



**HAL**  
open science

# Carte à la une. Tour de France 2023 : derrière la carte, un espace sportif

Antonin van der Straeten

## ► To cite this version:

Antonin van der Straeten. Carte à la une. Tour de France 2023 : derrière la carte, un espace sportif. Géoconfluences, 2023. hal-04841107

**HAL Id: hal-04841107**

**<https://hal.science/hal-04841107v1>**

Submitted on 16 Dec 2024

**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.

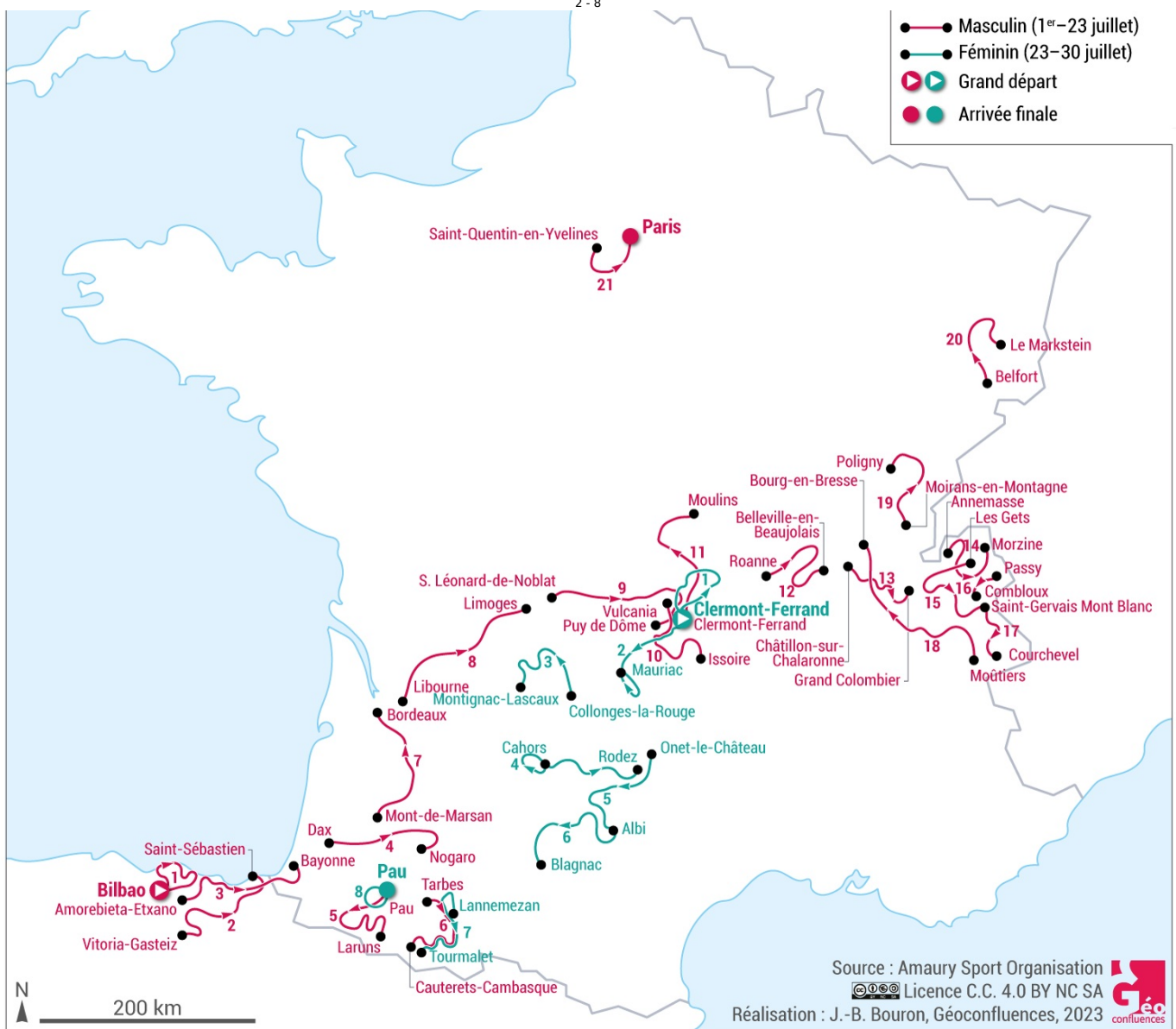
## Carte à la une. Tour de France 2023 : derrière la carte, un espace sportif

