

Evolution du transport liquide sur les routes du Tour de France de 1903 à 2026

Dès le début des compétitions au long cours – Bordeaux-Paris, Paris-Bret-Paris, Tour de France – les Forçats de la route ne pouvaient à la fois pédaler et tenir leur bidon à la main sur des centaines de kilomètres.

D'où l'évolution des systèmes de transport des liquides.



1903-1910

Sacoche de guidon permettant de contenir une à deux bouteilles (en verre)



Lucien Petit-Breton, lauréat des Tours de France 1907 et 1908.
Les bouteilles placées dans la sacoche de guidon côtoient les clefs anglaises

1910

Exit les récipients en verre

« Jean-Baptiste Camdessoucens, c'était les débuts du Tour, c'était le Tour 1910 ... Il était de Laruns, Camdessoucens, de la vallée d'Ossau, au pied du col d'Aubisque. Eh bien, en 1910, dans l'étape Perpignan-Luchon, un gosse s'est approché des coureurs, pour les encourager, les applaudir. Il s'est approché trop près, Camdessoucens a foutu un coup de guidon et s'est foutu en l'air. Il est tombé, sa bouteille d'eau est tombée aussi et les éclats de verre lui ont ouvert la paume de la main droite. Une plaie terrible, toute la main en sang. Eh bien, c'est en voyant la main blessée de Camdessoucens qu'Henri Desgrange a décidé d'interdire sur le Tour les bouteilles et les récipients en verre, et de remplacer tout ça par des bidons ... »

[Christian Laborde.- Pyrène et les vélos. - Paris, éd. Les Belles Lettres, 1993. - 222 p (pp 162- 163)]

1911

1^{er} bidon en fer blanc

Témoignage du journaliste Georges Rozet présent sur la 9^e édition : « *Quand nous arrivons à Clermont, premier contrôle volant - un contrôle où l'on pointe le passage des coureurs sans leur demander de signature - il y a beau temps que les deux flacons de chaque sacoche sont vidés et jetés. L'élégance consiste alors pour le coureur à saisir en pleine vitesse le bidon de fer-blanc, net comme un instrument de chimie, que lui tend, rempli de crème de riz, un soigneur occupé à guetter son passage. Au bidon est accroché un sac de papier qui contient une côtelette froide. Sans ralentir l'allure, en se lançant à toutes pédales à travers la foule, dans les rues aux pavés inégaux, aux virages moyenâgeux des chefs-lieux de canton, l'homme donnera deux coups de dents dans la noie [partie sombre ou dure de la côtelette], avalera quelques gorgées. Mais ce ne sont que bagatelles apéritives, en attendant le ravitaillement plus sérieux du « contrôle fixe ».* »

[Georges Rozet.- Les fêtes du muscle. - Paris, éd. Grasset, 1914. - 312 p (Avec le Tour de France 1911 : pp 98-99)]

1911

Naissance du précurseur du camelback

Lors de la course des Huit Jours d'Alcyon et d'Hutchinson réservée aux indépendants, se déroulant du 13 au 20 août entre Paris et Chauny en faisant un détour par Le Mans, un concurrent - Charasse - avait mis au point un système innovant d'hydratation. Son dispositif lui permettait de se rafraîchir sans descendre de vélo. La photo montre que son appareil était précurseur du futur camelback avec son tuyau à hauteur de la bouche.



La Vie au Grand Air, 1911, n° 675, 26 août, p 574

1914

A partir de la 12^e édition du Tour, certains concurrents portent deux bidons en fer blanc maintenus par un double porte-bidons, l'un pour étancher la soif, l'autre pour se laver le visage.



1924

Oscar Egg (Suisse)

Remplace le bidon de fer par une gourde en aluminium plus légère de 90 g.

1925

Bidon-course de poche incurvé de la marque *Le dopping*®



TOPETTE (contenant et contenu)

Petit bidon plat en aluminium contenant la plupart du temps un stimulant (charge, bombe, dynamite). Venu du langage picard avec la même racine que toupie, la topette désignait une petite bouteille longue et étroite ainsi que, par extension, son contenu. De nos jours, la topette a encore cours dans le jargon cycliste. Elle a pris la forme d'un flacon plat qui se glisse facilement dans la poche dorsale d'un maillot cycliste. On en trouve en vente dans certaines boutiques de cycles.

