtes, peuvent expliquer cela. Mais le constat est là, la Normandie voit de moins en moins le Tour de France. Ainsi entre 1903 et 2018, le Tour de France représente :

- 64 passages dans le Calvados en 105 éditions (le département a été traversé dans 61 % des éditions)

---

<sup>34</sup> [http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/06/29/combien-de-fois-le-tour-de-france-a-t-il-traverse-votre-departement\\_5153251\\_4355770.html](http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/06/29/combien-de-fois-le-tour-de-france-a-t-il-traverse-votre-departement_5153251_4355770.html)

- 68 passages dans l'Eure (64,8 %)
- 57 passages dans la Manche (54,3 %)
- 31 passages dans l'Orne (29,5 %)
- 52 passages en Seine-Maritime (49,5 %)

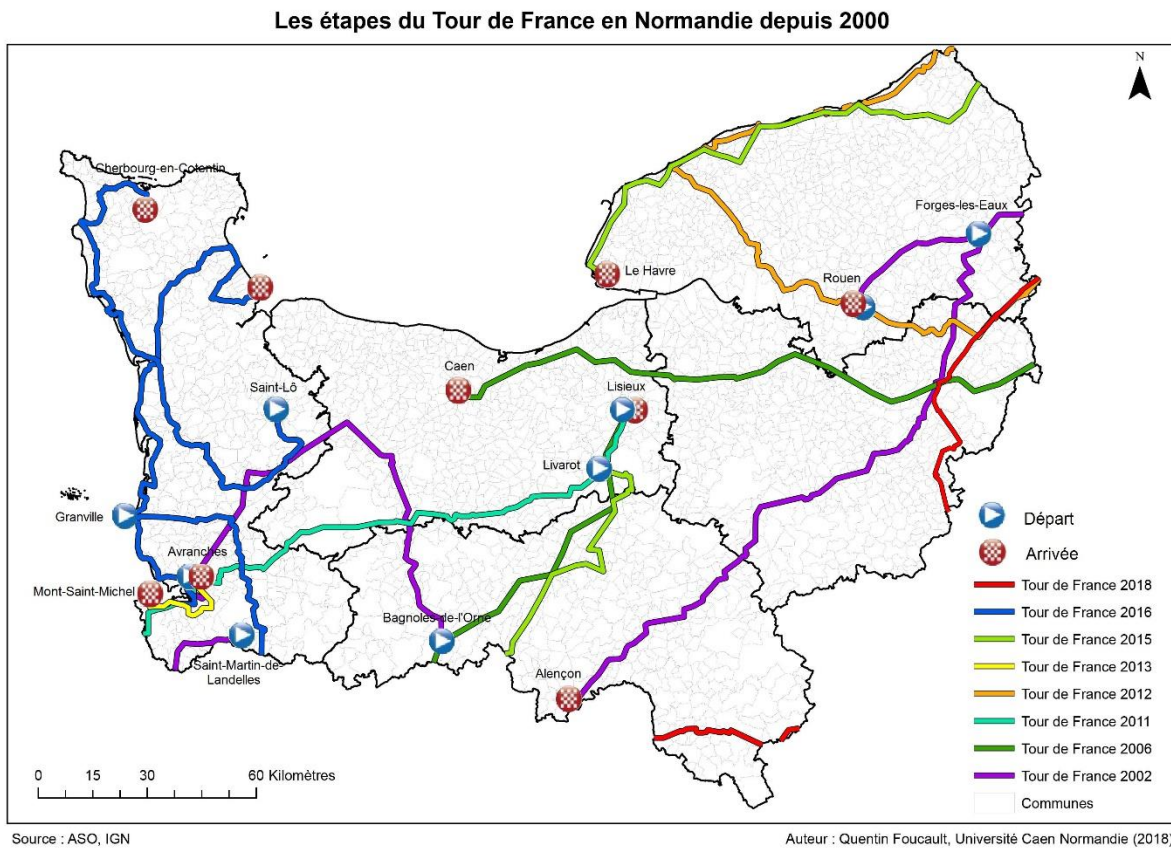
Entre 1947 et 2018, la situation est encore stable dans les différents départements :

- 33 passages dans le Calvados en 72 éditions (le département a été traversé dans 45,8 % des éditions)
- 37 passages dans l'Eure (51,4 %)
- 28 passages dans la Manche (38,9 %)
- 29 passages dans l'Orne (40,3 %)
- 37 passages en Seine-Maritime (51,4 %)

La situation change vraiment à partir de 1992 et la création d'Amaury Sport Organisation. Entre 1992 et 2018, le Calvados, l'Orne et la Seine-Maritime n'ont vu passer le Tour qu'à 6 reprises en 27 éditions (soit 22,2 % des éditions) et ce n'est guère mieux pour l'Eure et la Manche qui ont vu le Tour 7 fois (25,9 %). L'arrivée de Christian Prudhomme à la tête du Tour de France n'a pas amélioré les choses, le Calvados, l'Eure, l'Orne et la Seine-Maritime n'ont vu le Tour que 2 fois depuis 2007 (16,7 % des éditions) et la Manche 3 fois (25 %). Alors que les départs à l'étranger se multiplient : Londres en 2007, Monaco en 2009, Rotterdam en 2010, Liège en 2012, Leeds en 2014, Utrecht en 2015, Düsseldorf en 2017 et Bruxelles en 2019 (8 en 14 éditions (jusqu'en 2020) soit plus de 50 %). Cette augmentation des visites à l'étranger et le nombre toujours plus croissant d'étapes dans les massifs montagneux (Vosges, Jura, Alpes, Massif Central et Pyrénées) ont réduit considérablement les passages dans le Nord-Ouest de la France. La carte qui suit (fig. 166) montre les étapes du Tour de France en Normandie entre 2000 et 2018. J'ai également recensé les étapes qui ont traversé la Normandie depuis 1947 (Annexe 2 – p. 210). Cette liste montre que le nombre de passages en Normandie s'est considérablement réduit notamment au cours de la période 2000-2010.

Pour autant, le Tour de France traversera les départements de l'Orne, de l'Eure et de la Seine-Maritime en juillet prochain et la Manche et la ville de Cabourg se sont portées candidates pour accueillir le Tour de France en 2019. La Normandie reste un territoire attractif pour le Tour de France à l'image du Grand Départ dans la Manche en 2016.

Figure 166 Carte des étapes du Tour de France en Normandie entre 2000 et 2018 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018 - source : ASO)



## 6.2) Le Grand Départ du Tour de France 2016 dans la Manche

En 2010, des premiers échanges ont lieu entre Christian Prudhomme (directeur du Tour de France) et Jean-François Le Grand (ancien maire de Lessay), à l'initiative de Gérard Huet (maire d'Avranches) qui a assuré le lien avec ASO et soutenu par Philippe Bas (alors président du conseil général de la Manche), afin d'accueillir une étape du Tour de France. La possibilité d'un Grand Départ du Tour de France dans la Manche est évoquée. En février 2011, la Manche devient officiellement candidate pour le Grand Départ 2017. En 2013, le Tour de France passe dans la Manche pour un contre-la-montre entre Avranches et le Mont-Saint-Michel. Le 9 décembre 2014, le Grand Départ du Tour de France 2016 est attribué au département de la Manche.

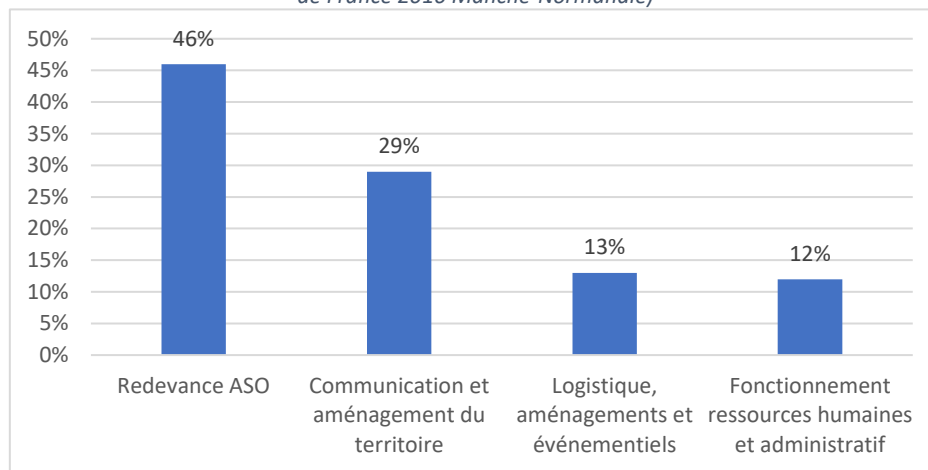
Le Grand Départ dans la Manche fut donc une surprise pour bon nombre de spectateurs. En effet, le Grand Départ du Tour de France est très prisé. Les dernières villes et régions qui l'ont accueilli le démontrent : Strasbourg en 2006, Londres en 2007, Monaco en 2009, Rotterdam en 2010, la Vendée en 2005, 2011 et 2018, Liège en 2012, la Corse en 2013, le Yorkshire en 2014, Utrecht en 2015, Düsseldorf en 2017 et Bruxelles en 2019. Le prestige d'accueillir cet événement mais aussi la renommée internationale sont donc bien réels pour la Normandie et la Manche quand l'on voit les lieux des Grands Départs précédents. À la suite de cette annonce, l'association « Le Grand Départ du Tour de France 2016 Manche-Normandie » est créée en janvier 2015. Elle est présidée par Jean-François Le Grand (ancien maire de Lessay qui verra le Tour de France passer à deux reprises en deux jours) et a pour directeur Paul-Vincent Marchand spécialiste de l'événementiel sportif. L'association travaille en collaboration avec la société d'Amaury Sport Organisation pour assurer l'interface entre l'ensemble des interlocuteurs mobilisés sur l'organisation du Grand Départ mais aussi assurer la

communication autour de cet événement notamment par la création d'un site internet dédié. Après concertation avec les différentes villes et intercommunalités étapes ainsi que les communes traversées, le parcours a pris forme. Le Tour de France a parcouru 435 km dans la Manche pour 139 communes traversées.

### 6.3) Son financement

L'investissement pour le Grand Départ est de 5,3 millions d'euros alors que le budget initial était de 5,05 millions d'euros (fig. 167). Le budget était réparti comme suit :

Figure 167 Budget du Grand Départ du Tour de France 2016 dans la Manche (Source : Association du Grand Départ du Tour de France 2016 Manche-Normandie)



Chaque acteur participait au financement de la manière suivante : 2,6 millions d'euros par le département de la Manche, 1,3 million d'euros par la région Normandie et 1,4 million d'euros répartis entre les communes et intercommunalités traversées et les partenaires publics et privés tels que Jersey, Orange et de l'entreprise de textile Saint-James ou sous l'appellation "supporter officiel" que sont Les Maîtres Laitiers du Cotentin et Brittany Ferries. Cette dernière catégorie a été créée exceptionnellement afin de trouver un moyen de financer le Grand Départ par des acteurs privés qui pouvaient y trouver un intérêt. Les dépenses dans les infrastructures et la communication ne sont pas comprises. L'investissement est donc plus important que pour les Grands Départs en Vendée en 2011 (1,5 million d'euros), en Corse en 2013 (2 millions d'euros) et à Utrecht en 2015 (4 millions d'euros). La redevance à ASO représente 2,4 millions d'euros. L'effort financier des communes et intercommunalités est distribué comme suit :

- Sainte-Mère-l'Eglise : 244 000 € dont 144 000 € pour la redevance (ticket d'entrée payé à ASO) et 100 000 € en frais
- Saint-Lô : 200 000 € dont 90 000 € de redevance
- Cherbourg-en-Cotentin : 500 000 € dont 180 000 € redevance
- le Mont-Saint-Michel : 170 000 € dont 144 000 € redevance
- Gouville-sur-Mer : 5 000 € uniquement pour voir passer le Tour de France dans sa commune mais aussi pour faire connaître les huîtres par des animations
- Les Pieux : 10 000 € notamment pour les animations afin de faire connaître le port.

### 6.4) Une mobilisation importante de la population, des forces de l'ordre et des secours

Le Grand Départ du Tour de France dans la Manche a mobilisé 700 bénévoles sur le terrain. L'organisation a enregistré 500 projets d'initiatives locales en lien avec le Tour de France avec

des défis, des événements pour l'enfance, les seniors, les jeunes ou qui mettent en avant la mixité, le côté sportif ou la mémoire. On a ainsi vu fleurir les fresques et installations vues du ciel, les expositions, les événements festifs, les actions pédagogiques ou les challenges. Le passage du Tour de France dans la Manche avait deux objectifs pour les acteurs du territoire : améliorer la notoriété de celui-ci, en renforçant l'image touristique auprès des clientèles habituées et en attirant de nouvelles clientèles venues d'Asie, de Russie ou d'Amérique du Sud, et mobiliser la population locale en faisant du Tour de France un facteur de lien social. Comme le souligne l'association du Grand Départ : « *Le Grand Départ est un outil au service du développement du territoire, un formidable accélérateur au cœur d'une stratégie d'attractivité et de notoriété initiée par le Département de la Manche* ».

Pour cela, l'association s'est appuyée sur une importante campagne de communication avec :

- une vidéo promotionnelle
- un logo composite (drapeau de la Normandie et logo du Tour de France)
- une affiche
- des compteurs à rebours installés dans les 5 villes départs et arrivés le 2 juillet 2015
- des panneaux « Ici passera le Tour »
- un partenariat avec le Stade Malherbe de Caen pour le match Caen-Nantes
- une présence au Salon de l'Agriculture 2016 avec un stand
- l'installation de plus de 800 figurines cyclistes sur les 139 communes traversées.
- le lancement d'un site internet le 22 septembre 2015
- une page Facebook qui a compté jusqu'à 61 000 fans
- une page Twitter avec 4 500 abonnés
- un compte Instagram avec 1 050 abonnés
- la réalisation d'un vélo Grand Départ par le magasin Cycles and Co
- des publicités sur les bus Manéo, les véhicules voyages Laurent et les bateaux de Manche Îles Express

Des travaux ont été réalisés sur l'ensemble du parcours. Ainsi, 86 kilomètres de routes ont été refaits au total (38 km sur le parcours de la 1<sup>ère</sup> étape, 46 km sur celui de la 2<sup>ème</sup> étape et 2 km sur la 3<sup>ème</sup> étape). La Manche est le 1<sup>er</sup> département français en nombre de kilomètres de routes départementales avec 7 700 kilomètres. Pour l'événement, ASO a exigé peu d'aménagements ce qui explique, selon le directeur du cabinet du Conseil Départemental de la Manche (Michel Chopin), qu'il y est plus de coureurs au sol. L'essentiel des travaux qui ont été réalisés, a été anticipé sur ce qui devait être fait. Ainsi les travaux déjà prévus, avant le passage du Tour de France, pour les années 2017 à 2020 ont été effectués avant la course sur les axes qu'elle empruntait. Pour M.Chopin : « *C'est un point sensible dans l'acceptation territoriale* » de la population. De plus en plus, et comme me l'a confirmé Patrick Joubert, les collectivités sont réticentes aux aménagements routiers réalisés dans le cadre du Tour de France.

Le passage du Tour de France a mobilisé :

- 33 sapeurs-pompiers et 9 secouristes à la présentation des équipes
- 885 gendarmes, 151 policiers, 145 CRS, 6 motards et 319 sapeurs-pompiers et SMUR sur la 1<sup>ère</sup> étape
- 650 gendarmes, 183 policiers, 240 CRS, 19 motards et 312 sapeurs-pompiers et SMUR sur la 2<sup>ème</sup> étape
- 317 gendarmes, 68 policiers, 80 CRS, 6 motards et 110 sapeurs-pompiers et SMUR sur la 3<sup>ème</sup> étape

Le Tour de France a également nécessité la présence de 235 agents du conseil départemental ainsi que la mise en place de 1 400 bottes de paille pour sécuriser des virages

dangereux ou des carrefours, de 520 barrières, de 350 panneaux de déviation et de 350 panneaux de sens interdit. Au total, 500 carrefours ont été fermés pour permettre de sécuriser la course. Les organisateurs ont également voulu mettre en avant le respect de l'environnement avec le réemploi des bottes de paille par la suite et une opération « zéro déchets » et « poubelle fantôme ». Mais le passage du Tour de France n'a pas que coûté de l'argent, il a également apporté des retombées économiques.

Figure 168 Arrivée du Tour de France 2016 à Utah Beach



Source : letour.fr

#### 6.5) Les retombées avancées

Les étapes sont retransmises dans 190 pays dont 60 en direct intégral. 2 000 journalistes et techniciens étaient présents sur le territoire manchois représentant 650 médias. Au total, 10 000 retombées presses ont été comptabilisées en 2 ans et demi dont 4 457 articles de presse écrits pendant le Tour de France. Le jeudi 30 juin avait lieu la cérémonie de présentation des équipes à Sainte-Mère-l'Eglise. Les différentes équipes cyclistes participant au Tour de France arrivaient dans un véhicule de la Seconde Guerre mondiale dans un objectif de commémoration. 20 000 spectateurs avaient assisté à la cérémonie, 1,29 million de téléspectateurs l'ont suivi sur la chaîne Eurosport et 170 000 sur le site internet d'Eurosport. Le samedi 2 juillet se déroulait la première étape du Tour de France 2016 entre le Mont-Saint-Michel et Utah Beach. Le site d'arrivée a été choisi pour commémorer la Seconde Guerre mondiale mais aussi pour mettre à l'honneur les plages du débarquement qui attirent de nombreux touristes chaque année. Le lendemain, dimanche 3 juillet, le Tour de France quittait Saint-Lô pour rejoindre la commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin avec une arrivée au sommet de la côte de La Glacière dont la commune qui porte le même nom est déléguée au sein de la commune nouvelle. Enfin, le lundi 4 juillet, les coureurs du Tour de France s'élançaient de Granville pour rejoindre Angers. Les 3 étapes ont représenté 13 heures de direct sur France Télévisions. La première étape a été suivie par 3 millions de téléspectateurs soit 27,7 % de part d'audience. La deuxième étape a attiré 3,3 millions de téléspectateurs (29,8 % de part d'audience) et la troisième étape a été regardée par 2,4 millions de téléspectateurs (28,9 % de part d'audience).

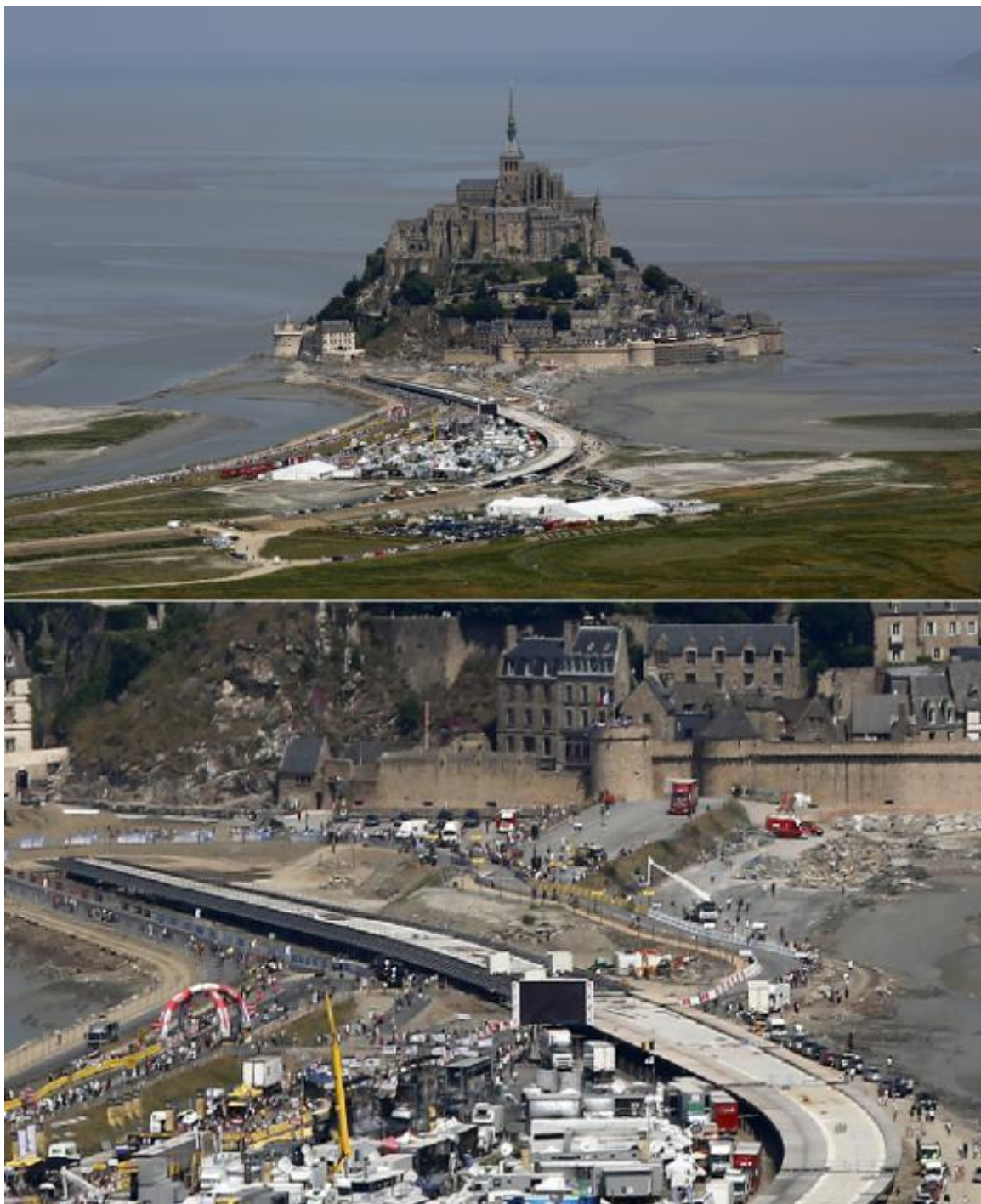
Une enquête « suivi de la demande touristique » (SDT) a été réalisée en partenariat avec Orange, le département de la Manche et Manche Tourisme. Elle s'appuie sur le système de mesures Fluxvision grâce aux réseaux téléphoniques mobiles, permettant d'avoir une meilleure visibilité des flux de populations sur le territoire et d'analyser, de manière anonyme, la typologie des visiteurs présents sur les sites de départ, d'arrivée et sur le tracé des étapes : résidents manchois, touristes (français et étrangers), et excursionnistes (personnes n'ayant pas dormi dans le département le soir ou la veille).

Cette enquête a montré que 878 444 personnes étaient présentes sur le territoire lors du Grand Départ du Tour de France 2016 sur 3 jours. Parmi elles, 54 % étaient des hommes et 56 % avaient plus de 55 ans. De plus, 76 % étaient français dont 50 % de Manchois, 26 % de Normands (hors Manche), 18 % de Franciliens et 14 % de Bretons. Parmi les 24 % d'étrangers, 29 % provenaient du Royaume-Uni, 19 % d'Allemagne et 11 % de Belgique. La société organisatrice (ASO) tablait sur 1 million de personnes au départ. Sur l'ensemble de ces personnes, 438 710 étaient des touristes dont 205 673 séjournants et 233 037 excursionnistes. Les touristes séjournants étrangers représentaient 4 % des personnes présentes sur le territoire. La dépense moyenne des séjournants fut de 74 € alors que celle des excursionnistes étaient de 32 €. Les hôtels étaient pleins mais pas les campings, ce que l'enquête confirme avec 85 % d'occupation dans les hôtels, 56 % dans les chambres d'hôtes, 43 % dans les gîtes, 43 % dans les campings et 82 % dans les hébergements collectifs.

Les retombées furent évaluées à 22,6 millions d'euros sur 3 jours. « *Ces chiffres viennent confirmer que pour un euro investi dans l'accueil du Grand Départ, les retombées pour le territoire sont 4 à 5 fois plus importantes* » selon Jean-François Le Grand. Le bilan est similaire à celui réalisé par les collectivités de Corse après le Grand Départ du Tour de France 2013 et ceux de Vendée après celui de 2011. À cela, il faut ajouter que 190 pays étaient diffuseurs du Tour de France et que 44 millions de téléspectateurs cumulés ont regardé le Tour de France pendant les 3 jours. Cela représente 209 heures et 43 minutes de retransmission et 10 000 mentions du Grand Départ dans la Manche dans la presse selon l'association. Les commerçants ont été mobilisés. Des réunions ont été organisées avec eux à Granville et Saint-Lô quelques mois avant l'événement afin de les aider à le préparer. De nombreuses vitrines de commerces ont été décorées pour l'occasion.

Pour autant, certains ont manifesté leur mécontentement à l'image de l'Association les amis du Mont-Saint-Michel. Pour eux, le « *Mont n'a pas besoin du Tour, c'est plutôt l'inverse !* ». Le Tour n'apporte pas de rebombées au Mont pour Henry Decaëns, président de l'Association : « *C'est un pas de plus vers la Disneylandisation du lieu* ». Pour lui, ce lieu attire suffisamment de touristes notamment avec des émissions comme des Racines et des Ailes diffusées à l'international. De plus, la construction de 150 mètres de route, en 2013 pour l'arrivée du contre-la-montre du Tour de France au Mont détruite par la suite, a coûté 150 000 € et n'a pas respecté les règles environnementales (fig. 169).

Figure 169 Le Mont-Saint-Michel lors du contre-la-montre du Tour de France le 10 juillet 2013, avec la route construite spécialement pour l'occasion (Yoan Valat / AFP)



Le président de la région Normandie Hervé Morin se montre également critique : « *le Tour de France, ça coûte une fortune* ». Pour le maire de Cherbourg-en-Cotentin (commune de 81 000 habitants), Benoît Arrivé, il faut nuancer les propos : "*Ça reste cher, mais à peine plus qu'un événement comme la Solitaire du Figaro à la voile* (que Cherbourg accueille régulièrement), *et on espère un retour sur investissement de 5 à 6 euros pour un euro investi*".

