

## LES « MONUMENTS » DU SPORT CYCLISTE, UN TYPE NOUVEAU DE PATRIMOINE MOBILE

### THE “MONUMENTS” OF CYCLING SPORT, A NEW TYPE OF MOBILE HERITAGE

Guy DI MÉO

#### Résumé

À partir de la définition de la notion de « patrimoine mobile », cet article construit l'argumentaire visant à admettre dans cette catégorie les cinq courses classiques du sport cycliste international qualifiées de « monuments ». La démonstration s'effectue en quatre temps qui reprennent, chacun, une caractéristique fondatrice de tout patrimoine, présente dans les courses en question : sa portée identitaire ; sa construction socioculturelle dans la durée ; le dialogue entre lieux et territoires qu'il initie ; le poids des acteurs et des considérations, tant politiques que marchandes, présidant à sa création comme à sa reproduction. La conclusion met l'accent sur les causes profondes, tantôt convergentes, tantôt contradictoires, d'une patrimonialisation désormais sans limites dont témoigne le cas singulier des grands « monuments » du cyclisme.

#### Mots-clés

course cycliste, identité, lieu, patrimoine mobile, territoire, marchandisation

#### Summary

*Starting with a definition of the notion of “mobile heritage”, this article builds the argument for including in this category the five classic races in international cycling sport that are described as “monuments”. The argument is presented in four stages, each of which takes up a founding characteristic of any heritage, present in the races in question: its significance in terms of identity, its socio-cultural construction over time, the dialogue between places and territories that it initiates, and the weight of actors and considerations, both political and commercial, presiding over its creation and reproduction. The conclusion highlights the deep-seated causes - sometimes convergent, sometimes contradictory - of a now limitless patrimonialization, to which the singular case of cycling's great “monuments” bears witness.*

#### Keywords

*cyclist race, identity, mobile heritage, place, territory, merchandizing*

## INTRODUCTION

Cinq courses cyclistes sur route réservées aux coureurs professionnels, ouvertes plus récemment, dans le cadre d'épreuves distinctes, aux amateurs et aux femmes, ont été hissées, par la presse, au rang patrimonial de « monuments ». C'est un phénomène récent (années 2000-2010) qui aurait peut-être incité Roland Barthes à les ranger, avec le Tour de France, dans ce qu'il appelait les *Mythologies* (1957). Il s'agit de *Milan-San Remo* (MSR), du *Tour des Flandres* (TF), de *Paris-Roubaix* (PR), de *Liège-Bastogne-Liège* (LBL), organisées au début du printemps ; puis, à l'automne, du *Tour de Lombardie* (TL). Ce sont des compétitions d'un jour, très intenses, très exigeantes, courues sur des distances de l'ordre de 250 à 300 km, toutes organisées en Europe, dans ce que l'on peut considérer comme

les deux foyers historiques d'un sport cycliste de plus en plus international : la Belgique et le Nord de la France d'une part ; l'Italie du Nord, de l'autre.

En partant d'un corps de définitions classiques du concept de patrimoine, cet article adopte un argumentaire visant à démontrer la dimension patrimoniale de ces épreuves conçues sur le principe de leur mobilité routière. Il s'interroge aussi sur les raisons de l'élargissement, désormais sans bornes, de la large palette des objets, lieux et événements déclarés et reconnus patrimoniaux (Heinich, 2009).

De l'idée patrimoniale, je retiens ici les six caractères susceptibles de se retrouver, pour certains d'entre eux (disons deux ou trois pour le moins), dans toutes les manifestations et dans tous les objets que l'on qualifie de patrimoniaux (Nora, 1986 ; Di

Méo, 2008) ; soit les propriétés suivantes :

- Un bien, au sens large, à la fois matériel et idéal (objet, monument et édifice, œuvre artistique, lieu, territoire...), mais susceptible d'une stricte idéalité (notion de patrimoine immatériel : idiomes, traditions orales et gestuelles, croyances et légendes, son et musique...) pouvant néanmoins disposer d'une assise géographique (une langue ou des traditions régionales, par exemple).
- Un bien socioculturel, produit par des acteurs avec le concours de différents médias (communicationnels au sens strict, ou éducatifs ; mais aussi plus intangibles, tels que la sublimation artistique, un savoir-faire), au cours d'une durée suffisamment longue pour qu'il connaisse une ou plusieurs transmissions intergénérationnelles.
- Un bien *a priori* banal, voire d'usage commun, forgé par la reproduction de pratiques codifiées (gestes et outils propres à la fabrication artisanale, ou renvoyant à l'histoire des techniques industrielles et managériales, parfois à d'anciennes pratiques agraires ou agricoles), mais doté, au fil du temps, d'une dimension historique ou mythique, voire sacrée, ou simplement sentimentale et nostalgique ; fruit d'une conjonction de discours (performativité) et de circonstances spécifiques favorables à sa distinction.
- Un bien distingué donc, sélectionné parmi d'autres (choix d'acteurs) en raison de ses qualités propres, voire de son exceptionnalité, sinon de son caractère unique et non reproductible, ou emblématique/symbolique d'une collectivité plus large que la sphère immédiate qui accompagne sa position spatiale (effet de synecdoque).
- Un bien qui trouve place dans la mémoire et la légitimité collectives (sociale ou simplement familiale), y compris au prix de réinterprétations très contemporaines. Un bien exerçant, du coup, un puissant effet identitaire, politique et/ou socioculturel, d'ampleur locale, régionale, nationale, n'excluant pas l'internationalisation de sa réputation et de ses répercussions.
- Un bien revêtant enfin une valeur économique motrice de son développement et, pour partie, de l'intérêt qu'on lui porte.

La notion de patrimoine étant de la sorte cernée, il reste à définir celle de la mobilité qui distingue ces courses cyclistes d'autres formes d'événement plus fixes, ancrés dans un même lieu : fêtes, festivals, cérémonies religieuses, etc. À ce titre, les grandes

courses cyclistes ne constituent pas un cas unique dans la mesure où les pèlerinages de Saint-Jacques de Compostelle, par exemple, ont déjà acquis cette réputation de patrimoine mobile (Cazes et Rayssac, 2022), reconnue par leur inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité (UNESCO). Dans cette filiation, je distinguerai, à propos de ces courses cyclistes, deux situations de mobilité patrimoniale. D'abord, celle qui tient au déplacement des coureurs et de leurs imposantes suites de motocyclettes, d'automobiles ; mouvement s'amorçant dès la ligne de départ et s'achevant sur celle de l'arrivée. Ensuite, celle qui a trait aux parcours empruntés par ces épreuves qui connaissent, selon les années, des modifications notables, tant en ce qui concerne leurs lieux de départ et d'arrivée que leurs itinéraires. La notion de mobilité/mouvement retenue dans ces pages a donc quelques rapports lointains avec les usages qu'en font l'UNESCO (cf. <https://fr.unesco.org/events/exposition-siecle-patrimoine-mouvement>), aussi bien que diverses associations qui s'attachent, entre autres, à la valorisation du patrimoine constitué par les véhicules anciens (<https://www.theheritagealliance.org.uk/blog-mobile-heritage-in-2042>). En revanche, elle n'a rien à voir avec l'étude des médiations patrimoniales, archéologiques (Watrall, 2018) ou muséales faisant usage des outils numériques et des technologies mobiles de communication (Cambone, 2019) pour diffuser leur contenu. Malgré la dérive éclectique du terme « mobile » qui nuit incontestablement à son usage scientifique, je tiens à le conserver ici, dans le cadre sémantique strict et précis que j'indique ci-dessus.

