

A NOTRE TOUR

LES JEUNES
REPORTERS
DU TOUR



Le Regard des Jeunes Reporters sur Le Tour de France

N°2 // 3 juillet 2012

A LA UNE J'ACCUSE !

Je n'ai jamais réellement compris pourquoi les cyclistes sont vénérés. Il faut bien me l'accorder, c'est moi qui fais tout le boulot.

Moi qui endure ces longues et difficiles journées. Moi qui subit la pression engendrée par un tel événement sportif, moi qui souffre. Non, je ne suis pas qu'une simple machine, pas qu'un vulgaire outil. Je suis le sportif par excellence, la vedette du Tour de France. Je suis une graine de champion : un vélo de compétition.

Comme tout sportif qui se respecte, on me prête une attention particulière. Mais pas encore assez à mon goût. J'ai beau avoir évolué, en passant à la vitesse électrique, et gagné en valeur, en atteignant le prix moyen de 10 000 euros. On ne m'accorde toujours pas l'attention que je mérite. Certes, les mécaniciens me bichonnent, ils vérifient ma forme physique et ils m'entretiennent chaque jour pendant près d'une heure et demie. Mais après tout, n'est-ce pas

le strict minimum que l'on puisse faire pour moi ? Je suis constamment exposé aux médias. Car étant une figure emblématique de la Grande Boucle, je me dois de faire attention à mon image, d'apparaître sous mon meilleur jour. Voilà pourquoi les gens se bousculent pour m'habiller, pour que je sois tout de jaune vêtu lorsque l'occasion se présente. Cette pression médiatique est parfois dure à supporter, j'ai donc besoin que l'on me gonfle à bloc !

En fait, pour tout vous dire, la plupart des jours, il est très difficile d'être à ma place. Comprenez-moi, les efforts que je fournis sont colossaux, tout ça pour finalement être jeté... sur la ligne. Forcément, on peut vite se sentir délaissé. Et puis, rouler toute la journée, sous tous les temps, sur des routes parfois cabossées, avec un coureur de 70 kilos sur le dos qui s'appuie à vous comme un fou et vous secoue comme un cocotier, c'est inhumain (!). Ebranlé par ce même coureur qui vous abandonne dans un fossé à la première crevaison venue, sans



Fabian Cancellara et son vélo jaune.

aucun regret, c'est révoltant ! Finir sa carrière sur le toit d'une voiture, à avaler des moucherons, il faut que je vous le dise, ça me reste en travers de la gorge !

Enfin, ce que j'aimerais c'est juste un peu plus, ou beaucoup plus, de reconnaissance vis-à-vis de mon travail. Tout roulerait mieux !

● Fiona

LA REPRO-MOBILE

Tout près de la salle de presse du Tour, à chaque arrivée d'étape, un camion gris pourrait presque sembler quelconque, perdu parmi les autres. Or, quelconque, il est loin de l'être, car il abrite la reprographie.

Je n'avais jamais entendu ce mot. Une inconnue pour moi. La reprographie est un des organes vitaux du Tour. Denis veille depuis six ans avec sa bonne humeur naturelle au fonctionnement de cette mécanique. Son rôle est essentiel : « je suis l'intermédiaire entre les cellules de l'organisation. » La majeure partie de la communication au sein du Tour passe par la reprographie. La liste des engagés, les classements des maillots distinctifs ou de l'étape, les classements

par équipe du jour sont imprimés dans ce camion. Il peut aussi y avoir « de la petite communication pour la salle de presse, comme une modification de parcours. » Cela représente 15 000 copies par jour, sans compter les communiqués. Pour les imprimer, Denis dispose de cinq duplicopieurs tirant 130 copies par minute ainsi que d'un photocopieur-couleur tirant, lui, soixante copies par minutes.

Le nombre d'informations à diffuser est impressionnant, « J'ai différentes quantités. J'ai 120 000 copies en jaune ; et il y a aussi du rose, du bleu, du saumon et du blanc. Ça, c'est avec en-tête. » La première partie de sa commande de papier blanc est de 200 000 feuilles ! Un camion est uniquement dédié au transport du stock de



Denis heureux par la qualité de l'impression.

papier. Et en plus de cela, la reprographie est réapprovisionnée deux fois pendant le Tour ! Vous l'aurez deviné, la journée de Denis n'est pas de tout repos. Elle commence à 9h00 au camion, où il travaille jusqu'à 21h. Puis sa journée continue encore un peu : « Je dois faire la route après 21h. Je vais sur l'arrivée suivante. C'est ce qu'on appelle travailler en J-1. Comme ça on fait la route le

soir, il n'y a personne sur les routes et on ne peut pas avoir de problème le matin... C'est mieux pour nous. » Malgré son programme de ministre, Denis est toujours plein d'humour et disponible. C'est aussi ça la passion du Tour.

