



Le Regard des Jeunes Reporters sur Le Tour de France

N°7 // 15 et 16 juillet 2011

A LA UNE COURONS SOUS LA PLUIE

En cette 98ème édition, on ne pourra pas dire que la première semaine ait été gâtée par le beau temps. Les coureurs ont été les premiers à en pâtir. Comment vivent-ils la situation ?

Il est tombé des seaux d'eau pendant dix jours consécutifs sur le Tour de France, entre Redon et Laval. Pas une seule éclaircie n'est venue encourager les coureurs qui, tous les jours, ont été dans la difficulté physique et morale. Samuel Dumoulin, de l'équipe Cofidis, n'est pas forcément dérangé par le mauvais temps, qui dure et multiplie le nombre de chutes. «Après une semaine de course dangereuse, la pluie n'a fait qu'aggraver le déroulement de la course», constate le coureur rhônalpin.

Sous les averses, chacun a trouvé sa technique pour se protéger. Pour Markel Irizar, de la RadioShack, le vêtement de pluie reste la meilleure protection. Il ne le quitte pas de la journée. Sébas-



tien Hinault, le Breton de la formation Ag2r La Mondiale, préfère «l'huile de camphre pour que la pluie glisse sur la peau et que les muscles restent au chaud.» Cette huile à forte odeur est utilisée par toute son équipe. En plus d'avoir des vertus tonifiantes, elle stimule le corps.

On sent bien qu'au cœur du peloton, la plupart des cyclistes sont agacés par ces déferlantes. Mais d'autres coureurs le prennent avec le sourire, à l'image de Juan-Antonio Flecha, du Team Sky : «mais il fait beau», s'exclame-t-il avec

le sourire. Le coureur espagnol n'a pas peur de l'eau. Il a tenté à plusieurs reprises de s'échapper à la recherche d'une victoire.

Le soir, une fois à l'hôtel, le travail des masseurs et kinésithérapeutes permet aux coureurs de reprendre la compétition sans difficulté dès le lendemain.

«On passe plus de temps sur la table de massage à soigner les contractures et on est très vigilant aux éventuelles tendinites qui, avec le froid, se forment naturellement», explique Laurent Benacerraf, ostéopathe chez Europcar.

En espérant que le ciel change de couleur ces prochains jours, une chose est sûre, il faut s'acclimater aux mauvaises conditions météorologiques pour figurer en tête du classement général.

● Dylan

AUX PREMIÈRES LOGES

Après des heures voire des jours d'attente, les spectateurs massés derrière les barrières voient enfin arriver les premiers coureurs. Sur la ligne d'arrivée, cela fait au moins autant de temps que des journalistes s'affolent en cabine. Ce sont les commentateurs, installés dans la tribune Eurovision.

Créée en 1999, cette tribune est en réalité constituée de deux camions accolés l'un à l'autre et situés à hauteur de la ligne d'arrivée. «Tous les jours, elle est démontée et remontée sur la ligne d'arrivée, indique Mathilde Colloc'h, responsable de la tribune Eurovision. On y accueille quinze chaînes de télévision et dix-neuf radios, soit environ 70 journalistes.»

Chaque jour, Jacky Durand commente l'étape du Tour pour Eurosport aux côtés d'Alexandre Pasteur et Richard Virenque. L'inconfort et l'étroitesse de la tribune Eurovision n'entament en rien



sa motivation : «on préfère être sur la ligne. On a les images jusqu'à l'arrivée et on peut ensuite observer les coureurs passer devant nous, ce qui nous permet de transmettre les classements provisoires en direct. C'est sûr qu'on serait plus à l'aise à commenter le Tour depuis

un fauteuil en studio à Paris, mais c'est toujours plus agréable d'être au cœur du spectacle», avoue le consultant.

Une maigre cloison sépare chaque cabine, mais aucun voisin ne semble pouvoir perturber Jacky Durand dans son travail : «on entend tout. Mais on reste concentré, ça ne nous dérange pas. Je pense que ce sont plutôt nous, à Eurosport, qui dérangeons parfois certains journalistes, surtout les Flamands !»

Quelques postes plus loin, dans la cabine de la Télévision Suisse Romande, le sentiment est le même : «il règne une bonne ambiance en tribune Eurovision. On s'entraide. Dès que quelqu'un a une information, il peut la transmettre aux autres», précise Richard Chassot. «Parfois on se charrie. Généralement on se charge des Français dès la première semaine», ajoute son compère Romain Glassey.

L'ŒIL DU JOUR avec les opticiens VISION PLUS

1 Le premier prix Vision Plus organisé par l'enseigne qui porte le même nom. Il vise à récompenser le meilleur article de notre édition du 14 juillet. Il a été décerné par un jury composé de Christian Prudhomme, Gérard Holtz, Patrick Lafayette, Christian Ollivier, Antoine Tassinigny et Simon Valmary, à Pol Loncin pour son article «14 juillet sans frontière».

