

# Centenaire Eugène Christophe

« Je veux, tout simplement, je veux...  
La volonté est la seule drogue  
que je connaisse. »

*Eugène Christophe*



**1913-2013**

**QUAND  
L'HISTOIRE  
FORGE  
LA LEGENDE  
DU TOUR  
DE FRANCE**

**DU 8 JUIN AU 21 JUILLET 2013**  
**DU MERCREDI AU DIMANCHE DE 15 H A 19 H**  
**GERDE - BAGNÈRES-DE-BIGORRE**



DÉPARTEMENT ÉTAPE DEPUIS 1910





## **Les Hautes-Pyrénées, terre de légendes...**

*Ne jamais abandonner, tomber à terre et trouver la force de se relever, ne rien lâcher, avancer encore au prix de lourds efforts, persévérer, se dépasser, aller au bout de ce que l'on entreprend malgré les obstacles et les doutes, tels sont les messages de courage et de volonté que je retiens de la vie d'Eugène Christophe.*

*En 1913, Eugène Christophe, alors favori du Tour de France, casse la fourche de son vélo dans la descente du col du Tourmalet. Il sait que le Tour est fini pour lui et qu'il ne le gagnera pas. Mais il ne renonce pas. Après avoir parcouru une dizaine de kilomètres à pied, il effectue une réparation de fortune chez le forgeron de Sainte-Marie-de-Campan. Quatre heures plus tard, il repart et dépassera même quatre concurrents après avoir escaladé les cols d'Aspin et de Peyresourde pour arriver dans les délais à Bagnères-de-Luchon...*

*Eugène Christophe entre ainsi dans la légende du Tour et enracine le mythe du Tourmalet. Il ne gagnera jamais la Grande Boucle et pourtant il en est une de ses plus illustres légendes.*

*100 ans après, l'aventure d'Eugène Christophe est une formidable leçon pour les générations futures. Le Conseil Général est ainsi heureux de raviver sa mémoire, de saluer son courage et de vous les faire partager.*

### **Michel Pélieu**

Président du Conseil Général  
des Hautes-Pyrénées



## **Le Tourmalet, le col de tous les défis**

*Bien avant les chevauchées des coureurs cyclistes à l'assaut des cols pyrénéens, le Tourmalet faisait déjà parler de lui. Tout à la fois route des bergers, des pèlerins, des colporteurs, des curistes, « la montagne lointaine » n'en finit pas de lancer des défis.*

*De Madame de Maintenon, future épouse secrète du monarque Louis XIV, qui franchit le col en chaise à porteurs pour aller « prendre les eaux » à Barèges, jusqu'à Eddy Merckx, surnommé « le cannibale » pour avoir gagné avec sept minutes d'avance, l'étape qui empruntait le Tourmalet, en passant par Octave Lapize, premier coureur du Tour de France à franchir le col, les récits d'aventure sont nombreux.*

*Mais la plus belle de toutes ces épopées reste celle d'Eugène Christophe. En 1913, alors qu'il venait de franchir le col en deuxième position et qu'il était premier virtuel au classement général, il fut renversé par un véhicule de la caravane. Sa fourche brisée, il prit la route à pied, son vélo sur l'épaule, jusqu'à la forge de Sainte-Marie-de-Campan où il réalisa lui même la réparation durant quatre heures.*

*Depuis, l'aventure continue. Et dans le monde entier, Tourmalet est un nom qui claque comme un étendard au vent de la tempête qui s'annonce !*

### **Rolland Castells**

Président de la Communauté de  
Communes de la Haute Bigorre

Eugène Christophe sur son vélo (1910)  
ADHP, 129 J 85



# L'AVENTURE, C'EST LE TOUR

Le Tour de France 1913 constitue la onzième édition de ce qui est alors appelé « le championnat du monde sur route ». Afin de passionner les lecteurs de son journal *L'Auto*, Henri Desgrange révolutionne son épreuve en créant le classement général au temps. Il augmente encore les difficultés du parcours de 5 388 kilomètres. Desgrange entend que ses coureurs soient un exemple pour les futurs combattants de la guerre mondiale qui menace. Il ne pouvait rêver mieux pour tenir ce rôle qu'un Eugène Christophe.

Les 140 partants (77 pros ou semi-pros répartis en 9 équipes professionnelles, 88 isolés livrés à eux-mêmes et sans assistance) portent des maillots de laine. Pas de cuissard mais des pantalons. Pas de gant et un cache-col insolite : des boyaux en huit autour des épaules pour réparer les crevaisons continues. Les vélos les plus légers pèsent 13 kilos et ne sont pas équipés de changement de vitesse.