Sur ces deux bases théoriques (patrimoine et mobilité) et grâce aux informations tirées des ouvrages et articles scientifiques cités en bibliographie<sup>1</sup>, quatre thèmes, développés dans autant de parties, feront l'objet d'une présentation tendant à démontrer la constitution patrimoniale de ces courses, de leurs parcours, de leurs lieux de passage et des images (représentations en général) qu'elles engendrent. Je donne ici, dès l'introduction, le contenu sommaire de chacun des thèmes patrimoniaux que je serai amené à développer ensuite.

Depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et le début du XX<sup>e</sup>, les « cinq monuments » sont des courses installées dans la durée, devenues des rendez-vous annuels incontournables. Leur reproduction régulière, leur transmission intergénérationnelle, les médias qui ont souvent présidé à leur création et ressassent

leurs « légendes », renforcent leur charge patrimoniale. Leur patrimonialité tient aussi à leur unicité, au fait que derrière des caractéristiques communes, chacune affiche des traits originaux qui la rendent unique et, d'une certaine façon, insubstituable.

Ces courses sont également devenues patrimoniales par leurs effets identitaires et les ressorts politiques nationalistes ou régionalistes qu'elles dévoilent (Bonfiglioli, 2015 ; Fumey, 2006). C'est en particulier le cas des deux grandes courses belges. L'une, le Tour des Flandres, épouse par son tracé les grandes lignes de la terre flamande et traverse le plus grand nombre possible de ses cités, comme pour en matérialiser l'immuable réseau. La création du Tour des Flandres, en 1905, ne fut-elle pas d'ailleurs affichée comme une réplique identitaire de la « Doyenne » (wallonne) des classiques : Liège-Bastogne-Liège ? (Blanc, 2023 ; Roos *et al.* ; 2022 ; Schroeders, 1999).

Les parcours ponctués de « hauts lieux » et de paysages pieusement conservés, acquièrent une réputation quasi-mythique : tronçons pavés de l'« enfer du Nord » (Paris-Roubaix), statues et monuments rappelant les exploits et les héros du passé, monts des Flandres (*bergs*) et *capi* (caps escarpés) ligures, ascensions usantes du Tour de Lombardie et de Liège-Bastogne-Liège, etc. Soit autant de sites qualifiés de « sanctuaires », entretenus par des associations et par des collectivités territoriales ; fréquentés, outre les coureurs professionnels, par des cohortes de cyclo-touristes amateurs, de marcheurs, de motocyclistes et d'automobilistes (Sergent, 2004).

À l'image de tout patrimoine, les cinq « monuments » du cyclisme sont le produit social de groupes d'acteurs qui y participent, les regardent, président à leur mise en place comme à leur reproduction. Animés avant tout par l'intérêt sportif, les acteurs en question obéissent aussi à des motivations d'ordres politique, culturel et économique. À ce dernier titre, il convient de signaler une marchandisation croissante de ces courses : tantôt bon enfant et opportuniste (commerces ambulants et fêtes foraines, retombées touristiques), tantôt plus spéculative lorsque les entreprises qui les organisent et les financent cherchent à gagner le plus d'argent possible en monnayant leur image, voire en s'efforçant de les rendre toujours plus spectaculaires, mais aussi plus dures pour les coureurs (Derom, Ramshaw, 2016 ; Calvet, 1991).

## I. UNE SÉLECTION DE COURSES ANCIENNES À FORTES PERSONNALITÉS

Les cinq « monuments » du cyclisme international ont été créés à peu près en même temps, soit au tournant des XIX<sup>e</sup> (LBL en 1892 ; PR en 1896) et XX<sup>e</sup> (TL en 1905 ; MSR en 1907 et TF en 1913) siècles, alors que les compétitions cyclistes, gage de modernité, connaissaient en Europe un premier succès fulgurant, au même titre que d'autres pratiques et spectacles sportifs.

Malgré des démarrages parfois compliqués (LBL interrompue entre 1895 et 1908 faute d'organiseurs), ces courses annuelles n'ont enregistré que de rares interruptions, principalement dues aux deux guerres mondiales... Et encore, le TF n'a pas cessé pendant le second conflit, en raison de la connivence des autorités flamandes de Belgique avec l'occupant allemand qui participa au maintien de l'ordre et de la sécurité sur le parcours de ses éditions de guerre (Vanwalleghem, 1999). Quant au TL, il ne cessa qu'en 1943-1944, lorsque l'Italie connut à son tour, sur son sol, la violence des combats.

Au fil des ans, ces courses n'ont jamais cessé de gagner en notoriété, jusqu'à éclipser, par un processus de sélection/distinction bien connu en économie et en politique, quelques-unes de leurs plus sérieuses concurrentes des débuts : Bordeaux-Paris, Paris-Brest-Paris ; plus récemment, Paris-Tours, Paris-Bruxelles, La Flèche wallonne et autres classiques dites de second rang... Au total, plusieurs générations de coureurs, d'officiels et de spectateurs-amateurs, ont vécu, acclamé et accompagné des épreuves qui ne gagnèrent que tardivement leurs galons de « monuments ». Ce terme ne fut en effet employé pour la première fois qu'en 1949, et sans lendemain immédiat, dans un article du quotidien *Ce soir*, à propos de PR. L'appellation ne refit son apparition qu'au début du XXI<sup>e</sup> siècle, lorsque l'Union cycliste internationale (UCI) remit de l'ordre dans les compétitions en distinguant trois catégories supérieures de grandes courses : le Tour de France (catégorie I), les Tours d'Italie et d'Espagne (catégorie II), les cinq « monuments » (catégorie III) (Roos *et al.*, 2022).