La Chambre régionale des comptes a mis en avant l'absence de rigueur de l'Association du Grand Départ notamment par l'absence de compte-rendu après chaque réunion mais aussi pour le financement de 260 000 € pour la présentation des équipes à la place du département ce



que l'association n'avait pas vocation à faire selon La Presse de la Manche. Ces derniers ne sont pas d'accord avec le journal Ouest-France. En effet, alors que Ouest-France annonce que, pour la Chambre, les comptes sont bons et que les retombées, 1 € investi = 4 € de recettes, sont « crédibles ». Pour La Presse de la Manche, la Chambre a estimé que les retombées sont inférieures aux 22,6 M€ annoncés même si les retombées économiques pour le secteur touristique avec la promotion du département susceptible d'attirer plus de touristes dans les années à venir sont bien réelles. Il est donc difficile de véritablement évaluer quelque chose qui n'est pas quantifiable. L'Association du Grand Départ n'enregistre pas de dette ce qui permet aux collectivités membres de ne pas avoir à supporter de déficit.

Pour le président du Comité de Normandie de la FFC, le Grand Départ n'a pas apporté de retombées sportives. Les écoles de vélo n'ont pas enregistré de recrutement important par rapport à ça. Il y a une forme de déception : « *on s'attendait à plus* ». La présidente du comité de la Manche de la FFC regrette de ne pas avoir été associé au Grand Départ, ASO ayant tracé les étapes sans consulter les comités. Pour elle, les clubs sont la base et ASO n'est rien sans eux. Elle ajoute que le Tour de France est devenu un business où ASO vend du tourisme en mettant en valeur le pays et le patrimoine.

Pour l'Office de Tourisme de Granville, le Tour de France n'a pas apporté de retombées « du tout » puisque les commerces étaient fermés à cause des routes barrées. Les communes alentour de Jullouville et Saint-Pair-sur-Mer ont ainsi pu en profiter. Le constat est le même pour l'Office de Tourisme de la Baie du Cotentin à Carentan-les-Marais : « *On n'a pas eu de sentiment de retombées à la suite du passage du Tour de France* ». Les touristes se présentant à l'Office du Tourisme n'ont pas été plus nombreux. Pour le maire de La Glacerie, il y a peu d'engouement économique autour du Tour de France mais un engouement populaire avec de nombreux projets. Il a eu très peu de retours négatifs de la population. Les hôtels et commerçants étaient contents car cela leur assurait un taux de remplissage important alors que l'on n'était qu'au début de la période estivale. Selon lui, plus que les retombées économiques, qui restent cependant réalistes et raisonnables de son avis, ce sont les retombées médiatiques qui ont été extrêmement importantes car le Tour de France est un « *événement éminemment populaire* ». Si les commerces de la commune n'étaient pas plus ouverts que d'habitude, ils étaient décorés. Concernant, la désignation de sa commune comme arrivée du Tour de France, c'est la commune de Cherbourg-en-Cotentin qui a dans un premier temps été désignée. Christian Prudhomme, directeur du Tour de France, désirait mettre une difficulté dans les derniers kilomètres, ce qui a conduit à placer l'arrivée sur la commune de La Glacerie au sommet de la côte. Le maire a été informé en juin-juillet 2014 de cette arrivée. Pour cette arrivée quelques travaux ont été réalisés comme le relèvement de virages et la sortie de terre-pleins centraux à proximité de celle-ci. Selon lui, la Manche ne serait plus en capacité d'accueillir un tel événement aujourd'hui car les collectivités n'ont plus d'argent pour les événements sportifs. Il ajoute : « *Le Tour de France va rencontrer des problèmes à l'avenir avec les restrictions budgétaires pour les collectivités territoriales.* ». Cela peut expliquer le fait que les dirigeants du Tour de France se tournent de plus en plus vers l'étranger pour le Grand Départ.

Les retombées d'un tel événement sont difficilement quantifiables et vérifiables comme le confirme René Gautier, ancien organisateur du Duo Normand : « *Le passage du Tour de France 2016 dans la Manche n'a pas apporté de grandes retombées. Ce n'est pas qu'on ne peut pas quantifier, c'est qu'il n'y a rien à quantifier.* ». Mais il a également permis d'animer le territoire durant une courte période.

Figure 170 Arrivée du Tour de France à 2016 à Cherbourg-en-Cotentin



Source : tourdefrance-manche.fr

### 6.6) L'Étape Grand Départ

Le Grand Départ dans la Manche a débuté le dimanche 26 juin 2016 par l'Étape Grand Départ, une randonnée cycliste ouverte à tous (fig. 173). Les amateurs pouvaient rouler sur le même parcours que la 1<sup>ère</sup> étape quelques jours avant les professionnels.

3 parcours étaient proposés :

- 189 km entre le Mont-Saint-Michel et Carentan via Utah Beach avec un parcours quasi identique à la 1<sup>ère</sup> étape du Tour de France 2016 (fig. 171).
- 80 km entre Lessay et Carentan.
- 44 km entre Montebourg et Carentan le long de la côte Est.

Alors que 5 000 participants étaient attendus par ASO (organisateur de l'événement avec la FFC), leur nombre ne fut que de 1 501. 95 % de Français étaient présents dont 90 % de Bas-normands (provenant principalement de la Manche (791 soit 56 %), du Calvados et de l'Ille-et-Vilaine pour les régions voisines) et 5 % d'étrangers avec 9 pays représentés (38 Anglais, 14 Américains, 5 Belges, 2 Canadiens, 2 Luxembourgeois, 1 Letton, 1 Suédois et 1 Suisse). On retrouvait 88 % d'hommes et 12 % de femmes. L'âge moyen des participants était de 48 ans.

Figure 171 Parcours de l'Étape Grand Départ



Figure 172 Etape Grand Départ 2016



#### 6.7) La mise en avant du territoire

La Normandie est la région française la plus connue dans le monde (source : Ouest France) mais aussi la 2<sup>e</sup> du monde derrière la Californie. Le Tour de France constitue un atout important pour le tourisme. C'est un territoire avec une histoire à laquelle les touristes étrangers ne sont pas insensibles qu'ils soient Anglo-saxons ou Asiatiques. Le Tour de France a permis la mise en valeur médiatique des monuments historiques emblématiques (Mont-Saint-Michel) mais aussi des plages du débarquement, du haras national de Saint-Lô ou encore des côtes normandes. Les nombreux acteurs du territoire que j'ai pu rencontrer comme le maire de La Glacerie ou le directeur du cabinet au Conseil Départemental de la Manche ont souligné l'exposition médiatique dont la Manche a fait l'objet.

J'ai ainsi pu recenser, grâce aux archives de l'INA (Institut national de l'audiovisuel), les phrases des commentateurs qui mettent en avant le territoire ainsi que les initiatives locales qui ont participé à valoriser des aspects de ce territoire :

Samedi 2 Juillet lors de la 1<sup>ère</sup> étape – Mont-Saint-Michel-Utah Beach :

« On a une météo typiquement normande. C'est-à-dire du soleil, beaucoup de soleil et un tout petit peu de vent » (Gérard Holtz)

« Un petit mot sur le Mont-Saint-Michel lui-même. La merveille de l'Occident, patrimoine de l'Unesco » (Gérard Holtz)

« Un monde considérable, ici. Vraiment, beaucoup, beaucoup de spectateurs » (Gérard Holtz)

« Un décor de rêve, quelques 1 300 ans d'histoire, le Mont-Saint-Michel, trésor de l'humanité, merveille de l'Occident » (Thierry Adam)

« Dans un paysage magnifique, un décor magnifique » (Cédric Vasseur)

« Avec un des plus beaux décors du monde » (Thierry Adam)

« La baie du Mont-Saint-Michel est classée » (Éric Fottorino)

Drapeau « Bienvenue en Normandie » dans un champ près du Mont-Saint-Michel

« Avranches, ville d'histoire, marquée par l'histoire, marquée par les guerres » (Thierry Adam)

« C'est la 78<sup>ème</sup> fois que le Tour de France est en Normandie » (Thierry Adam)

« On découvre ce superbe bocage normand qui donna du fil à retordre, évidemment, au moment du débarquement avec ce qu'on a appelé la bataille des haies » (Éric Fottorino)

Dessin sur le terrain de football du Val-Saint-Père

« Avranches, une ville historique à plus d'un titre » (Éric Fottorino)

« Cette cathédrale Notre-Dame-des-Champs que l'on découvre à l'instant » (Éric Fottorino)

Dessin de la Manche dans un champ

« Du merveilleux Mont-Saint-Michel » (Thierry Adam)

« On découvre ces magnifiques Îles Chausey » (Éric Fottorino)

« Pendant 8 siècles, les Îles Chausey ont été connues et réputées pour leur granit. Elles ont alimenté l'abbaye du Mont-Saint-Michel. Bien sûr, les Îles Chausey, ce sont les produits de la mer, les fruits de la mer : les homards, délicieux, de Chausey, les congres, les bouquets, les bars. Bref, Chausey, c'est à la fois la pierre et la mer. » (Éric Fottorino)

« Ce manoir de Brion que l'on découvre à l'instant » (Éric Fottorino)

Dessin animé d'un cheval sur un vélo dans un champ « Vive le Tour, Dragey-Ronthon »

« Beaucoup de monde sur le bord de la route, Cédric. La Manche fête le Grand Départ du Tour de France » (Thierry Adam)

« Je vous le confirme. Énormément de monde depuis le départ. Beaucoup de joie sur le visage des gens » (Cédric Vasseur)

« À votre gauche, vous avez le vent, la mer, les falaises » (Thierry Adam)

« Il y aura quand même, dans cette étape, les agneaux de prés-salés. Parce que, les agneaux de prés-salés, ce qui est formidable, et ça, c'est vraiment une des qualités premières de la Manche, c'est d'avoir une cuisine qui mélange ce qui vient de la mer et ce qui pousse sur terre. C'est aussi bien les carottes de sable que les agneaux que l'on voit tout au long des havres. Ces agneaux ont une viande très tendre et très persillée. » (Éric Fottorino)

« Il y a énormément de monde. Nous sortons d'une ville qui s'appelle Carolles. Et là, énormément de public sur la droite, sur la gauche de la route, des panneaux, des couleurs. Nous sentons cette ferveur populaire, c'est manifeste. Il n'y a que le Tour pour offrir ce genre de spectacle » (Nicolas Geay)

« (Olaf) Ludwig avait remporté le prix du mémorial de Saint-Lô » (Éric Fottorino)

« Un des sites touristiques les plus visités d'Europe (le Mont-Saint-Michel) » (Jean-François Kerkaert)

« Très belle exposition au casino de Saint-Pair-sur-Mer. Plein de choses autour du vélo, autour du Tour » (Thierry Adam)

Dessin d'un phare sur le sable avec l'inscription « La Manche »

« La seule étape du Tour dans la Monaco du Nord. André Darrigade invité prestigieux de la ville de Granville. Regardez comme c'est beau Granville. » (Thierry Adam)

« Granville a une particularité. C'est une des rares villes françaises à disposer d'un quartier insulaire. Les Îles Chausey sont un quartier de Granville au plan administratif. Il y a 4 plages dans cette cité balnéaire, et, évidemment, Granville est réputée pour son port, son activité portuaire. D'abord, c'était un fameux port morutier. C'est, aujourd'hui encore, le premier port coquillier de France, avec, bien sûr, les Saint-Jacques, les bulots et plein d'autres délices. On ne peut pas parler de Granville sans parler de la famille Dior. Christian Dior, le grand couturier, dont la maison est devenue un musée. » (Éric Fottorino)

« Ça ressemble à des bouchots » (Thierry Adam)

« Un décor magique vers l'histoire de France, l'histoire du monde, vers Utah Beach. On parlera bien sûr du débarquement » (Thierry Adam)

« C'est vraiment le propre de la Normandie d'avoir accolé ce terme de ville, même s'il s'agit quelques fois de petits bourgs, mais d'avoir donné cette idée que tout était plus grand parce que tout était une ville. » (Éric Fottorino)

« *Le Mont-Saint-Michel théâtre, cadre magique, merveille du monde pour lancer ce 103<sup>e</sup> du Tour de France* » (Thierry Adam)

Vélo formé par des tracteurs dans un champ

« *Huit havres percent les côtes de la Manche. Le havre de Régneville est le plus grand. C'est un port naturel* » (Éric Fottorino)

« *La Polynormande, chère à Daniel Mangeas, la voie du Tour, était le speaker du Tour pendant 41 ans.* » (Thierry Adam)

« *Énormément d'engouement. Une ambiance du mois de juillet, une ambiance de Tour de France* » (Nicolas Geay)

« *Le pont de la Roque a été le théâtre de bombardements alliés* » (Éric Fottorino)

« *Une marée humaine* » (Nicolas Geay)

« *Ensuite, on passera à Créances, tiens je vous parlerais de carottes. Puis, La Haye, je vous parlerais de La Gainsbarre et de Serge Gainsbourg* » (Thierry Adam)

Message dans un champ : « *Gouville-sur-Mer capitale mondiale de l'huître de pleine mer* »

« *Que c'est beau et magnifique* » (Thierry Adam)

« *La fameuse histoire des frères Pélissier à Coutances* » (Thierry Adam)

« *Créances, où la confrérie des carottes, carottes de sable, fête le Tour de France avec en invité d'honneur Raymond Poulidor* » (Thierry Adam)

Banderole « *Vivez, bougez, pêchez* »

« *Du Mont-Saint-Michel à Utah Beach, d'une plage à une plage et les deux sont de renommées mondiales* » (Thierry Adam)

« *Le château de Pirou, château fort de Normandie le plus vieux, le plus ancien* » (Éric Fottorino)

« *Nous sommes à Saint-Sauveur-le-Vicomte qui a connu des personnages très célèbres* » (Éric Fottorino)

« *Énormément de monde dans la traversée de Saint-Sauveur-le-Vicomte. Beaucoup de t-shirts jaunes « Tous au Tour »* » (Cédric Vasseur)

« *Cette pierre caractéristique de la Normandie (château de Crosville)* » (Éric Fottorino)

« *Ville pas au sens des cités, « ville » au sens de « la ferme de »* » (Éric Fottorino)

« *La grande présentation du Tour de France, vraiment un gros succès populaire mais la Manche est mobilisée autour du Grand Départ du Tour de France. Le lieu choisi symbolique : Sainte-Mère-l'Église et son célèbre parachutiste* » (Thierry Adam)

« *L'arrivée se fera sur les plages les plus célèbres du monde* » (Thierry Adam)

« *Le cimetière américain de Colleville-sur-Mer le prouve même si c'est un endroit magnifiquement entretenu depuis 1956. Il y a 9 387 pierres tombales, il y en a eu jusqu'à 14 000* » (Éric Fottorino)

« *On mesure là, la grandeur et la largeur de la plage d'Omaha Beach. Vous savez qu'il y a 5 plages du débarquement, d'Est en Ouest : Sword Beach, Juno Beach, Gold Beach, Omaha Beach et Utah Beach* » (Éric Fottorino)

« *Et à Montebourg, on a l'Abbaye Notre-Dame-de-l'Étoile* » (Thierry Adam)

« *Alors qu'on approche d'un haut lieu du débarquement et de cette bataille de Normandie : la pointe du Hoc* » (Éric Fottorino)

Animation avec un vélo, les vaches constituent la roue, il y a l'inscription suivante « *La Normandie fan du Tour* » et « *Camembert* »

« *Et sous nos yeux, la longue langue de sable d'Utah Beach* » (Éric Fottorino)

« *On verra peut-être la borne 00 de la route de la Liberté qui va jusqu'à Bastogne qui marque le chemin qui a été conquis après la bataille de Normandie* » (Éric Fottorino)

Cérémonie de commémoration du débarquement

« *Elle est belle la Manche. Elle est belle la Normandie. La Manche fête le vélo. La Normandie fête le vélo.* » (Gérard Holtz)

Dimanche 3 Juillet lors de la 2<sup>ème</sup> étape – Saint-Lô-Cherbourg-en-Cotentin :

Fresque du Mont-Saint-Michel à Montpinchon

« *Le Grand Prix de Montpinchon de la Saint-Laurent qui est très populaire* »

« *En 1952, les jeunes de Montpinchon ont décidé de faire une course sur un circuit pour maintenir la population car à 9 h il n'y avait plus de marchands* »

« *Il reste 2 commerces à Montpinchon, il n'y a plus de boulangerie* »

« *Les agriculteurs ont fait des bonshommes de pailles* » La mairesse de Montpinchon souligne l'importance des agriculteurs et que le dernier commerce de la commune est un bar tenu par des anglais.

« *Les manchois ou manchots sont là* » (Thierry Adam)

« *Malgré la pluie, le public est venu fêter les héros du Tour de France* » (Thierry Adam)

« *Les gens sont là peu importe les conditions* » (Nicolas Geay)

« *Saint-Lô, capitale des ruines* » (Thierry Adam)

« *Saint-Lô a été détruite à 95 %. La ville a reçu la légion d'honneur en 1948* » (Éric Fottorino)

« *On est encouragé par un nombreux public* » (Cédric Vasseur)

« *Que de monde, que de monde. Tous les habitants de la Manche sont là* » (Thierry Adam)

« *Le Tour de France fédère, le Tour de France rassemble* » (Cédric Vasseur)

« *Cette cathédrale de Coutances qu'on aperçoit depuis la mer* » (Éric Fottorino)

« *Portbail se déroule la Gainsbard et la Gislard* » (Thierry Adam)

« *D'ailleurs, on aime le vélo dans le département de la Manche avec plusieurs épreuves classées Élités Nationales comme le célèbre Tour de Normandie, qui révèle des coureurs qu'on retrouve chez les professionnels derrière, le Tour de la Manche, le Grand Prix de Saint-Hilaire à Saint-Hilaire-du-Harcouët et les Trois Jours de Cherbourg* » (Thierry Adam)

Dessin « *Port-Bail ♥ Le Tour* »

« *Cette corniche de Carteret. C'est là, dans ce bocage normand, qu'on trouve de magnifiques productions agricoles et d'élevages. Il faut savoir que ces lieux sont souvent préemptés par le conservatoire du littoral pour le bien commun, pour faire en sorte que ces espaces naturels soient préservés à la fois pour les migrateurs et la flore et la faune sauvage* » (Éric Fottorino)

« *Le château de Vauville classé au monument historique depuis 1972 avec un jardin exceptionnel* » (Éric Fottorino)

« *On découvre ce nez de Jobourg. C'est une falaise qui culmine à 128 mètres parmi les plus hautes d'Europe et c'est aussi après le Mont-Saint-Michel, le lieu le plus visité de la Manche* » (Éric Fottorino)

« *On vient d'apercevoir le phare du cap de la Hague. C'est un phare magnifique. Il est inscrit au monument historique depuis 2006* » (Éric Fottorino)

« *Et il faut réaliser que nous sommes sur ce cap de la Hague qui contient aussi, qui abrite plutôt, la grande usine de retraitement de La Hague de déchets nucléaires. Ces déchets usés qui viennent du monde entier, des réacteurs du monde entier et qui sont retraités ici dans cet espace magnifique. Depuis 1962, le Cotentin est vraiment le berceau de cette industrie nucléaire avec aussi la construction du centre de production d'électricité connu de Flamanville un peu plus loin depuis le début des années 80* » (Éric Fottorino)

Animation « *Coeur de Normandie* » par Les Agriculteurs de la Manche avec un camembert, du cidre, une vache, un poireau et une carotte avec un cœur bleu-blanc-rouge

« *Fromage, production de Normandie fameuse* » (Éric Fottorino)

« *Vous découvrez la Cité de la Mer avec ce sous-marin que vous pouvez visiter. Superbe Cité de la Mer, ici, à Cherbourg-en-Cotentin avec des choses très originales : des aquariums magnifiques avec je crois le plus haut aquarium du monde* » (Thierry Adam)

Le Tour de France a permis de promouvoir le patrimoine de la Manche grâce à la diffusion télévisuelle mais aussi aux agriculteurs de montrer leurs productions locales. C'est également l'occasion de faire de la publicité à l'image de Gouville-sur-Mer qui se définit comme la capitale mondiale de l'huître de pleine mer. Le Tour de France est souvent l'occasion pour les agriculteurs d'être mis en avant ou de montrer leurs contestations quand il y en a. Le Grand Départ dans la Manche a surtout vu des animations et dessins magnifiques réalisés par ces derniers mais pas de protestations ou revendications agricoles. Seule la mairesse de Montpinchon a tenu à rappeler l'importance des agriculteurs pour fournir l'alimentation nécessaire à la population.

#### 6.8) Un bilan du Grand Départ positif

Le Conseil Départemental, porteur du projet, tire un bilan positif du passage du Grand Départ. Le manque d'événements sportifs majeurs ou de grands clubs avec une exposition médiatique ont poussé à développer une nouvelle stratégie. Pour Michel Chopin, directeur du cabinet au Conseil Départemental, la Manche souffrait d'un déficit d'image important. Ce que m'a confirmée la présidente du comité départementale de la FFC dans la Manche : « *Quand on parle de la Manche, les gens pensent à la mer mais pas au département.* ». Le Tour de France s'inscrivait donc dans une stratégie globale avec une volonté de développement du territoire aux niveaux culturel et sportif. L'étape contre-la-montre du Tour de France 2013 au Mont-Saint-Michel constituait une première étape d'exposition médiatique pas très cher. Le temps d'antenne d'un contre-la-montre étant plus important sur un même espace car les coureurs partent les uns après les autres au contraire d'une étape en ligne où les coureurs sont vite passés. Ce choix d'une épreuve chronométrée s'inscrivait donc dans cette stratégie. Le Tour de France est un grand événement sportif qui a permis notamment de fixer les médias du monde entier sur Cherbourg et notamment la production d'hydrogène avec l'Énergie Marine Renouvelable qui, selon M.Chopin, deviendra un « spot » pour les EMR. Le résultat est positif selon lui, notamment au niveau du rapport qualité-prix mais aussi au vu de la mobilisation de la population. La Chambre régionale des comptes confirme la réussite de l'événement. La preuve en est : « *ASO dit à tous ses organisateurs de grands événements : « appuyez-vous sur ce qu'a fait la Manche ».* Bruxelles (qui accueillera le Grand Départ en 2019) nous a contacté pour en savoir plus. » La population s'est impliquée dans l'événement avec plus de 300 projets de territoire mais aussi la présence d'un public nombreux sur le bord des routes. Pour Michel Chopin, la réussite s'explique par la gestion du département : « *On a fait de chacun des acteurs locaux concernés des acteurs du territoire* ». La communication territoriale développée a permis de valoriser le territoire manchois. Cela entraine dans la continuité de la stratégie instituée en 2013. Si les retombées du Tour de France sont difficilement quantifiables, celui-ci a apporté de l'euphorie et du baume au cœur des Manchois.

## Conclusion

Le cyclisme occupe une place importante en Normandie. Le nombre de licenciés à la FFC, de compétitions sur le territoire et, plus encore, leur augmentation en sont les preuves. Les nombreux cyclistes professionnels formés en Normandie, près de 20 au cours des dernières années, et le choix de la Manche comme lieu du Grand Départ du Tour de France 2016 montrent son développement. Même si le cyclisme sur route est en recul, il reste majoritaire sur l'ensemble des licenciés du territoire normand. Un cyclisme à deux vitesses semble se mettre

en place même à l'échelle normande avec d'un côté un secteur professionnel fructueux et de l'autre un secteur amateur en difficulté. Les retombées pour le territoire semblent être positives malgré un coût conséquent pour les collectivités territoriales. La contrepartie est l'animation des territoires ruraux où les courses cyclistes aident les fêtes de village à perdurer. Mais les coûts d'organisation, les contraintes sécuritaires et les difficultés à trouver des bénévoles/signaleurs, souvent âgés, rendent la tâche des clubs organisateurs plus compliquée. Le sport cycliste doit assurer la sécurité de ces pratiquants aussi bien sur les compétitions qu'en dehors afin d'attirer de nouveaux licenciés. La pratique évolue, les cyclistes s'adaptent à ces contraintes en choisissant d'autres disciplines. Le cyclisme coûte de plus en plus cher également et le peloton cycliste évolue socio-professionnellement en même temps que la société française. Le regain de l'économie du cycle avec les VAE mais aussi le tourisme à vélo est un bon indicateur. Mais pour cela les aménagements cyclables doivent être plus nombreux et s'adapter aux différentes pratiques.



## Conclusion générale

La Normandie est une des régions françaises où le sport cycliste est le plus présent. Les potentielles retombées des grandes compétitions cyclistes attirent les collectivités territoriales et les sponsors alors que les compétitions amateurs sont de moins en moins nombreuses. Les conflits entre les différentes fédérations mais aussi avec la société organisatrice du Tour de France (ASO) n'améliorent pas la situation. La baisse des subventions et le coût de la sécurité rendent la situation préoccupante pour les représentants des fédérations de cyclisme. L'insécurité sur les routes et les difficultés financières sont inquiétantes pour la FFC. Les nuisances que les épreuves occasionnent également pour la population et les commerçants avec les difficultés de circulation ou la fermeture des commerces favorisent le mécontentement des automobilistes et la disparition de compétitions cyclistes. Pour autant, de l'extérieur, le cyclisme normand semble bien se porter avec des résultats probants, des licenciés en augmentation et un territoire attractif pour les compétitions à l'image du Grand Départ du Tour de France 2016 dans la Manche. Le coût élevé des compétitions semble justifié par les retombées économiques, visiblement bien réelles mais qui semblent moins importantes qu'annoncées, mais aussi les retombées médiatiques, culturelles et sociales notamment par l'animation des territoires ruraux. La pratique cycliste a évolué et l'actualité, avec les nombreux accidents sur les routes, posent de nombreuses questions. L'étude géographique de ce sport de plein air avec des logiques bien spécifiques permet de voir l'évolution de celui-ci mais aussi le rapport à l'espace que les licenciés ont en effectuant leurs nombreux déplacements au cours d'une année pour assouvir leur passion. Celle-ci montre que la Manche est le territoire privilégié du cyclisme en Normandie. Cela est lié à la proximité avec la Bretagne mais aussi à la présence d'une identité rurale proche du cyclisme à l'image des nombreuses courses de villages ainsi qu'à des dirigeants dynamiques et motivés. Les contraintes financières, sécuritaires et humaines sont difficiles pour le sport cycliste comme le montrent les nombreuses disparitions ou annulations d'épreuves. Mais la formation des jeunes, des coureurs de haut-niveau performants, une économie du cycle qui repart grâce au VAE et un nombre de licenciés en hausse sont des points encourageants.