En plus des cols en terre battue des Pyrénées et des Alpes, de plus en plus nombreux et menaçants, les coureurs découvrent une nouveauté en 1913 : cinq premières interminables étapes de plaine, contre le vent, dans le froid ou la canicule, sous la pluie ou dans la poussière. Ils sont de ce fait épuisés, avant le premier col de « l'étape assassine », Bayonne-Luchon.

Pour accomplir les 15 étapes (324 km la plus courte, 470 km la plus longue), les coureurs du Tour de France 1913 partaient en pleine nuit. Dîner à 19 h, coucher à 20 h, lever à minuit, départ 1 heure après. Arrivée à 16 h pour les plus rapides, pas avant 21 h pour les derniers. Une vraie vie de forçats !

## *La création du Tour de France*

Créé en 1903 par le quotidien sportif *L'Auto*, le Tour de France est lu par 300 000 lecteurs chaque jour pendant l'épreuve. Directeur des deux, Henri Desgrange trace des parcours de plus en plus difficiles pour maintenir l'intérêt de ses lecteurs. Il écrit des articles au lyrisme débordant et ses reporters chassent l'anecdote afin de donner naissance à des héros auxquels chacun s'identifiera.



Eugène Christophe dans le col de Valgelay ou d'Alost (1922)

ADHP, 129 J 22

# EUGÈNE CHRISTOPHE, UNE LONGÉVITÉ SANS PAREILLE

Entre 1902 et 1926, Eugène Christophe disputa 11 Tour de France où il n'abandonna que deux fois, sur blessures au dos.

Poursuivi par la malchance, il n'en remporta aucun. Mais par son stoïcisme devant la malchance, il conquiert les cœurs et devint le coureur le plus populaire de son temps. Entre sa première course à 17 ans et la dernière, à 41 ans, le courage du « Vieux Gaulois » n'eut d'égal que sa science unique du vélo.

Plus les conditions atmosphériques étaient inhumaines, meilleur était Christophe. Sa première victoire internationale fut le tragique Milan-San Remo 1910 : 71 partants sous la neige, 4 arrivants, 40 minutes d'avance sur le second ! Christophe remporta Bordeaux-Paris en 1920 et 21, Paris-Tours, la Polymultipliée et trois étapes du Tour de France, dont trois consécutives dans les Alpes, en 1912. Il disputa ses deux premiers Tour dans la catégorie des isolés et se révéla aux yeux des spécialistes.

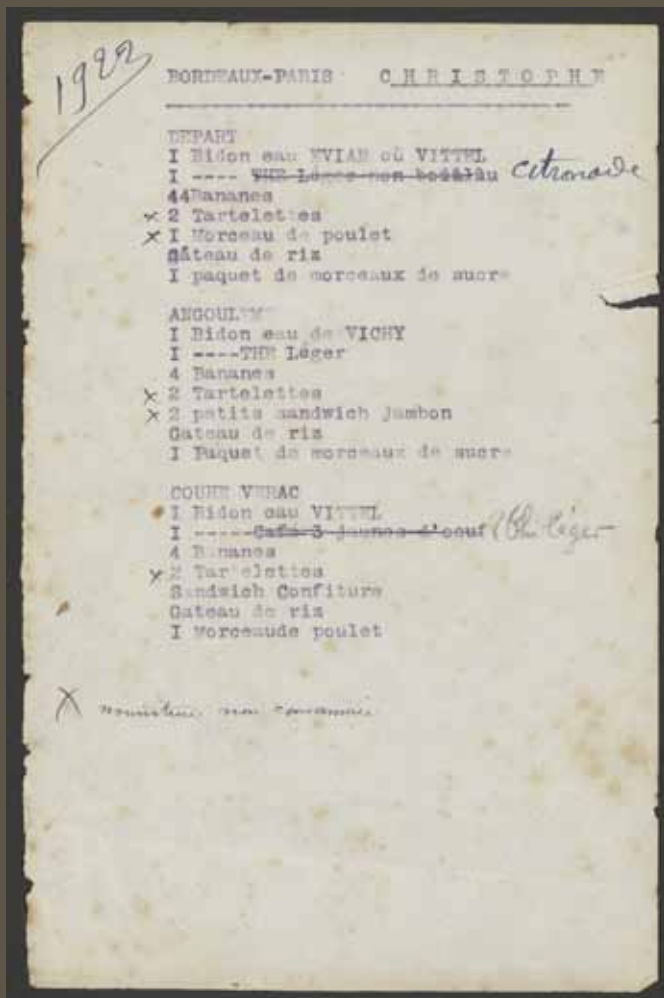
Adeptes du vélo et de la course à pied, celui qu'on surnommait aussi « Cri-Cri » fut longtemps imbattable en cyclo-cross. Il s'adjugea 7 titres de champion de France sur le parcours du Mont-Valérien et du bois de Saint-Cucufa, à Paris.