1939

Porte-bidon muni de son récipient fixé sur le cadre

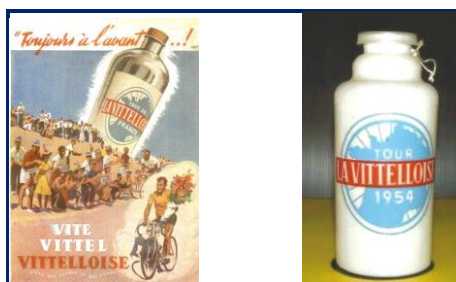
« En 1939, innovation de René Vietto : le porte-bidon sur le cadre. Ça paraît insignifiant mais le liquide qui ballotte dans le bidon sur le guidon provoque un déséquilibre. Dans les descentes, c'est gênant. »
[Jean-Paul Ollivier.- René Viette, le groom et le roi. - Paris, éd. Pac. - 1981. -170 p (p 32)]



Le Français René Vietto , équipe du Sud-Est, maillot jaune sur le Tour 1939 de la 5^e à la 14^e étape

1954

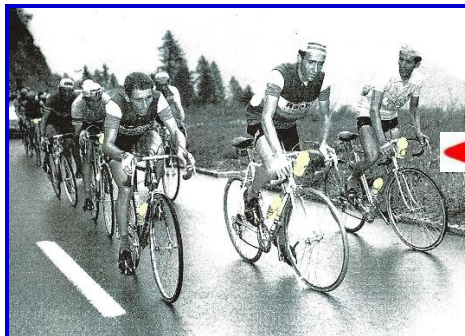
La Vitelloise dote cette année-là les coureurs du Tour de bidons DO en polyéthylène (plastique)



L'Equipe, 21.07.1954 Bidon La Vitelloise, TDF 1954

1957

Tour de France – Jacques Anquetil (Français) : le premier à supprimer le bidon fixé au guidon



La photo prise pendant le Tour 1959 montre qu'en dehors du Normand qui, depuis deux ans, a "liquidé" le bidon fixé au guidon, tous les autres cadors de la pédale possèdent un porte-bidon garni ou non d'un bidon, notamment Roger Rivière et Federico Bahamontes, le maillot jaune

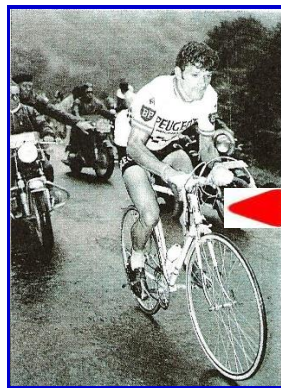
1968

Un deuxième bidon sur le tube vertical (selle-pédalier)

C'est la première fois qu'un concurrent de la Grande Boucle a à sa disposition un bidon fixé sur le tube vertical (pédalier-selle). De l'entre-deux guerre où le forçat de la route avait deux bidons maintenus au guidon, puis, à partir de 1939 et surtout au début des années 1950, un bidon supplémentaire placé sur le tube oblique, on arrive en 1968 à la présence de deux bidons (tubes oblique et vertical) qui perdure encore aujourd'hui.

1970

Changement d'époque : exit le bidon fixé au guidon



Ici Bernard Thévenet, l'un des tout derniers adeptes du bidon fixé au guidon (la photo témoigne de la présence du porte-bidon fixé au guidon), se trouve en tête dans le final vers la station des Pyrénées La Mongie-Tourmalet, terme de la 18^e étape.
Il passera la ligne en vainqueur avec plus d'une minute d'avance sur des cadors comme Eddy Merckx et Joop Zoetemelk. Le Charolais, dossard n° 20, terminera son premier Tour à la 35^e place.

1984

REGLEMENT – Ravitaillement en boissons autorisé en course

« Article 6 : ravitaillement en course (b)

Les organisateurs mettront en place un service de ravitaillement en eau fraîche destinée à être distribuée aux compétiteurs durant la course.

