

Un bus pour chaque équipe

Chronologie : les étapes

1953 – Fausto Coppi (Ita) - Une remorque-couchette pour échapper aux supporteurs enthousiastes

Le 10 juillet 1952, à l'hôtel Sala à Perpignan, au terme de la 15^e étape, les trois cadors de l'équipe italienne, Gino Bartali, Fausto Coppi et Fiorenzo Magni, se projettent sur l'édition suivante, celle du cinquantenaire du Tour de France en 1953 : « En ce qui le concerne Fausto Coppi réclamera une chose : sa liberté après l'étape afin d'échapper à ses supporteurs enthousiastes. Il envisage d'amener sur le Tour une voiture avec une remorque-couchette qui lui permettrait d'aller dormir dans le calme, en pleine campagne. »
[L'Equipe, 12.07.1952]

1959 – Equipe Ignis – Une camionnette digne d'un véritable pullman

Témoignage du journaliste Jacques Marchand : « Cette année, Giuseppe Borghi, le patron de l'équipe Ignis, a mis à la disposition de son directeur sportif, pour suivre les courses, une voiture ultra rapide qui lui a coûté 6 millions et il a fait équiper également pour le service des courses en plus du car déjà en circulation, une camionnette qui est un véritable pullman et dont l'intérieur est aménagé pour recevoir 5 ou 6 coureurs avec leur matériel. Ce doit être un vrai plaisir d'abandonner une course quand on se sait suivi par un "balai particulier" aussi confortable. »
[Sport et Vie 1959, n° 35, avril, p 66]

1980 - La Redoute : les premiers à "avoir un bus"...

C'est Paul Sherwen, un Britannique bon teint, coureur professionnel de 1978 à 1987, sept Tours au compteur dont cinq terminés, licencié en chimie, pendant un temps public-relations de l'équipe *Motorola* – celle de Lance Armstrong entre 1993 et 1996 – qui témoigne sur un nouveau mode de transport utilisé par les équipes cyclistes : « *Ce n'est qu'en 1980 à La Redoute que j'ai découvert le "professionnalisme" avec Philippe Crépel. On était les premiers à avoir un bus et les billets d'avion nous arrivaient chez nous, par porteur.* » En revanche, Maurice De Muer qui en est à sa vingtième saison comme directeur sportif n'en ressent pas l'utilité. Dans un entretien à Noël Couëdel, journaliste à *L'Équipe*, il défend sa position sans vraiment l'argumenter : « *Ah oui, c'est vrai, nous n'avons pas acheté d'autobus, c'est pourtant la mode cette année ! Nous ne l'avons d'ailleurs pas envisagé. Je n'en vois pas l'intérêt sauf dans quelques cas très ponctuels.* »
[NDLA : Lesquels ? on ne le saura pas]

Le directeur sportif de l'équipe Peugeot nous apprend quand même quelque chose : c'est que le bus est « à la mode cette année » (1980) et que *La Redoute* n'est pas la seule formation à innover en possédant ce moyen de transport destiné à faciliter les déplacements du groupe.
[L'Equipe, 03.07.1980]

1985 - Equipe Skil-Sem-Kas-Milko - Eric Caritoux : pas encore de bus mais serrés dans trois Peugeot 504

« L'équipe avait trois Peugeot 504 et on montait à cinq dans chaque voiture ».
[L'Equipe Magazine, 2015, n° 1720, 04 juillet, p 35]

1993 - WordPerfect – Exit le bus à deux étages...

4^e étape Dinard-Avranches (clm/équipes) le 07 juillet : « La mode est aux immenses bus à deux étages. En effet, beaucoup d'équipes se sont munies de ces véritables vestiaires ambulants. Mais le gros problème concerne leur stationnement. Hier, on a frôlé le pire sur la ligne d'arrivée étroite à Avranches quand le bus des *WordPerfect* a voulu se frayer un passage entre l'arrivée de deux équipes. La direction du Tour a décidé après cet incident d'exclure le bus de l'équipe néerlandaise ainsi que le van de *Banesto* des enceintes officielles du Tour de France jusqu'à Paris. »

[L'Équipe, 06.07.1993]