Preuve de leur personnalité hors normes, les cinq « monuments » portent chacun des noms, ou surnoms, qui soulignent quelques-unes de leurs particularités, gages de leur unicité/spécificité respective.

Première classique de l'année, mais aussi la plus longue (près de 300 kilomètres), organisée le troisième samedi de mars, Milan-San Remo est surnommée « *La Primavera* » (Le Printemps), ou encore, essentiellement en Italie, « *La Classicissima* » (La Classique des Classiques). Son itinéraire, principalement plat, n'offre que de rares montées, de courtes côtes placées à proximité de son arrivée. Il s'agit donc d'une course qui favorise les « sprinters » et les « puncheurs ».

Le Tour des Flandres (autour de 260-270 km.), en dialecte flamand « *Ronde van Vlaanderen* », tire de cette dénomination son appellation de « *Ronde* ». Ayant lieu le premier dimanche d'avril, dans des conditions météo souvent difficiles, cette classique au parcours changeant, caractérisée par l'escalade d'une succession de côtes pavées, courtes (2,5 km. au plus) mais raides (jusqu'à 22% de déclivité), favorise des coureurs endurants et puissants, qualifiés de « baroudeurs » (on parle en Flandre de « Flahutes »).

Paris-Roubaix (250 Km. environ), dite « *La Reine des Classiques* », a lieu le deuxième dimanche d'avril. Elle doit son surnom le plus connu (« *L'Enfer du Nord* ») aux ravages provoqués par la première guerre mondiale. Sa qualification d'inhumaine résulte donc plus de la sidération collective éprouvée devant le constat des effets de la guerre que de son profil sans reliefs, mais haché de secteurs mal pavés, boueux ou poussiéreux selon les conditions climatiques du moment, difficiles et périlleux à franchir (Sergent, 1991). Très dure, elle couronne des athlètes, véritables *crossmen* et « rouleurs », capables de mobiliser des ressources physiques et mentales exceptionnelles.

La plus ancienne de ces courses-« monuments », qualifiée par conséquent de « *Doyenne* », Liège-Bastogne-Liège (260 Km.), clôture, fin avril, la saison des classiques de printemps. Avec son itinéraire épuisant pour les organismes des compétiteurs, car jalonné par les nombreuses et longues côtes de l'Ardenne wallonne (une dizaine pour plus de 25 kilomètres de montées), elle convient bien aux « grimpeurs-rouleurs », spécialistes des grands Tours.

Seul « monument » de l'automne, le Tour de Lombardie (« *Il Lombardia* » ou « *La Classique des feuilles mortes* ») se dispute, au début d'octobre,



**Photo 1.** Un patrimoine improbable forgé au prix de la souffrance des coureurs : les chemins pavés et détrempés de Paris-Roubaix (Photo Canva)

sur une distance de 240 à 250 kilomètres. Avec son parcours très vallonné autour du lac de Côme, et ses longues côtes parfois très raides, il favorise les « grimpeurs » capables de s'imposer au sprint après un gros effort.

Ainsi vont ces cinq « monuments », chacun avec son originalité, ses particularités qui, toutes réunies, cumulent l'ensemble des exigences athlétiques et psychologiques faisant l'étoffe des plus grands champions. En quelques 120 ou 130 ans, ils ont contribué (le cyclisme en général) à jeter un pont entre un « siècle de fer » matérialiste, affamé de progrès technique, et une ère de hautes technologies plus immatérielles, se voulant « écologique ». Durant cette période, les « monuments » ont sauvé leur pérennité au prix d'un dialogue, à la fois patrimonial et identitaire, entre lieux et territoires de leur implantation.

## II. DES COURSES IDENTITAIRES ATTACHÉES À DES TERRITOIRES

Les cinq courses « monuments » s'enracinent au cœur de territoires régionaux dont les dimensions correspondent approximativement aux distances de deux ou trois centaines de kilomètres sur lesquelles les courses se déroulent. Cette taille et cette portée régionales, au sens européen du terme, se trouvent renforcées par l'usage identitaire que font de ces événements, ouvertement ou de façon subliminale,

nombre d'acteurs politiques, idéologiques et économiques participant à leur organisation.

Le cas du Tour des Flandres est, à ce titre, particulièrement éloquent (Roos *et al.*, 2022 ; Schroeders, 1999). L'un de ses fondateurs, résolument nationaliste, Karel Van Wijnendaele, ne cachait pas son désir de créer une épreuve entièrement dessinée sur le territoire des deux provinces flamandes (occidentale et orientale) et traversant, comme autant de symboles, le plus grand nombre possible de leurs cités. Afin, disait-il, de redonner toute sa fierté au peuple flamand, alors dominé par les riches bourgeois de l'industrie wallonne. Ces mêmes Wallons dont la course de référence, choyée par une fédération cycliste belge pro-francophone, serpentait, depuis plus de vingt ans, entre Liège, Bastogne et Liège. Bien entendu, cette visée idéologique et politique ne méprisait pas les intérêts économiques du groupe de presse auquel ce journaliste appartenait. Cependant, s'il espérait améliorer les ventes de son nouveau journal sportif (*Sportwereld*) en commentant l'événement, il l'envisageait aussi comme un moyen d'accroître la confiance linguistique et le sentiment identitaire des Flamands. Emblème régional aux tendances nationalistes, le TF revêt toujours les attributs d'un « festival culturel et musical » très populaire. Kermesses et fêtes foraines jalonnent son parcours fréquenté par près d'un million de personnes. Les supporters flamands brandissent, surtout dans la pente des monts (*bergs*) flamandais où ils s'agglutinent par milliers, des fanions nationalistes représentant le lion noir des Flandres se dressant sur fond jaune. Comme l'écrivit Paul Beving, « *le Ronde fait autant partie de l'héritage du peuple flamand que les processions de Furnes et de Bruges, le festival des chats d'Ypres ou la bénédiction de la mer à Ostende. Cette course cycliste est le plus fabuleux de tous les festivals flamands (kermesses). Aucune course ne crée une telle atmosphère, une telle ferveur populaire.* » (Cité par Schroeders, 1999).

En Italie septentrionale, le Tour de Lombardie ne suscite pas le même élan politique, même si les Ligues du Nord, d'idéologie identitaire, y sont aussi virulentes que le parti nationaliste flamand l'est en Belgique. Cependant, son itinéraire tourmenté, entre plaines, lacs et montagnes, exalte une autre forme d'identité lombarde, très géographique puisqu'elle épouse le contact, modelé par les glaciers anciens, des Alpes et de leur piémont... Soit l'essence de la Lombardie.