Pour conclure, le sport cycliste aide à mieux comprendre l'organisation d'un territoire puisqu'il permet de se déplacer plus souvent, dans des endroits parfois inaccessibles tout en prenant le temps de découvrir ces espaces. On peut également parler de développement territorial par le cyclisme, à l'image de l'or blanc pour les stations de ski dans les territoires de montagnes, avec le tourisme à vélo mais aussi par les retombées médiatiques, économiques et l'engouement qu'une compétition cycliste peut engendrer pour une collectivité territoriale. C'est aussi un moyen de revitaliser des bourgs ruraux l'espace d'une journée.

Ce mémoire pourrait être poursuivi par une étude plus approfondie du cyclisme et de sa géographie. Celui-ci n'est probablement pas toujours objectif puisque je suis moi-même un cycliste compétiteur à la FFC. Mon point de vue peut donc constituer un biais. De plus, de nombreux points qui constituent cette étude seraient à approfondir afin de mieux comprendre les logiques qui peuvent en découler. De nombreuses personnes pouvant apporter des réponses à certaines questions n'ont pas souhaité répondre telles que les organisateurs des grandes courses normandes ou les représentants des clubs. L'aspect sécuritaire des courses cyclistes mais aussi des déplacements des cyclistes en dehors des courses pourrait constituer une étude très intéressante. Enfin, j'ai constaté, grâce à une participation observante lors de quelques courses, que le nombre d'engagés sur les courses départementales FFC semblait être en augmentation et que le public était plus nombreux que les années précédentes notamment les

jours de beau temps. La gratuité de ce sport, qui se déroule en même temps que les fêtes de villages, semble attirer le public. Cela peut être liée dans la conjoncture actuelle où les coûts financiers sont plus importants.

Ce mémoire ouvre plusieurs perspectives : il pourrait être complété par une étude du cyclisme à l'échelle des grandes régions (Grand-Ouest, Grand-Est, etc) mais aussi au niveau national. Il serait alors possible de voir où sont les terres de cyclisme, quels sont les viviers de cyclistes de haut-niveau mais aussi de la pratique de ce sport pour le loisir par exemple mais également de voir l'évolution de la sociologie du sport cycliste et de ses pratiquants. Comprendre les terres de cyclisme selon le type d'espace et le tissu associatif présent serait un autre point intéressant à étudier. L'accidentologie pourrait constituer une autre perspective de travail notamment avec le vélo comme pratique de l'espace et du territoire afin de voir où se situent le plus les accidents et leurs gravités. Cela pourrait être complété par une enquête auprès des automobilistes pour mieux comprendre leur vision des cyclistes et si le partage de la route devient une préoccupation pour eux aussi. Enfin, il serait aussi possible de faire un comparatif avec l'étranger, du cyclisme de compétition mais aussi des aménagements cyclables. La finalité d'un travail comme celui-ci serait de trouver des perspectives de développement de la pratique de ce sport.

# Glossaire

AOCC : Association des Organisateurs de Course Cycliste

ASO : Amaury Sport Organisation

BMX : Bicycle motocross

CRISP : Centre de recherche et d'information socio-politiques

FFC : Fédération Française de Cyclisme

FSGT : Fédération Sportive et Gymnique du Travail

IGN : Institut national de l'information géographique et forestière

UCI : Union Cycliste Internationale

Ufolep : Union française des œuvres laïques d'éducation physique

UVF : Union Vélocipédique de France

VAE : Vélo à Assistance Électrique

VTT : Vélo tout terrain

# Bibliographie

## Ouvrages

- ANDREFF** Wladimir, 2014, « Economie du cyclisme : succès commercial et équilibre compétitif du Tour de France », in Johanna Guillaumé, Jean-Michel Jude (dir.), *Vélo et Droit : transport et sport*, Institut universitaire Varenne, pp. 111-146
- AUGUSTIN** Jean-Pierre, **BOURDEAU** Philippe, **RAVENEL** Loïc, 2008, *Géographie des sports en France*, Paris, Vuibert, 178 p.
- BARBE** Adrien, 2016, « Le parcours du Tour de France 2017 : mise en perspective historique », in *Chroniques chartistes* [en ligne]. Disponible sur : <http://chartes.hypotheses.org/1392> [consulté le 29 novembre 2017].
- BAYLE** Emmanuel, 2002, « Le financement du système fédéral par les collectivités territoriales : bilan et perspectives », in Dominique Charrier, Christophe Durand (coord.), *Le financement du sport, Tome 2, par les collectivités locales, des ambitions politiques aux choix budgétaires*, Voiron, Presses universitaires du sport, pp. 105-119
- BLANCHET** Alain, **GOTMAN** Anne, 2015, *L'entretien : L'enquête et ses méthodes*, Paris, Armand Colin, 126 p
- BERTHIER** Nicole, 2016, *Les techniques d'enquête en sciences sociales*, Paris, Armand Colin, 350 p.
- BESSY** Olivier, 2014, « Une nouvelle génération d'événements en prise avec le développement des territoires », in Olivier Bessy (dir.), *L'innovation dans l'événementiel sportif. De l'attractivité touristique au développement des territoires*, Presses universitaires du sport, pp. 13-24
- BŒUF** Jean-Luc, **LEONARD** Yves, 2003, *La République du Tour de France [1903-2003]*, Paris, Ed. du Seuil, 265 p.
- BOURGIER** Jean-Paul, **STARON** Gérard, 2007, *Conditions climatiques et compétitions cyclistes*, Paris, L'Harmattan, 315 p.
- BOURY** Paul, 1997, *La France du Tour, le Tour de France, un espace sportif à géographie variable*, Paris, L'Harmattan, 444 p.
- BRISSONNEAU** Christophe, **AUBEL** Olivier, **OHL** Fabien, 2008, « Les conditions d'exercice du métier de coureur cycliste », in *L'épreuve du dopage, sociologie du cyclisme professionnel*, Paris, Presses universitaires de France, pp. 79-139
- CHAPEL** Louise, 2007, « La fabrication du Tour de France : un réseau en action », in *Terrains & Travaux* [en ligne], 2007/1, n° 12, pp. 96-117. Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-terrains-et-travaux-2007-1-page-96.htm>
- CHAPPELET** Jean-Loup, 2014, « Les événements sportifs patrimoniaux comme vecteur de développement territorial », in Olivier Bessy (dir.), *L'innovation dans l'événementiel sportif. De l'attractivité touristique au développement des territoires*, Voiron, Presses universitaires du sport, pp. 25-37
- CHARRIER** Dominique, 2002, « L'analyse macroéconomique du financement du sport par les collectivités locales », in Dominique Charrier (coord.), *Le financement du sport, Tome 1, par les conseils régionaux, les conseils généraux, les communes de plus de 20 000 habitants, les syndicats d'agglomération nouvelle et les communautés urbaines, 1995-1998*, Voiron, Presses universitaires du sport, pp. 11-142
- CHIFFLET** Pierre, 2000, « Sport fédéral de compétition et sport local de loisirs. Des valeurs de référence divergentes », in Mylène Leenhardt-Salvan, *Loisirs sportifs, nouvelles pratiques, nouveaux enjeux*, coll. Cahier Espaces, n° 66, Paris, Ed. touristiques européennes, pp. 24-35

- COURSIERE** Stéphane, **LECLERCQ** Patrick, 1990, *Le sport en Basse-Normandie, étude géographique*, Mémoire de Maîtrise, Dir. Robert Hérim, Université de Caen, Département de géographie, Centre d'études régionales et d'aménagement, 133 p.
- DE SINGLY** François, 2012, *Le questionnaire : L'enquête et ses méthodes*, Paris, Armand Colin, 128 p.
- DE WITTE** Ludovic, 2004, « Quels sont les processus de territorialisation du tourisme sportif ? L'exemple de la randonnée pédestre », in *Le Tourisme sportif*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, pp. 123-147
- FENNETEAU** Hervé, 2007, *Enquête, entretien et questionnaire*, Paris, Dunod, 128 p.
- FOSSATI** Régis, 2011, « L'action des régions en faveur du sport », in *Les régions au service d'un sport durable*, Presses universitaires du sport, pp. 41-123
- FUMEY** Gilles, 2006, « Le Tour de France ou le vélo géographique », in *Annales de Géographie* [en ligne], 2006/4, n° 650, pp. 388-408. Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2006-4-page-388.htm> [consulté le 29 novembre 2017].
- GARNOTEL** Xavier, 2009, *Le peloton cycliste, ethnologie d'une culture sportive*, Paris, L'Harmattan, 249 p.
- GILLET** Jean-Marc, 2013, *Organiser une manifestation sportive durable*, Voiron, Presses universitaires du sport, 214 p.
- HAUTBOIS** Christopher, 2008, « Des territoires ruraux en recherche d'identité : Les activités équestres en Normandie ou comment les loisirs sportifs participent à la construction de l'image d'un territoire rural », in Olivier Bessy (dir.), *Sport, loisir, tourisme et développement durable des territoires*, Presses universitaires du sport, pp. 100-108
- JULIA** Guilhem, 2014, « Le droit d'exploitation des instances sportives sur les compétitions cyclistes », in Johanna Guillaumé, Jean-Michel Jude (dir.), *Vélo et Droit : transport et sport*, Institut universitaire Varenne, pp. 159-177
- MICHAUD** Véronique, 2014, *À vélo, vite !*, Paris, Fyp éditions, 143 p.
- PETIT** Sébastien, 1996, *Géographie du sport en Seine-Maritime*, Mémoire de Maîtrise, Dir. Michel Bussi, Université de Rouen, 162 p.
- PIGEASSOU** Charles, 2004, « Le tourisme sportif : une réalité sociale aux contours incertains », in *Le tourisme sportif*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, pp. 33-71
- SCOL** Jean, 2006, « Editorial », in *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [en ligne], 3 | 2006, pp. 1-2. Disponible sur : <https://tem.revues.org/282> [consulté le 29 novembre 2017].
- SIBOUT** Cécile-Anne, 2003, « Le Tour de France et la Normandie », in *Un tour de Normandie*, Mont-Saint-Aignan, Association d'Etudes Normandes, pp. 7-22
- SOULE** Bastien, 2007, « Observation participante ou participation observante ? Usages et justifications de la notion de participation observante en sciences sociales », in *Recherches qualitatives* [en ligne], Vol. 27(1), pp. 127-140. Disponible sur : [http://www.recherche-qualitative.qc.ca/documents/files/revue/edition\\_reguliere/numero27\(1\)/soule.pdf](http://www.recherche-qualitative.qc.ca/documents/files/revue/edition_reguliere/numero27(1)/soule.pdf) [consulté le 18 novembre 2017].
- THORAVAL-MAZEO** Clément, 2015, « Mise en place d'une politique sportive », in *Sport et intercommunalité, enjeux et retours d'expériences*, Presses universitaires du sport, pp. 105-159)
- THORAVAL-MAZEO** Clément, **BODIN** Dominique, **JAVERLHIAC** Sophie, **LE GALLENNEC** Paul, 2015, « Mise en place d'une politique sportive », in *Sport et intercommunalité, enjeux et retours d'expériences*, Presses universitaires du sport, pp. 39-103
- TRIBOU** Gary, 2004, *Sponsoring sportif*, Paris, Economica, 267 p.

WILLE Fabien, 2003, *Le Tour de France, un modèle médiatique*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 329 p.

« Le sport cycliste en Belgique », in *Courrier hebdomadaire du CRISP* [en ligne], 1961/4, n° 94, pp. 1-20. Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-courrier-hebdomadaire-du-crisp-1961-4-page-1.htm> [consulté le 29 novembre 2017].

« Le sport cycliste en Belgique II », in *Courrier hebdomadaire du CRISP* [en ligne], 1961/5, n° 95, pp. 1-18. Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-courrier-hebdomadaire-du-crisp-1961-5-page-1.htm> [consulté le 1 décembre 2017].

## Ouvrages non scientifiques

DONZEL Jacques, 2011, Rapport relatif à la Fédération française de cyclisme [en ligne], Ministère des Sports, 601 p. Disponible sur : <http://www.sports.gouv.fr/autres/FFC%20INTRANET.pdf> [consulté le 14 décembre 2017].

LECOFFRE Jean-Pierre, 2016, *60 ans de passion pour le cyclisme normand*, Edilivre, 228 p.

LEMESLE Emmanuelle, MONTAGNE-GRESILLE Stéphanie, 2016, *Place au Tour : Manche, Normandie : témoignages de trente-six passionnés du vélo*, Bayeux, OREP, 81 p.

MAULAVE Arsène, 2008, *Le cyclisme en Normandie : champions d'hier et d'aujourd'hui*, Saint-Cyr-sur-Loire, Alan Sutton, 126 p.

TRAUTVETTER Jean-Pierre, TALBOT Maurice, 2016, *Événements et Champions : Manche, Orne, Calvados*, Caen, Les éditions du Thar, 147 p.

DUMONT Monica, MERCAT Nicolas, BAHOLET Sébastien, GIRAUD Hélène, « Economie du vélo » Juillet 2009, *Grand Angle Atout France* [en ligne], n°6 (numéro spécial), 36 p. Disponible sur : [http://poussepoussepace.fr/wp-content/uploads/2015/05/Economie\\_du\\_velo\\_F.pdf](http://poussepoussepace.fr/wp-content/uploads/2015/05/Economie_du_velo_F.pdf) [consulté le 1 décembre 2017].

## Conférence

PECQUEUR Bernard, « La ressource territoriale : une réponse émergente à la crise en milieu rural ? », *Séminaire annuel 2017-2018 à la MRSH de Caen (24<sup>ème</sup> édition) : Recherches sur les sociétés et les espaces ruraux*, Pôle rural de Caen, le 17 Octobre 2017.

## Articles journalistiques

ADAM Jean-Paul, « La première étape du Tour de Normandie arrive au Neubourg le lundi 19 mars », *Le Courrier de l'Eure*, 17 Mars 2018 [en ligne]. Disponible sur : [https://actu.fr/normandie/neubourg\\_27428/la-premiere-etape-tour-normandie-arrive-neubourg-lundi-25-mars\\_15933170.html](https://actu.fr/normandie/neubourg_27428/la-premiere-etape-tour-normandie-arrive-neubourg-lundi-25-mars_15933170.html) [consulté le 28 mars 2018].

AGEON Ludivine, « Cyclisme : entrée payante, programme ou gratuité, avis partagés », *Le Ploërmelais*, 20 Janvier 2014 [en ligne]. Disponible sur : [https://actu.fr/bretagne/ploermel\\_56165/cyclisme-entree-payante-programme-ou-gratuite-avis-partages\\_5309360.html](https://actu.fr/bretagne/ploermel_56165/cyclisme-entree-payante-programme-ou-gratuite-avis-partages_5309360.html) [consulté le 22 décembre 2017].

AKRICH Lucile, « Le passage du Tour de France à Vernon en 2018 est « une première étape » pour Sébastien Lecornu », *Le Démocrate Vernonnais*, 17 Octobre 2017 [en ligne]. Disponible sur : [https://actu.fr/normandie/vernon\\_27681/le-passage-tour-france-vernon-2018-est-une-premiere-etape-sebastien-lecornu\\_13042790.html](https://actu.fr/normandie/vernon_27681/le-passage-tour-france-vernon-2018-est-une-premiere-etape-sebastien-lecornu_13042790.html) [consulté le 22 décembre 2017].

BESSODOUX Clément, « Lisieux s'apprête à vivre la « Barguil-mania » », Ouest-France, 25 Juillet 2017.

BRASSINNE Pascale, « Le commerce de Granville se mobilise pour le Tour de France 2016 », La Gazette de la Manche, 28 Février 2016 [en ligne]. Disponible sur : [https://actu.fr/normandie/granville\\_50218/le-commerce-de-granville-se-mobilise-pour-le-tour-de-france-2016\\_226745.html](https://actu.fr/normandie/granville_50218/le-commerce-de-granville-se-mobilise-pour-le-tour-de-france-2016_226745.html) [consulté le 22 décembre 2017].

BRETEAU Pierre, « Combien de fois le Tour de France a-t-il traversé votre département ? », Le Monde, 29 Juin 2017 [en ligne]. Disponible sur : [http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/06/29/combien-de-fois-le-tour-de-france-a-t-il-traverse-votre-departement\\_5153251\\_4355770.html](http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/06/29/combien-de-fois-le-tour-de-france-a-t-il-traverse-votre-departement_5153251_4355770.html) [consulté le 22 décembre 2017].

BRETEAU Pierre, « Hausse de 22 % du nombre de morts à vélo en six ans, vraiment ? Les limites d'un chiffre », Le Monde, 30 Novembre 2017 [en ligne]. Disponible sur : [http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/11/30/hausse-de-22-du-nombre-de-morts-a-velo-en-six-ans-vraiment-les-limites-d-un-chiffre\\_5222717\\_4355770.html?utm\\_term=Autofeed&utm\\_campaign=Echobox&utm\\_medium=Social&utm\\_source=Facebook#link\\_time=1512051076](http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/11/30/hausse-de-22-du-nombre-de-morts-a-velo-en-six-ans-vraiment-les-limites-d-un-chiffre_5222717_4355770.html?utm_term=Autofeed&utm_campaign=Echobox&utm_medium=Social&utm_source=Facebook#link_time=1512051076) [consulté le 22 décembre 2017].

BRIENT Lucas, « Cyclisme. Les critères d'après-Tour font de la résistance », Ouest-France, 25 Juillet 2017 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.ouest-france.fr/sport/cyclisme/cyclisme-les-criteriums-d-apres-tour-font-de-la-resistance-5154675> [consulté le 22 décembre 2017].

CARREY Pierre, « Cyclisme : les petites courses condamnées à la boucler ? », Libération, 18 Octobre 2016 [en ligne]. Disponible sur : [http://www.liberation.fr/sports/2016/10/18/cyclisme-les-petites-courses-condamnees-a-la-boucler\\_1522810](http://www.liberation.fr/sports/2016/10/18/cyclisme-les-petites-courses-condamnees-a-la-boucler_1522810) [consulté le 22 décembre 2017].

CARUDEL Quentin, « Cherbourg a déjà le nez dans le guidon », Ouest-France, 1 Septembre 2017.

CHARRIER Mathieu, « Tour de France dans la Manche. Les comptes sont bons », Ouest-France, 12 Janvier 2018 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.ouest-france.fr/normandie/tour-de-france-les-comptes-sont-bons-5496364> [consulté le 28 mars 2018].

CHAUVIN Ugo, « Les préfets dans le sprint final de l'organisation du Tour de France 2015 », La Gazette des Communes, 1 Juillet 2015 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.lagazettedescommunes.com/375120/les-prefets-dans-le-sprint-final-de-lorganisation-du-tour-de-france-2015/> [consulté le 22 décembre 2017].

COGNÉ Baptiste, « Cyclisme. Tour de France 2018 : Alençon sera bien ville arrivée », Ouest-France, 6 Octobre 2017 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.ouest-france.fr/sport/cyclisme/cyclisme-tour-de-france-2018-alencon-sera-bien-ville-arrivee-5296319> [consulté le 22 décembre 2017].

DECOTTE Laurent, « Les courses de vélo, une tradition en voie de disparition dans la région », La Voix du Nord, 16 Août 2017 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.lavoixdunord.fr/205237/article/2017-08-16/les-courses-de-velo-une-tradition-en-voie-de-disparition-dans-la-region> [consulté le 22 décembre 2017].

DELEY Charlotte, « Des aménagements pour l'arrivée du Tour de France », Le Bien Public, 4 Décembre 2016 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.bienpublic.com/edition-cote-de-nuits/2016/12/04/des-amenagements-pour-l-arrivee-du-tour-de-france> [consulté le 22 décembre 2017].

DENOYELLE Nicolas, « « Le Tour, c'est une opportunité énorme et unique ! » », Ouest-France, 6 Novembre 2015.

DESIGNOLLE Romain, MERCURIN Audrey, « Les transferts amateurs peuvent coûter cher », Ouest-France, 8 Décembre 2017.

DUCUING Olivier, « Nord-Pas-de-Calais. Le maire de Camphin-en-Pévèle dénonce le Paris-Roubaix », La Gazette des Communes, 15 Avril 2009 [en ligne]. Disponible sur :

<http://www.lagazettedescommunes.com/5167/nord-pas-de-calais-le-maire-de-camphin-en-pevele-denonce-le-paris-roubaix/> [consulté le 22 décembre 2017].

DUFUMIER Alexis, « Sur la route des « tours » », La France Agricole, 16 Novembre 2017 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.lafranceagricole.fr/le-mag/sur-la-route-des-tours-1,2,958106840.html> [consulté le 4 avril 2018].

ÉNÉE Virginie, « Le Tour de Normandie cyclisme 2018 partira de Saint-Pierre-en-Auge », Ouest-France, 26 Septembre 2017 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.ouest-france.fr/normandie/saint-pierre-en-auge-14170/le-tour-de-normandie-cyclisme-2018-partira-de-saint-pierre-en-auge-5272308> [consulté le 22 décembre 2017].

FILBIEN F., « Information sur le droit d'engagement », Comité Régional de cyclisme des Pays de la Loire de la FFC, 5 Février 2018 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.pdlcyclisme.com/actualite-301-information-sur-le-droit-d-engagement.html> [consulté le 8 mars 2018].

FREBOU Christophe, « Pourquoi les collectivités veulent à tout prix accueillir le Tour de France », Paris-Normandie, 1 Juillet 2016 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.paris-normandie.fr/region/pourquoi-les-collectivites-veulent-a-tout-prix-accueillir-le-tour-de-france-XI6192536> [consulté le 22 décembre 2017].

FRITSCH Marine, « Championnats de France de cyclisme. Un bilan mitigé en termes de retombées », La Voix du Nord, 26 Juin 2017 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.lavoixdunord.fr/183549/article/2017-06-26/un-bilan-mitige-en-termes-de-retombees> [consulté le 22 décembre 2017].

GANÉ Eric, « Les courses cyclistes enfin légales ! », Comité Départemental de Cyclisme de la Sarthe, 20 Mars 2018 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.sarthe-cyclisme.com/actualite-1945-les-courses-cyclistes-enfin-legales.html#.WrKW-MnZmTB.facebook> [consulté le 28 mars 2018].

GAYANT Jean-Pascal, « Le spectacle sportif est-il un bien public ? (3) Le cyclisme. », Blog Le Monde, 21 Mars 2014 [en ligne]. Disponible sur : <http://ecosport.blog.lemonde.fr/2014/03/21/le-spectacle-sportif-est-il-un-bien-public-3-le-cyclisme/> [consulté le 22 décembre 2017].

GEORGES Xavier, « Le coût des courses cyclistes : un problème récurrent pour les clubs », Le Populaire du Centre, 26 Février 2016 [en ligne]. Disponible sur : [https://www.lepopulaire.fr/limoges/sports/cyclisme/2016/02/26/le-cout-des-courses-cyclistes-un-probleme-recurrent-pour-les-clubs\\_11799930.html#refresh](https://www.lepopulaire.fr/limoges/sports/cyclisme/2016/02/26/le-cout-des-courses-cyclistes-un-probleme-recurrent-pour-les-clubs_11799930.html#refresh) [consulté le 28 mars 2018].

GESLIN Alain, « Comme un air de Tour de France », Le Progrès de Fécamp, 25 Mars 2017.

GODON Pierre, « Tour de France : au Mont-Saint-Michel, « on n'a pas besoin de la Grande Boucle » », France Télévisions, 4 Juillet 2015 [en ligne]. Disponible sur : [https://www.francetvinfo.fr/sports/tour-de-france/tour-de-france-au-mont-saint-michel-on-n-a-pas-besoin-de-la-grande-boucle\\_977843.html](https://www.francetvinfo.fr/sports/tour-de-france/tour-de-france-au-mont-saint-michel-on-n-a-pas-besoin-de-la-grande-boucle_977843.html) [consulté le 4 avril 2018].

GODON Pierre, « Ces villes qui ne veulent pas accueillir le Tour de France », France Télévisions, 8 Juillet 2015 [en ligne]. Disponible sur : [https://www.francetvinfo.fr/sports/tour-de-france/ces-villes-qui-ne-veulent-pas-accueillir-le-tour-de-france\\_841141.html](https://www.francetvinfo.fr/sports/tour-de-france/ces-villes-qui-ne-veulent-pas-accueillir-le-tour-de-france_841141.html) [consulté le 22 décembre 2017].

GUILLOT Vincent, « Compétition cycliste : comment s'inscrire ? », Lepape-Info, 13 Septembre 2015 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.lepape-info.com/actualite/competition-cycliste-comment-sinscrire/> [consulté le 22 décembre 2017].

HELLIER Laurent, « Le Tour de Normandie arrivera à Forges pour la 21<sup>e</sup> année », Le Réveil, 30 Novembre 2017.

HEURTEBIZE Enora, « Sécurité renforcée, un frein pour les événements ? », Ouest-France, 26 Juillet 2017 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.ouest-france.fr/normandie/saint-lo-50000/securite-renforcee-un-frein-pour-les-evenements-5159445> [consulté le 22 décembre 2017].



JOLY Timothée, « Cyclisme. Le Pôle Espoir forme des futurs champions », Sport à Caen, 22 Décembre 2017 [en ligne]. Disponible sur : [https://actu.fr/normandie/caen\\_14118/cyclisme-le-pole-espoir-forme-des-futurs-champions\\_14927013.html](https://actu.fr/normandie/caen_14118/cyclisme-le-pole-espoir-forme-des-futurs-champions_14927013.html) [consulté le 12 mars 2018].

KEROUANTON Sébastien, « Civaux : espoirs du cyclisme et de retombées économiques », La Nouvelle République, 18 Février 2016 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.lanouvellerepublique.fr/actu/civaux-espoirs-du-cyclisme-et-de-retombees-economiques> [consulté le 28 mars 2018].