● Gabrielle

L'ŒIL DU JOUR avec les opticiens VISION PLUS

0 le nombre d'abandon à la sortie de la Belgique.

159 la taille en cm du plus petit coureur du peloton, Samuel Dumoulin.

197 la taille en cm du plus grand coureur du peloton, Johan Vansummeren.

6 le nombre de côtes classées en quatrième catégorie avant l'étape d'Orchies.

23 le nombre de coureurs de moins de 25 ans.

608,9 le nombre de kilomètres parcourus du prologue de Liège jusqu'à Boulogne-sur-mer.

7500 à 8000 le nombre de kilomètres parcourus par la caravane.

vision plus
OPTICIENS

APRES L'EFFORT, LE RECONFORT

A l'arrivée, une deuxième course commence, celle de la récupération. Epuisés, transpirants, à bout de souffle, les coureurs se pressent pour retourner à l'hôtel afin de soulager leurs mollets déconfortés.

Aujourd'hui, une nouvelle méthode arrive tout doucement dans le monde du cyclisme : la cryothérapie. « C'est une véritable cure qui précède le massage. Jérémy Roy et Mathieu Ladagnous en raffolent, ils se battent presque pour passer en premier ! » explique Jean Grata-



Thibault Pinot lors de sa séance de cryothérapie sous le regard de Jean Gratacos.

cos, le responsable de l'unité mobile de la FDJ. Cette nouvelle technique se répand dans le monde cycliste français depuis 1 an. Les cyclistes sont placés dans un cylindre vertical haut de 1 mètre 80 dans lequel on injecte de la glace sous forme de gaz par des tuyaux. Ils sont alors refroidis pendant 3 minutes à -120°C. Elle provoque un choc thermique, par conséquent un apaisement du coureur et une amélioration du sommeil.

Sandy Casar, est lui, fan de la récupération par la chaussette : « On met les chaussettes de contention tout le temps à part la nuit et pendant la course ». Ces bas révolutionnaires se répandent

progressivement dans les différentes formations ainsi que dans la vie courante. Elles compressent les chevilles et entraînent donc une meilleure circulation sanguine. Dans ce domaine la méthode phare est le massage. Il élimine les toxines et décontracte les muscles des coureurs le soir après la douche. « Pour ma part, je n'utilise que des crèmes neutres » déclare Franck Rosset, le kinésithérapeute de la FDJ. Crème ou non, elle demeure la méthode phare. « J'adore les massages. Ces 40 minutes sont le meilleur moment de la journée avec le déjeuner ! » confie Jérémy Roy.

● Tom

DEVENEZ CASQUE JAUNE

Les casques jaunes : une armée envahit la France cet été. Un esprit exemplaire, une force impressionnante, une solidarité fantastique, tels sont les maîtres mots de cette équipe de neufs soldats.



Bradley Wiggins avec son casque jaune.

Tous sont tournés vers le même objectif : celui de remporter la bataille finale. Il est possible qu'ils chutent, qu'ils se blessent, que les effectifs se réduisent, mais il faudra se relever. La perte de temps est interdite pour pouvoir envisager la victoire finale. Attaquer peut être la meilleure défense dans cette longue bataille, la course la plus longue.

Mais cela n'est que du sport. En effet, loin des célèbres casques bleus, pour la 99ème édition du Tour de France, les coureurs leaders du classement général par équipes portent, en plus des dossards jaunes, des casques jaunes. Pourtant, cette idée ne date pas d'hier. Entre 1930 et 1990, les formations leaders du classement arboraient des casquettes jaunes, abandonnées avec la lente généralisation du port du casque.

La tradition revisitée est en fait un clin d'œil historique du parrain du classement par équipes, le groupe Digital. En faisant évoluer la visibilité du classement parrainé aux yeux des spectateurs, le groupe s'investit encore un peu plus dans le peloton. Pour son image de marque et sa politique de communication, quoi de mieux que le classement par équipes et ses valeurs si particulières ?

Le groupe Digital a le mérite d'essayer un audacieux alliage entre tradition et modernité. Une idée qui pourrait en amener d'autres.