**Photo 2.** Le Tour des Flandres : ferveur sportive et identitaire dans l'ascension du Kwarimont (Photo WE Sport)

En France, Paris-Roubaix, en fait Compiègne-Roubaix depuis 1977, se distingue par les 28 ou 30 secteurs pavés (selon les années) qui se succèdent sur une cinquantaine de kilomètres dans la seconde partie (160 derniers kilomètres) de son itinéraire. Contreproductive, l'extrême dureté, voire la dangerosité de l'épreuve dissuada un temps (entre 1990 et la fin des années 2000) nombre de coureurs d'y participer. Les organisateurs réagirent à ce désintérêt naissant, qui gagnait aussi le public, en faisant miroiter par des articles de presse, la radio et la télévision, « le caractère patrimonial de la course et des pavés ». Au début des années 2000, les élèves du lycée horticole de Raismes furent même sollicités, en leur qualité de jeunes et fiers nordistes compétents en jardinage, pour participer au désherbage de l'un de ses sites phares : la trouée d'Arenberg. Alors, sous la pression des autorités sportives, nombre de coureurs reprirent les chemins de cet « *Enfer du Nord* » : voies étroites souvent tracées et pavées au milieu des champs de betteraves, cette autre image identitaire de la Picardie et de la Pévèle. C'est dans ces conditions que la course devint emblématique d'un Nord minier disparu, mais toujours présent dans la mémoire collective. La trouée d'Arenberg a même été classée au titre des « sites historiques » à la fin des années 1990. Introduite sur le parcours après 1968, elle tire sa réputation de ses 2400 mètres de pavés très périlleux : ils creusent à travers la forêt de Raismes-Saint-Amand-Wallers une « tranchée » souvent boueuse, située au-dessus d'anciennes galeries de mines abandonnées (Sergent, 1991). Lorsqu'en 2005 des effondrements du sol justifiaient son éviction de l'itinéraire, le Conseil départemental n'hésita pas à dépenser 250 000 Euros pour sa restauration, au titre de la conservation d'un bien

commun patrimonial. Plus globalement, devant le lobbying exercé par les organisateurs de ce « monument » et par l'influente association des « Amis de Paris-Roubaix », le classement de l'ensemble des secteurs pavés est envisagé.

D'une autre nature s'avère la territorialisation patrimoniale de Milan-San-Remo. Dès sa création, ses promoteurs lui attribuèrent, par la publicité qu'ils lui firent, une signification nationale. Ils la présentèrent en effet comme un trait d'union entre les trois provinces majeures du Nord, fédératrices et fers de lance de l'unité italienne (1860) : la Lombardie, le Piémont et la Ligurie. Après avoir traversé les plaines lombardes et piémontaises, la course, parvenue à mi-parcours, franchit le Passo del Turchino, un col assez peu relevé, avant de plonger plein ouest, le long de la côte ligure, en direction de San Remo. Notons également que la « *Primavera* » reliait ainsi, dès sa création, le cœur industriel et économique de la métropole milanaise aux stations balnéaires de la Riviera. À peu près fidèle à son tracé initial (cas quasi unique), MSR traverse encore de nombreuses villes lombardes et piémontaises (Pavie, Voghera, Tortona, Novi et Ovada), avant de s'attaquer aux courts escarpements littoraux des *capi* (caps) entre lesquels s'égrainent les stations de la Riviera dei Fiori : Alassio, Andora, Diano Marina, Imperia... Ce voyage patrimonial ne manque ni de charme méditerranéen (course vers le soleil), ni de références historiques fortement identitaires (Roos *et al.*, 2022).

### III. DES COURSES ENGAGEANT UN DIALOGUE ENTRE LIEUX ET TERRITOIRES

Ces présentations du caractère identitaire des cinq « monuments » ont déjà mis en lumière nombre de lieux patrimoniaux qui charpentent matériellement et symboliquement leurs parcours. Ces lieux correspondent le plus souvent à des difficultés topographiques qui rythment les péripéties de chaque course et augmentent leur intérêt spectaculaire. Cependant, la sémiologie de ces sites révèle bien d'autres significations. Ce sont des « hauts-lieux » ou lieux emblématiques, au sens où les définit Bernard Debarbieux (1995). Soit des lieux rituels où s'exercent des pratiques et se forment des représentations collectives nées d'expériences et d'émotions partagées par un grand nombre d'individus : spectateurs, compétiteurs et cyclotouristes empruntant, avant ou après l'épreuve masculine professionnelle, ces points stratégiques.

En fonction de ses caractéristiques, chacun des cinq « monuments » dispose d'une chaîne particulière de haut-lieux emblématiques, lesquels fonctionnent comme autant de nœuds de patrimonialité. Ces lieux sont parfois interchangeable. Ils s'effacent ou réapparaissent en fonction des circonstances et des besoins de la course : augmenter ou réduire la difficulté du parcours, s'adapter à un nouveau trajet imposé par des intérêts commerciaux ou politiques.

Dans le cas du Tour des Flandres, ces lieux qui cristallisent la passion populaire se confondent avec les côtes, pavées ou non, et quelques secteurs dallés plus plats qui scandent son parcours. Les premiers, monts ou *bergs* assez courts, au nombre d'une douzaine ou d'une quinzaine selon les années, cumulent une vingtaine de kilomètres d'ascensions. Les seconds (six secteurs plats) couvrent un total de huit à neuf kilomètres. Deux couples de monts flamandais jouent, selon le trajet et l'emplacement de l'arrivée, un rôle décisif pour l'issue de la course. Il s'agit soit du duo Vieux Quaremont (Kwaremont)-Paterberg, soit du binôme Mur de Grammont-Bosberg. Le Koppenberg, court (600 m.) mais aux pentes sévères (jusqu'à 22 %), bien que moins stratégique que les précédents, car situé loin de l'arrivée, reste le plus redouté de tous. Conservées en excellent état, toutes ces routes pavées des Flandres sont aujourd'hui des secteurs classés. Elles forment un patrimoine protégé, soigneusement entretenu, préservé et conservé, une métaphore du pays flamand... Et la course n'y est pas pour rien (Sergent, 2004).

Pour la plupart des « monuments », sauf PR, les montées fournissent ainsi les « hauts-lieux » de la course, ceux où elle se joue, soit indirectement du fait de la fatigue accumulée par les concurrents qui les gravissent, soit directement lorsque, plus ou moins proches de l'arrivée, elles permettent aux plus forts de porter une attaque décisive. Sur LBL, les longues côtes apparaissent tôt, à 180 kilomètres de l'arrivée. Les onze rampes du parcours le plus fréquent, longues au total de plus de 25 kilomètres, exercent sur les organismes des coureurs un véritable travail de sape. Les plus exigeantes sont celles de Saint-Roch (pente de 11,2 %), de Stockeu (12,5 %), de la Redoute (9 %) et, au final, celle des Forges ; voire celle plus décisive encore de La Roche-aux-Faucons (11 %), située à 15 kilomètres de Liège. Bien que débordants de supporters et de spectateurs enthousiastes, ces accidents de terrain moins spectaculaires que les monts des Flandres ne

provoquent pas un engouement équivalent à celui que suscitent ces derniers.