1999 – US Postal - Deux camping-cars pour Lance Armstrong

« Lance Armstrong, vainqueur hier du prologue, a recouvré son autorité de big boss au sein de l'équipe *US Postal*. L'ancien champion du monde, qui retrouve le Tour de France cette année après avoir connu un *terrible cancer* [Ndla : le seul cancer guérissable à 98%], sait en effet imposer ses vues. Ainsi, la direction américaine n'avait prévu qu'un camping-car pour accompagner les coureurs sur les lignes de départ le matin, et pour le retour à l'hôtel le soir. Mais ça n'a pas suffi à Armstrong, qui en voulait un de plus. Il l'a fait savoir haut et fort. Le message, on ne peut plus clair, a été entendu en haut lieu et c'est un deuxième camping-car qui a été livré au dernier moment. Quand Armstrong veut quelque chose, ça ne se refuse pas. Et puis maintenant qu'il porte le Maillot Jaune... »

[L'Équipe, 04.07.1999]

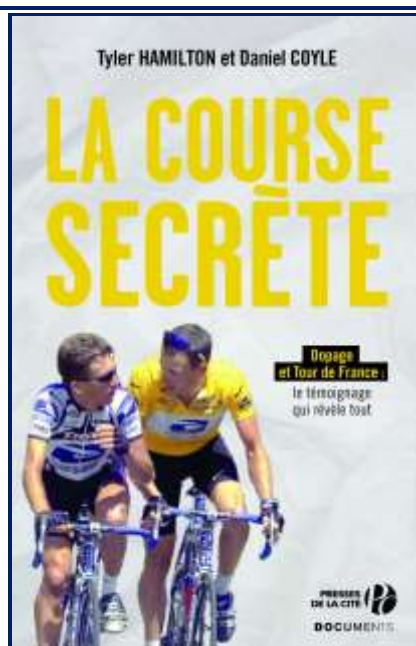
1999 – US Postal - Des camping-cars parmi les plus minables du continent

Témoignage de Tyler Hamilton, un coéquipier de Lance Armstrong : « Le 3 juillet, quand on a débarqué sur les lieux du prologue du Tour, on voyait tout de suite qui étaient les outsiders. Tout autour de nous, des équipes comme *Once*, *Banesto* et *Telekom* disposaient d'autocars de rock stars, avec couchettes, éclairage halogène, stéréo, TV, douches et machine à expresso.

Nous, on était comme les *Bad News Bears*, du film *Une équipe d'enfer*. Nos camping-cars étaient parmi les plus minables du continent. Le premier était en location; l'autre appartenait au chef mécanicien belge de l'*US Postal*, le grincheux Julien DeVriese. On appelait son camping-car

« *Chitty-Chitty-Bang-Bang* » parce qu'il branlait de toutes parts dès qu'il roulait : les portes des placards s'ouvraient au premier tournant ; toutes les charnières grinçaient terriblement ; ça faisait un tel vacarme qu'on s'entendait à peine. Julien nous avait imposé une règle: « *Défense de chier dans le camping-car.* » Il était intraitable là-dessus - et on le savait parce que chaque fois qu'on le croisait, il pointait son gros doigt en disant de sa voix éraillée : « *Défense de chier dans le camping-car !* » On lui répondait que ça lui aurait pourtant fait du bien. Je n'avais pas trop à me plaindre, car j'avais eu la chance d'être affecté à l'autre camping-car, qui ne transportait que trois coureurs – Lance Armstrong, Kevin Livingston et moi (Tyler Hamilton) -, plus le chauffeur. Ils étaient six à s'entasser dans la caisse de DeVriese. Cette répartition avait été, décidée à cause de *Motoman* [le convoyeur à moto des réserves d'EPO à destination de l'*US Postal*] : Lance, Kevin et moi étant les seuls membres de l'équipe destinés à recevoir de l'EPO pendant la course, il était logique de nous regrouper. C'était plus net comme ça, pour reprendre les termes de Lance. On a gardé le secret sur ces livraisons, mais les autres se doutaient bien qu'il y avait anguille sous roche. »

[in « La course secrète ». – Paris, éd. Presses de la Cité, 2013. – 328 p (pp 99-100)]



Tyler Hamilton - *La course secrète* – éd. Presses de la Cité, 2013
De nombreuses révélations sur la vie à l'intérieur du bus

