



Le Regard des Jeunes Reporters sur Le Tour de France

N°8 // 17, 18 et 19 juillet 2011

A LA UNE FOU DU TOUR

Simon, 19 ans, a quitté sa terre natale, l'Angleterre, pour suivre le Tour de France. Chaque jour, ce Londonien fait du stop et compte sur le cœur des passants. Désespéré après cinq heures d'attente inopérantes, il s'est adressé aux Jeunes Reporters à Lourdes pour le conduire au Plateau de Beille.

Chaque juillet, le Tour nous offre son lot d'histoires folles. Cette année, c'est une aventure «so British» qui nous a enchantés. Tout juste sorti du berceau familial, Simon, passionné de la Grande Boucle depuis sa tendre enfance, s'est lancé à la conquête de son rêve. Son périple commence chez lui à Londres. Un sac de 30 kg sur le dos, il se retrouve à faire du stop sur le port de Douvres. Embarqué dans un véhicule sur un ferry, il rejoint Dunkerque puis la Vendée : «j'ai été chanceux car je n'ai attendu que quelques heures», estime-t-il.

Mais un voyage itinérant de presque un mois oblige une certaine logistique : «c'est principalement la caravane qui me nourrit : Sojasun et Saint-Michel au petit dej', Cochonou, Banette et Vittel au déjeuner. Le soir, j'achète des fruits et des boîtes de conserve pour 2 ou 3 euros par jour. Je suis parti avec 100 euros, il m'en reste encore 60 pour la dernière semaine. J'ai une petite tente dans mon sac pour dor-



mir. Je me lave dans des stations-service ou dans des campings lorsque c'est gratuit», raconte l'aventurier. Son sac-valise à dos est un coffre-fort. Il regorge de trésors : «j'ai plusieurs vêtements, de quoi me laver, des vitamines complémentaires, une lumière, un couteau-suisse, des magazines, des petits cadeaux...», énumère-t-il.

La pluie, les oiseaux et l'inconfort de son logis le bousculent dans son sommeil dès 5h00 du matin. Réveillé, il se pare d'un drapeau britannique et du maillot du Team Sky qui assurent à ses cheveux blonds la nationalité anglaise. Son short à carreaux laisse entrevoir des jambes affûtées. Ses affaires rangées et sa tente démontée, Simon écrit ensuite sa destination sur un carton récupéré dans une grande surface, qu'il tend sur le bord de la route. Débute un long et monotone défilé de voi-

tures jusqu'à son «héros». Sa destination atteinte, il se place judicieusement : «je préfère être à l'arrivée. J'essaie de sympathiser avec les fanatiques et de discuter avec les étrangers», précise-t-il.

A 19 ans, Simon n'est plus sous la responsabilité de ses parents, qui n'ont pu le retenir : «je vais sur le Tour, on ne peut pas m'arrêter. Je leur téléphone tous les soirs pour les rassurer.» Pourtant, le danger est grand et permanent pour un jeune homme seul. Face aux imprévus, aux doutes, aux risques de perdre le fil du Tour à tout jamais, Simon a un mental à toute épreuve : «oui, je doute parfois. Lorsqu'il pleuvait sur ma tente en début de Tour, par exemple. Mais à chaque fois, je me rappelle que le cyclisme est le meilleur sport du monde. Je suis fou du Tour.»

● Théo

PELTON AU VERT

Bidons, maillots, voitures... Deux équipes cyclistes sont sensibles à l'environnement. Que ce soit dans leurs équipements ou leurs supports de communication, tout est mis en place pour préserver notre planète.

Saur-Sojasun a la main verte. Dès la création de l'équipe en 2010, la société environnementale Séché Eco Industries a proposé à la formation française de devenir la première équipe 100 % écologique du peloton. Les coureurs de cette équipe portent des tuniques différentes des autres coursiers. Ces maillots comportent deux poches poubelles sur les deux côtés. Leur

but est de pouvoir y stocker les emballages des barres de céréales pendant la course. «Quand on voit les paysages magnifiques sur le Tour de France, on ne peut pas se permettre de les détruire», affirme Loïc Drouard, attaché de presse de la société Séché Eco Industries.

La formation de Stéphane Heulot ne s'arrête pas là. Elle a imprimé les posters de son effectif sur du papier recyclé, roule dans des voitures qui rejettent très peu de CO2 dans l'atmosphère, utilise des bidons recyclables... Les coureurs et le staff participent au tri sélectif toute la saison. Par l'intermédiaire d'une charte, ils se sont engagés en début de saison à respecter l'environnement.



L'ŒIL DU JOUR
avec les opticiens
VISION PLUS

106 Les supporters d'Alberto Contador ont peint 106 fois son nom en guise de soutien dans la montée du Plateau de Beille, le tout sur un espace de 300 mètres de long.