Au Tour de Lombardie, particulièrement montagneux avec plus de soixante kilomètres d'escalades répartis sur neuf ascensions, deux d'entre-elles revêtent une importance remarquable pour le dénouement de l'épreuve. Elles rassemblent, dans une ambiance de fièvre et de ferveur, des milliers de spectateurs exubérants, peu enclins au respect des règles élémentaires de sécurité. Il s'agit, d'une part, de l'éprouvant Mur de Sormano, sur les pentes duquel (1,7 km. À 16 %, avec un passage à 27 %) calent nombre de concurrents. C'est, d'autre part, le col de la Madonna del Ghisallo : longue montée de 10,6 km. , avec 5,2 % de déclivité moyenne. Plus que par sa difficulté, le Ghisallo retient l'attention par la force de la sacralité religieuse qu'il dégage. La chapelle de la Madonna, juchée à son sommet, fut effectivement décrétée, au sortir de la dernière guerre, « patronne universelle des cyclistes ». En 1948, au terme d'une cérémonie mémorable, le pape Pie XII, porté sur sa chaise par les deux superchampions italiens de l'époque, Gino Bartali et Fausto Coppi, vint spécialement de Rome pour la consacrer. Depuis cette date, les reliques déposées par d'innombrables fidèles, coureurs ou pas, s'entassent dans son périmètre. Un musée du cyclisme fut même érigé sur ce col en 2006, ainsi que deux statues dramatisant ce sport : un coureur levant les bras en signe de victoire, un autre coureur chu et déchu... (Sergent, 2004) grandeur et misère. La patrimonialisation du lieu s'étend de la sorte à l'ensemble du sport cycliste, au-delà de ses courses les plus réputées.

N'atteignant pas le même degré de sacralité, les hauteurs plus modestes de MSR n'en constituent pas moins ses espaces de légende. Ce sont les montées très sèches de la Cipressa, puis de quatre caps ou *capi* s'avancant dans la mer ligure après Impéria. Parmi ceux-ci, le célèbre Poggio, situé à moins de six kilomètres de l'arrivée, voit bien souvent se forger la victoire du puncheur le plus affûté du moment.

Pour Paris-Roubaix, les hauts-lieux emblématiques se confondent avec quelques-uns des secteurs pavés qui donnent aux 150 derniers kilomètres de la course cette allure de charge héroïque, menée sur un cahot de pavés mal ajustés. D'une vingtaine de secteurs sur lesquels se joue la compétition, cinq se détachent : les plus difficiles, les plus attendus, les plus stratégiques et, sans doute, les plus em-



**Photo 3.** Tour de Lombardie sur fond des Alpes : quand les symboles et œuvres artistiques subliment la matérialité de la course (Photo Wikimedia Commons)

blématiques de ce « monument » roubaisien. À la trouée d'Arenberg, déjà décrite, s'ajoute, parmi les plus cotés, le secteur des Trois villes à Inchy, le secteur d'Haveluy à Wallers, celui de Mons-en-Pévèle et le Carrefour de l'Arbre. Avec ce dernier, un symbole patrimonial d'envergure nationale se substitue fortuitement à l'emblème d'une simple course cycliste, même qualifiée de « monument ». Le Carrefour de l'Arbre se situe en effet à l'emplacement de la Bataille de Bouvines, au cours de laquelle Philippe-Auguste vainquit, en 1214, une vaste coalition européenne, jetant à cette occasion l'un des premiers jalons de la nation française. C'est aussi un espace mémorial (lieu de mémoire au sens de Pierre Nora, 1986) de la première guerre mondiale et de son « Enfer du Nord » (Sergent, 1991).

Si l'enchaînement des haut-lieux de l'itinéraire des « monuments » forme le schème d'une structure matérielle et symbolique à laquelle chacun d'eux s'identifie, les villes qu'ils traversent ou qui les accueillent leur transfèrent également une part appréciable de leurs ressources patrimoniales. Démarrer un TF au pied du beffroi, sur la Grand-Place de Gand, juger une arrivée de MSR sur la Via Roma après la folle descente du Poggio, voir surgir le ou les échappés de PR sur la piste en béton lisse du mythique vélodrome de Roubaix, accueillir le vainqueur de LBL sur un quai de Meuse, ou celui du TL sur les rivages du lac de Côme (...), tous ces choix raisonnés de lignes prestigieuses de départ et d'arrivée confèrent à ces « classiques » une indéniable charge symbolique aux accents patrimoniaux.

Ceci dit, les innombrables changements d'itinéraires (sauf pour MSR) qu'elles enregistrent, s'ils ne modifient pas leur sens populaire profond, leur

identité et leur patrimonialité, reflètent le poids des acteurs et de leurs stratégies sur les destinées de chaque course... Le patrimoine n'est-ce pas aussi, principalement, des jeux d'acteurs et des valeurs marchandes ?

#### IV. ACTEURS, CONSTRUCTIONS PATRIMONIALES ET MARCHANDISATION

Coureurs, foule des spectateurs et des supporters, organisateurs et, dans leur ombre, pouvoirs politiques et financiers... Tels se profilent les acteurs qui donnent vie et lumière à ces manifestations sportives.

Il convient d'abord d'évoquer les coureurs, dans la mesure où chaque épreuve rassemble quelque deux cents participants essentiels à son déroulement. Si les mêmes noms de champions et d'équipiers reviennent d'une compétition à l'autre, la spécialisation récente de ces sportifs dans un type d'effort particulier tend à réduire la variété des talents au sein de chaque peloton. Les « Flandriens » ou « *Flahutes* », puissants, endurants et très « explosifs » dans les courtes ascensions, comme les sprinters à l'aise sur MSR, ne s'aventurent guère sur LBL ou en Lombardie, terrains qui conviennent mieux à des grimpeurs bons « finisseurs ». Restent quelques exceptions, quelques légendes du cyclisme (Chauvet, 2020 ; Calvet, 1991), capables de se distinguer dans n'importe quelles circonstances : les Coppi, les Merckx hier, les Pogačar aujourd'hui. Le cumul des victoires, les conditions météorologiques parfois épouvantables, le courage indéniable des hommes, contribuent à faire vibrer les « monuments » de ces accents épiques qu'affectionnent les journalistes. Cette geste, propre à chaque course (participants



**Photo 4.** Milan-San Remo : tête du peloton dans l'assaut du « mythique » Poggio, à quelques kilomètres de l'arrivée sur la via Roma (Photo Getty Images)

de PR et du TF couverts de boue, coureurs de LBL frigorifiés, dans tous les cas chutes fréquentes et coups de fatigue spectaculaires -« coups de pompe », « fringales »...), tous ces faits concourent à hisser les « monuments » à la hauteur d'épopées populaires. Ainsi les conditions concrètes de chaque compétition produisent un imaginaire, une sorte de patrimoine immatériel qui en fait l'exceptionnalité et le prix. L'internationalisation croissante des équipes cyclistes, qui contraste fort avec le régionalisme d'antan, élargit la portée de ces exploits que les médias diffusent partout. À ce titre, aussi, l'effet patrimonial prend de l'ampleur.