LACAZE-ESLOUS Christophe, MICHEL Éric, Le Parisien, 24 Mars 2016 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.leparisien.fr/espace-premium/sports/organiser-une-course-quelle-galere-24-03-2016-5654775.php> [consulté le 29 mars 2018].

LEMOINE Christophe, « Cabourg lance une vidéo promotionnelle pour accueillir une étape du Tour de France en 2019 », Le Pays d'Auge, 9 Février 2018 [en ligne]. Disponible sur : [https://actu.fr/normandie/cabourg\\_14117/cabourg-lance-une-vidéo-promotionnelle-accueillir-une-etape-tour-france-2019\\_15467615.html](https://actu.fr/normandie/cabourg_14117/cabourg-lance-une-vidéo-promotionnelle-accueillir-une-etape-tour-france-2019_15467615.html) [consulté le 28 mars 2018].

LE NORMAND Delphine, « Alençon, ville d'arrivée du Tour de France en 2018 ? », Ouest-France, 5 Septembre 2017.

LESAY Jean-Damien, « Pour la Manche, le Tour de France 2016 a été une "réussite exceptionnelle" », Caisse des Dépôts des Territoires, 20 Octobre 2016 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Localtis/LOCActu/ArticleActualite&jid=1250271635879&cid=1250271629322> [consulté le 22 décembre 2017].

MAS Eric, « Le Tour de l'Orne cycliste renaît 63 ans après », Tendances Ouest, 7 Septembre 2017 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.tendanceouest.com/actualite-242243-le-tour-de-l-orne-cycliste-renait-63-ans-apres.html> [consulté le 28 mars 2018].

MEUNIER Patrice, « La classique Paris-Évreux annulée », Direct Vélo, 17 Avril 2018 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.directvelo.com/actualite/65512/la-classique-paris-evreux-annulee> [consulté le 23 avril 2018].

PIBRE Jean-François, « Tour de France : les villes étapes en quête de retombées », Acteurs de l'Economie La Tribune, 17 Juillet 2015 [en ligne]. Disponible sur : <https://acteursdeleconomie.latribune.fr/territoire/2015-07-17/tour-de-france-les-villes-etapes-en-quete-de-retombees.html> [consulté le 22 décembre 2017].

PICARD Magali, « Intersport lancé à toute allure », LSA, 16 Mars 2016 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.lsa-conso.fr/intersport-lance-a-toute-allure.233913> [consulté le 4 avril 2018].

PICOT David, « Cyclisme : les collectivités vont-elles mettre pied à terre ? », Le Courrier des Maires, 30 Juin 2016 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.courrierdesmaires.fr/62973/cyclisme-les-collectivites-vont-elles-mettre-pied-a-terre/> [consulté le 22 décembre 2017].

PICOT David, « Ces petites villes qui se paient le Tour de France », La Gazette des Communes, 1 Juillet 2016 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.lagazettedescommunes.com/451420/ces-petites-villes-qui-se-paient-le-tour-de-france/> [consulté le 22 décembre 2017].

RAZEMON Olivier, « Un cycliste tué à Paris. Un seul, pas 20, ni 100 ni 150 », Le Monde, 12 Octobre 2012 [en ligne]. Disponible sur : <http://transports.blog.lemonde.fr/2012/10/12/un-cycliste-tue-a-paris-un-seul-pas-20-ni-100-ni-500/> [consulté le 4 avril 2018].

RAZEMON Olivier, « Le cycliste des villes et le cycliste des champs », Le Monde, 28 Juin 2013 [en ligne]. Disponible sur : <http://transports.blog.lemonde.fr/2013/06/28/le-cycliste-des-villes-et-le-cycliste-des-champs/> [consulté le 4 avril 2018].

RICHARD Malo, « Paris-Camembert tourne une page de son histoire », Ouest-France, 7 Septembre 2016.

RICHAUD Nicolas, « À l'ombre du Tour, la misère du cyclisme français », Les Echos, 3 Juillet 2014 [en ligne]. Disponible sur : [https://www.lesechos.fr/03/07/2014/LesEchos/21721-052-ECH\\_special-tour-de-france-1-2a-l-ombre-du-tour--la-misere-du-cyclisme-francais.htm](https://www.lesechos.fr/03/07/2014/LesEchos/21721-052-ECH_special-tour-de-france-1-2a-l-ombre-du-tour--la-misere-du-cyclisme-francais.htm) [consulté le 28 mars 2018].

RICHAUD Nicolas, « Tour de France : les conditions à remplir pour que l'investissement soit rentable », Les Echos, 14 Juillet 2014 [en ligne]. Disponible sur : [http://m.lesechos.fr/redirect\\_article.php?id=0203627297432](http://m.lesechos.fr/redirect_article.php?id=0203627297432) [consulté le 22 décembre 2017].

SAVALLE Thomas, « La Polynormande, le rendez-vous d'après Tour de France », La Gazette de la Manche, 29 Juillet 2017 [en ligne]. Disponible sur : [https://actu.fr/normandie/avranches\\_50025/la-polynormande-rendez-vous-dapres-tour-france\\_11338914.html](https://actu.fr/normandie/avranches_50025/la-polynormande-rendez-vous-dapres-tour-france_11338914.html) [consulté le 22 décembre 2017].

SÉJOURNÉ-DUROY Stéphanie, « Le Tour, une organisation pro par des bénévoles », Ouest-France, 14 Mars 2018.

SIGNOR Jean-Michel, « Vélo. Le marché au beau fixe », Le Télégramme, 19 Mai 2016 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.letelegramme.fr/economie/velo-le-marche-au-beau-fixe-19-05-2016-11072832.php> [consulté le 4 avril 2018].

SOUTRA Hugo, « Les collectivités se hissent sur le podium du Tour de France », La Gazette des Communes, 24 Juillet 2014 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.lagazettedescommunes.com/244922/les-collectivites-se-hissent-sur-le-podium-du-tour-de-france/> [consulté le 22 décembre 2017].

TURBERVILLE Maximime, « Foire des Rogations : des courses, un vide-greniers et une grande exposition ce week-end », L'Orne Combattante, 23 Avril 2016 [en ligne]. Disponible sur : [https://actu.fr/normandie/briouze\\_61063/foire-des-rogations-des-courses-un-vid-greniers-et-une-grande-exposition-ce-week-end\\_1611849.html](https://actu.fr/normandie/briouze_61063/foire-des-rogations-des-courses-un-vid-greniers-et-une-grande-exposition-ce-week-end_1611849.html) [consulté le 10 avril 2018].

TURGIS Dominique, « Une municipalité annule le Championnat de Normandie », Direct Vélo, 28 Novembre 2017 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.directvelo.com/actualite/62830/une-municipalite-annule-le-championnat-de-normandie> [consulté le 28 mars 2018].

TURGIS Dominique, « Des courses de vélos électriques », Direct Vélo, 1 Décembre 2017 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.directvelo.com/actualite/62875/des-courses-de-velos-electriques> [consulté le 8 mars 2018].

TURGIS Dominique, « La FFC invite les cyclos d'ASO », Direct Vélo, 27 Février 2018 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.directvelo.com/actualite/64394/la-ffc-invite-les-cyclos-d-aso> [consulté le 8 mars 2018].

« Manifestations sportives – Conditions d'organisation des courses cyclistes », La Gazette des Communes, 24 Novembre 2008 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.lagazettedescommunes.com/7259/manifestations-sportives-conditions-dorganisation-des-courses-cyclistes/> [consulté le 22 décembre 2017].

« La Cyclo Manche, un terrain de jeu pour les coureurs pros », Ouest-France, 8 Septembre 2013 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.ouest-france.fr/normandie/cherbourg-octeville-50100/la-cyclo-manche-un-terrain-de-jeu-pour-les-coureurs-pros-651114> [consulté le 2 mai 2018].

« Cyclisme : organiser une course, combien ça coûte ? », L'Équipe, 30 Mars 2015 [en ligne]. Disponible sur : <http://politiques-sportives.blogspot.fr/2015/03/cyclisme-organiser-une-course-combien.html> [consulté le 28 mars 2018].

« Accueillir le Tour de France, un jackpot pour les communes ? », Europe 1, 3 Juillet 2015 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.europe1.fr/sport/accueillir-le-tour-de-france-un-jackpot-pour-les-communes-1364176> [consulté le 22 décembre 2017].

« Dossier Tour de France », Manche Mag', N°52, Avril-Mai-Juin 2016.

« De trois à six euros de retombées », L'Alsace, 21 Avril 2016 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.lalsace.fr/sport/2016/04/21/de-trois-a-six-euros-de-retombees> [consulté le 22 décembre 2017].

« Tour de France à Saint-Lô : une occasion unique », La Manche Libre, 10 Mai 2016 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.lamanchelibre.fr/actualite-185970-tour-de-france-a-saint-lo-une-occasion-unique> [consulté le 22 décembre 2017].

« Tour de France : les collectivités locales investissent des "fortunes" », Le Parisien, 28 Juin 2016 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.leparisien.fr/flash-actualite-sports/tour-de-france-les-collectivites-locales-investissent-des-fortunes-28-06-2016-5921805.php> [consulté le 22 décembre 2017].

« Le vrai impact écologique du Tour de France », ConsoGlobe, 14 Juillet 2016 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.consoglobe.com/le-vrai-impact-ecologique-du-tour-de-france-cg/2> [consulté le 22 décembre 2017].

« Arnaud Anquetil : « Profiter de l'engouement du Tour de France dans la Manche » », Tour de Normandie, 25 Septembre 2016 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.tourdenormandiecycliste.fr/interview-arnaud-anquetil-tour-de-france-manche-partenaires-avenir/> [consulté le 22 décembre 2017].

Communiqué de presse : « Tour de France dans la Manche : bilan d'une réussite exceptionnelle », Conseil Départemental de la Manche, 14 Octobre 2016 [en ligne]. Disponible sur : <http://pro.manchetourisme.com/sites/promanche/files/CP%20Bilan%20GDTDF%202016%20dans%20la%20Manche.pdf> [consulté le 22 décembre 2017].

« Normandie. Tour de France 2016 : 22 millions d'euros de retombées sur trois jours dans la Manche », Paris-Normandie, 18 Octobre 2016 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.paris-normandie.fr/breves/normandie/tour-de-france-2016-22-millions-d-euros-de-retombees-sur-trois-jours-dans-la-manche-CE7152051> [consulté le 22 décembre 2017].

« Les courses cyclistes fragilisées par la sécurité », Le Parisien, 5 Mars 2017 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.leparisien.fr/flash-actualite-sports/les-courses-cyclistes-fragilisees-par-la-securite-05-03-2017-6733902.php> [consulté le 22 décembre 2017].

« Cyclisme. François Bidard : deux passions, une même vision », Ouest-France, 10 Mai 2017 [en ligne]. Disponible sur : <http://jactiv.ouest-france.fr/ils-sactivent/sport/cyclisme-francois-bidard-deux-passions-meme-vision-75678> [consulté le 4 avril 2018].

« Course cycliste, concert et brocante aux Trois jours de Bellou, dans l'Orne », L'Orne Combattante, 26 Mai 2017 [en ligne]. Disponible sur : [https://actu.fr/normandie/bellou-en-houlme\\_61040/concours-galoche-course-cycliste-concert-brocante-trois-jours-bellou-dans-lorne\\_3227256.html](https://actu.fr/normandie/bellou-en-houlme_61040/concours-galoche-course-cycliste-concert-brocante-trois-jours-bellou-dans-lorne_3227256.html) [consulté le 10 avril 2018].

« Le cyclisme, un sport en danger : le directeur technique du Tour de France s'inquiète », Le Parisien, 6 Juin 2017 [en ligne]. Disponible sur : <http://www.leparisien.fr/sports/cyclisme/le-cyclisme-un-sport-en-danger-le-directeur-technique-du-tour-de-france-s-inquiete-06-06-2017-7021068.php> [consulté le 22 décembre 2017].

« Les hôtels et gîtes bénéficient des retombées de la course cycliste », Le Berry Républicain, 26 Juillet 2017 [en ligne]. Disponible sur : [http://www.leberry.fr/saint-amand-montrond/sports/cyclisme/2017/07/26/les-hotels-et-gites-beneficient-des-retombees-de-la-course-cycliste\\_12497087.html](http://www.leberry.fr/saint-amand-montrond/sports/cyclisme/2017/07/26/les-hotels-et-gites-beneficient-des-retombees-de-la-course-cycliste_12497087.html) [consulté le 22 décembre 2017].

« Cyclisme. Le Signal d'Écouves, cadre d'une manche de la Coupe de France », Ouest-France, 8 Décembre 2017 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.ouest-france.fr/sport/cyclisme/cyclisme-le-signal-d-ecouves-cadre-d-une-manche-de-la-coupe-de-france-5433160> [consulté le 28 mars 2018].

« Cyclisme. Le tracé du Tour de l'Orne 2018 en partie dévoilé », Ouest-France, 8 Décembre 2017 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.ouest-france.fr/sport/cyclisme/cyclisme-le-trace-du-tour-de-l-orne-2018-en-partie-devoile-5433183> [consulté le 28 mars 2018].

« Cyclisme. Renimel : « Les automobilistes sont beaucoup plus impatients » », Ouest-France, 19 Décembre 2017 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.ouest-france.fr/sport/cyclisme/fortuneo-vital-concept/cyclisme-renimel-les-automobilistes-sont-beaucoup-plus-impatients-5457700> [consulté le 22 décembre 2017].

« Cyclisme : quand le Cotentin tutoie l'international », Le Cotentin, N°2, Janvier 2018.

« Tour de France 2016 : l'association du Grand Départ dans la Manche épinglée pour sa gestion », La Presse de la Manche, 16 Janvier 2018 [en ligne]. Disponible sur : [https://actu.fr/politique/tour-france-2016-l-association-grand-depart-dans-manche-epinglee-gestion\\_15088430.html](https://actu.fr/politique/tour-france-2016-l-association-grand-depart-dans-manche-epinglee-gestion_15088430.html) [consulté le 28 mars 2018].

« Cyclisme. Le championnat de Normandie se tiendra dans l'Orne », Ouest-France, 23 Janvier 2018 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.ouest-france.fr/normandie/alencon-61000/cyclisme-le-championnat-de-normandie-saint-nicolas-des-bois-5518742> [consulté le 28 mars 2018].

« Le parcours exact du peloton en pays de Bray », Le Réveil, 25 Janvier 2018.

« Les aides attribuées par les élus du Département de l'Orne », Ouest-France, 30 Janvier 2018 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.ouest-france.fr/normandie/orne/les-aides-attribuees-par-les-elus-du-departement-de-l-orne-5531812> [consulté le 28 mars 2018].

« Les jeunes cyclistes ornais se sont réunis », Ouest-France, 20 Février 2018 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.ouest-france.fr/normandie/argentan-61200/les-jeunes-cyclistes-ornais-se-sont-reunis-5581938> [consulté le 28 mars 2018].

« Communiqué – Assemblée Générale de la FFC 2018 », FFC, 25 Février 2018 [en ligne]. Disponible sur : <https://www.ffc.fr/actualite/communiqu-e-assemblee-generale-de-ffc/> [consulté le 8 mars 2018].

« Des effectifs en baisse et des finances dans le rouge... », Ouest-France, 26 Février 2018.

« Le 38<sup>e</sup> Tour de Normandie empruntera de nouvelles routes », L'Orne Combattante, 1 Mars 2018.

« L'Olympique va démarrer sa saison cycliste », Ouest-France, 2 Mars 2018.

« Cyclisme. Les coureurs de Paris-Camembert passeront par Crouttes et sa côte de la Cavée », Le Réveil Normand, 3 Avril 2018 [en ligne]. Disponible sur : [https://actu.fr/normandie/crouttes\\_61139/cyclisme-coureurs-paris-camembert-passeront-par-crouttes-cote-cavee\\_16192624.html](https://actu.fr/normandie/crouttes_61139/cyclisme-coureurs-paris-camembert-passeront-par-crouttes-cote-cavee_16192624.html) [consulté le 23 avril 2018].

## Sitographie

[http://www.manche.fr/mancheMobi/actu\\_detail.aspx?card=16987165](http://www.manche.fr/mancheMobi/actu_detail.aspx?card=16987165)

<http://www.saintlocommerces.com/decorations-vitrines-tour-de-france/>

<https://www.youtube.com/watch?v=67j5uZ82Nno>

[https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions\\_services/tourisme/territoires/developpement-durable/velo/barometre-2017-tourisme-velo-France.pdf](https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/tourisme/territoires/developpement-durable/velo/barometre-2017-tourisme-velo-France.pdf)

<https://www.senat.fr/questions/base/2014/qSEQ140611932.html>

[https://www.rtbf.be/auvio/detail\\_retombees-economiques-du-passage-des-courses-cyclistes?id=2011000](https://www.rtbf.be/auvio/detail_retombees-economiques-du-passage-des-courses-cyclistes?id=2011000)

<http://www.tourdefrance-manche.fr/letape-grand-depart-26-juin/>

<http://www.tourdefrance-manche.fr/actus/chiffres-etape-grand-depart/>

<http://www.tourdefrance-manche.fr/le-grand-depart-tour-cycliste-2016/>

<http://www.amenagements-cyclables.fr/fr>

<https://www.ffc.fr/actualite/epreuves-passcyclisme-route-ouverture-aux-non-licencies-carte-a-journee-inscription/>

<http://centre.franceolympique.com/centre/fichiers/File/SPORT APRES 2017/sport-apres2017-debat1.pdf>

<https://www.departements-regions-cyclables.org/wp-content/uploads/2017/04/Prsentation-Observatoire-du-Cycle.pdf>

# Annexes

Figure 173 Guide d'entretien

Thèmes	Sous-thèmes	Questions possibles, mémos
<b>Magasins de cycles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Types de clients</li> <li>- Sponsor</li> <li>- Retombées</li> </ul>	<p>Quels clients viennent vous voir (compétiteurs ou cyclotouristes) ?</p> <p>Sponsorisez-vous des clubs ?</p> <p>Est-ce que cela vous apporte des retombées (compétitions ou sponsoring) ?</p> <p>Grand Départ si concerné</p>
<b>Représentants FFC</b>	- Cyclisme	<p>Licenciés, clubs, compétitions = nombre, évolution</p> <p>Les raisons des disparitions de certaines compétitions ?</p> <p>Le coût de la sécurité joue-t-il un rôle dans la disparition des courses ?</p> <p>Comment expliquer qu'il y aurait plus de courses dans la Manche que dans les autres départements normands ?</p> <p>Les grands événements et les courses locales apportent-ils des retombées ?</p> <p>Pourquoi certaines compétitions ont lieu à tel endroit ?</p> <p>Comment expliquez-vous les tarifs des licences différents et le système des catégories ?</p> <p>Les clubs font-ils des bénéfices ou non ?</p> <p>Comment est réinvesti l'argent ?</p> <p>Sécurité et lois pour les courses</p>
<b>Élus (mairies, intercommunalités, département, région)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cyclisme</li> <li>- Tour de France</li> <li>- Projets</li> </ul>	<p>Historique des compétitions</p> <p>Aménagements liés aux compétitions</p> <p>Aspects négatifs (nuisances) et positifs</p> <p>Environnement</p> <p>L'avis de la population sur les compétitions</p> <p>Touristes pour les courses locales</p> <p>Financements des clubs</p> <p>Coût</p> <p>Retombées (économie locale)</p> <p>Peut-on parler de développement local ?</p> <p>Touristes</p> <p>Pourquoi ici et comment ?</p> <p>Futures courses ou aménagements liés aux courses</p>

<b>Organisateurs</b>		<p>Organisation des compétitions de manière générale  Comment se fait le tracé des parcours ?  Choix des villes ?  Difficultés rencontrées ?  Les raisons de disparition de courses ?  Y-a-t-il des retombées ?</p>
<b>Présidents de clubs</b>		<p>Comment jugent-ils la conjoncture actuelle (nombre de licenciés et compétitions) ?  Difficultés rencontrées ?  Comment sont organisées les compétitions ?  Comment faire pour créer une nouvelle compétition ?  Y-a-t-il des projets ?</p>
<b>Offices de tourisme</b>		<p>Coût du financement du Tour de France  Comment sont mises en avant les compétitions importantes (Tour de France) ?  Nombre de touristes pour le Tour de France (locaux, autres régions, étrangers) ?  Retombées pour le territoire, les commerces, l'hôtellerie ?  Y-a-t-il plus de touristes à vélo ?  Dépensent-ils plus que les autres touristes ?</p>

Figure 174 Questionnaire à l'intention des licenciés de la FFC en Normandie diffusé par internet

### Enquête sur la pratique cycliste

*Janvier 2018 - UFR SEGGAT (Département de Géographie)*  
*Je suis étudiant en master de géographie à l'université de Caen Normandie. Je réalise dans ce cadre une enquête sur la pratique cycliste des licenciés FFC. Les informations feront l'objet d'un traitement anonyme. Cela ne prend que quelques minutes. Merci beaucoup.*

**Votre pratique cycliste**

<p><b>1. Quelle discipline pratiquez-vous ?</b>  <input type="checkbox"/> Route <input type="checkbox"/> VTT <input type="checkbox"/> Cyclo-cross <input type="checkbox"/> Piste  <input type="checkbox"/> BMX <input type="checkbox"/> Autre  <i>Vous pouvez cocher plusieurs cases (4 au maximum).</i></p> <p><b>2. Êtes-vous licencié en club ?</b>  <input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non</p> <p><b>3. Si non, pourquoi ?</b>  <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p><b>4. Si oui, depuis quand ?</b> <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p><b>5. Dans quel club ?</b>  <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p><b>6. Quelle est la distance (en km) entre votre domicile et le club ?</b> <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p><b>7. Si vous êtes licencié individuel, pour quelle(s) raison(s) ?</b>  <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p><b>8. Quel type de licence avez-vous ?</b>  <input type="radio"/> 1ère catégorie <input type="radio"/> 2e catégorie  <input type="radio"/> 3e catégorie <input type="radio"/> Juniors  <input type="radio"/> Pass/cyclisme open <input type="radio"/> Pass/cyclisme  <input type="radio"/> Pass/cyclo sportive <input type="radio"/> Pass/sport nature  <input type="radio"/> Pass/sport urbain <input type="radio"/> Pass/loisir  <input type="radio"/> Jeunes <input type="radio"/> Encadrement  <input type="radio"/> Arbitre</p> <p><b>9. Qu'est-ce qui vous a amené à faire du vélo ?</b>  <input type="radio"/> Passion  <input type="radio"/> Famille  <input type="radio"/> Amis  <input type="radio"/> Capacités physiques  <input type="radio"/> Santé  <input type="radio"/> Challenge  <input type="radio"/> Mobilité quotidienne (vélotaf)  <input type="radio"/> Tourisme  <input type="radio"/> Détente  <input type="radio"/> Autre  <i>Si plusieurs réponses, numérotez par ordre d'importance.</i></p> <p><b>10. Vous préférez ?</b>  <input type="radio"/> La compétition <input type="radio"/> L'entraînement (avec les amis ou pas)</p> <p><b>11. Roulez-vous en groupe ?</b>  <input type="radio"/> Tout le temps <input type="radio"/> Parfois <input type="radio"/> Rarement <input type="radio"/> Jamais</p>	<p><b>12. Si oui, pour quelle(s) raison(s) ?</b>  <input type="checkbox"/> Sécurité <input type="checkbox"/> Ambiance  <input type="checkbox"/> Préparer une compétition <input type="checkbox"/> Obligation du club  <i>Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).</i></p> <p><b>13. À quelle fréquence vous entraînez-vous ?</b>  <input type="radio"/> 1 fois par semaine <input type="radio"/> 2-3 fois par semaine  <input type="radio"/> 4-5 fois par semaine <input type="radio"/> 5 fois et + par semaine</p> <p><b>14. Vous sentez-vous en sécurité sur la route ?</b>  <input type="radio"/> Tout à fait d'accord <input type="radio"/> D'accord <input type="radio"/> Pas d'accord  <input type="radio"/> Pas du tout d'accord</p> <p><b>15. Choisissez-vous vos itinéraires d'entraînement en fonction de votre sécurité ?</b>  <input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non</p> <p><b>16. Si oui, selon quels critères ?</b>  <input type="checkbox"/> Peu de fréquentation routière  <input type="checkbox"/> Présence de voies cyclables  <input type="checkbox"/> Autre  <i>Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).</i></p> <p><b>17. Si 'Autre', précisez :</b> <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p><b>18. Avez-vous déjà eu un accident de la route (à vélo) dû à un autre usager ?</b>  <input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non</p> <p><b>19. Si oui, étiez-ce ?</b>  <input type="radio"/> En agglomération <input type="radio"/> Hors agglomération</p> <p><b>20. Plus précisément, étiez-ce situé...</b>  <input type="radio"/> Dans un carrefour (avec ou sans feu)  <input type="radio"/> Dans un rond-point  <input type="radio"/> Dans une ligne droite  <input type="radio"/> Dans un virage  <input type="radio"/> Autre</p> <p><b>21. Lors de vos entraînements, empruntez-vous des voies cyclables ?</b>  <input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non</p> <p><b>22. Combien de kilomètres parcourez-vous en moyenne au cours de vos entraînements ?</b>  <input type="radio"/> Moins de 40 km <input type="radio"/> Entre 40 et 60 km  <input type="radio"/> Entre 60 et 80 km <input type="radio"/> Entre 80 et 100 km  <input type="radio"/> Entre 100 et 150 km <input type="radio"/> Plus de 150 km</p> <p><b>23. Effectuez-vous toujours le même parcours à l'entraînement ?</b>  <input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non</p>
---	---



24. Qu'est-ce qui vous motive à vous entraîner ?

- La compétition  
 Le paysage  
 Le plaisir de rouler  
 Penser à autre chose, sortir dehors

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

25. Préparez-vous le parcours de vos entraînements à l'avance ?

- Oui  Non

### La compétition

29. À combien de compétitions participez-vous par an ?

- Moins de 10  Entre 10 et 20  Entre 20 et 30  
 Plus de 30

30. Jusqu'à combien de distances envisagez-vous de faire pour participer à une compétition (entre le lieu d'habitation et le lieu de compétition) ?