La carte du Tour de France donne à voir un espace modulé par les besoins d'une épreuve sportive. Longueur, variété et difficulté des étapes, mais aussi adaptation des infrastructures routières au cyclisme, dans un pays aux entrées de villes de plus en plus aménagées pour les mobilités automobiles quotidiennes, sont des critères qui dictent les choix des organisateurs. Édition après édition depuis plus d'un siècle, les tracés du Tour dessinent la carte de France d'un sport populaire.

Sommaire

1. Des particules de France à la possibilité d'un espace : un parcours diagonal débordant
2. Infrastructures sportives et aménagement, une extension du domaine du Tour
3. La « plateforme » Tour de France : entre réutilisations territoriales et clins d'œil du Tour au Tour

[Bibliographie](#) | [mots-clés](#) | [citer cet article](#)



**Document 1.** Parcours du Tour de France 2023, masculin et féminin

Le parcours du Tour de France 2023 a été dévoilé le 27 octobre 2022 à Paris : il s'élancera de Bilbao et se terminera sur les Champs Élysées. Entre ces deux lieux, 3 404 kilomètres divisés en 21 étapes sont prévus. Sur une emprise spatiale réduite à 23 départements, le parcours de 2023 est caractérisé par une omniprésence d'étapes montagnardes et une certaine linéarité qui va du Pays Basque aux Vosges. Le parcours féminin reliera quant à lui Clermont-Ferrand à Pau en huit jours et 956 kilomètres.

Si la géographie de ce tracé demeure incomplète, l'espace du Tour questionne le territoire français lui-même, son aménagement et l'histoire de la « grande boucle ». La complexité du choix des parcours réside dans une utilisation variable du territoire (Boury, 1997) ; la succession des étapes se veut sportivement attrayante, tel un feuilleton dont l'intrigue ne doit pas être résolue trop tôt (Barthes, 1957) : les étapes les plus difficiles sont par conséquent placées dans la deuxième partie de l'épreuve.

