



Depuis 2018, *le train* des équipes a perdu une unité. On est passé de neuf à huit coureurs dans chaque équipe. Plusieurs questions se posent : quel est l'inventeur de la tactique "tous pour un" et l'importance de sélectionner des grands gabarits

Le jargon *du train* décodé **Allure, vitesse moyenne du peloton**

- "*Suivre le train*" c'est rester dans le peloton en position d'attente
- "*Filer le train*" c'est suivre le rythme du peloton roulant à une allure soutenue
- "*Prendre le bon train*" c'est se glisser dans la bonne échappée
- "*Casser le train*" c'est essayer de casser l'allure du peloton pour favoriser l'échappée d'équipiers
- "*Mener le train*" c'est rouler en tête
- "*La mise en train*" c'est l'échauffement du départ de la course, la mise en jambes
- "*Faux train*" c'est l'allure des coureurs de tête du peloton qui donne l'illusion de rouler, permettant aux concurrents échappés de faire le trou
- "*Visser le train*" c'est, pour les chefs de file d'augmenter de plus en plus l'intensité de l'effort

Le Tour de France a inauguré la règle de **8 coureurs par team** lors de la 105^e édition. Ce qui a fait baisser le nombre de participants de 198 à 176 avec toujours 22 équipes au départ.

La recherche du bonus de l'expérience n'a pas fait chuter le nombre de néophytes

Tout de suite, on constate que le nombre de néophytes, donc a priori peu expérimentés, n'a pas baissé en 2019. Ces dernières années, on trouve :

- pour 176 engagés en 2006, **34 nouveaux**,
- **32** en 2012 pour un peloton initial de 198 unités,
- **33** en 2016 toujours pour un gros paquet de 198.

Avec 22 coureurs de moins en 2018 et 2019 pour respecter la règle de l'UCI, le nombre de néophytes n'a pas vraiment baissé :

- **35** en 2018
- **33** en 2019.

Depuis l'arrivée de l'équipe Sky en 2010 et sous la houlette de son manager David Brailsford – adepte des gains marginaux – tout est organisé pour que l'équipe, staff compris, soit au service d'un seul leader. Cela impose que les équipiers grassement payés soient des très bons faisant fi de leurs ambitions personnelles.



L'équipe Sky au service de son leader, Chris Froome

Coppi a précédé Van Looy qui, lui-même a devancé Merckx, Armstrong et Froome

Mais en réalité, l'histoire montre que tout a déjà été "inventé" dans les années précédentes. En effet, le team britannique n'a fait que s'inspirer de l'US Postal du boss Lance Armstrong, lui-même ayant copié Eddy Merckx. Le champion belge s'est appuyé sur l'exemple d'un compatriote – Rik van Looy, le "Sagan" des années 1960-1970 – qui a remporté toutes les classiques du calendrier avec l'appui efficace de sa *garde rouge*.



L'US Postal, tous pour Lance !

Dans un ouvrage sur sa carrière, le *Cannibale* en atteste : « Van Looy avait bâti autour de lui une équipe légendaire. Il lui avait fallu trois ans pour la constituer. Ses équipiers étaient connus sous le nom de "garde rouge" à cause de la couleur du maillot de la Faema. **C'est la "garde rouge" qui inventa le train**, la tactique qui permet de contrôler les derniers kilomètres d'une course pour éviter toute échappée dans le final et laisser les sprinteurs

s'expliquer entre eux. Ils étaient plus payés que la moyenne et plus doués que la moyenne. La discipline était rigide : ceux qui sortaient du rang étaient virés. C'étaient des coureurs costauds, rapides, qui comptaient parmi eux de grands talents comme le Néerlandais Peter Post, vainqueur en 1964 de Paris-Roubaix, la classique la plus rapide de l'histoire. De 1964 à 1966 Solo-Superia était l'équipe de Van Looy. Elle était dirigée par son beau-frère. Les deux avaient eu la peau du précédent directeur sportif, Robert Naeye, qui avait persuadé le fabricant de margarine de financer la toute jeune équipe. »
[“Eddy Merckx le Cannibale” par William Fotheringham. – Paris, Talent Sport, 2017. – 279 p (p 53)]



Rik Van Looy, patron d'une équipe surnommée "sa garde rouge"

L'inventeur c'est Fausto Coppi, le championissimo des années 1950

Il faut remonter à la génération des années ayant suivi la 2^e Guerre mondiale **pour trouver l'inventeur du *train*. C'est l'Italien Fausto Coppi,** un novateur tous azimuts – dopage compris – qui a préconisé et adopté pour son propre compte l'emploi généralisé des "domestiques".



C'est en réalité le grand Fausto Coppi qui inventa les domestiques au service d'un seul homme

Le journaliste Pierre Joffroy, de l'hebdo *Paris Match*, le rappelle en juillet 1959 : « Coppi est le grand novateur, le seul du cyclisme international. C'est lui qui dicta après guerre les trois règles d'or que tous les champions devaient adopter à sa suite : **vie monacale, présence constante d'un médecin et emploi généralisé des "domestiques"**. L'intelligence d'un Louison Bobet, qui a gagné trois Tours, c'est d'avoir su se conformer à cette technique de la victoire. Entre les mains de Coppi, l'espagnol Federico Bahamontes lauréat du Tour 1959 devint enfin adulte. » [Paris Match, 1959, n° 537, 25 juillet, p 65]

POST-IT

Pour Superman Sagan, le vélo "est un sport individuel qui se court en équipe". Dans le cyclisme moderne, en vérité, notamment dans les grands Tours, **ce n'est pas forcément le plus fort qui gagne mais celui qui a la meilleure équipe**. La Sky devenue Ineos en 2019, en est le meilleur exemple avec ses 35 millions d'euros de budget annuel. Depuis 2012, sur sept éditions, elle en a remporté six (85,7%) plus deux places sur les podiums. En fait l'équipe britannique n'a fait que copier les grands clubs de foot qui à coup de centaines de millions recrutent les plus grands joueurs de la planète. Forcément, au final, il y a des pilotes de TGV qui sèment des chauffeurs d'omnibus.