- Moins de 15 kms  Entre 15 et 30 kms  
 Entre 30 et 50 kms  Entre 50 et 100 kms  
 Plus de 100 kms

31. Pour participer à des compétitions, quelles directions prenez-vous le plus souvent ?

- Nord  Ouest  Est  Sud

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

32. Quel département privilégiez-vous pour participer à des compétitions ?

- Calvados  Eure  Manche  Orne  
 Seine-Maritime  Autre

33. Connaissez-vous bien les lieux de compétition auxquelles vous participez ?

- Très bien  Bien  Peu  Pas du tout

34. Que pensez-vous des organisations des compétitions ?

- Très satisfaisante  Satisfaisante  Acceptable  
 Insatisfaisante

35. Y'a-t-il des améliorations à effectuer ?

### Quelques questions générales sur vous

42. Vous êtes...

- Un homme  Une femme

43. Quel est votre âge ?

44. Dans quelle commune habitez-vous actuellement (indiquez le numéro de département) ?

26. Utilisez-vous un GPS lors de vos entraînements ?

- Oui  Non

27. Si oui, pour quelle raison ?

- Trouver son chemin  Données sportives  Autre

28. Connaissez-vous bien votre terrain d'entraînement ?

- Très bien  Bien  Peu  Pas du tout

36. Globalement, vous estimez le nombre de compétitions dans votre région...

- Très satisfaisant  Satisfaisant  Acceptable  
 Insatisfaisant

37. Quand vous participez à une compétition, en profitez-vous pour faire des achats à proximité du lieu de compétition ?

- Souvent  Parfois  Rarement  Jamais

38. Est-ce que vous gardez vos déchets dans vos poches lors de vos entraînements ou compétitions ?

- Oui  Non

39. Vous estimez le prix des licences...

- Trop cher  Cher  Correct  Peu élevé

40. Vous estimez les primes de compétitions...

- Très satisfaisante  Satisfaisante  Acceptable  
 Insatisfaisante

41. Que pensez-vous de la hiérarchisation des catégories de licences ?

45. Quelle est votre catégorie socio-professionnelle ?

- Agriculteurs exploitants  
 Artisans, commerçants et chefs d'entreprises  
 Cadres et professions intellectuelles supérieures  
 Professions intermédiaires  
 Employés  
 Ouvriers  
 Retraités  
 Sans emploi  
 Étudiant  
 Autre

46. Si vous êtes étudiant, précisez votre niveau actuel d'étude ?

- Primaire  Collège  Lycée  Études supérieures

47. Depuis combien de temps, faites-vous du cyclisme sportif ?

- 1 an     2-3 ans     3-5 ans     5-10 ans  
 10-20 ans     20 ans et +

48. Dans quel type d'endroit allez-vous pour l'entretien et l'achat de pièces pour votre vélo ?

- Vous le faites vous même  
 Internet  
 Vélociste indépendant  
 Vélociste franchisé  
 Magasin de sport franchisé  
 Grande surface

49. Où achetez-vous vos équipements (hors vélo) ?

- Internet  
 Vélociste indépendant  
 Vélociste franchisé  
 Magasin de sport franchisé  
 Autre

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

50. Combien dépensez-vous par an pour votre équipement (hors vélo) (en euros) ?

- Moins de 100     Entre 100 et 250     Entre 250 et 500  
 Plus de 500

51. Où avez-vous acheté votre vélo ?

- Vélociste indépendant     Vélociste franchisé  
 Magasin de sport franchisé     Internet  
 Autre

52. Pouvez-vous indiquer la valeur de votre (vos) vélo(s) (en euros) ?

- Moins de 1000     1000 à 1500     1500 à 2000  
 2000 à 3000     Plus de 3000

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

53. Conseilleriez-vous à quelqu'un de faire du cyclisme sur route ?

- Oui     Non

Figure 175 Communiqué du Comité de Normandie FFC sur l'annulation du championnat de Normandie de cyclo-cross à Gonfreville-l'Orcher



Figure 176 Communiqué de la FFC sur l'accord de mécénat entre ASO et la FFC

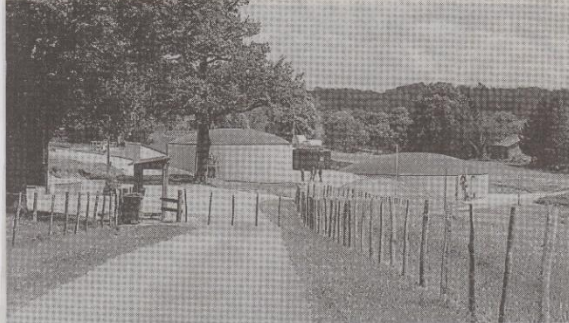


Figure 177 Communiqué du Comité Départemental de l'Orne FFC sur la nomination du Signal d'Écouves comme manche de la Coupe de France 2019 Juniors (08/12/2017)



## La Ville veut méthaniser ses déchets, une première

**Bellême** — Dans l'Orne, toutes les unités de production déjà en service sont agricoles. Le projet présenté mardi soir lors des vœux doit « compenser la baisse des dotations de l'État ».



Il existe 17 unités de production en service dans l'Orne, et elles sont toutes agricoles.

### L'idée

La ville de Bellême a annoncé un projet de méthanisation des déchets qui devrait être mis en place en 2018-2019 sur le site de la Croix Verte à Sérigny, au bord de la rocade. C'est une première dans l'Orne, puisque jusqu'à présent les dix-sept unités de production en service sont toutes agricoles. Il n'y a pas encore d'unités de collectivités ou d'industriels dans le département.

« Il s'agira ici d'une méthanisation multi-produits, explique Christine Choplin, ingénieure en méthanisation, qui a présenté la partie technique du projet, lors de la cérémonie des vœux de la commune, mardi 9 janvier. On agit pour une

bonne économie de la gestion des déchets, déchets ménagers fermentescibles comme les fruits, légumes, denrées périssables, et déchets verts. Mais aussi effluents d'élevage, et matières organiques agricoles. Tous ces bio-déchets deviennent matière première pour la production d'énergie. »

### Pas d'odeurs

Les matières sont déchargées sous un hangar dépressurisé, puis elles sont mixées et homogénéisées. À l'ouverture des portes, l'air est aspiré de l'extérieur vers l'intérieur, puis traité par un bio filtre. Le bio filtre piège toutes les odeurs ! « La matière préparée est ensuite introduite dans le digesteur primaire à 40 °C



Christine Choplin a présenté le projet de méthanisation de Bellême lors des vœux de la commune.

et se dégrade en produisant du biogaz qui est le carburant du moteur-générateur qui produit de l'électricité et de l'eau chaude. L'eau chaude est stockée dans un ballon isotherme, et l'électricité est injectée dans le réseau public Enedis. »

### Le moteur tourne sans arrêt

L'eau chaude peut chauffer une serre maraîchère ou horticole, mais aussi une station de lavage, ou un bâtiment public... Le moteur tourne 24 heures sur 24, sept jours sur sept et 365 jours par an. « La méthanisation, c'est transformer les déchets

en source de richesse, créer deux emplois directs pour son exploitation, et favoriser l'implantation de nouvelles activités », conclut Christine Choplin.

Pour le maire, Vincent Segouin, il s'agit d'un projet « ambitieux ». « Il y a dix ans, les entreprises payaient pour traiter leurs déchets. Aujourd'hui, les déchets triés couvrent les charges de transport. Demain les déchets seront une nouvelle source de profit. La recette estimée compensera la baisse des dotations de l'État et augmentera notre autonomie financière. »

## Des projets immobiliers pour nourrir les finances municipales

### Restrictions budgétaires

Salle comble mardi soir pour la cérémonie des vœux, où le maire, Vincent Segouin, a évoqué les projets pour la commune, « projets qu'il est parfois difficile de tenir avec les réformes de l'État qui, sous couvert de restrictions budgétaires, nous imposent des changements profonds... »

Néanmoins, le maire reste optimiste : « Je suis persuadé que les communes ont de beaux jours devant elles, à condition qu'elles se réforment et qu'elles innovent. » Il a rappelé les succès touristiques de l'année, « succès que nous devons aussi au label « Petite Cité de Caractère » qui nous donne une visibilité nationale. »

### Tour cycliste et Tour de France

Cela va continuer en 2018 : « Nous avons été retenus pour être le village départ du Tour cycliste de l'Orne, nous organiserons le deuxième festival photo, fêterons les 10 ans de Bellême Noël, et surtout nous aurons la chance de voir pas-

ser le Tour de France à Bellême en juillet ! »

### Logements vacants

La lutte contre les logements vacants se poursuit. « Les investissements immobiliers sont une nouvelle source financière pour la ville », explique le maire. Après les travaux de restauration du Porche, « le budget travaux 2018 sera consacré à la restauration de la place de la République », annonce Vincent Segouin.

### Salle de spectacle

Depuis que les gendarmes sont installés ailleurs, l'ancien bâtiment est vide. « Nous allons lancer les études de faisabilité d'une salle de spectacle dans l'ancienne gendarmerie », dit le maire.

### Maisons relais

La Ville va concrétiser le projet des maisons relais, dont le principe est d'acheter une maison vacante, de la restaurer et de la céder sous forme de location à de futurs propriétaires, qui rencontrent des difficultés à em-



La salle était comble, mardi soir, pour écouter les vœux du maire.

prunter. « Une fois la première maison vendue, nous effectuerons l'achat d'une deuxième, et ainsi de suite... »

### Des médecins salariés ?

Dernier sujet abordé, la santé : « 1 500 affiliés à la Sécurité sociale

du canton n'ont plus de médecin référent ! Nous attendons beaucoup de la future Maison de santé, mais il n'est pas exclu que nous salariions des médecins, comme a pu le faire la ville de La Ferté-Bernard. »

## Pays d'Argentan, Pays d'Auge

# Sylvain Heslouis est agriculteur et adepte du vélo

**Gacé** — À 51 ans, il est un licencié au club cycliste gacéen depuis quinze ans. Le cycliste amateur espère participer, en 2018, aux championnats de France masters de cyclo-cross

### Les gens d'ici

Pour Sylvain Heslouis, le vélo est plus qu'un sport, c'est un exutoire. Il est agriculteur au Merlerault, sur une exploitation de vaches laitières, de porc et de céréales. Sylvain Heslouis a acheté son premier vélo voilà environ vingt ans. Il a commencé à pratiquer et s'est pris au jeu.

« J'y ai pris goût » et très vite, avec ses deux enfants, il s'est inscrit au club cycliste gacéen. « Je fais du vélo pour décompresser. C'est ma soupape de sécurité, assure-t-il. Cela me permet de me libérer, d'oublier les contraintes de mon métier d'agriculteur. »

Dix à quinze mille kilomètres par an

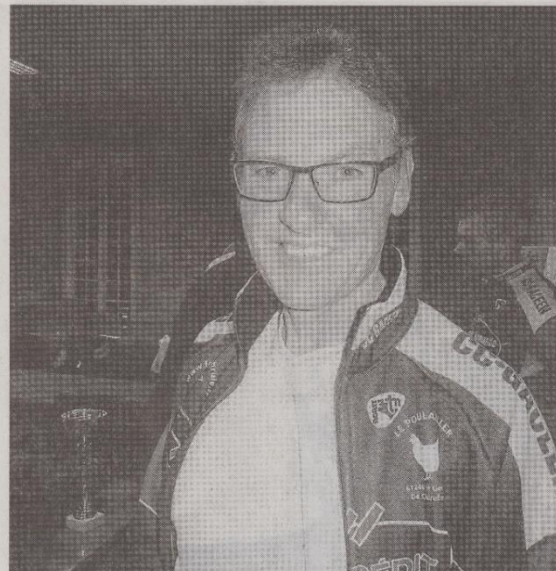
Sylvain Heslouis s'entraîne jusqu'à six heures par semaine. « Je prends sur mon temps de travail et j'adapte mon temps d'entraînement en fonction de la météo. Bien sûr c'est le travail avant tout, c'est quand même lui qui me fait vivre. Mais, dans notre métier, il y a des temps

forts, l'été avec les moissons par exemple, et des temps plus creux que j'optimise en m'entraînant. »

Sylvain Heslouis parcourt de dix à quinze mille kilomètres par an. Le week-end, il aime faire des compétitions. « Je m'engage sur des courses organisées à cent kilomètres à la ronde. Cela permet de sortir de la routine pendant quelques heures et après, il faut revenir, rentrer pour traire les vaches. »

Le printemps et l'été, il participe à des courses sur route. L'automne et l'hiver, il se tourne vers le cyclo-cross. « Ce n'est pas tout à fait le même exercice. Sur route, c'est trois heures de course, on a le temps de parler entre coureurs. Le cyclo-cross, c'est plus court, une heure d'épreuve, et plus intense. J'aime assez, on ne pense qu'à la course. »

L'objectif de sa saison, c'est une participation à une épreuve du championnat de France. Sylvain Heslouis espère participer le 25 novembre 2018 aux championnats de France masters de cyclo-cross à Beaumont-sur-Sarthe (72).



Sylvain Heslouis, agriculteur au Merlerault et cycliste à Gacé.



Les licenciés en compagnie des membres du bureau.

### Le club cycliste gacéen se redresse

Le club cycliste gacéen a tenu son assemblée générale vendredi 24 novembre. « Nous présentons un budget en équilibre. Nous remontons la pente », confie Stanislas Husack, le président.

« L'objectif de l'année est de développer l'école de vélo. Elle permet aux jeunes d'apprendre à gérer un effort en fonction de leurs capacités, d'être plus à l'aise dans leurs corps, d'aller vers plus d'auto-

nomie, de développer la notion de partage et de solidarité, et d'apprendre à respecter les règles. »

Avec une vingtaine de licenciés, l'effectif est stable. Les entraînements ont lieu le dimanche matin. Le nouveau bureau se compose de : Stanislas Husack, président ; Philippe Perotte, vice président ; Catherine Beaurain, trésorière et Arlette Marcy, secrétaire en remplacement d'Angélique Lorel.

**CYCLISME.** Jauny, Hébert, Picco : ils viennent tous de l'Orne

## Le TBC a un bon flair...

DEPUIS TROIS ANS maintenant, le Team Briquebec Cotentin a passé une convention avec le comité de l'Orne. Il récupère ses meilleurs éléments et fait le nécessaire pour qu'ils soient mis dans les meilleures conditions afin de progresser. La saison dernière, avec Simon Verger, il en avait récolté les premiers fruits. Aujourd'hui, d'autres pointent le bout de leur nez : Adrien Picco, Robin Hébert, Alexis Jauny. « À chaque fois, c'est un petit pari, précise Jean-Marie Pezet. Tous ces coureurs, je les suis depuis qu'ils sont juniors. Tout naturellement, ils possèdent une grosse marge de progression. »

### Sur une manche de DN3 ?

Si cette convention avec l'Orne, et notamment le club de Fiers, trouve aujourd'hui sa justification, à travers une série d'excellents résultats, ce n'est sans doute là qu'un début. Car l'idée, c'est bien de continuer à faire confiance à ces jeunes pousses du cyclisme briquebétain, afin qu'ils s'affirment au fil du temps, voire intègrent l'effectif de DN3. « On ne va pas changer une formule qui fonctionne, plutôt bien, confirme le stratège du TBC. C'est la raison pour laquelle, nous allons continuer à les pousser en plus, notamment sur les courses réservées aux élites. » Il n'est même pas interdit de penser aujourd'hui qu'ils soient de la revue d'une manche de DN3. C'est dire qu'au sein du « team » local, ils semblent avoir déjà une place importante.



→ Alexis Jauny, Adrien Picco et Robin Hébert, trois jeunes du Team Briquebec Cotentin, venus de l'Orne, et qui grimpent dans la hiérarchie.

en plus, notamment sur les courses réservées aux élites. « Il n'est même pas interdit de penser aujourd'hui qu'ils soient de la revue d'une manche de DN3. C'est dire qu'au sein du « team » local, ils semblent avoir déjà une place importante.

sommes considérable.

Ceci dit, il reste du boulot pour que, tôt ou tard, ils prennent la suite d'un Simon Verger et deviennent donc des pièces indispensables de l'équipe. Pour l'instant, ce n'est pas encore tout à fait le cas.

« Quand je vois Adrien (Picco) perdre 30% des moyens sur la ligne de départ, en raison du stress, c'est la preuve que nous devons encore travailler, analyse Jean-Marie Pezet. Mais tous ces jeunes marchent bien et cette orientation, nous

allons l'accroître. » Nul doute que nous les reverrons à l'œuvre très vite, notamment sur le Trophée Léopards à Celsy-belle-Etoile le week-end prochain.

De H

## 4 victoires

Le Team Briquebec Cotentin compte déjà quatre succès à son tableau de chasse cette saison. Vainqueur de Plaintel - Plaintel, puis de la deuxième manche de DN3, au Tour de l'Ardeche, Cédric Delaplace en totalise deux à lui seul. Mais depuis le week-end dernier et les victoires de Robin Hébert et de Pascal Chesnel, la situation s'est encore améliorée pour le Team local qui n'a sans doute pas encore fini de briller partout où il se rendra.

### LE BAROMÈTRE

#### PASCAL CHESNEL

Le coureur du Team Briquebec a contribué dimanche à l'excellent début de son saison de son club Pascal Chesnel s'est imposé en Bretagne, à Maer Roch exactement. A cette occasion, il a bien sûr confirmé un très net regain de forme.

Cyclisme

25/07/2017

## Lisieux s'apprête à vivre la « Barguil-mania »

**Critérium de Lisieux, ce soir (20 h 30).** Deux jours après l'arrivée du Tour, de nombreuses têtes d'affiche françaises seront fêtées. Au premier rang desquelles le Breton Warren Barguil.

Deux victoires d'étape en montagne. L'une le 14 juillet devant Quintana et Contador, l'autre en solitaire au sommet de l'Izoard. Il y a aussi eu le maillot blanc à pois rouge et le titre de super-combatif du Tour, sur le podium des Champs-Élysées. Voilà qui fait de Warren Barguil la révélation du Tour de France 2017.

Le Morbihanais de 25 ans pourra mesurer sa cote de popularité ce soir dans le centre-ville de la sous-préfecture du Calvados, où il a déjà gagné en 2015. « On est très content d'avoir Barguil. Il fallait choisir entre lui et Bardet mais au final, Romain n'était pas trop partant pour revenir. Il a fini le Tour très fatigué, a expliqué Bernard Aubril, organisateur de l'événement et maire de Lisieux. Après Virenque et Voeckler, on a maintenant la Barguil-mania. Ça va faire venir du monde. »

**30 000 spectateurs attendus**

En espérant une météo clémente, le maire de Lisieux attend un public nombreux. « S'il fait beau, ce sera formidable. Avec de bonnes conditions, on attend au maximum 30 000 personnes. Il y avait 20 000 personnes l'an dernier. »

Un public qui se déplacera autant pour les stars françaises du peloton Warren Barguil, Lilian Calmejane (vainqueur d'étape), Arnaud Démare (vainqueur à Vittel, le 4 juillet) ou encore Tony Gallopin, dernier Français en jaune (en 2014), que pour les Normands.

Ils seront au nombre de cinq dans les rues de Lisieux, ce soir. Trois viennent de boucler le Tour de France, et de très belle façon : les Ormais Guillaume Martin (23<sup>e</sup> de son premier Tour) et Romain Hardy (26<sup>e</sup> de son premier Tour), ainsi que le Man-



Vainqueur de deux étapes et du maillot à pois, ce qui n'était plus arrivé à un Français depuis 32 ans, Warren Barguil s'annonce comme la nouvelle coqueluche du public français. Il constatera sa popularité à la hausse ce soir, à Lisieux.

chois Amaël Moinard (32<sup>e</sup> pour sa 9<sup>e</sup> participation). Les deux autres sont Calvadosiens. Paul Ourselin (23 ans), natif de Dives-Sur-Mer et surtout Jérémie Cornu (25 ans), originaire de Lisieux, évolueront donc à domicile et devant leurs proches.

« Cela me paraît normal de faire la place aux coureurs normands qui sont disponibles et qui ne sont pas sur le Tour de Wallonie, a précisé Aubril. Leur permettre de disputer un critérium devant leur famille est une bonne chose. » Des locaux et des figures françaises du vélo : le Critérium de Lisieux s'est mis sur le grand plateau pour sa 36<sup>e</sup> édition.

Une vedette étrangère aurait même pu se mêler à la gagne. Mikel Landa, le coureur de la Sky 4<sup>e</sup> du général à

une seconde de Bardet, était partant pour s'engager. Mais le budget était dépassé, comme le raconte Bernard Aubril. « Notre enveloppe n'était pas assez importante. On aurait également pu avoir Yoann Offredo, Florian Sénéchal, Élie Gesbert ou encore Nicolas Edet, tous intéressés. Mais il fallait également un investisseur supplémentaire. Je ne voulais pas m'endetter sur mes deniers personnels. »

Clément BESSOUDOUX.

**Pratique.** La « fête du vélo » commencera en début d'après-midi sur le circuit du centre-ville de Lisieux (2,610 km), avec deux passages de la caravane publicitaire, à 14 h

et 17 h. Une course 3-Juniors Dép. Open 1.2 débutera à 15 h, avec une soixantaine de coureurs engagés (35 tours). Dans le même temps, les coureurs professionnels se prêteront à une séance d'autographes place Mitterrand. Ils défendront ensuite chacun les couleurs d'un partenaire de l'événement lors d'un contre-la-montre (départ 19 h 30). Le départ du critérium sera donné à 20 h 30. Deux heures de course plus dix tours sont prévus pour déterminer le successeur de Romain Bardet, absent cette année. Départ et arrivée rue Henry-Chérin.

**Retrouvez le compte rendu de la course et de la soirée dès ce soir sur [ouest-france.fr](http://ouest-france.fr)**

Figure 182 Article Ouest-France du 26 Février 2018 sur le congrès fédéral de la FFC

18 Cyclisme, Badminton Ouest-France Lundi 26 février 2018

## Cyclisme

# Des effectifs en baisse et des finances dans le rouge...

Congrès fédéral. La Fédération française de cyclisme hérite d'un lourd héritage. S'il invite les dirigeants à la rigueur, il ne freine pas les ambitions sportives.

Ces mots, plus exactement ce titre, pourraient résumer le bilan 2017 de l'assemblée fédérale qu'a tenue, hier matin, à la cité des Congrès de Nantes, la Fédération Française de Cyclisme.

L'assistance aurait pu, et elle ne l'a pas fait, tirer à boulets rouges sur les nouveaux élus devant un tel bilan : les effectifs, toutes familles confondues, c'est aujourd'hui 117 127 licenciés pour 2 577 clubs. Soit, pour la seule année 2017, une baisse de 1 484 adhérents, à laquelle vient s'ajouter une diminution très nette des organisations.

C'est vrai qu'il n'y a pas le feu au lac pour autant, sauf que la spirale est enclenchée depuis plusieurs saisons, si on se réfère au secrétaire général Yannick Pouey. En revanche, ce qui le préoccupe surtout, c'est que la Fédération comptabilise seulement 12 776 féminines.

Mais, devant la réalité des chiffres, que faire ? Hier, Yannick Pouey a proposé de « prendre les problèmes à bras-le-corps... ». Toutefois, on se demande s'il n'a pas trouvé des raisons d'espérer quand il souligne que « 40,80 % des licenciés sont des mineurs... »

À moins que le féru de citations qu'il est cherche à se convaincre en reprenant à son compte cette citation du Nantais Jules Verne : « Rien ne se fait de grand qui ne soit une espérance exagérée... »

Pour cette deuxième citation, sans nul doute que, du côté des finances, on a vu grand. Vous y ajoutez, on ne le dit pas mais on le laisse entendre, des lacunes, des approximations, des erreurs de gestion, on pourrait même dire de l'amateurisme. Toujours est-il qu'aujourd'hui, la FFC se retrouve avec un passif de 551 632,97 €. Ce qui a obligé le ministère des Sports à anticiper le versement de la subvention 2018 et ce malgré une autorisation de découvert bancaire.

Le trésorier général, Gilles Da Costa, a une jolie formule pour expliquer sa situation : « Je conduis un bus dans le brouillard, sans visibilité et sans frein. »

Il fut un temps, pas si lointain, où l'assemblée se serait, au minimum inquiétée, ou on serait monté au créneau. Là, pas du tout, rien. Sauf que sous le manteau, on vous dira que l'héritage qu'a laissé David Lappartient, présent hier, et actuel président de l'Union Cycliste Internationale, à son successeur Michel Callot n'est pas exempt de reproches. Que les personnes mises en place n'ont pas répondu aux attentes, notamment pour ce qui concerne le lourd dossier des finances. Oublier une facture de 36 000 € en est un exemple.

Alors, on fait confiance aux hommes que l'on a élus il y a un an. Charge à eux de « mettre les mains dans le cambouis », dit Yannick Pouey. La cession rapide des locaux que la Fédé possède à Rosny-sous-Bois permettrait de sortir la tête de l'eau, alors on espère. Surtout que, pendant le même temps, les objectifs sportifs ne sont pas reportés aux calendres grecques pour autant. Christophe Manin, le nouveau DTN, n'a pas dit qu'il mettrait un frein aux ambitions sportives. Les JO de Pékin, où l'on espère 6 médailles, c'est demain. Quant à ceux de Paris, c'est la ministre des Sports qui a placé la barre à 10 médailles. Ce qui a bien fait rire l'assemblée.



Les dirigeants de la Fédération française de cyclisme ont présenté leur plan pour sortir la tête de l'eau.

Figure 183 Article Ouest-France du 8 décembre 2017 sur le coût des transferts amateurs

## Sports

# Les transferts amateurs peuvent coûter cher

**Mutations.** Si les transferts des sportifs pros sont souvent commentés, les mutations dans le sport amateur, bien que très encadrées, sont aussi monnaie courante.

**Qui ?**  
Pratiquement tous les sports, individuels comme collectifs, sont concernés. Quel que soit le niveau du sportif, une somme variable est demandée en cas de changement de club. C'est le club dit « receveur » qui doit la régler auprès du club dit « quitté ». On appelle cela des « droits de mutation ». Les structures en sont exemptées pour les jeunes enfants.