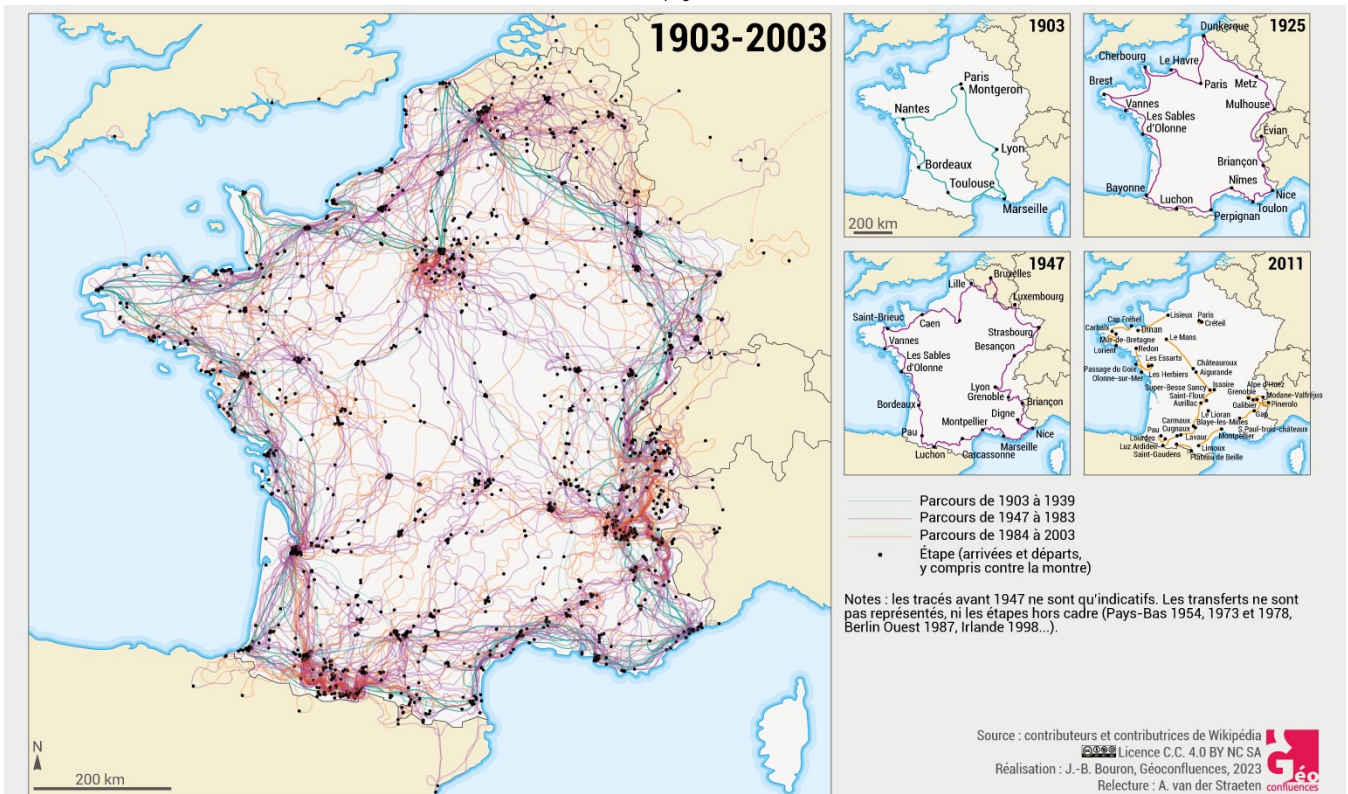
## 1. Des particules de France à la possibilité d'un espace : un parcours diagonal débordant

La carte du Tour 2023 dresse une géographie à première vue embryonnaire du pays que celle du Tour Femmes complète d'une certaine manière dans le sud du Massif central. Cette édition est celle avec l'emprise géographique la plus faible de l'histoire de l'épreuve : avec seulement 23 départements visités, contre 29 en 2022, 31 en 2021 et 32 en 2020, le parcours traverse l'hexagone du Pays Basque aux Vosges avec la montagne comme centre : **la stratégie des organisateurs consiste en un sens à montrer un grand nombre de sites de montagne dans une logique autant sportive que paysagère, quitte à ne visiter qu'une part succincte du territoire national.** Le tracé coupe d'une certaine manière la France en deux, en diagonale et en débordant d'entrée de jeu à l'étranger dans une certaine continuité territoriale. L'évolution est marquée depuis les premiers tracés du tour, qui longeaient les frontières nationales et s'aventuraient peu à l'intérieur, sauf pour les départs et les arrivées à Paris (encadré 1).

### Encadré 1. Éléments géohistoriques, du chemin de ronde à la diagonale

Fondateur du Tour de France, Henri Desgrange écrit dans *L'Auto* du 2 août 1938 que « Le Tour est une épreuve vivante qui ne peut se contenter de vivre sur son passé » et certes, au regard des parcours anciens et récents, les formes spatiales du parcours ont sensiblement évolué. La première édition de 1903 était un simple tracé entre six villes, quand celui de 1925 faisait un « chemin de ronde » suivant les frontières de manière continue. Avec le temps, les tracés sont devenus discontinus et les étapes hors de France se sont multipliées : en 1947, le parcours déborde en Belgique et au Luxembourg. Quant aux parcours modernes, obéissant davantage aux logiques de mondialisation du sport, les transferts s'y sont multipliés pour donner place à des tracés discontinus, traversant les régions intérieures de la France, s'ouvrant encore davantage à l'étranger, mais laissant d'autres parties du territoire en attente. Le parcours de l'édition 2011 combine par exemple deux journées dans le Massif Central, une arrivée et un départ en Italie et l'absence du Grand Est dans le parcours, lequel a été traversé en 2012. À cet égard, la phrase d'Henri Desgrange apparaît pleine de sens au regard des évolutions géographiques du tracé du Tour de France.