Au total, chaque « monument » tisse l'étoffe de ses héros (Chauvet, 2020). Les trois victoires de Fiorenzo Magni et de Johan Museeuw installent ces champions au Panthéon du TF. Pour LBL, les cinq triomphes d'Eddy Merckx, les quatre succès respectifs de Moreno Argentin et d'Alejandro Valverde jouent le même rôle. Merckx, encore lui, écrase MSR de sa stature, avec sept victoires, comme le font aussi Roger de Vlaeminck et Tom Boonen (quatre succès chacun) pour PR. Quant au TL, il demeure associé dans l'imaginaire sportif aux cinq victoires de Fausto Coppi.

Les courses cyclistes présentent l'originalité d'offrir un spectacle gratuit (sauf à proximité des lignes d'arrivée), propice à la manifestation d'épanchements festifs débordant leur stricte tracé ou l'accompagnant à travers villages et villes. Elles participent ainsi de la mécanique patrimoniale, celle des kermesses flamandes, celle des fêtes foraines ou des festivals musicaux... Car il n'est pas rare que plusieurs centaines de milliers de personnes se pressent en bord de route, particulièrement aux points sensibles des compétitions où risque de se dessiner leur épilogue. C'est là un public mobilisable, qui plus est un samedi ou un dimanche, pour ajouter à la course d'autres plaisirs ludiques qui la transforment en véritable complexe événementiel inscrit sur un calendrier désormais plus que centenaire, à l'image de Carnaval et des fêtes patronales. D'autant plus que depuis quelques décennies, organisateurs et municipalités attirent des contingents nombreux de cyclotouristes, mais aussi de compétiteurs de tous âges et des deux sexes, en proposant, dans la semaine qui précède la course principale (qualifiée en Flandre de « semaine sainte du cyclisme », car l'on est alors à Pâques), des divertissements sportifs. L'engouement devient considérable et l'on a pu compter 16 000



cyclotouristes internationaux (une cinquantaine de nationalités) sur le parcours des Flandres, le 1<sup>er</sup> et le 2 avril 2023. C'est là un record, mais LBL attire tout de même 8000 cyclotouristes et le *Paris-Roubaix Challenge* presque autant. Un ton au-dessous, le *Granfondo Milan-San Remo* réunit tout de même 2000 participants. Depuis 1970, c'est le principal regroupement cycliste d'Italie, le pays des « tifosi ».

Tout aussi essentiels à la préparation des courses et à leur reproduction régulière, aux mêmes dates, d'une année sur l'autre (conditions indispensables dans l'optique d'un processus de patrimonialisation), sont leurs organisateurs. Ils ne se confondent plus avec les créateurs, forcément disparus, de ces épreuves : journalistes sportifs et amateurs passionnés, patrons de presse ou industriels. Si la dimension strictement sportive fut toujours prégnante et décisive dans la fondation de ces marathons cyclistes, elle ne se dissocia jamais d'enjeux économiques plus ou moins dissimulés.

Le cas de MSR est révélateur d'un tel enchaînement causal d'intérêts sportifs et économiques, mais aussi de savoir-faire organisationnels ou managériaux stimulés par la perspective de profits financiers. Début 1906, les dirigeants d'un club sportif ligure, l'*Union Sportive Sanremese*, eurent l'idée de lancer une course à pied qui s'accomplirait en deux jours, sur les quelque 300 Kilomètres séparant Milan de San Remo. L'échec relatif de cette initiative incita un journaliste, Tullo Morgagni, à remplacer le raid pédestre par son équivalent cycliste d'un seul jour, sur les mêmes routes. Comme le journaliste manquait d'argent, il s'adressa, afin de financer son projet, au directeur de la *Gazzetta dello Sport*, le plus grand quotidien sportif italien. Ce patron de presse saisit alors l'occasion d'accroître le tirage de son journal en couvrant l'événement. Pourtant il fallait un organisateur compétent pour mener l'affaire. Ce fut en l'occurrence un certain Armando Cougnet, connu pour son habileté dans ce genre d'opérations : les mêmes personnalités n'avaient-elles pas déjà collaboré, avec une belle réussite, au lancement du TL, deux ans plutôt ? Le succès quasi-immédiat de l'entreprise lombarde et ligure milita aussitôt en faveur de sa reconduction régulière. Un événement appelé à devenir patrimonial était né.

En Belgique, animés par les mêmes principes sportifs et commerciaux, le directeur du journal *Sportwereld*, Léon Van den Haute, associé à

l'éditeur de presse (*Société belge d'Imprimerie*) et bourgmestre de Hal, August de Maeght, chargea un spécialiste de marketing, le nationaliste flamand Karel van Wijnendaele, de promouvoir, en 1913, un premier Tour des Flandres. Celui-ci se teinta, d'emblée, on l'a vu, d'une coloration idéologique et politique pro-flamande. Si LBL, elle non plus, ne fut pas exempte, à sa création, d'une intention politico-idéologique similaire, pro-wallonne cette fois, elle échappa en revanche, à ses débuts, aux appétits lucratifs de la finance. Ce sont en effet deux sociétés sportives, le *Pesant Club Liégeois* et la *Liege Cyclist Union* qui présidèrent à la naissance de la « Doyenne », en 1892. Cependant, après une éclipse de quatorze ans, entre 1894 et 1908, LBL ne fut relancée que grâce à l'apport de fonds du propriétaire du journal *L'Express*, soucieux d'augmenter ses ventes en relatant et commentant, dans ses colonnes, les péripéties de la course.