1999 - US Postal – Tyler Hamilton : on se piquait dans le camping-car

Témoignage d'Hamilton, l'un des lieutenants de Lance Armstrong :
Tour de France 1999 : « Deux jours avant l'échéance [le chrono de 56 km à Metz et l'étape de montagne finissant à Sestrières], on s'est préparés. On a utilisé le téléphone secret pour appeler Philippe [le motoman-livreur d'EPO] qui a fendu la foule avec sa livraison. On ne voulait pas introduire de l'EPO à l'hôtel, alors on se piquait dans le camping-car. Les choses se passaient de la manière suivante : à la fin d'un étape, on filait au camping-car pour se laver, boire et se changer. Les seringues nous attendaient, parfois enfouies dans nos baskets, parfois dans nos musettes de course. La vue d'une seringue m'a toujours donné un haut-le-cœur. Il fallait faire vite - s'injecter le produit et se débarrasser des indices. Parfois, c'était le Dr Luis Garcia del Moral qui nous piquait, parfois nous-mêmes, selon ce qui serait le plus rapide. Et on peut dire qu'on était rapides - il nous fallait trente secondes tout au plus. Pas besoin d'être précis : le bras, le ventre, tout faisait l'affaire. On a pris l'habitude de placer les seringues usagées dans une canette de Coca vide. Elles passaient juste par l'orifice - *plonk, plonk, plonk* -, on entendait les aiguilles s'entrechoquer. On traitait cette canette de Coca avec respect. C'était la *Boîte de Coca Radioactive*, celle qui pouvait mettre fin au Tour, démolir l'équipe et notre carrière, peut-être même nous envoyer dans une prison française. Une fois les seringues à l'intérieur, on l'écrasait, histoire de lui donner l'air d'une vieille boîte de conserve à jeter. Puis del Moral la fourrait au fond de son sac à dos, mettait ses *Ray-Ban*, ouvrait la petite porte branlante du camping-car et traversait la foule qui se massait autour de notre véhicule. Tout le monde voulait voir Lance. Personne ne faisait attention à l'inconnu au sac à dos qui fendait la foule tranquillement, parfaitement invisible. »

[in « La course secrète ». – Paris, éd. Presses de la Cité, 2013. – 328 p (pp 104-105)]



Le bus de l'US Postal. Les coureurs bien cachés des regards un peu trop curieux des supporters mais aussi des journalistes

2004 - Phonak – Tyler Hamilton copie l'US Postal en mieux

L'Enigme (surnom donné par ses coéquipiers) présente l'organisation de son team *Phonak* : « Début 2004, j'étais de retour en Europe et d'attaque, et l'équipe *Phonak* aussi. D'Andy Rihs, le propriétaire, jusqu'aux mécaniciens, tout le monde était sur le pont, et le Tour de France dans notre ligne de mire. S'il avait fallu une devise pour illustrer cette année, ç'aurait été « *Un pour tous, tous pour un* ». Nous avons mis l'accent sur l'innovation et la technologie. En collaboration avec le fabricant de vélos *BMC* (qui présentait l'avantage pratique d'appartenir aussi à Rihs), l'équipe a pris part à la conception d'une nouvelle ligne de vélos que j'utiliserais pendant le Tour - des engins légers, rapides, inspirés des voitures de course. Nous disposions des meilleures combinaisons pour les contre-la-montre, des meilleurs cuisiniers, des meilleurs soigneurs. Notre autocar était une petite merveille : **un engin de rock star flambant neuf et bien mieux équipé que celui de l'US Postal**, avec deux toilettes, des couchettes en cuir, une sono stéréo, la télé, **des simulateurs d'altitude**, un atelier. » [in « La course secrète ». – Paris, éd. Presses de la Cité, 2013. – 328 p (pp 217-218)]

2004 - US Postal – Le coup de la panne pour une transfusion collective

C'est Tyler Hamilton qui dans sa biographie "La course secrète", alors qu'il a quitté l'*US Postal* depuis trois ans, résume le témoignage de Floyd Landis devant l'Agence antidopage américaine (Usada) : « Selon ce dernier, tous les coureurs de l'*US Postal* ont bénéficié de deux transfusions pendant le Tour de France 2004. La première a eu lieu lors du premier jour de repos dans un hôtel de Limoges. Les coureurs ont été conduits par petits groupes dans une chambre, où on leur demandait de ne pas dire un mot. Par précaution, des membres du personnel de l'équipe étaient postés à chaque bout du couloir. Pour se prémunir contre une éventuelle caméra de surveillance, le climatiseur, les interrupteurs électriques, les détecteurs de fumée et même les toilettes avaient été recouverts de plastique noir. Toujours selon Landis, la deuxième transfusion a eu lieu entre la quinzième et la seizième étape, quand l'*US Postal* a demandé au chauffeur du car de simuler une panne sur le chemin de l'hôtel. Pendant qu'il avait le nez dans le moteur, **les membres de l'équipe ont pris place sur les couchettes et reçu les transfusions**. Les vitres fumées et des rideaux empêchaient les passants de voir à l'intérieur. Les poches de sang étaient collées aux cloisons avec du ruban adhésif. Lance Armstrong a reçu la sienne allongé sur le sol du car. » [in « La course secrète ». – Paris, éd. Presses de la Cité, 2013. – 328 p (p 236)]