Issu d'un milieu très modeste, Christophe ne cacha jamais qu'il devint coureur cycliste professionnel autant par amour du vélo que pour gagner au mieux sa vie. Du coup mit-il tous les atouts de son côté.

Tout au long de sa carrière, Christophe chercha à améliorer ses bicyclettes. Il inventa un système

de cale-pieds qui fut adopté par tout le peloton. Convaincu que l'utilisation des développements les plus appropriés à la nature du terrain était le secret de la victoire, Christophe notait méticuleusement chacun d'eux après chaque course et en tirait ses conclusions. Bien avant les coureurs d'aujourd'hui, il reconnut les parcours, en particulier ceux des étapes du Tour de France.

L'alimentation et les soins étaient ses autres préoccupations : non seulement il notait tout ce qu'il emportait en course mais aussi ce qu'il n'avait ni bu, ni mangé. Christophe était également un adepte du lavement et il crut un temps que la diète serait le remède à ses crises de sciatique. Chaque jour, il diluait dix gouttes d'hypo-phosphate de soude et ingurgitait des pilules de fer prescrites par le Dr Rabuteau, ainsi qu'un verre de limonade phosphorique.



Eugène Christophe (en 4<sup>e</sup> position) lors de la course Paris-Brest-Paris (1921) - ADHP, 129 J 28



Stand de la marque Cycles Christophe (s.d.)  
ADHP, 129 J 29

Contenu des musettes d'Eugène Christophe  
durant la course Bordeaux-Paris (1923)  
ADHP, 129 J 12



# 9 JUILLET 1913, MERCREDI NOIR À SAINTE-MARIE-DE-CAMPAN

Courue pour la première fois dans le sens Bayonne-Luchon, la grande étape pyrénéenne constitue le premier juge de paix du Tour de France 1913. Le Belge Defraye (vainqueur de l'édition 1912) occupe la tête du classement général, suivi par Eugène Christophe, leader des Peugeot que dirige Alphonse Baugé, le plus fameux des directeurs sportifs de l'époque. Trois commissaires sont chargés de la régularité de la course dont le patron est Henri Desgrange. Lucien Cazalis, secrétaire général, et Robert Desmarets, trésorier et échetier pour *L'Auto*, sont ses principaux adjoints.

326 kilomètres, 6 cols, près de 5 000 m de dénivelé : Bayonne-Luchon est pour les uns « l'étape assassine », pour les autres « l'escalier des géants » ou encore « l'étape monstrueuse ». Parti à 1h du matin, Christophe passe en tête du col d'Osquich (développement : 44x18), puis d'Aubisque (44x21) dont le sentier est un cloaque sur lequel les coureurs ne peuvent tenir en équilibre. Premier encore au Soulor, « Le Vieux Gaulois » franchit en deuxième position et sous la canicule le sommet du Tourmalet (44x21, puis 44x24). Après son bris de fourche, le malheureux champion monte seul Aspin et Peyresourde (44x24) sur son engin réparé.

À Sainte-Marie-de-Campan, Christophe est d'abord aiguillé par une paysanne, Maria Despiou, vers Elie Bède, jeune scieur de fond qui répare aussi vélos et motos. Mais le feu de sa forge actionnée par l'eau de l'Adour n'est pas suffisant. Il lui conseille de se rendre

chez le forgeron-charron du village, Joseph Bayle. Le tube de la fourche du Peugeot s'est cassé au bout du renfort. Le coureur-serrurier va devoir fabriquer une pièce au marteau pour l'amener à la côte intérieure du renfort. Il fait d'abord chauffer un tube, puis le réduit au marteau et enfin le lime. Pour finir, il perce deux trous à la perceuse à main avant de goupiller l'ensemble. Pour cette manœuvre, il a besoin qu'un tiers actionne la perceuse. Christophe se fait aider par un enfant de 11 ans, Alexandrou Torné, qui l'a suivi pendant 2 km jusqu'à la forge. Directeur sportif d'Automoto, équipe concurrente de Peugeot, M. Deschamps porte réclamation le soir même. MM. Lecomte, Steinbach et Mousset, les trois commissaires qui se sont relayés dans la forge, ne sanctionneront Christophe que de 3 minutes, jugeant cette aide « fortuite ».