### Document 2. Superposition des parcours du Tour de France 1903-2003 et quatre exemples de parcours



Des récurrences apparaissent nettement : Paris, ville de toutes les arrivées, est reliée par une étoile tracée en deux temps : la branche nord et ouest pendant les quarante premières années, ensuite de plus en plus des tracés venant du sud-ouest et du sud-est. Les villes ouvrières sont bien représentées et rappellent les origines populaires du cyclisme, avec Metz, Clermont-Ferrand, régulièrement associé au Puy de Dôme, Saint-Étienne, plus visitée que Lyon, et Roubaix, aussi souvent visitée que Lille. À partir de la Seconde Guerre mondiale, la Belgique, grande patrie de cyclisme, jamais visitée avant 1939, devient incontournable : elle n'a jamais été jamais oubliée de 1947 à 1972. Les villes situées aux extrémités du territoire sont très visitées avant 1939, notamment Dunkerque et Bayonne, avec un choix plus large au sud-est (entre Nice, Monaco, Cannes, Antibes) et en Bretagne (Brest, Saint-Brieuc, Saint-Malo, Vannes). Cherbourg, pour laquelle les premiers tours consentaient à un important détour, a été ensuite le plus souvent court-circuitée. Enfin, et de façon manifeste, ce sont les petites villes des deux plus hauts massifs qui polarisent le plus le parcours du Tour : Pau et Luchon dans les Pyrénées, Gap, Grenoble, Évian et surtout Briançon dans les Alpes. On remarque que tous les espaces de montagne ne sont pas également attractifs pour les organisateurs de

l'épreuve. C'est très net dans les Pyrénées, où l'espace compris entre Pau et Luchon est un incontournable très rarement publié : une seule fois entre 1910 et 1980. (En 1939, où il est évité par l'étape Pau-Toulouse)

Malgré cette géographie minimaliste, plusieurs records jalonnent le nouveau parcours tout en proposant des nouveautés. En effet, jamais le tour n'avait eu autant de sites d'accueil, les organisateurs ayant fait le choix de limiter les doublons arrivée-départ (Bilbao et Saint-Gervais Mont Blanc) soit dans une logique de promotion accrue de la ville d'accueil de la première étape, soit pour faciliter la logistique et limiter les transferts en territoire de montagne. **40 sites sont donc programmés pour 2023, contre 39 en 2022 et 2021, 21 en 1947 et 6 en 1903.** Il apparaît alors une certaine opposition entre la réduction spatiale du parcours et la multiplication du nombre de sites, douze d'entre eux étant inclus pour la première fois pour le tour à partir de « snobant » les Pays de la Loire et la Normandie. Traverser toutes les régions en vingt-et-une étapes n'est pas possible et le tour ne l'a jamais fait ; la ville de Moulins, préfecture de l'Allier, accueille pour la première fois une étape alors qu'elle était le dernier chef-lieu départemental métropolitain à ne jamais l'avoir fait, comme une forme de finitude des accueils au sein d'un territoire.

**La France d'outre-mer, elle, reste absente, alors que la Corse a été traversée en 2013.** Pour ne fait effectivement pas le tour en une édition, il fait cependant un tour en

France – et parfois à l'étranger – chaque année qui complète le Tour d'une France. Les possibilités d'accueil et de tracé sont telles qu'en montagne, trois nouvelles ascensions sont également programmées [2] : la côte de Vivero, au Pays Basque, puis les cols de la Croix Rosier et du Fauvois passivement dans le Rhône et en Haute-Savoie.