Si l'idée de créer une épreuve cycliste entre Paris et Roubaix vint d'abord à l'un des journalistes (Victor Beyer) et au directeur (Paul Rousseau) de la revue *Le Vélo*, elle fut très vite relayée par deux industriels, filateurs roubaisiens (Théodore Vienne et Maurice Pérez), qui avaient fait construire, quelques années auparavant, le vélodrome voisin de Croix. Pour rentabiliser cet équipement bien desservi par le tram et par le train, l'arrivée d'une course cycliste venant de Paris, susceptible d'attirer la foule, fut envisagée. Ainsi naquit la grande classique, le « monument » du Nord qui supplanta au fil des ans nombre de courses régionales ou nationales dont on pensait pourtant, initialement, que PR ne leur fournirait qu'un simple galop d'essai.

Tout s'est passé comme si des intérêts sportifs, portés par des journalistes, avaient obtenu le concours organisationnel et financier de magnats régionaux de la presse et de l'industrie, afin de placer les cinq « monuments » dans une durée supra-séculaire, potentiellement patrimoniale. À ceci près que nombre de vicissitudes intervinrent, entre la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et nos jours, pour aboutir au profil financier et managérial actuel des cinq « monuments », désormais entre les mains de trois entreprises d'organisations événementielles, liées à la presse et à la finance. La plus importante, *Amaury Sport Organisation* (ASO), se focalise sur les deux « monuments » de la francophonie : LBL et PR. Le groupe ASO, constitué de capitaux familiaux, possède le journal *L'Équipe* (quotidien, magazines et

chaîne de télévision) et rayonne, du Tour de France à Paris-Dakar, sur de nombreuses compétitions de résonance mondiale. Lié à un organisme plus régional, le TF qui s'inscrit dans une myriade de courses flamandes, dépend de l'organisation « parapluie » *Flanders Classics*. Elle n'échappe pas pour autant aux appétits des groupes de médias *De Vijver* et *Corelio* appartenant aux milieux industriels belges. Quant aux deux « monuments » italiens, MSR et TL, ils dépendent de *RCS Media Group* (groupe *Rizzoli-Corriere della Sera-Gazzetta dello Sport*), une galaxie financière qui contrôle en partie la presse transalpine et intervient depuis longtemps dans la production cinématographique.

Le patrimoine, matériel ou non, c'est donc aussi de l'argent ; l'appât de son gain peut provoquer de sévères conflits entre les « héritiers » (à l'image de tout patrimoine) de ces anciennes compétitions sportives. Ainsi, depuis 2008, grâce aux courses cyclistes, ASO accroît ses résultats de 10 à 12 % par an. Bien que gratuit en bord de route, le cyclisme rapporte pas mal d'argent, surtout depuis les années 1980, grâce aux droits de télévision auxquels s'ajoutent des revenus de publicité et de sponsoring. Loin de payer pour emprunter les routes et traverser les agglomérations, les organisateurs de courses cyclistes tirent des ressources substantielles du budget des villes qui les accueillent. Ainsi, pour obtenir le départ du TF, la municipalité d'Anvers verse une somme annuelle de 400 000 Euros à *Flanders Classics* (Vaast, 2003).

Les cinq « monuments » ont été progressivement intégrés à l'*UCI Pro Tour* à partir de 2005, puis à l'*UCI World Tour* depuis 2011, soit une marque d'excellence labellisée par l'Union Cycliste In-



**Photo 5.** Liège-Bastogne-Liège : les longues montées se succèdent sur les pentes printanières des Ardennes belges (Photo Wikimedia Commons)

ternationale (UCI) qui en contrôle la qualité et la probité. Une stabilisation de l'organisation sportive s'observe donc, après de nombreuses années de confusion où tricheries et dopages firent la une des médias. Ce contrôle apporte aux cinq « monuments » une sorte de garantie patrimoniale fondée sur le respect de la rigueur des normes de compétition et sur le discours, savamment distillé, à propos de la personnalité de chaque course, de son histoire, de ses héros. Autorités de tutelle et organisateurs n'hésitent pas, non plus, à durcir les conditions de course en ajoutant de nouveaux obstacles, montées et secteurs pavés, pour accroître les difficultés des parcours, encourager la lutte entre favoris et éviter, autant que possible, des arrivées massives au sprint assez peu prisées du public.

Par ailleurs, l'appariement des groupes organisateurs et de l'UCI exerce une pression non négligeable sur les collectivités territoriales concernées par les épreuves. La concurrence entre les villes confrontées à un seul partenaire sportif permet de faire monter les enchères des royalties dont bénéficie ce dernier. Il n'est qu'à voir comment Anvers et Bruges se disputent le départ du TF (années paires à la première, impaires à la seconde), ou comment Côme et Bergame tentent de s'arracher l'avantage d'une arrivée du TL, pour concevoir les enjeux financiers (tourisme, retombées économiques multiples) et de prestige (images médiatiques fortement embellies par les prises de vue de la télévision qui mettent en valeur le patrimoine monumental et paysager) en cause. Ce ne sont là que quelques exemples, mais ils témoignent tous, en contrepoint, des bénéfices que les villes comptent tirer de l'exploitation d'un « monument » et de sa notoriété. L'on citera, dans ce registre, le cas d'Audenarde, cité flamande -Oudenaarde- de 30 000 habitants où s'achève désormais le TF. Ses édiles jouent à fond la carte d'un développement touristique branché sur l'image du « Ronde ». La municipalité, associée à l'organisme *Visit Flanders*, s'est dotée, dans ce but, d'un musée du TF et parvient à attirer, chaque année, plusieurs milliers de touristes amateurs de sport et de cyclotouristes.

## CONCLUSION

Événements mobiles, les cinq « monuments » du cyclisme européen, devenus des affaires prospères aux mains de managers et de financiers avisés, affichent trois caractères majeurs qui témoignent de leur promotion patrimoniale.

L'un met l'accent sur leur ancrage dans un territoire composé d'une chaîne de lieux emblématiques et symboliques, touchant parfois à la sacralité. Il insiste aussi sur l'attachement de chaque « monument » à une tradition culturelle et sportive, géographiquement située, qui garantit leur originalité et leur unicité, en un mot leur idiosyncrasie.

Le second vise à les placer, au contraire, dans un ordre mondialisé et nomothétique, en tant que spectacles télévisés et vidéos de réseaux sociaux rémunérateurs (publicité, sponsoring, droits télévisés), d'audience internationale, susceptibles d'attirer sur les lieux de la course des contingents toujours plus nombreux de touristes-consommateurs. Sorte d'universaux, les « monuments » deviennent alors, en contradiction avec le trait précédent, des produits commerciaux parfaitement interchangeableables, soumis à des politiques promotionnelles destinées à accroître leur rentabilité.