## La forge de Sainte-Marie-de-Campan

Jadis, chaque village avait un forgeron pour réparer les outils, les grilles et autres portails. Il servait souvent de maréchal-ferrant et de charron, réparant brouettes et charrettes. Natif du village voisin de Baudéan, Joseph Bayle s'était établi à Sainte-Marie-de-Campan en 1900. Il avait aménagé une vieille grange dans le quartier du Navaillet : une partie constituait l'habitation (deux chambres à l'étage, une pièce commune autour de la cheminée, au rez-de-chaussée), l'autre partie était un apprentis éclairé par une seule fenêtre sous laquelle étaient installés le feu et le soufflet, ainsi que l'enclume.

Une cheminée, aujourd'hui disparue, évacuait la fumée dégagée par le charbon de terre. Le bâtiment de la forge où se déroula la réparation de Christophe existe toujours ; une plaque scellée à la place de la

fenêtre en 2003 (succédant à une première plaque installée en 1951) célèbre ce lieu légendaire. Cette maison est aujourd'hui une résidence secondaire.

## *Chronologie d'un drame*

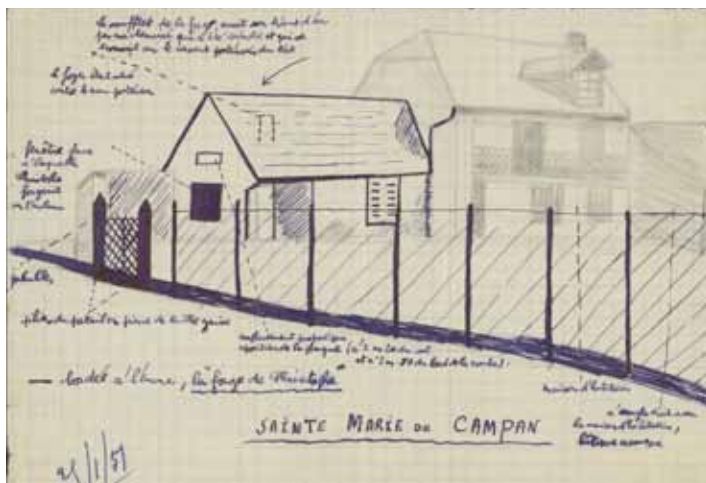
Mercredi 9 juillet,

13 h 00 : Eugène Christophe franchit le Tourmalet en deuxième position, devancé de 5' par son jeune équipier Philippe Thys. Defraye ayant abandonné à Barèges, « Cri-Cri » est virtuel maillot jaune.

13 h 20 : sa fourche se brise dans la descente du Tourmalet, à 10 kilomètres du premier village.

15 h 20 : après avoir marché vélo sur l'épaule jusqu'à Sainte-Marie-de-Campan, Christophe cherche une forge pour réparer.

17 h 20 : réparation réussie, le coureur repart, escalade les cols d'Aspin et de Peyresourde, rejoint et dépasse quatre concurrents pour arriver dans les délais à Bagnères-de-Luchon, après 17 h 44' 37" de course, plus 4 heures perdues à marcher et à forger sa fourche.



La forge de Sainte-Marie-de-Campan (1951)  
ADHP, 129 J 17 et 129 J 33

1913.  
Tour de France

Dans l'Étape Bayonne.  
Luchon, alors que je passais  
en tête du classement Général  
ma fourche cassa en haut  
du col du Tourmalin, et  
c'est accident ma beaucoup  
éprouvé, car il m'a fallu  
faire 10<sup>0</sup> Kil. à pied  
avant de trouver de quoi  
faire ma réparation.  
et la première place était  
pour toujours perdue.

La cause des ruptures des Fourches Peugeot  
était due au mauvais rapport de force  
des tubes, les fourreaux étaient trop  
forts et n'étaient pas souples, le tube  
fêlé quoiqu'un renfort recevait trop de  
vibrations.