**Le Tour, qui est un spectacle télévisuel autant qu'une épreuve sportive, semble ne jamais avoir fini de découvrir de nouveaux lieux,** tout en les montrant à ses suiveurs, y compris dans un



département massivement traversé comme la Haute-Savoie, en explorant davantage le massif du Chablais, comme en 2022. De même, le caractère central des montagnes dans l'épreuve se retrouve dans le nombre accru d'ascensions de deuxième, première et hors catégories : elles sont 30 dans l'édition 2023, un record (23 en 2022, 27 en 2021 et 29 en 2021). Leur localisation est d'ailleurs répartie sur l'ensemble des massifs : du Jura, avec une seule ascension, aux Alpes, avec treize ascensions en quatre étapes dont un contre-la-montre. Les Pyrénées accueillent six ascensions en trois étapes, le Massif Central quatre en trois étapes et les Vosges cinq en une seule [3]. Cela témoigne d'une volonté de mettre en avant chacun des massifs en y dessinant des étapes-clefs : des **hauts-lieux** de la course peuvent alors être produits, peu importe le massif. C'est le cas des arrivées en altitude [4] présentes dans quatre des cinq massifs traversés, et favorisé par un aménagement ancien des montagnes françaises.

## 2. Infrastructures sportives et aménagement, une extension du domaine du Tour

**Les infrastructures utilisées sont importantes dans le bon déroulement du Tour moderne** : sept hectares sont en effet nécessaires à la tenue d'une arrivée en plaine [5] et une largeur de route importante est nécessaire afin d'éviter au maximum les accidents. Thierry Gouvenou, en charge du tracé chez ASO, l'organisateur du Tour, évoquait récemment la **difficulté croissante de tracer le final de certaines étapes en raison de la multiplication des aménagements urbains, face auxquels il est nécessaire de s'adapter** (Bremond, 2022). Les nombreuses chutes du final vers Pontivy en 2021 ont confirmé cette difficulté et amènent les organisateurs à repenser leur approche des étapes en plaine. En montagne, les infrastructures des stations sont également utilisées pour accueillir le Tour, quand d'autres apparaissent comme une **contrainte**. Le cas du Puy de Dôme, de retour 35 ans après sa dernière apparition dans la grande boucle, peut en être l'exemple : en l'occurrence, la venue de l'épreuve était rendue impossible par l'aménagement d'un train à crémaillère, le Panoramique des Dômes : une fois celui-ci achevé, en limitant l'accès des voitures et la logistique, la programmation d'une arrivée est rendue à nouveau possible ; la contrainte devient alors contingence.

Parmi ces contingences, le Tour 2023 emprunte des routes qui ne sont pas accessibles à tous ni à tous les moyens de locomotion, ce qui rend un peu plus exceptionnels certains passages. Si le cas du Puy de Dôme est notable, ceux du circuit automobile de Nogaro et de l'altiport de Courchevel – celui-ci nécessitant des aménagements complémentaires, n'en sont pas moins intéressants. Le premier permet d'éviter le micro-espace du **centre-ville**, délicat à aménager pour l'événement, et d'avoir une route large au revêtement de bonne qualité pour un sprint massif. Le second inclut des pentes très prononcées – de même que le Puy de Dôme et le col de la Loze –, ce qui ajoute à l'aspect logistique un intérêt sportif et pittoresque non négligeable. Dans le cas de la Loze, l'aménagement d'une piste cyclable menant à 2 304 mètres d'altitude a posé d'innombrables difficultés, la pente allant jusqu'à 24 % : il s'agit en fait de goudronner... une piste de ski, comme un appel du pied de la collectivité aux organisateurs. Le premier passage en haut de ce col en 2020 avait d'ailleurs éparpillé tous les concurrents, arrivant un à un au sommet. De manière générale, l'utilisation de ces installations peut être vue comme un parallèle moderne aux vélodromes, très utilisés dans le Tour d'avant-guerre, tout en s'inscrivant dans une continuité : Paris-Nice avait fait étape sur le circuit de Magny-Cours en 2014 ; le Tour a pris ses quartiers sur l'aérodrome de Mende à six reprises, deux sur l'altiport de Peyresourde-Balestas et une sur celui de Megève.