1H10 Le meilleur temps enregistré sur le stand de simulation de course, au Village Départ, par un jeune toulousain de 14 ans, sur la montée de l'Alpe d'Huez.

38 Le nombre de Tours de France couverts par Cyrille Guimard, successivement coureur, directeur sportif et consultant.

40 En litres, l'eau distribuée quotidiennement par Vittel sur le stand fraîcheur du Village Départ.

2 000 Le nombre d'invités au Village Départ tous les matins. La fréquentation a même atteint 2 200 personnes lors du contre-la-montre par équipe des Essarts, le 3 juillet dernier.

vision plus
OPTICIENS

Au peu d'espace s'ajoute parfois les petits désagréments d'une climatisation capricieuse. «En 2003, lors de l'année de la canicule, le mercure atteignait facilement 40 à 45 degrés à l'intérieur de la cabine», indiquent les commentateurs de la TSR.

Regroupés en peloton au sein de la tribune Eurovision, les commentateurs se serrent les coudes pour que leur voix permette aux téléspectateurs et auditeurs de vibrer au tumulte de la course.

● Théo

«J'AURAIS AIMÉ COURIR TOUTE MA VIE»

Bernard Hinault est un monument du cyclisme. Vainqueur de cinq Tours de France et ambassadeur d'A.S.O, société organisatrice du Tour, le «Blaireau» confie aux Jeunes Reporters ses impressions sur le cyclisme d'aujourd'hui.

Monsieur Hinault, avant toute chose, vous reconnaissez-vous dans le cyclisme d'aujourd'hui ?

Oui et non car beaucoup de choses ont changé, rien qu'au niveau des médias.



Ils étaient bien moins présents à mon époque. Dans les années 80, il y avait 90 % de suiveurs en moins.

Cela signifie-t-il que vous auriez aimé courir en 2011 ?

En fait, j'aurais aimé courir toute ma vie car à chaque fois j'aurais découvert de nouveaux adversaires, et j'aurais été poussé dans mes derniers retranchements. L'émulation entraîne le dépassement de soi. Quand je suis arrivé dans le peloton, on m'a dit : «tu ne gagneras jamais rien, il y a Merckx». Et j'ai répondu : «Merckx il est comme moi, il a deux bras, deux jambes, une tête, il s'en sert et moi aussi». Il faut partir dans l'esprit de gagner.

Vous qui suivez de près leurs performances, quelles sont les qualités des coureurs français d'aujourd'hui ?

Les coureurs français ont les mêmes qualités que les autres, mais nous n'avons pas le coureur qui ressort du peloton. Malgré

tout, beaucoup de jeunes ont de bons résultats, comme les Bretons Olivier Le Gac et Johan Le Bon. Après, il est possible que d'autres coureurs inconnus explosent. Ils arriveront un peu plus tard, car un bon parcours chez les jeunes ne garantit pas une grande carrière chez les pros.

On attend toujours votre successeur français au palmarès du Tour de France. Quelles sont les conditions pour remporter le Tour ?

Il faut être capable de grimper avec les meilleurs ou dominer les contre-la-montre, avoir un sens tactique aiguisé et rouler dans une très bonne équipe. Si tu réunis toutes ces conditions, tu es le meilleur !

● Rémi

MACHINE À REMONTER LE TEMPS



C'est la plus vieille voiture de la caravane du Tour de France. Datée de 1955, elle fascine petits et grands au Village Départ.

Marc Papi est un passionné de la Petite Reine et un collectionneur de voitures anciennes. L'an dernier, il était venu sur le Tour de France avec la voiture qui véhiculait autrefois Yvette Horner, la célèbre accordéoniste française. Cette année, c'est une 203 Peugeot, qui a effectué le Tour de 1955 à 1959 avec l'équipe Saint-Raphaël Geminiani, qu'il a rénovée pour l'exposer au Village.

La voiture, retrouvée dans une casse de l'Hérault, compte 250 000 kilomètres au compteur et possède un moteur d'origine. La tôle a été refaite mais l'intérieur est resté à l'identique. De spacieux tableaux de bord et l'absence de climatisation en font la marque de fabrique. Les clignotants sont encore d'époque. Pour Jean-François Pescheux, coureur en maillot de laine à la fin des années 70, «la présence de la Peugeot 203 sur le Tour de France 2011 témoigne de l'évolution du matériel. Avant, toutes les voitures étaient comme ça dans le peloton.»