Grands gabarits en nombre

Alors qu'il y a quelques années, les Géants de la Route dépassant 1,90 m n'étaient pas légion, aujourd'hui avec *les trains* pour sprinteurs mais aussi pour les candidats au top 5 des trois grands Tours, on trouve de plus en plus de coureurs de grande taille dans les teams du World Tour. En témoignent les **21 coureurs atteignant ou dépassant les 1,90 m** sous la toise lors de l'édition **2018**, soit 12% du peloton. De même, **en 2019, ils sont 14**, soit 8% des 176 engagés au départ. Généralement, en raison de la longueur de leurs fémurs, ils sont de très bons rouleurs sur le plat et dans l'effort solitaire. De même dans un *train*, ils protègent mieux celui qui est immédiatement dans leurs roues. Rappelons ce que nous avons déjà écrit il y a quatre décennies : **dans la roue à 40 à l'heure, on économise 33% d'énergie.**

C'est dans ce but que Marc Madiot, le patron de Groupama-FDJ, pour renforcer son groupe notamment dans les chronos par équipes a recruté le Suisse Stefan Kung (1,93 m / 84 kg), champion du monde de poursuite et du contre-la-montre par équipes.



Le grand Suisse Stefan Kung, recruté par Groupama-FDJ pour mieux protéger et aguerrir ses équipiers dans *le train*

POST-IT

① Un train peut en cacher un autre

Nous l'avons déjà signalé, notamment pour les grands Tours, les cadors lors des arrivées en altitude sont hélicoptérés à leur hôtel dans la vallée. Ils gagnent ainsi deux heures de récupération. Bien avant, lors des premiers Tours, les cyclards du début du XX^e siècle prenaient le train... pendant l'épreuve. C'est le journaliste Robert Perrier, suiveur des géants de la route, qui en témoigne dans l'hebdo sportif *Match L'Intran* du 22 juillet 1930 : « *Les resquilleurs et les tricheurs ont été de tout temps. Et dans une épreuve de l'envergure du Tour de France, surtout aux premières années, il fallait un service d'ordre particulièrement actif pour empêcher toute manœuvre malhonnête. A ce moment-là, on ne se contentait pas de "becqueter de l'aile" [NDLR : rétropoussette sur aile de voiture], certains n'hésitaient pas à faire des centaines de kilomètres en voiture... et il y eut à l'époque quelques scandales retentissants. Le plus joli est certainement celui qui se produisit en 1906. Quatre coureurs, Maurice Carrère, Henry Gauban, Julien Gabory et Gaston Tuvache n'y avaient pas été par quatre chemins. Entre Vesoul et Dijon le 8 juillet lors de la 3^e étape (416 km), pour gagner du temps et ne pas se fatiguer, ils avaient pris tout simplement le train comme de joyeux touristes. Mais le chef de gare de Dijon était un sportif et nos quatre lascars en furent pour leur frais puisque Henri Desgrange, le patron de l'épreuve, les invita gentiment à emprunter la même voie ferrée pour rentrer à Paris !* »

② Un train peut en cacher un autre (bis)

Tour de France 1911 – Philippe Pautrat confondu par l'étiquette de la consigne

A l'époque des premiers Tours de France, le réseau ferroviaire desservait les coins les plus reculés du territoire national. Pour les pionniers des forçats de la route (expression qui date de 1906 et est due au journaliste Maurice Gelin), il était tentant de se soustraire à une partie du parcours en prenant le train mais encore fallait-il être vigilant pour supprimer tous les indices de ce transport motorisé non réglementaire.



C'est lors de l'étape Nice-Marseille du Tour 1911 que Philippe Pautrat préféra prendre le train !

C'est l'excellent Roger Bastide, auteur de nombreux ouvrages sur les géants de la route, qui nous conte cette savoureuse histoire de Philippe Pautrat, un touriste-routier présent sur le Tour 1911 qui se fit mettre hors course pour avoir oublié d'enlever de son cadre l'étiquette de la consigne. Le flagrant délit se passe au départ de la 7^e étape Nice-Marseille : « *Derrière les coureurs des grandes marques qui luttaient régulièrement pour la première place, venait le flot des coureurs isolés bouclant la « Grande boucle » sans aide aucune ... et comme ils pouvaient... Certains munis d'un bon indicateur Chaix n'ignoraient aucun des points où l'itinéraire de la course correspondait avec un passage de train. Un isolé, Henri Anthoine [Ndla : 4 participations de 1907 à 1911], s'était même spécialisé auprès de ses camarades pour leur établir des horaires... Certain jour, les commissaires aperçurent, sur la ligne de départ, une étiquette qui pendait au cadre de la bicyclette d'un dénommé Philippe Pautrat.*

- *Tiens, tiens ! Tu n'as donc pas effectué le parcours par la route ? s'écrièrent-ils, triomphants.*

Et Pautrat ne put que pousser un soupir d'impuissance : il avait oublié en prenant sa bicyclette à la consigne... d'enlever l'étiquette de la gare ! » [Roger Bastide.- Les bons tours du Tour .- Sport Digest, 1950, n° 20, juillet, pp 73-80 (p 73)]