## A L'ÉTAPE

Luchon l'un de nos envoyés spéciaux. — Dans un coin perdu des Pyrénées, ayant descendu à pied, sa machine sur le dos, les 11 kilomètres de pente depuis le haut du Tourmalin, un homme arrive, le masque traînant, les yeux rétrécis de fatigue et de douleur, plus irrémédiablement las que le soldat de Marathon. Comme un fou, il s'enquiert d'un forgeron. Cet homme sait qu'il devait gagner le Tour de France, que la partie est perdue pour lui, et il n'a plus qu'une volonté : finir la course et ramener à Paris sa machine, en même temps que les sept autres camarades de son équipe. C'est Christophe ! Nul homme ne connaît mieux que lui le Tour de France, son parcours, ses difficultés, son règlement. Il sait ce qu'il peut faire et ce qu'il ne doit pas faire. Tout à l'heure, il faisait dans le col d'Aubisque, à son ami Raugel, le geste de la main de l'athlète en pleine possession de ses moyens ; il était joyeux, presque assuré de vaincre ; le voici maintenant dans cette forge de Sainte-Marie-de-Campan. Sa fourche est brisée. Il s'enquiert, car il est lui-même un mécanicien hors ligne : « Avez-vous du tube de 27 ? » Le forgeron en apporte, mais il est de bien mauvaise qualité. Christophe se met à la forge, se saisit d'une masse qu'il a peine à soulever, tant il est las, et le réduit en fumée et saie, entend des cris comme on pousse la « Gueule d'Or » dans l'Assommoir.

Voici la pièce forgée, mais Christophe refusant les aides, essaie de l'introduire dans le tube ; elle n'entre point. Tout est à refaire, et il faut maintenant réduire et limer la pièce. Christophe se saisit d'une énorme pince, assujettit la pièce forgée, encore toute rouge, dans un étau, et, comme un Titan, lime, lime et lime encore ! Ses jambes qui le portent depuis Paris, tremblent sous lui. Il se soulève à peine, et seule la volonté de triompher le tient encore debout. Voici la pièce limée, elle entre dans le tube, victoire ! Il n'y a plus qu'à gouiller, mais encore faut-il passer la pièce sous la machine à percer. « Je vais vous donner un coup de main », insiste le forgeron. « Non, je n'ai pas le droit d'accepter », répond Christophe. Mais il a alors un instant de faiblesse, le seul, et se tournant vers Raugel et un commissaire de la course, témoin de ce drame poignant, il dit timidement : « N'est-ce pas que je n'ai pas le droit ? » Raugel fait : non, de la tête et Christophe terminera lui-même sa réparation. Maintenant il faut mettre du charbon dans la machine. Christophe demande du pain, en enfouit un énorme morceau dans les poches de son maillot, car, s'il faut qu'il perde du temps pour réparer sa machine, il n'a pas une minute à consacrer à sa gentille de corps. Il mangera sur la route.

Un dernier geste. Il demande l'heure : « J'ai encore, dit-il, quinze heures pour finir le parcours », car il sait à une minute près l'heure de fermeture du contrôle, et Christophe enfourche sa machine, gravit le col d'Aspie qui domine près que à Sainte-Marie-de-Campan, pique comme un bolide sur Arreau, monte comme un possédé le col de Peyresourde, à 1.500 mètres d'altitude, et rentre en trombe à Luchon. Il n'a pas mis pied à terre depuis Sainte-Marie-de-Campan. En haut du col d'Aubisque l'honneur était premier du classement général et il a fait tout ce que vous venez de lire uniquement, et le répète, pour que son équipe Peugeot puisse rentrer au complet à Paris.

Carnet de notes  
d'Eugène Christophe :  
passage relatif au bris  
de sa fourche à  
Sainte-Marie-de-Campan  
(1903-1920)  
ADHP, 129 J 5

## LA LÉGENDE DU « VIEUX GAULOIS »

Trois Tour de France perdus sur un bris de fourche (1913, 1919, 1922) sans qu'il renonce pour autant (« *on n'abandonne jamais un travail qu'on a commencé* » avait-il coutume de répéter). Des victoires retentissantes. Une vie dramatique (perte d'une épouse et de deux enfants). Une personnalité hors du commun et une modestie admirable. Autant de raisons qui ont fait d'Eugène Christophe le champion le plus populaire de son époque, égal du boxeur Georges Carpentier.

Eugène Christophe ne gagna aucun de ses 11 Tour de France. Mais il restera à tout jamais, le premier porteur du maillot jaune, en 1919. Le principe de ce maillot désignant aux foules le premier du classement général fut décidé après sa première place au classement général aux Sables d'Olonne. Mais en raison des délais de fabrication, Christophe ne le porta que sept étapes plus tard, le 19 juillet 1919, lors de Grenoble-Genève. Plus tard, Jacques Goddet directeur de la Grande Boucle, lui en offrit quelques répliques : « L'Homme de bronze » avait usé les originaux en guise de flanelles. À la fin de sa vie, il lui en resta deux : le maillot exposé ici et celui avec lequel il demanda à être enterré à son décès, le 1<sup>er</sup> février 1970.