Le troisième objectif cherche à les inscrire dans le temps long d'une mémoire collective et identitaire, riche de mythes et d'épisodes épiques, de séquences héroïques leur conférant une substance patrimoniale. Ce dernier concept étant pris, ici, dans le sens où la vénération de leur passé et de leur présent projeterait ces « monuments » vers un futur toujours espéré, condition de leur transmission et de leur reproduction tant matérielle que symbolique, voire lucrative. Ce troisième objectif, comme le premier, confère aux « monuments » un caractère spécifique d'unicité.

Ainsi et de manière plus générale, jouant à la fois sur l'unique et l'universel, la patrimonialisation prolifique des objets, des lieux, des édifices, des paysages, des événements et autres phénomènes socioculturels (la liste n'est pas exhaustive), s'impose comme une tendance lourde des temps présents (Lyotard, 1979). Ses raisons ont été souvent analysées (Bourdin, 1984 ; Leniaud, 1992 ; Lamy, 1996 ; Rautenberg, 2003 ; etc.). Parmi celles-ci, je retiendrai surtout l'idée d'une crise mondiale de la modernité (Lyotard, 1979). En effet, la remise en question des grands récits sociopolitiques et l'effacement des valeurs idéologiques du passé invitent, de nos jours, à de nouvelles quêtes de sens dont l'attribution à toute chose (ou presque) d'un destin patrimonial fait partie. Et puis, cette promotion patrimoniale d'événements très populaires, ressentie plus que formalisée, participe

de l'expression d'une soif de plaisirs simples et de fierté sociale des gens modestes. Ces manifestations sans prétentions procurent en effet des jubilations, des plaisirs spontanés et partagés. Leurs temps forts et pathétiques produisent une intense émotion. La victoire d'un favori, d'un champion admiré soulève l'enthousiasme de ses supporters. Et puis, tous ces héros que l'on admire s'inscrivent dans un imaginaire à la fois personnel et collectif. L'on s'approprie facilement leur gloire, ne serait-ce qu'en enfourchant soi-même son vélo, le week-end venu, sur les routes des Flandres ou d'ailleurs.

## NOTE

J'ai également sollicité pour cette recherche l'encyclopédie en ligne Wikipédia. Cependant, je n'ai retenu ses informations, portant essentiellement sur l'histoire des courses, que lorsqu'elles étaient corroborées et dûment référencées par des articles non contestés des journaux *L'Équipe* et la *Gazzeta dello Sport*. Lecteur moi-même de *L'Équipe*, j'ai pu collecter beaucoup de données obtenues par une longue fréquentation de ce journal. De plus, depuis les années 1980-1990, je regarde régulièrement les retransmissions télévisées des « monuments » et il m'est arrivé de me rendre, le jour des courses, sur leurs parcours ou sur leurs lignes d'arrivée. Je possède donc une importante « culture » personnelle de ces « classiques ». Je l'ai largement mobilisée dans cet article.

## BIBLIOGRAPHIE

- Barthes, R. (1957). *Mythologies*. Paris, Éditions du Seuil.
- Blanc, J-N. (2023). *Une histoire des courses cyclistes*. Grenoble, Glénat.
- Bonfiglioli, C. (2023). La course de vélo du Gordel autour de Bruxelles-Capitale : matérialisation d'une frontière communautaire ? *Belgeo* [en ligne], 2/2015, mis en ligne le 30 juin 2015, consulté le 23 décembre 2023. URL : <https://journals.openedition.org/belgeo/16508>; DOI : <https://doi.org/10.4000/belgeo.16508>
- Bourdin, A. (1984). *Le patrimoine réinventé*. Paris, PUF.
- Calvet, J. (1991). *Le mythe des géants de la route*. Grenoble, Presses universitaires de Grenoble.
- Cazes, Q. & Rayssac, S. (dir.) (2022). *Vers Compostelle*. Toulouse, PUM.
- Chauvet, B. et D. (2020). *Dictionnaire des coureurs cyclistes sur route*. 2 vol, Paris, L'Harmattan.
- Debarbieux, B. (1995). Le lieu, fragment et symbole du territoire. *Espaces et Sociétés*, 82-83, 13-35.
- Derom, I. & Ramshaw, G. (2018). Leveraging sport heritage to promote tourism destinations: the case of the Tour of Flanders Cyclo event in *Sport Tourism and Sustainable Destination*, Moyle B., Hinch T., Higham (ed.), p. 101-122, London, Routledge.

- Di Méo, G. (2008). Processus de patrimonialisation et construction des territoires in *Regards sur le patrimoine industriel*, p. 87-109, La Crèche, GESTE éditions.
- Falcous, M. & Masucci, M. (2020). Myth and the narrativization of cycle racing in popular literature. *Sport and Society*, 23/7, 1146-1162, DOI: 10.1080/17430437.2019.1631802
- Fumey, G. (2006). Le Tour de France ou le vélo géographe. *Annales de Géographie*, t. 115(650), 388-408.
- Heinich, N. (2009). *La Fabrique du patrimoine*. « De la cathédrale à la petite cuillère ». Paris, Éditions de la MSH.
- Lamy, Y. (dir.) (1996). *L'Alchimie du patrimoine. Discours et politiques*. Talence, Éditions de la MSHA.
- Leniaud, J.-M. (1992). *L'Utopie française. Essai sur le patrimoine*. Paris, Éditions Mengès.
- Lyotard, J.-F. (1979). *La condition postmoderne*. Paris, Les Éditions de Minuit.
- Nora, P. (dir.) (1986). *Les lieux de mémoire*. (6 vol.) Paris, Gallimard.
- Rautenberg, M. (2003). *La Rupture patrimoniale*. Berlin, À la Croisée.
- Roos, A., Callewaert, P., Gatellier, J.-L. & Bouvet, P. (2022). *Les monuments du cyclisme*. Paris, SOLAR.
- Schroeders, F. (1999). *Les Classiques du XX<sup>e</sup> siècle*. Eeklo – Belgique, De Eeclonaar.
- Sergent, P. (1991). *Paris-Roubaix : chronique d'une légende*. (2 vol.) Roubaix, Vélo club de Paris-Roubaix.
- Sergent, P. (2004). *Cent lieux mythiques ou tragiques du sport cycliste*. Eeklo, De Eeclonnar.
- Vaast, C. (2003). *Les fondamentaux du cyclisme*. Paris, Éditions Amphora.
- Vandenbergh, P. (2016). *Des monuments et des hommes*. Waterloo, Renaissance du livre.
- Vanwalleghem, R. (1999). *Het Wonder van Vlaanderen*. London, Pinguin.

**Coordonnées de l'auteur :**

**Guy Di Méo**  
 Laboratoire PASSAGES  
 Université de Bordeaux-Montaigne  
[guy.dimeo@orange.fr](mailto:guy.dimeo@orange.fr)