Ce ravitaillement en boisson, **autorisé tout en roulant**, devra être obligatoirement fourni aux coureurs par les membres du personnel rattaché à leur équipe (occupants des voitures techniques), sous réserve que

les coureurs se laissent glisser à la hauteur de véhicules précités. QUELLE QUE SOIT LA POSITION DE CES VEHICULES, derrière le peloton, TOUT RAVITAILLEMENT EN BOISSON SERA INTERDIT DANS L'ASCENSION DES COLS A PARTIR DU PANNEAU INDIQUANT «SOMMET DE COL A X ... KM», ainsi que dans les descentes desdits cols jusqu'au retour sur le plat.

EN AUCUN CAS, les voitures appelées à l'arrière du peloton - comme c'est le cas pour une réparation mécanique, par exemple - ne pourront opérer un ravitaillement en boisson.

Les commissaires seront invités tout particulièrement à veiller à la STRICTE application de ces diverses mesures et à prononcer SANS FAIBLESSE les sanctions prévues. Les règles de ce ravitaillement en boisson seront les suivantes : - D'une manière générale, ravitaillement permanent autorisé à partir du panneau approprié situé près du 50^e kilomètre et jusqu'au panneau annonçant la fin dudit ravitaillement à 30

[Règlement du 71^e Tour de France cycliste (1984). – Paris, édité par la Société du Tour de France, 1984. – 39 p (p 7)]
km environ de l'arrivée. »

1985

Règlement de la Fédération française de cyclisme (modifié le 07.09.1985) : le ravitaillement est interdit par véhicule en marche

« Dans toutes les épreuves sur route, le ravitaillement sera autorisé sur toute la durée de l'épreuve (sauf dans les 20 derniers kilomètres) dans les zones déterminées et à poste fixe. Il **demeure, bien entendu, interdit par véhicule en marche.** »

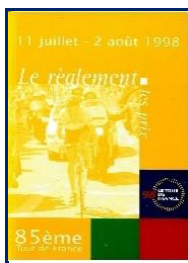
1998

Ravitaillement : une moto fraîcheur porteur de bidons au service des échappés

« Article 6 – Ravitaillement en course

Les ravitaillements à partir de la moto ravitaillement de l'organisation sont autorisés pour le (s) concurrent (s) échappé (s) et lorsque la voiture du directeur sportif n'est pas présente à l'avant de la course. Ce ravitaillement s'effectue selon les règles kilométriques prévues par le règlement de l'UCI. »

[Règlement du TDF 1998. – Paris, éd. Société du Tour de France 1998. – 43 p (p 6)]



2020

Les bidons sont toujours en plastique avec un bouchon plus pratique que 70 ans plus tôt ainsi que plus écologiques pour la santé des utilisateurs et pour l'environnement



Bidon Overstim.s (matière inodore, sans bisphénol A)

2026

Bidons-motorisés



Dr JPDM – TWEETS sur X – 16.07.2026

1) Tour de France. Le ravito en pleine ascension, autorisé depuis 1990, est devenu une incitation à la triche. Dans les cols, certains se font littéralement **tirer par le bidon**. Avant, c'était interdit dès le panneau "sommet du col à X km". On a levé la règle, on a ouvert la porte.

2) Bidon-motorisé

Les coureurs en difficulté abusent du bidon-motorisé : le DS tend un objet, le coureur s'accroche, et hop, quelques centaines de mètres sans pédaler. Répété plusieurs fois, ça change une course. Accessoires variés, excuse parfaite, triche assumée.

3) Réflexe conditionné des DS

Le pire ? Le réflexe des DS : dès que le coureur attrape le bidon, ils **accélèrent instantanément**. Tous anciens coureurs, tous au courant, tous complices. Pas un pour respecter l'esprit du sport. Lamentable.

4) Télé & enfumage

France TV coupe souvent le plan quand la caméra montre la triche. Pourquoi masquer ces images ? Pour rester copains avec la caravane ? L'enfumage est total, et les consultants restent muets. Silence gêné, complicité assumée.