3 026 C'est le nombre de «géants» du Tour de France, les coureurs ayant terminé une fois au moins la Grande Boucle depuis 1903, apprend-on au fil des pages du «Compte-Tours», un très bel ouvrage rétrospectif écrit par Serge Laget et Claude Maignan, disponible pour 6 euros à la boutique officielle.

5 000 La dotation en euros offerte au coureur passé en tête du col du Tourmalet. Cette année, Jérémy Roy (FDJ) a gagné le trophée Jacques Goddet.

5 500 Le nombre de sacs poubelle mis à disposition du public par l'ARPE au moment du passage du Tour de France dans le Massif Central.

900 000 Au cours du Tour de France, Carrefour, le partenaire du maillot à pois, distribue près d'un million de casquettes.



La mode écolo, l'équipe Sky Proccycling l'a également adoptée. Déjà, l'an dernier, la formation anglaise utilisait des «Green Bottles», autrement dit des bidons biodégradables. L'équipe communique beaucoup sur sa démarche en faveur de la nature. Site Internet, flyers, voitures, bus, maillots, bidons... On peut lire partout qu'avec son partenariat avec WWF, elle veut sauver un million d'arbres.

La formation Saur-Sojasun et l'équipe Sky Proccycling espèrent que les autres équipes se mettront au vert à leur tour.

● Dylan

À NE PAS METTRE UN SPRIENTEUR DEHORS...

Le gruppetto, littéralement «petit groupe» dans la langue de si, soulage les sprinteurs quasiment autant qu'il horrifie les grimpeurs. Se formant lors des plus difficiles étapes de montagne et universellement utilisé, ce groupe rassemble les coureurs les plus réticents aux difficultés pyrénéennes et alpestres du Tour.

Il réunit en général les sprinteurs du peloton, désavantagés par leur gabarit imposant. Sur les routes de la Grande Boucle, les Greipel, Cavendish, Farrar et autres Petacchi sont accompagnés de certains

de leurs équipiers ayant pour charge de les faire rentrer dans les délais de l'étape. Situé devant la voiture-balai, ce rassemblement, souvent composé d'une quarantaine de coureurs, roule à allure réduite et permet aux coureurs moins à l'aise en montagne de se regrouper et de se relayer en économisant de l'énergie.

Selon Jimmy Engoulvent, 97ème à Luz-Ardiden, seuls les coureurs en bonne condition roulent. Pour lui, c'est d'ailleurs un soulagement d'arriver à accrocher le gruppetto. Le rouleur de la Saur-Sojasun confie sa peur de se retrouver derrière le groupe : «dans ces cas-là, c'est chacun pour soi et on risque d'arriver hors-délais comme Galimzyanov jeudi dernier.»

Les dix premiers jours de course, usants, ont entraîné beaucoup de fatigue chez les



coureurs. Dès la première étape de haute montagne, entre Cugnaux et Luz-Ardiden, le gruppetto comprenait ainsi plus de quatre-vingt coureurs épuisés ! «Il a réuni deux groupes d'attardés, témoigne Daniel Oss. Nous avons levé le pied dès les premiers hectomètres du col du Tourmalet.»

Gérer ses efforts, c'est tout le problème

du groupe d'attardés. Le Breton Sébastien Hinault admet que «l'on connaît à peu près les délais au début de l'étape, alors on sait quand on peut minimiser ses efforts. On fait les descentes à fond et on assure en montée.» Côté ambiance, ce n'est pas la fête : «souvent c'est très stressant d'essayer d'arriver dans les délais alors c'est le silence complet, tout le monde est très préoccupé», révèle Gert Steegmans, vainqueur d'étape à Paris lors du Tour 2008.

Avec encore trois étapes de montagne à venir dans les Alpes dans ce Tour de France 2011, le cri «gruppetto», lancé comme une bouteille à la mer par les coureurs à la peine, devrait encore retentir sur les routes de France !

● Rémi

REGARD DE CONVOITISE

Depuis 2007, Vision Plus fait partie de la caravane publicitaire. L'opticien officiel du Tour de France est aussi le partenaire des Jeunes Reporters.



En début de Tour, plus d'un millier de lunettes collector aux couleurs du Tour de France ont été distribuées aux caravaniers. A bord de leurs quatre voitures orange et marron, sept personnes offrent 350 000 essuie-lunettes. Dans l'équipe, deux jeunes viennent d'obtenir leurs BTS Opticien. Antoine Tassigny, directeur de Vision Plus, les a choisis afin de leur apporter une expérience du terrain : en plus de

leur fonction de pilotes, les deux jeunes diplômés réparent aussi les lunettes des caravaniers. Sur le Village Départ, il est aussi proposé aux plus malchanceux de réparer leurs lunettes. Chaque matin, ce sont trois à quatre paires qui sont réparées. Depuis le départ du Tour, les opticiens Vision Plus ont notamment soigné les montures de Christian Prudhomme et Raymond Poulidor. Car sur le Tour, la paire de lunettes, c'est tout simplement indispensable.