Christophe fut poursuivi par les bris de fourche : cinq au total. « *Ils étaient dus au mauvais rapport de force des tubes : les fourreaux étaient trop forts et pas assez souples. Quoique renforcé, le tube fileté recevait trop de vibrations* » analysa-t-il. Il s'agissait de la faiblesse

majeure des vélos de l'époque. Ces bris lui coûtèrent trois victoires finales possibles dans le Tour de France. « Cri-Cri » répara ses fourches en 1913 et 1919. En 1922, le règlement ne l'y obligeant plus, il emprunta trois vélos (dont un de femme, appartenant au curé de Valloire, en bas du Galibier) pour les 200 derniers kilomètres de l'étape Briançon-Genève, avec trois cols à escalader !

Le bris de fourche de Sainte-Marie-de-Campan est le plus connu. Mais celui sur ce passage à niveau à Raismes, dans l'avant-dernière étape du Tour 1919, fut le plus tragique et celui qui suscita le plus d'émotion. Ses deux fourreaux de fourche cassèrent sur les pavés du Nord alors qu'il comptait 28 minutes d'avance sur son second, le Belge Firmin Lambot et la victoire finale lui était assurée. Christophe répara seul dans l'atelier de mécanique de Léonard Persiaux et arriva à Dunkerque avec 3 heures de retard. Faisant preuve d'une noblesse de cœur admirable, il se dépouilla lui-même de son maillot jaune.

Après cette nouvelle rupture de fourche lui faisant perdre le Tour de France 1919, l'émotion fut si grande dans toute la France que la souscription ouverte par *L'Auto* lui rapporta plus d'argent que s'il avait enlevé l'épreuve. Mais elle ne le consola pas pour autant : il envisagea un temps de quitter le cyclisme pour devenir contremaître chez le patron où il avait réparé, à Raismes.

# EUGÈNE CHRISTOPHE

Né à Paris, en 1885, dans une famille modeste (père garçon de courses trop tôt disparu, mère cuisinière), Eugène apprit à compter dès son plus jeune âge. Apprenti serrurier à 13 ans, il se lança quatre ans plus tard dans le sport autant par passion que pour en vivre.

Pas le plus doué de tous, « Le Crack de Malakoff » dut sa réussite autant à ses réflexions sur la façon de s'entraîner et de courir qu'à la volonté de ceux qui ont eu faim, enfant. Il ne put devenir professionnel à temps plein qu'au bout de dix ans de carrière. Christophe se révéla un technicien de génie et un négociateur redouté par les directeurs sportifs des neuf équipes auxquelles il appartient. Il changea même d'équipe en cours de saison et finit par créer la sienne, en 1923.

Lorsque Le Miroir des Sports demanda à Christophe d'écrire ses mémoires en 1922, il ne se confia pas à un journaliste comme tous les autres mais les tapa lui-même à la machine à écrire, sous les yeux de son fils Albert. Sa devise fut : « Qui fait ce qu'il peut, fait ce qu'il doit. » Mais sa plus belle phrase fut celle qu'il lança à un adversaire lui demandant pourquoi il n'abandonna jamais dans les pires circonstances : « *Je veux. Tout simplement, je veux. Vouloir est la seule drogue que je connaisse.* ».



Carnet de notes d'Eugène Christophe (1903-1920)  
ADHP, 129 J 5



Réplique du premier maillot jaune du Tour de France porté par Eugène Christophe en 1919 (1966) - ADHP, 129 J 16

# AUX SOURCES DE LA LÉGENDE

## **Le fonds Eugène Christophe aux Archives départementales des Hautes-Pyrénées**

C'est dans le cadre des célébrations dédiées à Eugène Christophe que s'inscrit le dépôt des archives personnelles de ce fameux cycliste auprès des Archives départementales des Hautes-Pyrénées.

Par l'intermédiaire du journaliste historien du cyclisme Jean-Paul Rey, auteur d'un ouvrage sur Eugène Christophe et de l'Office départemental des Sports, des contacts ont été pris avec les petits-fils du cycliste, notamment Claude Christophe qui avait pris le soin de conserver les documents.

En accord avec ses frères, ce dernier a pris la décision de déposer les archives de son illustre grand-père auprès d'une institution spécialisée et professionnelle, les Archives départementales des Hautes-Pyrénées. Considérant que c'est dans la descente du col du

Tourmalet qu'est née la légende de son grand-père, il a en effet choisi les Hautes-Pyrénées pour que soient assurées la conservation de ces documents et leur communication au public : journal de bord des tours de France 1920-1925, contrats d'engagement, photographies...