5) Les cadors ne jouent pas à ça

Pogacar, Evenepoel, Vingegaard : jamais vus dans ces mascarades. À chaque bidon-motorisé, je zappe. Les commentateurs, eux, détournent le regard et parlent d'autre chose. L'omerta est plus solide que les valeurs du sport.

6) 1 tricheur, 3 complices

Bidon-motorisé = 1 tricheur + 3 complices : le coureur qui s'accroche, le DS qui accélère, le réalisateur qui change de plan, les consultants qui se taisent. Les valeurs du sport ? Verrouillées, scellées, enterrées.

7) La poussette, notamment dans les ascensions, était la plaie des étapes de montagne dans les années 1930 à 1980. Cette pratique combattue par les organisateurs, a disparu lorsque le règlement a autorisé le ravitaillement en course et le bidon-motorisé plus efficace que la poussette

Dr JPDM - LINKEDIN – 17.07.2026

Le bidon-motorisé : la Triche au grand jour

Le cyclisme évolue, mais certaines pratiques interrogent encore la transparence du sport.

Le ravitaillement en pleine ascension, autorisé depuis 1990, a modifié les dynamiques de course.

Dans les cols, il crée parfois des situations limites qui brouillent la frontière entre aide et avantage indu.

Le fameux "bidon motorisé" illustre ce glissement : un geste anodin, un effet disproportionné.

Quelques secondes gagnées, répétées, peuvent influencer une étape. L'accessoire est banal, l'impact ne l'est pas. Le rôle des directeurs sportifs est central dans ces dérives. Leur réflexe d'accélération au moment du ravito interroge l'éthique collective. Tous connaissent les règles, mais certains jouent avec les marges.

La couverture télévisée ajoute une couche de complexité. Les changements de plan soudains entretiennent un malaise. Les consultants, souvent anciens coureurs, restent prudents dans leurs commentaires.

Leur silence nourrit l'idée d'une omerta persistante. Heureusement, les leaders du peloton montrent une autre voie. Pogacar, Evenepoel, Vingegaard : une génération qui joue la performance, pas les artifices. Car une triche isolée implique toujours plusieurs complices : Coureur, DS, réalisation, commentaire : la chaîne doit être alignée sur les valeurs.

La preuve que le ravitaillement peut être licite, c'est lorsque la moto-fraîcheur entre en action. Ce moyen d'hydratation mis en place par l'organisateur à partir de 1998 permet de fournir des bidons d'eau fraîche aux coureurs d'une échappée. En l'absence de la voiture du directeur sportif retenu à hauteur du peloton pour pouvoir dépanner son leader ou lorsque l'écart avec les poursuivants est inférieur à une minute.

Dans le cas où le coureur se ravitaille auprès de la moto fraîcheur, nous n'avons jamais constaté une seule fois qu'un cycliste s'accroche au bidon fourni par le pilote de la moto et soit tracté pendant des dizaines de mètres. Cela démontre bien que pour éradiquer le "bidon motorisé", il faut sanctionner le tricheur en temps et non par une faible amende. En revanche, le directeur sportif coupable doit être suspendu plusieurs mois ! Pour rappel, jusqu'au début des années 1990, le ravitaillement auprès de la voiture de son équipe était totalement prohibé lors de l'ascension d'un col.

Quand on connaît le parcours cycliste de certains consultants des chaînes TV, on comprend pourquoi ils restent muets face à la triche du "bidon motorisé" qu'ils ont souvent pratiqué eux-mêmes.

L'un d'eux, handicapé par son poids dans les étapes de montagne, rejoignait l'arrière du gruppetto, il sollicitait alors les spectateurs-pousseurs. L'un des contemporains dudit consultant rapporte que ce dernier avait battu le record de l'ascension de l'Alpe d'Huez des non-grimpeurs grâce aux poussettes successives jusqu'au sommet de la station iséroise.

In fine, la poussette des années 1930-1980, à 15 km/h a été remplacée en 1990 par un moyen beaucoup plus performant le "bidon motorisé" à 30 km/h et plus tracté par le bras du directeur sportif.