À partir de l'adolescence, 12 à 14 ans selon les disciplines, période de détection de jeunes pousses, ces droits entrent en vigueur. Ils sont encadrés par un nombre maximum de mutés pour de nombreux sports collectifs (3 pour le hand, et jusqu'à 6 dans le foot selon les catégories).

**Pourquoi ?**  
L'objectif est d'éviter le pillage entre les clubs d'une saison à l'autre et limiter les départs en masse pour préserver une certaine continuité dans le club. Il s'agit aussi de protéger les clubs formateurs et de les récompenser de leur investissement.

**Quand ?**  
Chaque fédération détermine sa période de mutation. En général l'été ou au début de l'automne, aux prémices d'une nouvelle saison sportive. Au-delà de cette période dite « officielle », muter reste possible mais exceptionnel. Il faut pouvoir justifier sérieusement sa demande (déménagement par exemple). Et déboursier davantage, pour certaines disciplines.

Ainsi, en athlétisme, les droits administratifs pour les licences compétitions passent de 160 € en période de mutation à 800 € hors période. Même son de cloche dans le vélo où les droits de mutations sont 50 % plus chers hors période officielle.

**Des enveloppes salées**  
Les frais de mutation sont variables selon les disciplines. Les sports collectifs sont les moins onéreux. Pour un basketteur, il faudra compter 35 €, quel que soit son niveau, celui de l'équipe qu'il quitte ou qu'il rejoint. Le système est similaire dans le football, la discipline se basant uniquement sur l'âge des joueurs.

Si le changement est gratuit jusqu'aux U13, les sommes vont ensuite de 50 (U15) à 90 € (à partir de U18). Une somme encore supérieure dans le handball. Pour un jeune (entre 12 et 16 ans), il faudra payer entre 80 et 95 € selon le niveau de la mailleure équipe du club rejoint (départemental, régional, national).

Une « taxe » encore plus importante pour les adultes (à partir de 16 ans) allant jusqu'à 155 €. Ces sommes, déjà conséquentes, sont sans commune mesure avec les tarifs pratiqués dans l'athlétisme ou le cyclisme, où les performances individuelles sont soumises à des grilles tarifaires. Il faut déboursier jusqu'à 970 € pour accueillir un coureur 1re catégorie en cyclisme.

Palme d'or pour l'athlétisme : si les licences loistes ne sont pas concernées, les compétiteurs « cotent » entre 160 et 19 360 € au club qui les accueille. Une sélection par l'argent, qui pourrait favoriser les clubs les plus riches.

**Les dérivés**  
Si les frais légers les ont présentés, les plus « piter à prix de sible financ est difficile d'être com millions d'ea Les sport nalisés, leu pouvant être jugés « utile rare que d'une année pour pouvo gratuitement

Quelques basket, rffli des règles, mutation p pourrait être fort à vocati

Doss





Figure 184 Article Ouest-France du 2 Mars 2018 sur le club de l'Olympique Argentan et la FSGT de l'Orne

1 : 13, place Henri IV  
12 21 90  
redaction.argentan@ouest-france.fr

Ouest-France  
Vendredi 2 mars 2018

## L'Olympique va démarrer sa saison cycliste

En selle depuis le début du mois de janvier, les cyclistes effectueront leur première sortie le 11 mars, dans le Calvados.

Trois questions à...

**Michel Hervieu**, président de l'Olympique cyclisme.

**Comment se présente 2018 pour l'Olympique cyclisme ?**

Nous avons un effectif de 25 licenciés environ, un chiffre stable avec quelques arrêts mais aussi quelques arrivées voire des retours à l'image de Christophe Penlou que l'on devrait retrouver dans les pelotons. On conserve nos valeurs sûres à l'image de Jean-Roger Champion et ses soixante-quatre printemps. En revanche, c'est vrai, on manque un peu de jeunes passionnés. L'année 2018 se présente bien même s'il est vrai que ce n'est pas toujours facile de boucler le budget. Alors, si on pouvait accueillir quelques nouveaux sponsors à nos côtés, ce serait bien. La saison est dans nos têtes depuis plusieurs semaines, on a repris les entraînements début janvier, certains affichent déjà plus de 2000 km au compteur. Notre première sortie en course, ce sera le 11 mars dans le Calvados.

**Vous organisez des courses cette année ?**

Bien sûr ! Nous avons le criterium d'Écouché le 8 mai ; puis, pour la première fois, une course sera proposée le 3 juin à Vieux-Pont ; à Sarzeaux le 24 juin ; Le Château-d'Almenèches, le 11 août ; et le criterium en centre-ville d'Argentan, en souvenir de notre légende locale, Gérard Saint, dimanche 19 août.



Michel Hervieu, président de l'Olympique cyclisme.

**Comment se porte la section cyclisme de la Fédération sportive et gymnique du travail (FSGT) dans l'Orne ?**

Bien, j'en veux pour preuve l'augmentation du nombre de licenciés et un nombre de plus en plus important au départ de chaque course avec plus de 95 coureurs en moyenne, d'autant que nous avons la double affiliation c'est-à-dire que l'on peut courir aux côtés de licenciés FFC. L'esprit FSGT, où le plaisir est privilégié, reste une des meilleures explications à ce succès. D'ailleurs, notre club est le plus important en termes d'effectif dans l'Orne.

Olympique cyclisme, renseignements au 06 37 07 09 25.

Figure 185 Article Ouest-France du 14 Avril 2008 sur les raisons de l'annulation de La Flèche Normande

ouest france

Lundi 14 avril 2008 20:07

## La Flèche normande n'aura pas lieu

J'aime 0

Coup dur pour tous les cyclos! "La Flèche Normande", seule épreuve cyclo-sportive de l'année dans le Calvados, n'aura pas lieu le 18 mai prochain, à travers le pays d'Auge. Les organisateurs du CC Cabourg n'ont pas obtenu l'accord de la Gendarmerie du Calvados.

Ouest-France

Ouest-France  
Mardi 5 septembre 2017

## Normandie / Orne

# Alençon, ville d'arrivée du Tour de France en 2018 ?

La rumeur circule depuis des mois sur internet. Et si elle disait vrai ? Quelques éléments pourraient en effet laisser penser que la cité de la dentelle a ses chances.

Vrai, faux

### Alençon veut accueillir le Tour de France ?

Vrai  Faux

Oui, oui et oui ! Alençon aime la Grande Boucle. Et elle lui a déjà bien rendu. En 2002, une étape avait rallié la cité de la dentelle depuis la ville de Forges-les-Eaux, en Seine-Maritime. Depuis, la préfecture de l'Orne s'est repositionnée plusieurs fois pour que le Tour de France revienne dans l'Orne. En octobre 2016, le maire de l'époque, Joaquim Pueyo, a rencontré le directeur du Tour, Christian Prudhomme à Courbevoie, dans les locaux d'ASO, association organisatrice du Tour. « Nous avons exposé nos atouts. Alençon a les capacités pour accueillir une étape. À l'issue de l'entretien, on nous a dit : dès qu'on aura l'opportunité, on pensera à vous », confie Joaquim Pueyo, lui-même passionné de cyclisme.

### Le scénario d'une arrivée à Alençon est-il plausible ?

Vrai  Faux

Le parcours officiel sera dévoilé le 17 octobre. Pour le moment, seules les quatre premières étapes du Tour de France 2018 sont connues. Et depuis, sur internet, sur les forums de discussion, toutes les hypothèses sont évoquées. La dernière en date serait donc qu'une étape rallierait Fougères, en Ille-et-Vilaine, à Alençon, le 13 juillet. Et que le lendemain, la Grande Boucle repartirait de Dreux, en Eure-et-Loir.

### Des hôtels sont-ils réservés à Alençon le 13 juillet au soir ?



La dernière fois qu'Alençon a accueilli le Tour de France, c'était en 2002, lors de l'arrivée de la sixième étape.

Vrai  Faux

Les hôtels que nous avons contactés n'ont pour le moment aucune réservation en lien avec le Tour de France. Or, l'on sait qu'ASO réserve ses villes étapes un an en amont. Du côté du parc des expositions Anova, aucun contact n'a été pris avec l'organisateur ASO. « Mais le village du Tour pourrait bien être monté sur la place Foch aussi, précise Sébastien Lepellerin, directeur général de TNT régie. Médiatiquement, quand le Tour passe quelque part, c'est très fort. Cela ferait une belle mise en lumière de la ville en particulier et de l'Orne en général. »

D'autres éléments rendent

### plausible l'hypothèse d'une arrivée à Alençon ?

Vrai  Faux

Ce qui est certain, c'est que les hôtels sont réservés à Chartres et Dreux par ASO pour la nuit du 13 au 14 juillet. On sait que les équipes du Tour dorment toujours au plus près de la ville de départ et non dans la ville d'arrivée. Si la rumeur se confirme, après leur arrivée à Alençon, les coureurs et les équipes seraient ensuite transférés au plus près de la ville de départ du lendemain.

### La ville doit-elle payer quelque chose pour être ville étape ?

Vrai  Faux

Quand une ville est choisie pour un

départ, le ticket se paye aux alentours de 65 000 €, 110 000 € quand elle est ville d'arrivée. « D'un point de vue médiatique, c'est mieux d'être ville d'arrivée ; mais d'un point de vue économique, c'est plus intéressant d'être ville de départ. Notamment pour les hôtels », commente Emmanuel Darcissac, nouveau maire d'Alençon. Et ce dernier de réaffirmer que la ville est intéressée par la venue du Tour. « Puisque la rumeur parle du 13 juillet, j'ai donc repris contact avec les organisateurs ce lundi après-midi, pour avoir une confirmation, ou non. Je n'ai pas encore eu de réponse. »

Delphine LE NORMAND.

**Sports** L'ORNE COMBATTANTE JEUDI 1<sup>er</sup> MARS 2018 actu.fr/l-orne-combattante **56**

**■ CYCLISME**

## DU 19 AU 25 MARS. Le 38<sup>e</sup> Tour de Normandie empruntera de nouvelles routes

Le parcours du 38<sup>e</sup> Tour de cycliste de Normandie a été officiellement présenté. Il se déroulera, du 19 au 25 mars, à travers les cinq départements normands.

Arnaud Anquetil, président-organisateur du Tour de Normandie, a dévoilé la ville du grand départ de la 38<sup>e</sup> édition. Le peloton s'élancera de Saint-Pierre-en-Auge, pour couvrir un tracé bien réparti en Normandie, avec la traditionnelle arrivée à Caen.

**Des étapes inédites**  
Même si cinq des sept villes arrivées étaient déjà villes hôtes en 2017, les tracés des étapes sont inédits.

« Le fait que les villes arrivées 2017 soient encore candidates montre l'intérêt d'accueillir le Tour de Normandie. Il y a un véritable impact médiatique, touristique et économique. Parler d'une ville est important pour son développement, tant en local qu'au niveau régional », analyse Arnaud Anquetil.

Jacky Marie, maire de Saint-Pierre-en-Auge, l'a d'ailleurs indiqué en actant le Grand départ depuis sa ville.

« On va parler de notre commune dans l'ensemble de la Normandie et même au-delà puisque les cyclistes viennent du monde entier. »

**Sur la route de la grande boucle**  
Évreux sera ville départ de la 2<sup>e</sup> étape. La ville préfecture du département de l'Eure permettra aux 144 coureurs de rejoindre Forges-les-Eaux. Avant d'arriver dans une ville habituée à recevoir le Tour de Normandie, le peloton passera notamment sur les routes du Tour de France 2018 du côté des Andelys.

« Nous n'avons pas attendu que le parcours du Tour de France soit connu pour passer sur ces routes en 2018 », sourit Arnaud Anquetil.

La seconde partie de semaine laisse d'abord place à des étapes inconnues à travers la Suisse Normande et le bocage ornais. Depuis Evreux qui sera la plus petite commune à recevoir cette 38<sup>e</sup> édition, le peloton retrouvera Argentan.

Avant le week-end, le vendredi, le peloton rejoindra une nouvelle fois l'Orne après être parti de Villers-Bocage pour rallier Bagnoles-de-l'Orne Normandie, en passant notamment par le mont-Pinçon, point culminant du Calvados, et le col de Berjou, près d'Athis.

**Un final piège**  
Le samedi, l'étape Granville-La Haye-du-Puits sera celle de tous les dangers.

« Sur le papier c'est l'étape la plus dangereuse car elle est tracée uniquement en bord de mer. Mais sur le Tour de Normandie chaque étape peut faire la différence », annonce le président-organisateur.

En plus d'être ville arrivée, La Haye-du-Puits sera aussi celle du départ de la dernière étape qui mènera les coureurs à Caen, traditionnelle arrivée finale.

Après 1.080 km de course, reste à savoir qui succédera à Anthony Delaplace, vainqueur de l'édition 2017.

■ Les étapes : lundi 19 mars : Saint-Pierre-en-Auge - Le Neubourg : 140 km ; mardi 20 mars : Évreux - Forges-les-Eaux : 160 km ; mercredi 21 mars : Yvetot - Elbeuf-sur-Seine : 145 km ; jeudi 22 mars : Évreux - Argentan : 152 km ; vendredi 23 mars : Villers-Bocage - Bagnoles-de-l'Orne : 174 km ; samedi 24 mars : Granville - La Haye-du-Puits : 158 km ; dimanche 25 mars : La Haye-du-Puits - Caen : 151 km.

La carte des étapes du Tour de Normandie 2018.

Figure 188 Article Ouest-France du 14 Mars 2018 sur la sécurité du Tour de Normandie

## Les petites mains du Tour : 80 bénévoles et 1 300 signaleurs

**Portraits**

Policier municipal à Verson, près de Caen, motard spécialisé de la presse, adjudant de réserve dans la gendarmerie, Jean-Marie Bélamy est le coordinateur des sites de départ du Tour depuis un an, une course sur laquelle il officie depuis plus de dix ans. Ses qualités « d'écoute, de diplomatie, de relations avec les partenaires », ont été repérées par les organisateurs pour la gestion du positionnement des véhicules.

Chaque année, pour le Tour, il pose une semaine de congés payés. « Il ne faut pas oublier d'où l'on vient », confie avec humilité le « motographe » (il véhicule les photographes) du Tour de France, très attaché au bénévolat.

**« Des responsabilités avec un esprit de famille »**

Originaire de Ouistreham, Christelle Côme, 40 ans, a rejoint l'équipe il y a trois ans, sollicitée par le président Arnaud Anquetil, avec qui elle avale les kilomètres à vélo le week-end.

Diplômée en aménagement du territoire, la professionnelle de l'animation a plusieurs casquettes et des journées bien remplies sur le Tour. Debout à 6 h chaque matin, elle coordonne l'installation du village départ : deux semi-remorques de matériel et quinze stands à monter en moins de deux heures. La barrière ne lui fait pas peur ! Chaque village est modélisé sur plan.

La logistique terminée, elle gère l'accueil des partenaires. Puis c'est le départ : elle saute dans un véhicule de la course pour assurer le direct de l'étape sur Twitter.

Elle aussi consacre une de ses cinq semaines de congés au Tour. Des vacances ? « Pas vraiment ! admet-elle. C'est une semaine intense, sous pression. Mais j'aime avoir ces responsabilités au sein de cette grande famille. C'est un peu mon défi personnel. » Christelle a gardé le coût de la compétition : elle était la plus jeune et la seule fille à concourir en Ufolep (Union des œuvres laïques d'éducation sportive) dans le Calvados quand elle était ado !

**« Il n'y a pas de petite course ou de grande course. Sans les petits clubs et nos épreuves, il n'y aurait pas de professionnels et de Tour de France »**

Jean-Noël Colin, secrétaire général du Tour de Normandie

Jean-Marie Bélamy et Christelle Côme, deux des bénévoles du Tour de Normandie.

Figure 189 Document d'information transmis aux résidents de la commune de Briouze concernés par le passage de la course cycliste dans leur rue



## Annexe 1 - Liste des coureurs professionnels normands de 1941 à 2018

Cette liste recense tous les coureurs professionnels normands entre 1941 et 2018 ainsi que quelques coureurs professionnels avant 1941. Elle a été réalisée par René Gautier, ancien organisateur du Duo Normand et écrivain. Cette liste n'est probablement pas complète. Il manque ainsi de nombreux coureurs avant 1941 car nous avons décidé de nous concentrer sur la période après 1945. Des coureurs ont également pu être oublié dans la période 1945-2018. Les coureurs sont répartis en trois catégories : les coureurs nés en Normandie, les coureurs qui résident ou ont résidé en Normandie, les coureurs sarthois durant la période où la Sarthe faisait partie du Comité de Normandie de la FFC et les coureurs formés en Normandie. Ces derniers ne sont pas pris en compte dans le calcul du nombre de coureurs professionnels. Les stages dans une équipe professionnelle sont comptabilisés comme une année professionnelle.

**Les principales sources mobilisées sont :** **Bulletins officiels :** UVF (Revue mensuelle illustrée), FFC (La France Cycliste) et Comité de Normandie (Paris-Normandie Sprint, Cyclisme Normand puis Normandie Cyclisme) - **Sites officiels** de l'UCI, de la FFC et du Comité de la Normandie - **Journaux quotidiens :** L'Auto puis L'Equipe - Ouest-Eclair puis Ouest-France - Cherbourg Eclair puis La Presse cherbourgeoise puis La Presse de la Manche - Normandie puis Paris-Normandie - Liberté de Normandie - Le Journal de Rouen - **Magazines spécialisés :** Coups de Pédales - Miroir des Sports - Miroir Sprint - **Sites internet :** Mémoire du cyclisme - Museo del ciclismo - Direct Vélo - Vélo 101 - Vélo-club.net - Véloquercy - Cyclisme Actu

Nés en Normandie :

- **ANQUETIL Jacques (76)** 17 saisons (1953/54/55/56/57/58/59/60/61/62/63/64/65/66/67/68 & 1969)
- **AUBEY Serge (14)** 4 saisons (1974/75/76 & 1977)
- **BACHELOT Jacques (76)** 5 saisons (1962/63/64/65 & 1966)
- **BAGOT Jean-Claude (50)** 13 saisons (1983/84/85/86/87/88/89/90/91/92/93/94 & 1995)
- **BARBANCHON Marcel (14)** 1 saison (1944)
- **BARTEAU Gregory (14)** 1 saison (2011)
- **BARTEAU Vincent (14)** 9 saisons (1982/83/84/85/86/87/88/89 & 1990)
- **BAZIRE Francis (76)** 2 saisons (1965 & 1966)
- **BECHET Michel (76)** 1 saison (1960)
- **BELLAVOINE André (14)** 6 saisons (1944/45/46/47/48 & 1949)
- **BIDARD François (61)** 4 saisons (2015/16/17 & 2018)
- **BIDERRE Jean-Pierre (14)** 1 saison (1978)
- **BIHEL César (50)** 5 saisons (2012/13/14/15 & 2016)
- **BERTHOT André (50)** 1 saison (1951)
- **BOS Cyril (76)** 3 saisons (1996/97 & 1998)
- **BOUHOURS Emile (61)** 21 saisons (1893/94/95/96/97/98/99/1900/01/02/03/04/05/06/07/08/09/10/11/12 & 1913)
- **BOUQUET Camille (50)** 3 saisons (2002 puis 2005 & 2006)
- **BOUTET Georges (61)** 1 saison (1945)
- **BOUVATIER Philippe (76)** 12 saisons (1984/85/86/87/88/89/90/91/92/93/94 & 1995)
- **BREARD David (14)** 3 saisons (2002 puis 2004 & 2005)
- **BULTEL Bernard (76)** 6 saisons (1953/54/55/56/57 & 1958)

- **BUNEL Raymond (14)** 2 saisons (1944 & 1945)
- **CAHARD Yavé (76)** 7 saisons (1981/82/83/84/85/86 & 1987)
- **CANTERO (Y GRIJELMO) Vincent (50)** 1 saison (2005)
- **CARPENTIER Maurice (76)** 9 saisons (1946/47/48/49/50/51/52/53 & 1954)
- **CHARPENTEAU Yoann (76)** 3 saisons (2001/02 & 2003)
- **CHAUSSE Emile (50)** 1 saison (1951)
- **CHEREL Mickaël (50)** 13 saisons (2006/07/08/09/10/11/12/13/14/15/16/17 & 2018)
- **CLERAMBOSQ Camille (14)** 7 saisons (1949/50/51/52/53/54 & 1955)
- **CLOAREC André (76)** 6 saisons (1960/61/62/63/64 & 1965)
- **CORNU Jeremy (14)** 4 saisons (2014 puis 2016/17 & 2018)
- **COROLLER Michel (61)** 4 saisons (1973/74/75 & 1976)
- **COSNEFROY Benoît (50)** 3 saisons (2016/17 & 2018)
- **COSSERON Jean (14)** 1 saison (1963)
- **COURTEILLE Arnaud (50)** 9 saisons (2009/11/12/13/14/15/16/17 & 2018)
- **CRETON Roger (76)** 5 saisons (1948/49/50/51 & 1952)
- **CUMONT Gaylord (76)** 1 saison (2012)
- **DANIEL Alain (50)** 1 saison (1992)
- **DANIEL Yves (76)** 2 saisons (1978 & 1979)
- **DELAHAYE Jean (14)** 7 saisons (1949/50/51/52/53/54 & 1955)
- **DELAPLACE Anthony (50)** 10 saisons (2009/10/11/12/13/14/15/16/17 & 2018)
- **DELARUE Yves (50)** 1 saison (2003)
- **DELISLE Raymond (50)** 13 saisons (1965/66/67/68/69/70/71/72/73/74/75/76 & 1977)
- **DE MUER Maurice (14)** 9 saisons (1943/44/45/46/47/48/49/50 & 1951)
- **DE SOUZA Christopher (76)** 1 saison (2010)
- **DESVAGES André (14)** 4 saisons (1967/68/69 & 1970)
- **DESVAGES Pierre (50)** 14 saisons (1903/04/05/06/07/08/09/10/11/12/13/14 puis 1919 & 1920)
- **DOJWA Jean-Philippe (76)** 8 saisons (1991/92/93/94/95/96/97 & 1998)
- **DUBOST Claude (76)** 1 saison (1973)
- **DUCREUX Daniel (27)** 7 saisons (1969/70/71/72/73/74 & 1975)
- **DUCREUX Francis (27)** 6 saisons (1968/69/70/71/72 & 1973)
- **DUHEIM Jacques (76)** 3 saisons (1942 puis 1947/48)
- **DUPONT Jean (61)** 5 saisons (1962/63/64/65 & 1966)
- **DUREL Gérard (50)** 1 saison (1966)
- **DUREL Philippe (50)** 3 saisons (1978/79 & 1980)
- **DUVAL Julien (27)** 7 saisons (2012/13/14/15/16/17 & 2018)
- **ESCARTIN Antoine (61)** 1 saison (1953)
- **EVEN Pierre (14)** 2 saisons (1951 & 1952)
- **FAUCON Guillaume (50)** 4 saisons (2010/11/12 & 2013)
- **FLAHAUT Jean (76)** 7 saisons (1948/49/50/51/52/53 & 1954)
- **FLEURY Fabien (61)** 2 saisons (2003 & 2004)
- **FONTAINE André (50)** 1 saison (1951)
- **FOUCHARD Julien (50)** 6 saisons (2009/10/11/12/13 & 2014)
- **FOURNIER Marc (61)** 4 saisons (2015/16/17 & 2018)
- **FREBERT Yvan (27)** 3 saisons (1984/85 & 1986)
- **GALLIS André (50)** 6 saisons (1947/48/49/50/51 & 1952)
- **GENTY Laurent (76)** 6 saisons (1994/95/96/97/98 & 1999)
- **GERARD Jacques (14)** 1 saison (1963)
- **GESLIN Anthony (61)** 16 saisons (2000/01/02/03/04/05/06/07/08/09/10/11/12/13/14 & 2015)

- **GODET Arnaud (61)** 1 saison (2006)
- **GOUABAULT Marcel (14)** 1 saison (1951)
- **GOUAULT Pierre (50)** 5 saisons (2014/15/16/17 & 2018)
- **GOUGEARD Alexis (76)** 6 saisons (2012 puis 2014/15/16/17 & 2018)
- **GOUGET Pierre (14)** 5 saisons (1956/57/58/59 & 1960)
- **GOUVENOU Thierry (14)** 13 saisons (1990/91/92/93/94/95/96/97/98/99/2000/01 & 2002)
- **GRIMBERT Guy (61)** 2 saisons (1966 & 1967)
- **GUILBERT Charles (14)** 12 saisons (1995/96/97/98/99/2000/01/02 & 2003 puis 2005/06 & 2007)
- **GUILBERT Raymond (50)** 2 saisons (1965 & 1966)
- **HAMELIN Christian (61)** 4 saisons (1957 puis 1962/63 & 1964)
- **HARDY Jacky (76)** 2 saisons (1978 & 1979)
- **HARDY Romain (61)** 9 saisons (2010/11/12/13/14/15/16/17 & 2018)
- **HENRIET Hervé (76)** 1 saison (1992)
- **HEROUARD Jean (76)** 1 saison (1948)
- **HERUBEL Pierre (76)** 5 saisons (1946/47/48/49 & 1950)
- **HOUELBECK Robert (50)** 5 saisons (1949/50/51/52 & 1953)
- **HUIART Marc (76)** 3 saisons (1960/61 & 1962)
- **HUREL Jacques (61)** 1 saison (1963)
- **HUREL Tony (14)** 9 saisons (2009/10/11/12/13/14/15/16 & 2017)
- **JARRIGE Gabriel (76)** 6 saisons (1951/52/53/54/55 & 1956)
- **JUE Charles (14)** 5 saisons (1900/01/02/03 & 1904)
- **JULIENNE Roger (14)** 3 saisons (1951/52 & 1953)
- **LACOMBE Roland (27)** 5 saisons (1961/62/63/64 & 1965)
- **LAINÉ Maurice (50)** 3 saisons (1956/57 & 1958)
- **LEBAS Marcel (50)** 1 saison (1948)
- **LEBAUBE Jean-Claude (76)** 11 saisons (1960/61/62/63/64/65/66/67/68/69 & 1970)
- **LE BER Claude (76)** 5 saisons (1954/55/56/57 & 1958)
- **LEBRETON Raymond (50)** 5 saisons (1964 puis 1966/67/68 & 1969)
- **LE BUHOTEL Félix (50)** 11 saisons (1955/56/57/58/59/60/61/62/63/64 & 1965)
- **LECHÂTELLIER Claude (61)** 1 saison (1974)
- **LECROSNIER Frédéric (50)** 1 saison (2001)
- **LECUISINIER Pierre-Henri (61)** 5 saisons (2012/13/14/15 & 2016)
- **LEFRANC Emile (50)** 3 saisons (1948/49 & 1950)
- **LEGAGNEUR Alphonse (76)** 1 saison (1959)
- **LEMAIR Alexandre (76)** 5 saisons (2007/08/09/10 puis 2012)
- **LEMARCHAND François (14)** 13 saisons (1985/86/87/88/89/90/91/92/93/94/95/96 & 1997)
- **LEMARIE Raymond (14)** 5 saisons (1937/38/39/40 & 1941)
- **LEMEILLE Roland (76)** 2 saisons (1947 & 1948)
- **LEMOIGNE Joseph (50)** 2 saisons (1950 & 1951)
- **LEMOINE Roland (14)** 15 saisons (1933/34/35/36/37/38/39/40/41/42/43/44/45/46 & 1947)
- **LE PAN André (14)** 2 saisons (1949 & 1950)
- **LEPENANT André (50)** 1 saison (1951)
- **LEROSCOUËT Christophe (27)** 2 saisons (1994 & 1995)
- **LEROY Arnaud (27)** 3 saisons (1994/95 & 1996)
- **LESUEUR Raoul (76)** 20 saisons (1932 puis 34/35/36/37/38/39/40/41/42/43/44/45/46/47/48/49/50/51 & 1952)
- **LEVASSEUR Jordan (76)** 3 saisons (2015/16 & 2017)
- **LEVEAU Daniel (61)** 1 saison (1973)