Celles conçues par Vision Plus font partie des accessoires incontournables. Elles ont protégé les yeux des plus grands, de Laurent Gerra au prince Albert de Monaco. Antoine Tassigny se souvient : «en 2008, Roselyne Bachelot, alors ministre de la Santé et des Sports, était venue sur le Tour de France et nous lui avons offert une paire de lunettes. L'année d'après, elle est revenue sur le Tour avec. Elle les avait précieusement gardées durant tout ce temps.»

Tout le monde s'arrache les fameuses lunettes jaunes ! Alors pour être branché comme les suiveurs du Tour, rendez-vous à la boutique officielle.

● Anne-Laure

JEANNESSON DE BUT EN BLANC

Il a fallu attendre cinq ans avant de revoir le maillot blanc sur des épaules françaises. Avec l'arrivée d'Arnold Jeannesson dans le peloton, la France a de nouveau revêtu la couleur angélique.

Le dernier Français en date à avoir porté le maillot blanc était Benoît Vaugrenard en 2006. Depuis, les tricolores s'en étaient éloignés avant qu'un certain 14 juillet 2011, Arnold Jeannesson sorte de l'ombre et joue l'ange français. «J'étais vraiment heureux, confie-t-il. Vers Lourdes, ce fut une journée difficile et j'étais fier de l'avoir gardé. Mais sur l'étape entre Saint-Gaudens et le Plateau de Beille, je savais que le maillot allait être remis en jeu. Déjà, dans le premier col, j'ai senti que je n'avais pas les bonnes sensations. Et à 8 kilomètres de l'arrivée, les meilleurs ont été plus rapides. J'ai donc fini la montée à mon rythme. C'est là que j'ai perdu le maillot.»

Et le maillot blanc sur les Champs-Élysées, accessible ou utopique ? «Pour l'instant, je ne préfère pas me mettre ça dans la tête,

sachant qu'il n'est plus sur mes épaules. On va essayer de le reprendre et après, si je l'ai à Paris, ce sera magnifique. On va maintenant viser une victoire d'étape.»

Le maillot blanc n'était pas un objectif pour l'équipe FDJ en ce début de Tour. Marc Madiot, le manager, est fier de son poulain qui effectue son premier Tour à l'âge de 25 ans. «La tactique ne change pas et en ce qui concerne la reprise du maillot, ça ne tient qu'à lui et à ses coéquipiers.»

Sur le Village Départ, au stand Skoda, partenaire du maillot blanc depuis huit ans, la représentation française est importante. «Arnold Jeannesson nous permet de mieux promouvoir la marque et son image, explique Cédric Journel, responsable marketing de Skoda France. On attend plus qu'une chose : qu'un Français l'ait sur les épaules à Paris.»

Benoît Salmon est le dernier Français à avoir rapporté le maillot du meilleur jeune à Paris. C'était en 1999. A qui le tour ?

● Perrine

GÉANTS DE L'OMBRE

Ils sortent de l'ombre au moment où les projecteurs s'éteignent. Quelles que soient les conditions, les autres géants du Tour de France dressent chaque jour le décor de la Grande Boucle.

Doublet est une société française qui fabrique barrières et drapeaux. Sur le Tour de France, son travail consiste à installer le dispositif des sites stratégiques de la course. 80 hommes, des étudiants et des salariés, se divisent en quatre groupes : la pose des barrières basses dans les derniers hectomètres, celle des barrières hautes autour de la zone technique, la mise en place des différentes potences

et peintures au sol à l'arrivée et le montage des banderoles dans les 25 derniers kilomètres.

«Notre travail commence de bonne heure», confie Dominique Desnos, responsable peinture sur le Tour. Après le briefing avec Jean-Louis Pagès, responsable du site arrivée, les hommes de Doublet commencent leur travail. Ils installent les barrières et les panneaux à partir de 6h30. «Généralement, nous travaillons jusqu'à midi.» Les hommes



peuvent ensuite se reposer et dormir avant de reprendre le travail vers 17h00, soit après l'arrivée des derniers coureurs.

«Jusqu'à 21h00, nous reprenons notre travail effréné. Il faut tout

démonter et ranger dans les camions», précise l'homme aux dix Tours de France. La nuit est courte pour tous ces hommes. «Nous dormons dans trois bus couchettes car parfois nous arrivons à l'arrivée sui-

vante vers 2h00 ou 3h00 du matin», explique Stéphane Wolicki, étudiant et employé chez Doublet au mois de juillet.

Ces équipes dorment peu et surtout font beaucoup d'efforts. «Les barrières pèsent parfois plus de 30 kg, précise Gwada. «Bien sûr, nous sentons des douleurs dans les articulations, surtout au niveau des épaules», déclare Stéphane.

«Au sein du groupe, l'ambiance est conviviale et festive», confie Gwada. Même si ces travailleurs inépuisables ne font pas la course, ils méritent très certainement le prix de la combativité.

● Pol