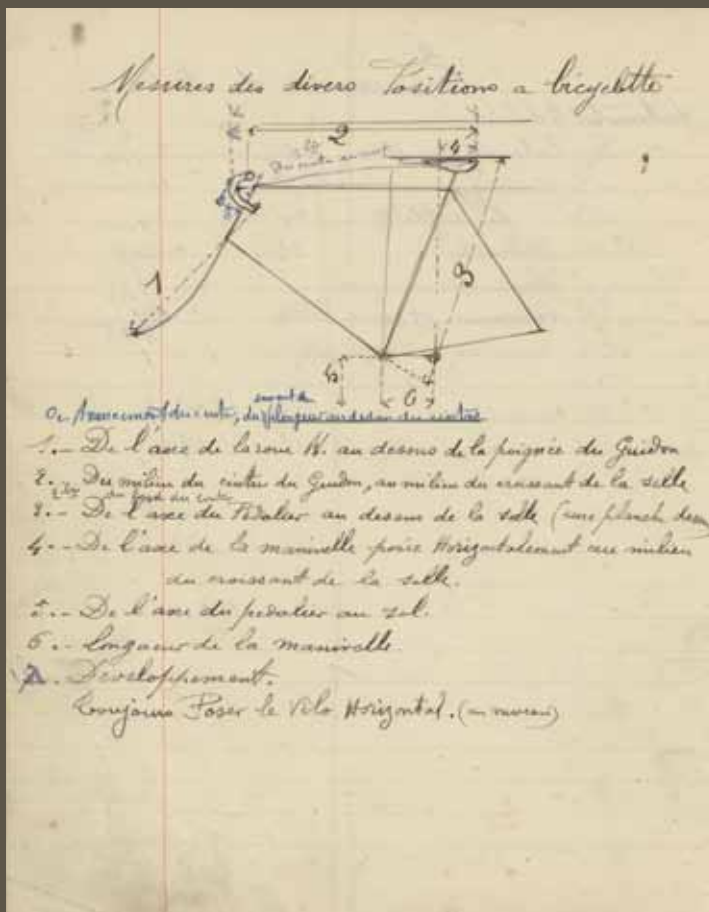
L'intérêt historique des archives privées (archives de familles, d'entreprises ou d'associations...) dépasse bien souvent le simple cadre de leurs propriétaires. En l'occurrence, les archives d'Eugène Christophe vont apporter de nombreuses informations sur l'histoire du sport.

Terre de cyclisme mais aussi d'autres pratiques sportives, les Hautes Pyrénées se doivent de conserver la mémoire de ses clubs ou de ses champions à l'image d'Amédée Dutiron, natif de Liac et premier Haut-Pyrénéen à avoir pris part au Tour de France en 1909.

### *Détenteurs d'archives intéressant l'histoire ? Confiez-les aux Archives départementales !*

Pour confier des documents privés aux Archives départementales, plusieurs possibilités s'offrent aux personnes intéressées. Les deux principales reposent sur le principe du dépôt qui n'entraîne pas de transfert de propriété au bénéfice des Archives départementales, ou sur celui du don qui implique, quant à lui, un transfert de propriété des documents. Quelle que soit la forme choisie, le déposant peut convenir avec les Archives départementales des modalités relatives au lieu de conservation, à la communicabilité ou à la reproduction des documents.

Cette démarche assurera au déposant de voir ses archives de famille, d'entreprise ou d'associations conservées à long terme tout en participant à l'enrichissement du patrimoine écrit et des sources historiques de notre département.



Notes techniques relatives au matériel utilisé (1905-1937) - ADHP, 129 J 2



Remise du dossard n° 6 lors de la course Bordeaux-Paris (1920) - ADHP, 129 J 23



Dossard d'Eugène Christophe lors de la course Paris-Brest-Paris (1921) - ADHP, 129 J13



# LES MISSIONS DES ARCHIVES DÉPARTEMENTALES

*Les Archives départementales sont un service du Conseil général qui a pour mission de contrôler, collecter, classer, conserver, communiquer au public et de valoriser les archives constituées dans le département.*

## CONTRÔLER

La direction des Archives départementales contrôle l'ensemble des archives publiques constituées dans le territoire des Hautes-Pyrénées (à l'exception des archives militaires). Cela signifie en particulier que tout service ou établissement public de l'Etat, tout service de la Région ou du Département, toute commune, tout organisme privé chargé d'une mission de service public, ayant leur siège dans le département sont régulièrement inspectés et ne peuvent éliminer leurs archives sans l'autorisation des Archives départementales.