- **LEVEAU Jeremy (61)** 5 saisons (2014/15/16/17 & 2018)
- **LEVEAU Mickaël (61)** 2 saisons (1999 & 2000)
- **LOUE Cédric (76)** 2 saisons (2001 & 2002)
- **LOUVEL Eric (76)** 3 saisons (1985/86 & 1987)
- **MACE Gerard (50)** 2 saisons (1979 & 1980)
- **MAINGON Guy (14)** 7 saisons (1970/71/72/73/74/75 & 1976)
- **MALLE Guillaume (14)** 1 saison (2012)
- **MALLE Mickaël (50)** 1 saison (2002)
- **MALLET Auguste (76)** 11 saisons (1936/37/38/39/40/41/42/43/44/45 & 1946)
- **MALLET Emmanuel (50)** 3 saisons (1993/94 & 1995)
- **MARAIS Roland (76)** 1 saison (1956)
- **MARIE Denis (14)** 2 saisons (1995 & 1996)
- **MARIE Thierry (14)** 12 saisons (1985/86/87/88/89/90/91/92/93/94/95 & 1996)
- **MARIE Yvan (14)** 18 saisons (1935/36/37/38/39/40/41/42/43/44/45/46/47/48/49/50/51 & 1952)
- **MARQUES Gaëtan (27)** 1 saison (2002)
- **MARTIN Raymond (61)** 11 saisons (1973/74/75/76/77/78/79/80/81/82 & 1983)
- **MERCADER Guillaume (14)** 3 saisons (1935/36 puis 1947)
- **MERET Nicolas (50)** 2 saisons (2001 & 2002)
- **MICHEL Pierre (14)** 6 saisons (1952/53/54/55/56 & 1957)
- **MOINARD Amaël (50)** 15 saisons (2004/05/06/07/08/09/10/11/12/13/14/15/16/17 & 2018)
- **MOTTE Dominique (76)** 1 saison (1965)
- **OSMONT Bernard (61)** 3 saisons (1976/77 & 1978)
- **OSMONT Jacques (61)** 4 saisons (1978/79/80 & 1981)
- **OURSELIN Paul (14)** 3 saisons (2016/17 & 2018)
- **OUTREQUIN Louis (50)** 6 saisons (1950/51/52/53/54 & 1955)
- **PAUMIER Laurent (50)** 5 saisons (2001/02/03/04 & 2005)
- **PELCHAT Michel (61)** 9 saisons (1963/64/65/66/67/68/69/70 & 1971)
- **PENCOLE Franck (27)** 7 saisons (1998/99/2000/01/02/03 & 2004)
- **PICHOT Alexandre (14)** 14 saisons (2005/06/07/08/09/10/11/12/13/14/15/16/17 & 2018)
- **PIERRET Raoul (61)** 1 saison (1947)
- **PIETRE Raymond (76)** 9 saisons (1936 puis 1943/44/45/46/47/48/49 & 1950)
- **PILON Marceau (27)** 1 saison (1983)
- **PINEAU Jérôme (76)** 14 saisons (2002/03/04/05/06/07/08/09/10/11/12/13/14 & 2015)
- **PITTE Auguste (76)** 6 saisons (1928/29/30/31/32 puis 1949)
- **PLOUHINEC François (27)** 1 saison (1946)
- **PLUMET Jean (27)** 4 saisons (1943/44/45 & 1946)
- **POLCHLOPEK Edmond (14)** 4 saisons (1961/62/63 & 1964)
- **PONTIER Frédéric (27)** 4 saisons (1994/95/96 & 1997)
- **POTHEE Paul (27)** 2 saisons (1947 & 1948)
- **POULINGUE Pierre (76)** 1 saison (1957)
- **QUESNE Jean-Louis (76)** 8 saisons (1965/66/67/68/69/70/71 & 1972)
- **QUEUNIET Roger (76)** 11 saisons (1946/47/48/49/50/51/52/53/54/55 & 1956)
- **RENAUDIN Guy (61)** 4 saisons (1939/40/41 & 1942)
- **RENAULT Maxime (14)** 6 saisons (2011/12/13/14/15 & 2016)
- **RICQUE Jacques (27)** 2 saisons (1959 & 1960)
- **ROGERIE Maurice (50)** 1 saison (1951)
- **ROQUES Michel (76)** 4 saisons (1972/73/74 & 1975)
- **ROUILLE André (61)** 4 saisons (1950/51/52 & 1953)
- **ROUSSEAU Gaston (14)** 6 saisons (1947/48/49/50/51 & 1952)



- **ROUXEL Charles (50)** 9 saisons (1970/71/72/73/74/75/76/77 & 1978)
- **SADOT Alexandre (50)** 1 saison (1937)
- **SADOT Auguste (50)** 3 saisons (1937 puis 1939 puis 1946)
- **SADOT Jacques (50)** 1 saison (1955)
- **SADOT Jean (50)** 5 saisons (1967/68/69/70 & 1971)
- **SAINT Gérard (61)** 5 saisons (1956/57/58/59 & 1960)
- **SAINT-MARTIN Clément (76)** 3 saisons (2013/14 & 2015)
- **TAILLEFER Fabien (14)** 1 saison (2009)
- **TAILLEUX Alex (76)** 3 saisons (1947/48 & 1949)
- **THAURIN Jean (27)** 2 saisons (1954 & 1955)
- **THIBOUT Bruno (76)** 13 saisons (1992/93/94/95/96/97/98/99/2000/01/02/03 & 2004)
- **TOUZE Damien (27)** 3 saisons (2016/17 & 2018)
- **TRIBOUILLARD André (14)** 7 saisons (1933/34/35/36/37/38 & 1939)
- **TRIBOUILLARD Auguste (14)** 1 saison (1945)
- **TRIBOUILLARD Henri (14)** 2 saisons (1939 & 1947)
- **TRIBOUILLARD Léon (14)** 2 saisons (1939 & 1945)
- **VALOGNES Quentin (14)** 3 saisons (2016/17 & 2018)
- **VERMEULEN Daniel (27)** 1 saison (1973)
- **VERMEULEN Franck (61)** 3 saisons (2012/13 & 2014)
- **VOLET René (76)** 5 saisons (1948/49/50/51 & 1952)
- **WAECHTER Fernand (27)** 2 saisons (1942 & 1944)
- **ZUNINO René (61)** 1 saison (1950)

Réside ou à résidé en Normandie :

- **APTER Kevin (GB - 76)** 3 saisons (1976/77 & 1978)
- **ASLIN John (GB - 76)** 7 saisons (1966/67/68/69/70/71 & 1972)
- **BOCQUET Bernard (27)** 2 saisons (1973 & 1974)
- **BOCQUET Louis (27)** 6 saisons (1946/47/48/49/50 & 1951)
- **BOCQUET Maurice (27)** 10 saisons (1942/43/44/45/46/47/48/49/50 & 1951)
- **CAMBIER Jacky (Bel. - 50)** 3 saisons (1984/85 & 88)
- **CARY Bob (GB - 61)** 10 saisons (1974/75/76/77/78/79/80/81/82 et 1983)
- **CASAR Sandy (27)** 15 saisons (1999/2000/01/02/03/04/05/06/07/08/09/10/11/12 & 2013)
- **DEWAILLY Pierre (Bel. - 50)** 2 saisons (1990 & 1991)
- **DUFRASNE Guy (Bel. - 50)** 1 saison (1989)
- **DUSAUSOIT Dany (Bel. - 50)** 1 saison (1989)
- **EVANS Phil (GB - 14)** 1 saison (1982)
- **FONTENAY Joseph (50)** 2 saisons (1930 & 1931)
- **FONTENAY Léon (50)** 1 saison (1937)
- **GODERE Guillaume (76)** 8 saisons (1939/40/41/42/43/44/45 & 1946)
- **GODEY Auguste (50)** 4 saisons (1949/50/51 & 1952)
- **GUCWA Zbigniew (Pol. - 27)** 3 saisons (2005/06 puis 2013)
- **HAMELIN Alexandre (61)** 9 saisons (1931/32/33/34/35/36/37/38 & 1939)
- **HILL Peter-James (GB - 76)** 3 saisons (1967/68 & 1969)
- **JAMIESON Kevin (Aus. - 61)** 1 saison (1981)
- **JAMIESON Mark (Aus. - 27)** 3 saisons (2007/08 & 2009)
- **JAMINET Pierre (76)** 10 saisons (1935/36/37/38/39/40/41/42 puis 1949 & 1950)
- **JOURDEN Jean (76)** 8 saisons (1965/66/67/68/69/70/71 & 1972)
- **KOMOR Zygmunt (Pol - 27)** 1 saison (1955)
- **LAURANCE Franck (50)** 2 saisons (1995 & 1996)

- **LEFRANC Elie (76)** 1 saison (1955)
- **LUCKWELL Benjamin (GB - 27)** 6 saisons (1990/91/92/93/94 & 1995)
- **MANGEAS Roland (50)** 3 saisons (1960/61 & 1962)
- **MARTIN Guillaume (61)** 5 saisons (2013/14 puis 2016/17 & 2018)
- **MONDORY Lloyd (50)** 14 saisons (2002/03/04/05/06/07/08/09/10/11/12/13/14 & 2015)
- **MOORE Ian (Irl. - 61)** 7 saisons (1959/60/61/62/63/64 & 1965)
- **NOVALES Joseph (61)** 5 saisons (1962/63/64/65 & 1966)
- **ROLLINSON David (GB - 76)** 2 saisons (1972 & 1973)
- **SEDGWICK Dale (USA - 27)** 3 saisons (1994/95 & 1996)
- **TESNIERE Philippe (50)** 4 saisons (1978/79/80 & 1981)
- **WUILLEMIN Jean-Claude (76)** 3 saisons (1965/66 & 1967)

Coueurs sarthois durant la période où la Sarthe dépendait du Comité de Normandie :

- **GOUGAUT Yves (72)** 4 saisons (1963/64/65 & 1966)
- **HAUVIEUX Joël (72)** 2 saisons (1973 & 1978)
- **HECK Daniel (72)** 1 saison (1964)
- **LEGEAY Roger (72)** 10 saisons (1973/74/75/76/77/78/79/80/81 & 1982)
- **POMMIER Jacques (72)** 2 saisons (1970 & 1971)

Formés en Normandie :

- **ARASHIRO Yukiya (Jap -76)** 12 saisons (2006/07/08/09/10/11/12/13/14/15/16/07 & 2018)
- **AUGER Guillaume (50)** 8 saisons (1998/99/2000/01/02/03/04 & 2005)
- **BELLENGER Jacques (14)** 10 saisons (1950/51/52/53/54/55/56/57/58/ & 1959)
- **BESNARD Gérard (27)** 6 saisons (1970/71/72/73/74 & 1975)
- **CIOBAN Sergiu (Mol. - 76)** 3 saisons (2011/12 & 2013)
- **DANIEL Maxime (50)** 8 saisons (2011/12/13/14/15/16 17 & 2018)
- **DESJARDINS Jérôme (76)** 2 saisons (2000 & 2001)
- **ITAMI Kenji (Jap. - 76)** 8 saisons (2009/10/11/12/13/14 /15 & 2016)
- **MUTSUMINE Wataru (Jap. - 76)** 1 saison (2013)
- **NIEDZWIESKI Pawel (Pol. - 27)** 4 saisons (1996 puis 2000/01 & 2002)
- **TRUMPAUSKAS Arturas (Lit. - 76)** 3 saisons (1999/2000 & 2001)

- **Nombre de coureurs professionnels par saison :**

1941 : 8 - 1942 : 10 - 1943 : 9 - 1944 : 13 - 1945 : 14 - 1946 : 16 - 1947 : 20 - 1948 : 22 - 1949 : 24 - 1950 : 25 - 1951 : 28 (cette année-là, l'équipe GS La Perle-Normandie regroupait de nombreux coureurs normands) - 1952 : 19 - 1953 : 14 - 1954 : 12 - 1955 : 14 - 1956 : 11 - 1957 : 10 - 1958 : 7 - 1959 : 7 - 1960 : 11 - 1961 : 9 - 1962 : 13 - 1963 : 16 - 1964 : 15 - 1965 : 18 - 1966 : 17 - 1967 : 13 - 1968 : 12 - 1969 : 13 - 1970 : 13 - 1971 : 11 - 1972 : 10 - 1973 : 15 - 1974 : 12 - 1975 : 10 - 1976 : 10 - 1977 : 8 - 1978 : 13 - 1979 : 9 - 1980 : 7 - 1981 : 7 - 1982 : 6 - 1983 : 6 - 1984 : 6 - 1985 : 9 - 1986 : 8 - 1987 : 7 - 1988 : 6 - 1989 : 7 - 1990 : 8 - 1991 : 8 - 1992 : 10 - 1993 : 9 - 1994 : 14 - 1995 : 17 - 1996 : 13 - 1997 : 8 - 1998 : 7 - 1999 : 7 - 2000 : 7 - 2001 : 11 - 2002 : 16 - 2003 : 11 - 2004 : 10 - 2005 : 12 - 2006 : 11 - 2007 : 10 - 2008 : 9 - 2009 : 14 - 2010 : 14 - 2011 : 15 - 2012 : 22 - 2013 : 21 - 2014 : 22 - 2015 : 21 - 2016 : 23 - 2017 : 20 - 2018 : 18

## **Annexe 2 - Les étapes du Tour de France en Normandie depuis 1947**

**1947** : 19/07 – Saint-Brieuc-Caen  
20/07 – Caen-Paris

**1948** : 30/06 – Paris-Trouville-sur-Mer  
01/07 – Trouville-sur-Mer-Dinard

**1949** : 3/07 – Boulogne-sur-Mer-Rouen  
4/07 – Rouen-Saint-Malo

**1950** : 16/07 – Lille-Rouen  
17/07 – Rouen-Dinard

**1951** : 06/07 – Gand-Le Tréport  
07/07 – Le Tréport-Paris  
08/07 – Paris-Caen  
09/07 – Caen-Rennes

**1952** : 27/06 – Le Mans-Rouen  
28/06 – Rouen-Roubaix

**1953** : 06/07 – Lille-Dieppe  
07/07 – Dieppe-Caen  
08/07 – Caen-Le Mans

**1954** : 10/07 – Lille-Rouen  
11/07 – Rouen (contre-la-montre par équipes)  
11/07 – Rouen-Caen  
12/07 – Caen-Saint-Brieuc

**1955** : 7/07 – Le Havre-Dieppe (**Grand Départ**)  
7/07 – Dieppe (contre-la-montre par équipes)  
8/07 – Dieppe-Roubaix

**1956** : 7/07 – Lille-Rouen  
8/07 – Rouen (contre-la-montre)  
8/07 – Rouen-Caen  
9/07 – Caen-Saint-Malo

**1957** : 27/06 – Nantes-Granville  
28/06 – Granville-Caen  
29/06 – Caen (contre-la-montre par équipes)  
29/06 – Caen-Rouen  
30/06 – Rouen-Roubaix

**1958** : 28/06 – Dunkerque-Le Tréport

29/06 – Le Tréport-Versailles  
30/06 – Versailles-Caen  
01/07 – Caen-Saint-Brieuc

**1959** : 28/06 – Roubaix-Rouen  
29/06 – Rouen-Rennes

**1960** : 28/06 – Malo-les-Bains-Dieppe  
29/06 – Dieppe-Caen  
30/06 – Caen-Saint-Malo

**1961** : 25/06 – Rouen-Versailles (**Grand Départ**)

**1962** : 27/06 – Amiens-Le Havre  
28/06 – Pont-l'Évêque-Saint-Malo

**1963** : 26/06 – Roubaix-Rouen  
27/06 – Rouen-Rennes

**1964** : 22/06 – Rennes-Lisieux  
23/06 – Lisieux-Amiens

**1965** : 24/06 – Roubaix-Rouen  
25/06 – Caen-Saint-Brieuc

**1966** : 24/06 – Dunkerque-Dieppe  
25/06 – Dieppe-Caen  
26/06 – Caen-Angers

**1967** : 01/07 – Saint-Malo-Caen  
02/07 – Caen-Amiens

**1968** : 30/06 – Roubaix-Rouen  
01/07 – Rouen-Bagnoles-de-l'Orne  
02/07 – Bagnoles-de-l'Orne-Dinard

**1970** : 30/06 – Rennes-Lisieux  
01/07 – Lisieux-Rouen  
01/07 – Rouen-Amiens

**1974** : 01/07 – Saint-Malo-Caen  
02/07 – Caen-Dieppe  
03/07 – Dieppe-Harelbeke

**1976** : 26/06 – Angers-Caen

**1977** : 11/07 – Bagnoles-de-l'Orne-Rouen  
12/07 – Rouen-Roubaix

**1978** : 03/07 – Évreux-Caen

04/07 – Caen-Mazé-Montgeoffroy

**1979** : 04/07 – Saint-Hilaire-du-Harcouët-Deauville

05/07 – Deauville-Le Havre (contre-la-montre par équipes)

**1980** : 03/07 – Beauvais-Rouen

04/07 – Flers-Saint-Malo

**1983** : 05/07 – Roubaix-Le Havre

06/07 – Le Havre-Le Mans

**1984** : 04/07 – Cergy-Pontoise-Alençon

05/07 – Alençon-Le Mans

**1985** : 02/07 – Fougères-Pont-Audemer

03/07 – Neufchâtel-en-Bray-Roubaix

**1986** : 07/07 – Liévin-Évreux

08/07 – Évreux-Villers-sur-Mer

09/07 – Villers-sur-Mer-Cherbourg

10/07 – Cherbourg-Saint-Hilaire-du-Harcouët

11/07 – Saint-Hilaire-du-Harcouët-Nantes

**1988** : 06/07 – Le Mans-Évreux

07/07 – Neufchâtel-en-Bray-Liévin

**1990** : 03/07 – Nantes-Mont Saint-Michel

04/07 – Avranches-Rouen

**1991** : 11/07 – Arras-Le Havre

12/07 – Le Havre-Argentan

13/07 – Argentan-Alençon (contre-la-montre)

14/07 – Alençon-Rennes

**1993** : 07/07 – Dinard-Avranches

08/07 – Avranches-Évreux

09/07 – Évreux-Amiens

**1994** : 08/07 – Cherbourg-Rennes

**1995** : 04/07 – Mayenne-Alençon (contre-la-montre par équipes)

05/07 – Alençon-Le Havre

06/07 – Fécamp-Dunkerque

**1997** : 05/07 – Rouen (**Grand Départ**)

06/07 – Rouen-Forges-les-Eaux

07/07 – Saint-Valéry-en-Caux-Vire

08/07 – Vire-Plumelec

**2002** : 11/07 – Soissons-Rouen

12/07 – Forges-les-Eaux-Alençon  
13/07 – Bagnoles-de-l'Orne-Avranches  
14/07 – Saint-Martin-de-Landelles-Plouay

**2006** : 06/07 – Beauvais-Caen  
07/07 – Lisieux-Vitré

**2011** : 07/07 – Dinan-Lisieux

**2012** : 04/07 – Abbeville-Rouen  
05/07 – Rouen-Saint-Quentin

**2013** : 10/07 – Avranches-Mont Saint-Michel (contre-la-montre)

**2015** : 09/07 – Abbeville-Le Havre  
10/07 – Livarot-Fougères

**2016** : 02/07 – Mont-Saint-Michel-Utah Beach-Sainte-Marie-du-Mont (**Grand Départ**)  
03/07 – Saint-Lô-Cherbourg-en-Cotentin  
04/07 – Granville-Angers

**2018** : 13/07 – Fougères-Chartres

## Table des figures

Figure 1 Épreuve de cyclo-cross lors du championnat du monde 2014 à Hoogerheide (Pays-Bas) .....	10
Figure 2 Épreuve de cyclisme sur route lors du Tour de Normandie 2015 .....	11
Figure 3 Logo de l'Ufolep (Source : cd.ufolep.org) .....	13
Figure 4 Logo de la FFC (Source : ffc.fr) .....	13
Figure 5 Logo de la FSGT (Source : fsgt.org) .....	13
Figure 6 Profil de l'étape de haute montagne La Mure-Serre-Chevalier du Tour de France 2017 (source : ASO) .....	17
Figure 7 Étape La Mure-Serre-Chevalier du Tour de France 2017 (source : lenouvelliste.ch) .....	17
Figure 8 Profil de l'étape de moyenne montagne Saint-Girons-Foix du Tour de France 2017 (source : ASO) .....	18
Figure 9 Étape Saint-Girons-Foix du Tour de France 2017 (source : rtl.fr - Crédit : SWpix.com/Shutterstock/SIPA) .....	18
Figure 10 Profil de l'étape vallonnée Verviers-Longwy du Tour de France 2017 (source : ASO) .....	19
Figure 11 Arrivée de la Flèche Wallonne 2017 (source : coresites-cdn.factorymedia) .....	19
Figure 12 Profil de l'étape de plaine Vesoul-Troyes du Tour de France 2017 (source : ASO) .....	20
Figure 13 Étape Tours-Saint-Amand-Montrond du Tour de France 2013 (source : francetvsport) .....	20
Figure 14 Profil de l'étape des pavés Seraing-Cambrai du Tour de France 2015 (source : ASO) .....	21
Figure 15 Passage de la Trouée d'Arenberg lors de Paris-Roubaix 2017 (source : Philippe Lopez/AFP) .....	21
Figure 16 Passage d'un chemin de gravier blanc lors des Strade Bianche 2014 (source : pinterest.fr) .....	21
Figure 17 Passage d'un chemin lors de Paris-Nice 2015 (source : Paris-Nice/G.Demouvaux) .....	22
Figure 18 Passage du chemin "Les Charrières Blanches" lors du Championnat de Normandie des 3e catégories à Amfreville (source : normandiecyclisme.fr) .....	22
Figure 19 Profil de l'étape contre-la-montre à Marseille du Tour de France 2017 (source : ASO) .....	23
Figure 20 Coureur cycliste lors d'une épreuve contre-la-montre individuel (source : lequipe.fr) .....	23
Figure 21 Coureurs cyclistes au cours d'une épreuve de contre-la-montre par équipes (source : cyclingtips.com) .....	24
Figure 22 Schéma d'une bordure en vue aérienne (source : wikipedia.org) .....	26
Figure 23 Schéma de la démarche méthodologique .....	40
Figure 24 Tableau du nombre de licenciés par fédération en France en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université de Caen Normandie, 2018) .....	42
Figure 25 Tableau de correspondance niveau-catégorie (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	43
Figure 26 Tableau de correspondance des catégories entre les différentes fédérations (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	44
Figure 27 Tableau des licences FFC et leurs tarifs en 2018 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie - source : FFC) .....	45
Figure 28 Tableau des prix de licence par sport (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	46
Figure 29 Tableau des tarifs des licences FSGT en 2018 (source : fsgt.org) .....	47
Figure 30 Tableau du nombre de licences par régions françaises (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	48
Figure 31 Typologie des fédérations cyclistes en Normandie (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	49

Figure 32 Évolution du nombre de licenciés en Normandie entre 2008 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	50
Figure 33 Évolution du nombre de licenciés FFC par département en Normandie entre 2008 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	50
Figure 34 Nombre de licenciés FFC par département en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	51
Figure 35 Évolution du nombre de licenciés FFC en Normandie entre 1972 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	52
Figure 36 Évolution du nombre de licenciés par département en Normandie entre 1972 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	52
Figure 37 Évolution de la moyenne des licenciés par club FFC en Normandie entre 2008 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	53
Figure 38 Évolution de la moyenne des licenciés par club FFC par département en Normandie (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	53
Figure 39 Évolution du nombre de licences en cyclisme traditionnel entre 1988 et 2017 en Normandie (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	54
Figure 40 Évolution du nombre de licences dans les différentes disciplines du cyclisme en Normandie depuis 1988 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	55
Figure 41 Répartition en pourcentage des licenciés FFC en cyclisme traditionnel par département en Normandie en 2016 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	55
Figure 42 Nombre de licenciés FFC par discipline en Normandie en 2008 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	56
Figure 43 Nombre de licenciés FFC par discipline en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	56
Figure 44 Évolution du nombre de clubs affiliés à la FFC en Normandie entre 2008 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	57
Figure 45 Évolution du nombre de clubs affiliés à la FFC en Normandie depuis 1972 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	57
Figure 46 Évolution du nombre de clubs affiliés à la FFC par département en Normandie entre 1972 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	58
Figure 47 Évolution du nombre de courses FFC en Normandie entre 2009 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	58
Figure 48 Évolution du nombre de courses FFC par catégories en Normandie entre 2008 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	59
Figure 49 Évolution de la part des femmes dans les licenciés FFC en Normandie entre 2008 et 2016 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	59
Figure 50 Tableau de la présence des clubs dans les communes normandes en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	60
Figure 51 Carte du nombre de licenciés par club affilié à la FFC en Normandie en 2016 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	61
Figure 52 Carte du nombre de licenciés par club affilié à la FFC en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	61
Figure 53 Tableau du nombre de licenciés, de clubs et de courses à la FSGT en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	62
Figure 54 Tableau du nombre de licenciés et de clubs à la FSGT en Normandie en 2016 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018 - source : FSGT) .....	62
Figure 55 Carte du nombre de licenciés par club affilié à la FSGT en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	63