POST-IT

Histoire vraie – *Poupou* “complice” d’Armstrong

Dans sa biographie *La Course secrète* Tyler Hamilton, sur la base du témoignage de Floyd Landis devant l’Agence antidopage US, résume la technique du réchauffement avant injection, des poches de sang destinées aux veines de Lance Armstrong et de ses boys : « *Landis a raconté que l’US Postal transportait les poches de sang dans une niche de chien installée dans le camping-car d’un des assistants. “Ils ont disposé les poches sur le plancher de la niche et les ont recouvertes d’un carré de mousse et d’une couverture ; le chien était dessus, a dit Landis. C’était simple. Une fois que les poches de sang sont sorties du réfrigérateur, elles mettent sept à huit heures à se réchauffer. On évitait ainsi de s’encombrer de sacs isothermes, de systèmes de réfrigération ou de tout ce qui aurait pu éveiller les soupçons de la police. Il n’y avait qu’à conduire le camping-car jusqu’à l’hôtel, placer les poches de sang dans un carton ou une valise et les introduire dans l’établissement parmi le reste du matériel de l’équipe ; personne ne les remarquerait.” Landis a précisé que le chien s’appelait Poulidor.* »

Il n’est pas sûr que *l’Eternel second* appréciait qu’un toutou porte son nom tout en étant associé au dopage. Pour mémoire, signalons que Luis Ocana, le lauréat du Tour 1973, avait baptisé son clebs du nom de Merckx – son ennemi n° un – pour pouvoir dire « *Aux pieds, Merckx* »

[CycloSPORT Magazine, 2013, n° 89, août-septembre, p 52]

2015 – Sky - Véhicule mobil home XXL pour que le leader Richie Porte puisse dormir et récupérer un max

« C’est le dernier gain marginal sorti du baluchon de Sky. Pendant que ses équipiers sont trimballés de chambre en chambre au gré du parcours du Giro, Richie Porte lui, dort dans un mobil home XXL garé devant l’hôtel de sa formation, afin de bénéficier chaque soir du même environnement. Le véhicule comprend une cuisine et une salle de bains mais l’Australien partage tout de même ses repas avec ses gregarii, avant de gagner ses pénates. Si l’expérience s’avère concluante, cela donnera-t-il des idées à Chris Froome pour le prochain Tour de France ? »

[L’Equipe, 12.05.2015]



**Richie Porte dormait dans le bus de l’équipe.
Depuis 2015, l’UCI l’a interdit**

2015 – Sky / FDJ – Débat sur les motor-homes : doit-on les autoriser pour loger les coureurs à l’étape : l’UCI dit non !