**Enfin, le Tour peut prendre des contours de ressource territoriale** (Pecqueur et Gumuchian, 2007) **ou de levier de mise en visibilité de certains sites** : l'arrivée à Montignac-Lascaux dans le Tour Femmes et le départ de Vulcania sur la course masculine vont dans ce sens. Par le passé, le Futuroscope avait été site-étape dès 1986 avant son ouverture, puis à cinq autres reprises, dont deux fois en tant que grand départ du Tour. Cap'Découverte (près de Carmaux, dans le Tarn) l'avait été en 2003 et la Grotte Chauvet 2 [6] en 2016, tels des ouvertures en mondovision. Le Puy du Fou (1993, 1997 et 1999) et Disneyland (1994) ont aussi

obtenu leur étape. Le cas de Vulcania s'inscrit dans une volonté politique de la région Auvergne-Rhône-Alpes de valoriser le site et d'attirer de nouveaux visiteurs. Dès lors, le Tour est utilisé par les collectivités comme un outil de développement, jouant ici pleinement son rôle de promotion patrimoniale et territoriale. Localement, le coût pour une petite collectivité est élevé : il faut déboursier 65 000 à 160 000 € pour obtenir une étape, sans compter les importantes dépenses liées à la mise en conformité pour les besoins de l'épreuve (*Ouest-France*, 2021). Les retombées économiques, elles, sont difficiles à mesurer, et surtout très variables selon les situations locales (*Journal des maires*, 2018).

### 3. La « plateforme » Tour de France : entre réutilisations territoriales et clins d'œil du Tour au Tour

En parcourant le territoire français, le Tour crée un espace singulier qui lui est propre, comme un isolat permis par le sport. En témoigne aussi en un sens sa privatisation de l'**espace public** à des fins événementielles. Cette « plateforme » spatiale a une histoire qui est valorisée dès qu'une occasion se présente : le tracé 2023 n'échappe pas à cette règle. Les organisateurs rendent volontiers hommage à Raymond Poulidor en proposant une étape reliant Saint-Léonard-de-Noblat au Puy de Dôme, la première ayant été son lieu de vie et le second le lieu où il fut le plus proche du maillot jaune en 1964.

En parallèle, l'avènement du Tour féminin permet autant d'expérimenter des lieux et d'en réutiliser, peu importe la course. Si les deux épreuves n'ont pas la même temporalité, des similitudes se retrouvent : le kilométrage d'épreuve contre-la-montre est le même, le parcours est partagé sur 56 kilomètres entre Hèches et le col du Tourmalet. L'exercice solitaire de l'épreuve féminine, autour de Pau, reprend d'ailleurs une partie du même exercice autour de la ville du Tour masculin 2019 dans le sens inverse. Les **hauts-lieux** sportifs sont par conséquent construits en des lieux similaires d'une course à l'autre.

Si la logique peut vouloir que ce soit l'épreuve masculine, forte de ses 120 ans et 110 éditions, qui inspire l'épreuve féminine – comme c'est le cas avec l'enchaînement Aspin-Tourmalet ou la Super Planche des Belles Filles en 2022, l'inverse est aussi vrai : la pénultième étape du tracé masculin 2023 s'achève au Markstein, là où s'achevait la pénultième étape du Tour Femmes 2022. En l'occurrence, l'enchaînement Petit Ballon-Platzerwasel a été le moment clef de l'étape féminine, même si le tracé demandait d'escalader le Grand Ballon par la suite. En faisant ce clin d'œil, l'organisateur assoit la légitimité des deux épreuves et innove dans l'approche qui est faite du massif vosgien : le Markstein devient la troisième arrivée au-delà des 1 000 mètres d'altitude dans le massif, onze ans après la première à la Planche des Belles Filles, et quarante-trois après la dernière au Ballon d'Alsace. Au cœur du massif, la **station** alsacienne rompt avec l'isolement relatif de la station haut-saônoise et sa visite devenue habituelle au passage du Tour dans les Vosges.