## COLLECTER

Les services d'archives effectuent un travail incessant de collecte de documents : documents publics constitués dans le ressort du département par les services de l'Etat, les mairies, les entreprises publiques (...), documents d'origine privée tels que papiers de familles, archives d'entreprises ou d'associations dès lors qu'ils intéressent l'histoire du département.

## CLASSER

Pour être accessibles, les archives doivent être classées et inventoriées. Le principe de base du classement des archives est appelé « respect des fonds ». Le fonds d'archives est un ensemble de documents qui résulte de l'activité d'une personne physique ou morale.

Les fonds sont répartis dans un cadre de classement identique pour toutes les Archives départementales, en fonction de leur provenance et de la période concernée.

## CONSERVER

Les Archives départementales possèdent un atelier de restauration des documents. Les archives nécessitant une restauration sont des documents particulièrement fragiles et risquant de disparaître, ou particulièrement précieux ou encore particulièrement consultés et par conséquent dégradés par les manipulations successives.

Parallèlement, il faut assurer des conditions optimales de conservation des archives. La conservation préventive consiste à éviter la dégradation des documents luttant contre leurs ennemis : humidité, lumière, mauvais conditionnement, attaques biologiques et manipulations.

## COMMUNIQUER ET VALORISER

Les archives sont accessibles à des publics variés : administration, citoyens en quête de preuves, historiens et généalogistes amateurs ou confirmés... et le grand public manifestant un goût pour l'Histoire. Les Archives départementales valorisent également leurs fonds grâce à des programmes de numérisation des collections, par le biais d'exposition et publications.

## Exposition

**Commissaire de l'exposition :** Marc Bruning (Office Départemental des Sports), François Giustiniani, Anne-Claire Prigent, Cédric Broët, Olivier Ixart (Conseil Général des Hautes-Pyrénées – Archives départementales)

**Scénographie :** Philippe Cazaban

**Textes :** Jean-Paul Rey

**Pièces exposées :** Conseil Général des Hautes-Pyrénées – Archives départementales (Classement des archives d'Eugène Christophe effectué par Anne-Claire Prigent), collections privées (Emile Arbes, Pierre Davezac, Guy Frosio, René Gaye, Marc Lebreton, Jean-Pierre Mata)

**Film projeté :** Le Miroir du Tour par Jean-Paul Ollivier

**Prêt de la borne tactile par la société Arkhénium**

## Brochures

**Conception graphique et impression :** Conseil Général des Hautes-Pyrénées – Direction de la communication

**Textes :** Conseil Général des Hautes-Pyrénées – Archives départementales, Jean-Paul Rey (p. 5, 7, 9-10, 12-13)

**Illustrations :** Conseil Général des Hautes-Pyrénées – Archives départementales

## Remerciements

Clément Adour, Claude Christophe, Pierre Davezac, Marc Lebreton, Jean-Paul Ollivier, Jean-Paul Rey  
Association Les chaînes des Pyrénées, Carré Py'Hôtel, Communauté de Communes de Haute-Bigorre, Société Arkhenum, Société Chorale et Cavalcade d'Aureilhan.

## Pour en savoir plus sur Eugène Christophe...

Rey (J-P), Eugène Christophe, *Le damné de la route*, éditions Cairn, Pau, 2013.

Jessic (R) et Seray (J), *Eugène Christophe, de la forge de Sainte-Marie-de-Campan au maillot jaune*, Editions de Plaines en Vallées, 2013.



Eugène Christophe au bord de la route  
du col du Tourmalet (1960) - ADHP, 129 J 67

# Eugène Christophe

**QUAND L'HISTOIRE FORGE LA LEGENDE  
DU TOUR DE FRANCE**

**DU 8 JUIN AU 21 JUILLET 2013**

DU MERCREDI AU DIMANCHE DE 15 H A 19 H

**ENTRÉE GRATUITE**

**ESPACE ÉVÉNEMENT, CARRÉ PY'HÔTEL**

ANCIENNEMENT RELAIS DES PYRÉNÉES  
GERDE / BAGNÈRES-DE-BIGORRE

**SCÉNOGRAPHIE : PHILIPPE CAZABAN**

EN COLLABORATION AVEC JEAN-PAUL REY  
ET LES ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DES HAUTES-PYRÉNÉES