● Louis

SCIENCE PLUTÔT QUE HASARD

Chaque coureur doit suivre un programme bien précis. Une longue préparation physique est alors suivie d'une étude technique des étapes.

Le Tour de France n'est pas une course comme les autres. Unique en son genre, elle réclame une préparation générale. Aux entraînements succèdent des courses choisies avec minutie. L'entraînement est une science, un doux alliage afin d'amener le coureur à l'expression la plus juste compte tenu de ses capacités. Un entraînement mûrement réfléchi, en étroite relation avec l'entraîneur, souvent devenu confident, tant les échanges sont réguliers, la personnalité du coureur importante, son hygiène de vie primordiale. Les grimpeurs aiment la montagne comme les sprinteurs la détestent, André Greipel hait l'altitude, mais il se rattrape sur le plat. Intense effort qu'il aime répéter en prévision des sprints massifs pour lesquels il s'est fait spécialiste. Travailler son souffle, son rythme cardiaque, autant que la force dégagée par un mollet qui se doit d'être affûté, le cyclisme est un sport devenu métier, un



Des cyclistes de l'équipe Astana s'échauffent avant le départ.

travail de tous les instants. Bradley Wiggins, à la recherche d'une performance extrême ne peut en dire le contraire. Et puis, vient la course. Si le hasard appartient à ceux qui croient au destin, les coureurs veulent l'oublier, au pire, l'influencer. Alors, ils s'informent dès que possible, grâce au livre de route qu'ils obtiennent en avance auprès de l'organisation, sur les différentes étapes proposées. Les stages offrent des plages de reconnaissance du parcours, ils emmènent le coureur dans un futur qu'ils espèrent radieux, les bras levés, la ligne d'arrivée franchie en premier. La nutrition est alors au sportif ce que le turbo est à un moteur, un plus presque devenu inévitable. Chaque individu est différent, la préparation a pour objectif d'en tirer le meilleur, la quête ultime d'une performance poussée à l'extrême.

● Joy



FAC-TOUR

Docapost, cela vous dit quelque chose? Sur le Tour de France comme ailleurs, du courrier circule, c'est cette société française qui s'en occupe sur la Grande Boucle.

Distribuer le courrier, c'est le rôle d'un facteur du Tour comme de tous les autres facteurs. Sauf que sur la plus belle course cycliste au monde, pas question de se déplacer à vélo, plus question de répartir les tâches aux différents bureaux de poste receveurs, non plus.

Aussi, tout est centralisé en deux organes, alors c'est une organisation bien minutieuse et précise, comme le confie Grégory Saccomani, chargé de la com-

munication depuis cinq ans, qui se doit d'être mise en place. Déposé par les supporters, principaux expéditeurs dans la boîte aux lettres du village départ, le courrier est ensuite récupéré par le véhicule dit « léger » de Jean-Marc Campana. Puis il est transmis au véhicule dit « lourd » servant de « bureau de poste ambulante ». Les quelques cinq mille plis sont alors remis aux destinataires, le plus souvent, par l'intermédiaire de l'entourage des coureurs, au sein des équipes.

Et cela fonctionne également dans l'autre sens. Si habituellement le courrier est déposé dans des boîtes postales particulières, sur le Tour, Docapost centralise et expédie de ce fait un grand nombre de courriers. Pour que la centralisation soit réussie et la distribution efficace, la société délègue à chaque bureau de poste



Robin et le facteur du village Départ.

proche de la ville d'arrivée, afin qu'il soit par la suite distribué.

Mais la grande spécificité des facteurs du Tour, c'est bel et bien le courrier qui transite dans le grand camion vert de Sylvain Fouré. Les encouragements pour

les coureurs sont légion, c'est même la grande majorité des courriers reçus. En 2011, Thomas Voeckler était le plus sollicité du peloton. Encore un Français, comme très souvent sur le Tour, où les coureurs tricolores sont de loin les plus populaires. Puis il y a des courriers qui ne s'oublient pas, comme celui d'une admiratrice à un coureur. Elle lui proposait un rendez-vous en plein milieu de l'étape, précisant le lieu exact et sa tenue vestimentaire du jour. Evidemment, le coureur ne s'est pas arrêté. Mais il fallait oser !

Alors on en parle peu, mais heureusement qu'ils sont là, ces facteurs du Tour. Car sans eux, la Grande Boucle serait orpheline de nouvelles.

● Robin