Jeune retraité du cyclisme, Stéphane Gou-

bert est le parrain de cette voiture chargée d'histoire. «Je me serais bien vu monter dans cette voiture dans les années 50. Mais à chaque époque son évolution. Peut-être que dans vingt ans les coureurs se déplaceront sur les courses en jet.»

Chaque matin, cet étonnant véhicule attire toutes les générations. Marc Papi en est tombé amoureux : «c'est une histoire d'amour entre elle et moi, raconte-t-il les yeux pétillants. Quand je l'ai vue je me suis dit qu'il me la fallait, je voulais acheter un brin d'histoire.» Son rêve est accompli.

● Anne-Laure

SUIVEZ LE FIL !

La zone technique, située dans l'aire d'arrivée, est indispensable au bon fonctionnement de la vie des médias. 450 personnes y travaillent quotidiennement.

Attention où vous mettez les pieds ! La zone technique est jonchée de câbles interminables (une quarantaine de kilomètres) et encombrée d'énormes camions (près de 130). C'est d'ici que partent vers le monde toutes les images et les sons du Tour de France. Et pour que tout cela fonctionne, il y a Orange.

Sans le travail d'Henri Terreaux, chef de projet événementiel chez France Télécom-Orange, et ses 52 collaborateurs, la médiatisation du Tour de France ne serait pas aussi importante. Tous les jours, ils installent les transmissions radio, TV, photo grâce aux connexions Internet fournies par une fibre optique émettant une puissance de 155 Megabits.

«Nous sommes au sein d'un réel cirque dont nous sommes les trapézistes sans filet, explique Henri Terreaux. Le moindre problème de connexion entraînerait le chaos des retransmissions à l'échelle mondiale.»

Des câbles enchevêtrés, des camions alignés, c'est comme cela que l'on peut voir la zone technique du Tour. Derrière cet as-



pect de foire se cachent des personnes au cœur énorme. «Entre nous il y a une réelle amitié, confie Henri Terreaux. Cette notion d'affection est vitale. Elle nous permet de déplacer des montagnes.» C'est que les défis ne manquent pas tout au long d'intenses journées qui s'étendent de 5h00 à 22h00.

A l'intérieur de ce grand bazar, on réalise de véritables miracles. «Pour l'étape du Galibier le 21 juillet, un câble en kevlar de 12 kilomètres (résistant aux intempéries et aux éboulements de roches) a été posé il y a un mois tout le long de l'ascension, entre le Lautaret et le sommet, afin que les transmissions soient rendues possibles. Nous avons utilisé l'aide d'un hélicoptère pour le déposer car l'endroit est très escarpé et rocheux, c'est quelque chose d'unique !»

Sous ses airs de dame de fer, la zone technique est en fait emplie d'un cœur tendre.

● Perrine

ON FAIT LE POINT

Cette année, le Tour de France fait peau neuve avec l'adoption d'un nouveau règlement pour les classements par points et de la montagne. A mi-parcours, nous faisons le point avec les coureurs.

Pour la 98ème édition de la Grande Boucle, la nouveauté au classement du maillot vert est l'importance des sprints intermédiaires. Au lieu de trois, ils sont ramenés à un par étape. Ces sprints ont également une valeur plus importante : les quinze premiers peuvent y grappiller des points alors qu'avant seuls les trois premiers pouvaient se distinguer. Pour Mark Renshaw, poisson-pilote de Mark Cavendish, la tactique de l'équipe est remise en cause : «cette année, les étapes sont plus éreintantes car il faut travailler deux fois par jour. En plus, ces efforts accentuent la pression et la perte d'énergie.»

A contrario, Philippe Gilbert, numéro un mondial, est satisfait de ces adaptations. «Lors des étapes de montagne, je pourrai aller chercher des points que les sprinteurs ne pourront pas enregistrer. C'est aussi beaucoup plus évident de prendre des points lors des sprints intermédiaires. Tous ces bouleversements sont propices aux coureurs complets et non aux purs sprinteurs.»

Et le classement du meilleur grimpeur ? Le nombre de points brigués au sommet des cols et côtes a été diminué. Il n'y a plus que lors des arrivées au sommet que les points sont doublés. Le Maillot à Pois sortant, Anthony Charteau, pense que, dans l'absolu, ces modifications ne vont pas changer grand-chose. «Les coureurs doivent surtout attendre les arrivées au sommet.» Cependant, le coureur de la formation Europcar remarque un point négatif : la course est beaucoup plus fermée, les échappées ne sont pas du tout favorisées.



Si les avis sont mitigés, la direction du Tour, elle, se réjouit des nouveautés apportées. Christian Prudhomme, le directeur du Tour de France, se dit «très content de ces innovations. Les coureurs se battront jusqu'à la fin pour obtenir un maillot distinctif.»

● Pol