### Conclusion

Dans l'introduction de sa thèse, Paul Boury écrit que « l'espace du Tour de France ne présente aucun élément permanent même s'il s'appuie sur certaines constantes. Chaque année, il donne naissance à un espace particulier ». Cet espace est complexe et en permanente redéfinition ; il est appréhendé par les acteurs locaux et approprié par des suiveurs toujours aussi nombreux pendant les quatre semaines de compétition et au-delà. Dès lors, l'épreuve sportive fait plus qu'occuper l'espace, elle « habite un territoire » (Vigarello *in* Nora, 1992), bien que celui-ci soit à première vue restreint et incomplet.

- Barthes Roland (1957), « Le Tour de France comme épopée », *in* : *Mythologies*, Éditions du Seuil, Paris, 239 pages, p. 103-113.
- Boury P. (1997), *La France du Tour. Le Tour de France, un espace sportif à géographie variable*, L'Harmattan, Paris, 444 pages.
- Bremond Gaspard (2022), « **Tour de France 2023. À cause des aménagements urbains, les sprints en ville menacés de disparition !** », *Ouest France*, 27 octobre 2022.
- *Journal des maires* (2018), « **Ville-étape du Tour de France : cela en vaut-il la peine ?** »
- Pecqueur Bernard, Gumuchian Hervé (2007), *La ressource territoriale*, Economica, Paris, 252 pages.
- *Ouest-France* (2021). « **Tour de France. Combien ça coûte aux villes d'accueillir une étape ?** », 24 juin 2021.
- Vigarello Georges, « Le Tour de France » *in* Nora P. (dir., 1994), *Les lieux de mémoire en France, volume 3 : Traditions*, Gallimard, Paris, 988 pages, p. 885-925.
- Van der Straeten Antonin (2021), *Images du Tour de France : de l'espace vécu à l'imaginaire géographique d'un événement patrimonial*, mémoire de master 2 Géosphères, Université Savoie Mont Blanc, Le Bourget-du-Lac, 165 pages.

### **Pour aller plus loin**

- Sur le site partenaire Planet-Terre : **La géologie le long du Tour de France 2023**, avec un guide à télécharger : **Tour de France 2023, aide au commentaire géologique** [PDF, 134 p.]

[1] *Tour de France et Tour de France Femmes confondus dans le second cas ; l'un des nouveaux sites du parcours masculin ayant été utilisé par le parcours féminin en 2022, le Markstein (Vosges).*

[2] *Considérant uniquement les difficultés de première et deuxième catégorie et hors catégorie, les côtes les moins difficiles (troisième et quatrième catégorie) n'étant pas comptabilisées ici.*

[3] *Le total ainsi calculé donne 29 ascensions, la trentième étant au Pays Basque et hors des Pyrénées. Le Jaizkibel, escaladé lors de la deuxième étape en Espagne, fait géographiquement partie de la chaîne pyrénéenne.*

[4] *En réalité au sommet de la dernière difficulté, sans descente. L'arrivée au Markstein déroge à cette règle car elle est située après un faux-plat sur la route des Crêtes des Vosges après le passage au sommet du Platzerwasel. L'arrivée la plus haute se situe à Courchevel, à 2010 mètres, sans clore une ascension.*

[5] *Dans le cahier des charges de l'épreuve masculine. L'épreuve féminine s'accommode d'aires d'arrivées plus restreintes du fait du plus faible nombre de véhicules logistiques.*

[6] *Le site-étape était alors nommé « Caverne du Pont d'Arc », nom de l'établissement jusqu'en 2019.*

Retrouvez les mots-clés de cet article dans le glossaire : **contrainte** | **lieu** | **haut-lieu et géosymbole** | **station**.

**Antonin VAN DER STRAETEN**

*Doctorant en géographie, laboratoire Edytem UMR 5204 – Université Savoie Mont Blanc*

*Édition et mise en web : Jean-Benoît Bouron*

**Pour citer cet article :**



Antonin van der Straeten, « **Carte à la une. Tour de France 2023 : derrière la carte, un espace sportif** », *Géoconfluences*, juin 2023.

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/carte-a-la-une/tour-de-france-2023>