Figure 56 Évolution du nombre de licenciés Ufolep en Normandie entre 2008 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	65
Figure 57 Évolution du nombre de licenciés Ufolep par département en Normandie entre 2003 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	65
Figure 58 Évolution du nombre de clubs affiliés à l'Ufolep par département en Normandie entre 2001 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	65
Figure 59 Carte du nombre de licenciés par club affilié à l'Ufolep en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	66
Figure 60 Carte du nombre de licences par club et par fédération cycliste en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	67
Figure 61 Carte du nombre de licenciés FFC par commune en Normandie en 2015 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	68
Figure 62 Carte du relief et de l'hydrographie en Normandie (source : sig.normandie.fr) .....	69
Figure 63 Carte de la densité sportive par club cycliste affilié à la FFC en Normandie en 2016 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	70
Figure 64 Tableau de la densité sportive du cyclisme en Normandie en ne tenant pas compte de l'âge (pour 100 habitants) (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	70
Figure 65 Tableau de la densité sportive du cyclisme en Normandie en tenant compte de l'âge (de 5 à 74 ans selon le recensement de l'Insee de 2014) (pour 100 habitants) (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	71
Figure 66 Carte de la densité sportive du cyclisme par commune en Normandie en 2015 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	71
Figure 67 Carte de la densité sportive par âge (de 5 à 74 ans) du cyclisme par commune en Normandie en 2015 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	72
Figure 68 Carte des voies cyclables en Normandie (source : Normandie Tourisme).....	75
Figure 69 Tableau des courses importantes du calendrier normand (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	79
Figure 70 Grand Prix de Blangy-sur-Bresle 2017 (Quentin Foucault, Septembre 2017).....	81
Figure 71 Tableau de correspondance des courses FFC (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	82
Figure 72 Carte des courses professionnelles en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	83
Figure 73 Carte des courses nationales FFC par commune en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	84
Figure 74 Carte des courses régionales FFC par commune en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	85
Figure 75 Carte des courses départementales par commune en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	86
Figure 76 Tableau de la présence des courses cyclistes dans les communes normandes en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	86
Figure 77 Carte des compétitions cyclistes organisées par la FFC par commune en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université de Caen, 2018) .....	87
Figure 78 Carte des courses cyclistes FSGT par commune en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	88
Figure 79 Carte des courses cyclistes Ufolep par commune en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	89
Figure 80 Carte des courses cyclistes par fédération et par commune en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	90

Figure 81 Nombre de jours de courses par fédération et par type de communes en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	90
Figure 82 Carte des compétitions cyclistes organisées par le club de Flers Cyclisme 61 en 2018 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	92
Figure 83 Carte des compétitions cyclistes organisées par le club de VC Saint-Lô-Pont-Hébert en 2018 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	93
Figure 84 Liste des coureurs professionnels normands en 2018 et de leurs clubs et équipes successifs (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	94
Figure 85 Carte des arrivées de coureurs dans l'équipe du VC Rouen 76 entre 2010 et 2018 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	98
Figure 86 Carte des départs de coureurs dans l'équipe du VC Rouen 76 entre 2010 et 2018 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	99
Figure 87 Carte des arrivées de coureurs dans l'équipe du Team Bricquebec Cotentin entre 2010 et 2018 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie).....	101
Figure 88 Carte des départs de coureurs de l'équipe du Team Bricquebec Cotentin entre 2010 et 2018 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie).....	102
Figure 89 Schéma des filières du cyclisme de haut-niveau en Normandie (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	104
Figure 90 Évolution du nombre de courses cyclistes en Normandie entre 1972 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie) .....	105
Figure 91 Évolution du nombre de courses cyclistes par département en Normandie entre 1972 et 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	106
Figure 92 Évolution du nombre d'engagements sur les courses cyclistes en Normandie entre 1973 et 2015 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	107
Figure 93 Tableau présentant le budget d'une course départementale (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018 – source : Christian Launay).....	111
Figure 94 Course départementale des D3-D4 à Cavigny (Quentin Foucault, Mars 2018) .....	111
Figure 95 Tableau des dépenses pour une épreuve cycliste en Classe 1 au niveau UCI (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018 – source : L'Équipe).....	112
Figure 96 La Polynormande attire un public nombreux à la fin du mois de Juillet (Quentin Foucault, Juillet 2017) .....	115
Figure 97 Les commerces ambulants présents au Critérium de Lisieux 2017 (Quentin Foucault, Juillet 2017).....	116
Figure 98 Menu spécial pour le Critérium de Lisieux mis en place par un bar-restaurant (Quentin Foucault, Juillet 2017) .....	117
Figure 99 Les bars-restaurants ont déjà mis en place les tables et les chaises avant le début du Critérium de Lisieux 2017 (Quentin Foucault, Juillet 2017) .....	117
Figure 100 Un magasin fermé pour cause de Critérium à Lisieux (Quentin Foucault, Juillet 2017) ...	118
Figure 101 Le public est présent pour le Critérium de Lisieux (Quentin Foucault, Juillet 2017) .....	118
Figure 102 Commerce ambulant au Circuit des Remparts 2017 à Saint-Lô (Quentin Foucault, Juillet 2017).....	119
Figure 103 Le restaurant, situé à proximité de la ligne d'arrivée du Circuit des Remparts à Saint-Lô, fait le plein de clients (Quentin Foucault, Juillet 2017).....	119
Figure 104 Les panneaux lumineux permettent de mettre en avant les sponsors de la course au Circuit des Remparts (Quentin Foucault, Juillet 2017).....	120
Figure 105 Les commerçants ambulants sont nombreux à la Polynormande (Quentin Foucault, Juillet 2017).....	120

Figure 106 Là aussi les rôtisseries et bars-restaurants accueillent de nombreux clients à la Polynormande (Quentin Foucault, Juillet 2017) .....	121
Figure 107 Des commerces ambulants qui vendent des sandwiches saucisse et des frites sont présents au Grand Prix de la Saint-Laurent à Montpinchon (Quentin Foucault, Août 2017).....	121
Figure 108 La buvette-restauration à Montpinchon attire le public (Quentin Foucault, Août 2017)	122
Figure 109 Quelques exposants sont également présents à Montpinchon comme ici un vendeur de vins (Quentin Foucault, Août 2017) .....	122
Figure 110 Des forains sont venus pour la foire qui se déroule en même temps que les courses à Montpinchon (Quentin Foucault, Août 2017).....	123
Figure 111 Les marchands de cycles sont également présents au Duo Normand à Marigny (Quentin Foucault, Septembre 2017).....	124
Figure 112 Les bars-restaurants attirent de nombreux clients au Duo Normand (Quentin Foucault, Septembre 2017).....	124
Figure 113 On peut voir en arrière-plan que le public est venu nombreux au Duo Normand (Quentin Foucault, Septembre 2017).....	125
Figure 114 Malgré la pluie, le public est nombreux au Grand Prix de la Saint-Laurent à Montpinchon (Quentin Foucault, Août 2017).....	126
Figure 115 La foire des Rogations à Briouze qui se déroule sur trois jours réunit à la fois une course cycliste, une brocante et un marché aux vaches (Quentin Foucault, Mai 2018).....	127
Figure 116 Le critérium de Lisieux des professionnels permet également aux amateurs de se mesurer au même parcours (Quentin Foucault, Juillet 2017).....	128
Figure 117 Les coureurs professionnels clôturent le critérium de Lisieux dans la soirée (Quentin Foucault, Juillet 2017) .....	129
Figure 118 Tableau des dépenses et recettes du Comité de Normandie FFC (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie - source : Christian Launay).....	132
Figure 119 Nombre de coureurs par disciplines pratiquées par les répondants au questionnaire (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	133
Figure 120 Année de licenciation en club des répondants (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	133
Figure 121 Clubs dans lesquels les répondant sont licenciés (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	134
Figure 122 Distance entre le domicile des répondants et le siège du club (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	134
Figure 123 Nombre de licences par catégorie des répondants (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	135
Figure 124 Qu'est-ce qui a amené les répondants au cyclisme ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	135
Figure 125 Qu'est-ce que les répondants préfèrent ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	136
Figure 126 Est-ce que les répondants roulent en groupe ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	136
Figure 127 Pour quelles raisons les répondants roulent en groupe ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	137
Figure 128 Fréquence des sorties à vélo des répondants (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	137
Figure 129 Les répondants se sentent-ils en sécurité sur la route ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	138

Figure 130 Les répondants choisissent-ils leurs parcours d'entraînement en fonction de leur sécurité ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	138
Figure 131 Selon quels critères les répondants choisissent leur parcours d'entraînement ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	139
Figure 132 Les répondants ont-ils déjà eu un accident à vélo lié à un autre usager ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	139
Figure 133 Cet accident était-il ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018)...	140
Figure 134 Était-ce situé ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	140
Figure 135 Nombre de kms parcourus à l'entraînement en moyenne par les répondants (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	141
Figure 136 Qu'est-ce qui motive les répondants à s'entraîner ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	141
Figure 137 Les répondants préparent-ils leurs parcours d'entraînement à l'avance ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	142
Figure 138 Les répondants utilisent-ils un GPS ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	142
Figure 139 Les répondants connaissent-ils leur terrain d'entraînement ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	143
Figure 140 Nombre de compétitions auxquelles les répondants participent par an (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	143
Figure 141 Distance en kms que les répondants sont prêts à faire pour participer à une compétition (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	144
Figure 142 Régions ou départements que les répondants privilégient pour participer à des compétitions (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	144
Figure 143 Qu'est-ce que les répondants pensent des organisations de compétitions ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	145
Figure 144 Les répondants font-ils des achats sur les lieux de compétitions ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	145
Figure 145 Avis des répondants sur le prix des licences (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	146
Figure 146 Avis des répondants sur les primes de compétitions (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	146
Figure 147 Répartition hommes-femmes des répondants (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	147
Figure 148 Âge des répondants (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018).....	147
Figure 149 Catégories socio-professionnelles des répondants (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	148
Figure 150 Niveau d'études des jeunes répondants (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	148
Figure 151 Depuis combien de temps les répondants pratiquent-ils le vélo ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	149
Figure 152 Où les répondants entretiennent-ils leur vélo ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	149
Figure 153 Où les répondants achètent-ils leurs équipements ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	150
Figure 154 Combien les répondants dépensent-ils par an pour leurs équipements ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	150

Figure 155 Où les répondants achètent-ils leur vélo ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	151
Figure 156 Combien les répondants dépensent-ils pour l'achat de leur vélo ? (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	151
Figure 157 Tableau croisé entre la catégorie socio-professionnelle des répondants et le prix de leur vélo (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	152
Figure 158 Tableau croisé entre la catégorie socio-professionnelle des répondants et leurs dépenses par an pour leurs équipements (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	152
Figure 159 Tableau croisé entre la catégorie socio-professionnelle des répondants et l'endroit où ils entretiennent leur vélo (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	153
Figure 160 Tableau croisé entre la catégorie socio-professionnelle des répondants et l'endroit où ils achètent leur vélo (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	153
Figure 161 Tableau croisé entre la catégorie socio-professionnelle des répondants et l'endroit où ils achètent leurs équipements (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	154
Figure 162 Tableau de la part des ventes de cycles par canal de distribution en 2017 (Source : Union Sport et Cycle) .....	157
Figure 163 Tableau de la part des ventes d'équipements et d'accessoires par canal de distribution en 2017 (Source : Union Sport et Cycle) .....	157
Figure 164 Tableau de la part des ventes de VAE par canal de distribution en 2017 (Source : Union Sport et Cycle) .....	157
Figure 165 Carte des commerces de cycles en Normandie en 2017 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018) .....	158
Figure 166 Carte des étapes du Tour de France en Normandie entre 2000 et 2018 (Auteur : Quentin Foucault, Université Caen Normandie, 2018 - source : ASO).....	162
Figure 167 Budget du Grand Départ du Tour de France 2016 dans la Manche (Source : Association du Grand Départ du Tour de France 2016 Manche-Normandie) .....	163
Figure 168 Arrivée du Tour de France 2016 à Utah Beach.....	165
Figure 169 Le Mont-Saint-Michel lors du contre-la-montre du Tour de France le 10 juillet 2013, avec la route construite spécialement pour l'occasion (Yoan Valat / AFP).....	167
Figure 170 Arrivée du Tour de France à 2016 à Cherbourg-en-Cotentin.....	169
Figure 171 Parcours de l'Étape Grand Départ.....	169
Figure 172 Etape Grand Départ 2016.....	170
Figure 173 Guide d'entretien .....	189
Figure 174 Questionnaire à l'intention des licenciés de la FFC en Normandie diffusé par internet... ..	191
Figure 175 Communiqué du Comité de Normandie FFC sur l'annulation du championnat de Normandie de cyclo-cross à Gonfreville-l'Orcher .....	194
Figure 176 Communiqué de la FFC sur l'accord de mécénat entre ASO et la FFC .....	194
Figure 177 Communiqué du Comité Départemental de l'Orne FFC sur la nomination du Signal d'Écouves comme manche de la Coupe de France 2019 Juniors (08/12/2017) .....	194
Figure 178 Article Ouest-France du 12 Janvier 2018 sur le passage du Tour de France à Bellême....	195
Figure 179 Article Ouest-France du 27 Novembre 2018 sur un agriculteur également cycliste amateur .....	196
Figure 180 Article de la Presse de la Manche du 23 Mars 2018 sur la filière ornaise du Team Bricquebec Cotentin .....	197
Figure 181 Article Ouest-France du 25 Juillet 2017 sur le Critérium de Lisieux.....	198
Figure 182 Article Ouest-France du 26 Février 2018 sur le congrès fédéral de la FFC .....	199
Figure 183 Article Ouest-France du 8 décembre 2017 sur le coût des transferts amateurs .....	199

Figure 184 Article Ouest-France du 2 Mars 2018 sur le club de l'Olympique Argentan et la FSGT de l'Orne .....	200
Figure 185 Article Ouest-France du 14 Avril 2008 sur les raisons de l'annulation de La Flèche Normande.....	200
Figure 186 Article Ouest-France du 5 Septembre 2017 sur la possible désignation d'Alençon comme ville-arrivée du Tour de France 2018 .....	201
Figure 187 Article L'Orne Combattante du 1 Mars 2018 sur le Tour de Normandie .....	202
Figure 188 Article Ouest-France du 14 Mars 2018 sur la sécurité du Tour de Normandie .....	202
Figure 189 Document d'information transmis aux résidents de la commune de Briouze concernés par le passage de la course cycliste dans leur rue.....	203

# Table des matières

<b>Remerciements</b> .....	3
<b>Sommaire</b> .....	4
<b>Introduction générale</b> .....	5
<b>Première partie : Mise en contexte de l'objet d'étude</b> .....	7
<b>Introduction</b> .....	7
<b>1) Le sport en géographie</b> .....	7
1.1) Une définition du sport.....	7
1.2) Caractérisation de la pratique sportive .....	7
1.3) Le sport et les collectivités territoriales.....	8
<b>2) Le cyclisme</b> .....	9
2.1) Qu'est-ce que le cyclisme ?.....	9
2.2) Les différentes disciplines du cyclisme .....	9
2.3) Les épreuves du cyclisme sur route.....	11
2.4) Le Tour de France et ASO.....	11
2.5) Les fédérations sportives dans le cyclisme.....	12
<b>3) L'espace et l'organisation du cyclisme</b> .....	14
3.1) Les fédérations sportives dans le cyclisme.....	14
3.2) L'espace du cyclisme .....	14
3.3) Les problèmes liés aux compétitions.....	15
3.4) Caractérisation socio-spatiale de la pratique sportive du cyclisme .....	16
3.5) La course cycliste : une animation pour les villages .....	16
<b>4) Les différents types de courses et coureurs cyclistes selon les espaces</b> .....	17
4.1) Les types de courses .....	17
4.2) Les types de coureurs .....	24
4.3) Les situations de courses liées aux conditions climatiques .....	25
<b>5) Un état du cyclisme en France et son économie</b> .....	26
5.1) Le cyclisme en France.....	26
5.1.1) L'économie du cyclisme.....	26
5.1.2) Le cyclisme sportif .....	27
5.1.3) Les accessoires pour se repérer dans l'espace .....	27
5.1.4) L'insécurité.....	27
5.2) Les subventions allouées au cyclisme .....	28
5.3) Le sponsoring dans le cyclisme .....	28

<b>6) Le tourisme sportif</b> .....	29
6.1) Définition.....	29
6.2) Le développement touristique par le cyclisme .....	29
<b>7) Le Tour de France : un événement mondial</b> .....	30
7.1) Une brève histoire du Tour de France .....	30
7.2) Les retombées du Tour de France.....	30
7.3) Le Tour de France apporte-t-il véritablement des retombées ? .....	32
7.4) Les conséquences négatives de l'événement.....	33
<b>Conclusion</b> .....	33
<b>Deuxième partie : Le projet de recherche</b> .....	35
<b>Introduction</b> .....	35
<b>1) Questionnements et problématique</b> .....	35
<b>2) Méthodologie employée</b> .....	35
2.1) L'analyse de base de données géostatistiques .....	36
2.2) Représentation graphique .....	36
2.3) L'enquête.....	37
<b>Conclusion</b> .....	39
<b>Troisième partie : Le cyclisme fédéral en France et en Normandie</b> .....	41
<b>Introduction</b> .....	41
<b>1) Les différentes fédérations cyclistes et leur importance</b> .....	41
1.1) La Fédération Française de Cyclisme.....	41
1.2) Les fédérations affinitaires : la Fédération Sportive et Gymnique du Travail et l'Union Française des Œuvres Laïques et d'Éducation Physique.....	42
<b>2) L'organisation des fédérations et les licences proposées</b> .....	43
2.1) Les catégories .....	43
2.2) Le prix des licences .....	44
<b>3) De nombreux licenciés et une présence marquée de la FFC</b> .....	48
<b>4) Les fédérations sportives de cyclisme en Normandie</b> .....	49
4.1) La Fédération Française de Cyclisme.....	49
4.2) La Fédération Sportive et Gymnique du Travail .....	62
4.3) L'Union Française des Œuvres Laïques et d'Éducation Physique .....	64
4.4) Des fédérations complémentaires géographiquement .....	66
4.5) Des licenciés urbains qui pratiquent le cyclisme dans l'espace rural .....	67
4.6) Une forte densité sportive dans la Manche et dans l'Orne .....	69
<b>Conclusion</b> .....	73
<b>Quatrième partie : La Normandie, une terre de cyclisme</b> .....	74



<b>Introduction</b> .....	74
<b>1) La Normandie cycliste</b> .....	74
1.1) La place des itinéraires cyclables .....	74
1.2) Le terrain d'étude .....	75
<b>2) Le cyclisme d'antan</b> .....	76
2.1) Les anciens cyclistes professionnels.....	76
2.2) Les anciennes courses cyclistes.....	78
<b>3) La situation actuelle</b> .....	79
3.1) Les courses cyclistes en Normandie.....	79
3.1.1) Les courses cyclistes réputées .....	79
3.1.2) Les cyclosporives .....	81
3.1.3) La localisation des compétitions cyclistes en Normandie .....	82
3.2) Les exemples de deux clubs organisateurs .....	91
3.3) Le développement du cyclisme normand .....	94
3.3.1) Les cyclistes professionnels et les résultats obtenus.....	94
3.3.2) La formation des jeunes.....	96
<b>4) Les compétitions normandes : entre difficultés de financement et animation du territoire</b> 105	
4.1) De moins en moins de courses cyclistes.....	105
4.1.1) Moins d'engagements sur les épreuves .....	106
4.1.2) Une sécurité plus difficile à assurer par manque de bénévoles .....	107
4.1.3) Une réglementation lourde et contraignante.....	108
4.2) Un financement des compétitions cyclistes de plus en plus difficile .....	109
4.3) Un investissement rentable pour les collectivités territoriales .....	114
4.4) Une population et des commerçants partagés sur la présence de ces épreuves .....	116
4.5) Une animation du territoire .....	125
<b>5) Le cyclisme amateur : un cas à part</b> .....	129
5.1) Les clubs.....	130
5.2) Le Comité de Normandie de la FFC.....	132
5.3) La pratique des licenciés .....	132
5.3.1) Les résultats du questionnaire : une pratique qui tient compte de la sécurité.....	133
5.3.2) Les résultats du questionnaire : des licenciés prêts à faire de longue distance pour participer à des courses.....	143
5.3.3) Les résultats du questionnaire : des dépenses plus ou moins importantes selon la catégorie socio-professionnelle .....	147
5.4) Une composition sociale du peloton cycliste qui évolue.....	154
5.5) Une sécurité sur les routes qui menace le cyclisme.....	155

5.6) Un marché du cycle qui se stabilise grâce au VAE.....	156
<b>6) Le Tour de France en Normandie.....</b>	<b>160</b>
6.1) Les passages du Tour de France dans la région.....	160
6.2) Le Grand Départ du Tour de France 2016 dans la Manche.....	162
6.3) Son financement .....	163
6.4) Une mobilisation importante de la population, des forces de l'ordre et des secours.....	163
6.5) Les retombées avancées .....	165
6.6) L'Étape Grand Départ .....	169
6.7) La mise en avant du territoire.....	170
6.8) Un bilan du Grand Départ positif.....	174
<b>Conclusion.....</b>	<b>174</b>
<b>Conclusion générale .....</b>	<b>176</b>
<b>Glossaire.....</b>	<b>178</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>179</b>
<b>Annexes .....</b>	<b>189</b>
<b>Table des figures.....</b>	<b>214</b>
<b>Table des matières .....</b>	<b>222</b>

# **Le cyclisme de compétition en Normandie**

## *Étude géographique d'un sport de plein air*

La Normandie est une terre de cyclisme qui réunit de nombreuses compétitions d'envergure comme Paris-Camembert ou la Polynormande. La pratique cycliste y est plus importante que dans beaucoup d'autres départements français. De nombreux coureurs normands sont passés professionnels à l'image de Jacques Anquetil, vainqueur de 5 Tour de France. L'attribution du Grand Départ du Tour de France 2016 au département de la Manche, où le cyclisme de compétition est très présent, n'a été que le résultat d'un long travail des représentants des différentes fédérations, des élus locaux et des clubs. La Normandie est un formidable laboratoire pour étudier la géographie du cyclisme de compétition et de ses pratiquants. La gratuité du sport cycliste attire un public nombreux. Les courses cyclistes peuvent apporter des retombées économiques et médiatiques aux territoires qui accueillent des courses. Celles-ci sont régulièrement mises en avant par les collectivités territoriales et les organisateurs mais les études sur ce sujet sont peu nombreuses.

Ce travail s'intéresse au cyclisme de compétition et se restreint au cyclisme sur route et au cyclo-cross. Il recense les courses cyclistes professionnels et amateurs en Normandie et s'intéresse à l'économie du cycle et au Grand Départ du Tour de France 2016 en Normandie. Les difficultés financières, sécuritaires et humaines rencontrées par les organisateurs et les fédérations sont abordées ainsi que le fonctionnement de ces dernières. À partir d'un travail de terrain auprès des élus, des fédérations, des commerçants, des pratiquants et de la population et d'une analyse géo-statistique, l'objectif a été de comprendre les logiques géographiques et économiques qui accompagnent le sport cycliste et s'il existe une géographie du cyclisme de compétition en Normandie. Pour cela un questionnaire a été diffusé aux licenciés de la Fédération Française de Cyclisme en Normandie et des entretiens ont été réalisés auprès des représentants des différentes fédérations présentes sur le territoire normand. L'approche historique a permis de compléter cela. Une analyse comparative et diachronique a aidé à distinguer les lieux et espaces privilégiés du cyclisme qui constituent sa « territorialité ».

Normandy is a land of cycling that brings together many major competitions such as Paris-Camembert or Polynormande. Cycling practice is more important than in many other French departments. Many Norman racers are turned professionals like Jacques Anquetil, winner of 5 Tour de France. The awarding of the Big start of the Tour de France 2016 to the Manche department, where competitive cycling is very present, was only the result of long work of the representatives of the various federations, local deputies and clubs. Normandy is a wonderful laboratory to study the geography of competitive cycling and its practitioners. The free access of the cycling attracts a large public. Cycling races can bring economic and media benefits to the territories that host races. These are regularly promoted by local authorities and organizers but the studies on this subject are few.

This work focuses on competitive cycling and is restricted to road cycling and with the cyclo-cross. It lists the professionals and amateurs cycle races in Normandy and is interested in the cycle economy and the Big start of the Tour de France 2016 in Normandy. The financial, security and human difficulties encountered by the organizers and the federations are tackled as well as the functioning of the latter. From a field work with the local deputies, the federations, the traders, the practitioners and the population and with a geo-statistical analysis, the objective was to understand the geographical and economic logics which accompany the cycle sport and if there is a geography of competitive cycling in Normandy. For this, a questionnaire was transmitted to the licensees of the French Federation of Cycling in Normandy and interviews were conducted with the representatives of the various federations present on the Norman territory. The historical approach has completed this. A comparative and diachronic analysis has helped to distinguish the privileged places and spaces of cycling that constitute its "territoriality".

**Mots-clés :** Cyclisme, compétition, économie, espace, Normandie, pratique cycliste, licenciés, fédérations, collectivités territoriales, retombées