OUI NON	<h1>Faut-il autoriser les motor-homes ?</h1>
<h2>« Un confort de standard minimum »»</h2>	<h2>« C'est la base de l'équité »»</h2>
<p>OUI Dave BRAILSFORD (manager de l'équipe Sky)</p> <p>« LE TOUR de France est peut-être la compétition avec la demande physique la plus grande. Je comprends tout à fait les problèmes logistiques pour trouver des logements pour 200 coureurs, mais, à ce niveau, on devrait être capables de trouver des solutions, pour que les coureurs aient un confort de standard minimum. Mais l'idée est plus globale, il faut rendre l'événement plus compétitif par rapport à d'autres sports et moderniser l'image du paddock pour y faire venir plus de supporters, de sponsors et d'argent. Et donc pourquoi ne pas avoir des véhicules pour accueillir les fans le soir après les étapes par exemple ? On pourrait utiliser ces véhicules pour loger nos coureurs et notre staff. Je trouve que l'UCI a pris une décision très rapidement (l'interdiction pour les coureurs de dormir ailleurs qu'à l'hôtel) et j'ai eu l'impression que le seul critère était : "Si Merckx ne l'a pas fait, ce n'est pas bon." »</p> <p style="text-align: right;">A. Ro.</p>	<p>NON Marc MADIOT (manager de l'équipe FDJ)</p> <p>« IL FAUT un minimum d'équité sportive. Tout le monde n'a pas les moyens de Sky. Le travail que fait ASO dans ce domaine, c'est la base de l'équité. Toutes les équipes sont traitées de la même façon et on n'a pas à se plaindre. Combien de fois est-on mal logés sur l'ensemble d'un Tour de France ?</p> <p>Pour une fois, on était à l'équilibre dans un domaine. Et si on autorise cela, on va créer un nouveau déséquilibre. Si on entrouvre les portes, jusqu'où ira-t-on ? Si demain, dans toutes les courses cyclistes, on ne remplit plus les hôtels, il n'y aura plus d'argent public. L'Étoile de Bessèges, par exemple, touche de l'argent des collectivités locales parce qu'on sait que, pendant une semaine, on fait tourner l'économie du coin. Si, demain, on arrive tous avec des camping-cars, on va tout casser. Pour un gain minime. »</p> <p style="text-align: right;">G. S.</p>

L'Équipe, 13.07.2015

2015 – Sky - Des home-trainers dans le bus pour s'adapter à la surchauffe

Lors de la première étape pyrénéenne avec arrivée en altitude à La Pierre-Saint-Martin, les Sky ont beaucoup mieux supporté la chaleur que leurs adversaires. Il semblerait que Chris Froome et ses équipiers pratiquent le « *thermo-training-room* », un entraînement sur home-trainer dans une pièce surchauffée, technique destinée à améliorer le rendement musculaire quel que soit la température de l'air mais aussi lors de fortes chaleurs. En effet, une étude américaine a montré qu'après dix jours d'entraînement à faible intensité dans la chaleur, des cyclistes voyaient leurs performances augmenter de 8% sous 41° C. Plus intéressant pour le reste de la saison, des cyclistes entraînés dans la chaleur amélioreraient aussi leurs pourcentages de 5% dans une ambiance thermique neutre. Sur le Tour, pour parer à l'absence du *thermo-training-room* (chambre à chaleur dite thermogénique), les Sky font du home-trainer dans leur camion. Du vélo sur place fait transpirer à grosses gouttes tout en augmentant la température corporelle. Au final, cet entraînement en milieu clos, provoque une surchauffe avec pour corollaire une meilleure adaptation aux fortes hausses du mercure. On constate ainsi que le home-trainer prend une place majeure chez les pros puisqu'il se pratique également avant l'étape pour s'échauffer, après pour récupérer et dans un camion pour s'acclimater à la canicule. [CycloSPORT Magazine, 2015, n° 109, octobre, p 11]

2016 - Tour de France – Le temps de présence dans le bus pendant les trois semaines de l'épreuve est proche de la moitié de celui passé sur le vélo

« Les transferts quotidiens des coureurs cyclistes du Tour de France nécessitent, pour chaque équipe, un ou plusieurs bus à l'arrivée et au départ de l'étape. **Le temps qu'ils y restent sur la durée de l'épreuve (trois semaines) est à peu près la moitié de celui passé sur leur vélo !**

Tout est étudié pour le confort et la récupération : deux douches, table de massage et home-trainers pour l'échauffement à l'extérieur. Le matériel technique est rangé dans des soutes adaptées qui abritent aussi une ... buanderie pour laver les maillots. Un salon avec des banquettes équipé d'une télévision, permet de visionner un résumé de l'étape pour le débriefing et de travailler le profil du lendemain sur une projection *Google Earth* pour établir une stratégie de course. Lors du dernier Tour de France, l'Union cycliste internationale avait obligé le leader ou team Sky, Chris Froome, à dormir à l'hôtel plutôt que dans l'un des motor-homes de l'équipe. »

[L'Equipe, 15.03.2016]

2021 - Quick•Step - Deux bus dont l'un est équipé de bains de glace et de douches

« L'équipe a deux bus, un grand qui nous emmène aux départs et nous ramène des arrivées et un camping-car de la taille d'un grand van de transport de chevaux. Quand il est garé, les côtés se déplient comme dans une caravane et il y a pas mal de place à l'intérieur. Il compte environ six places et on l'utilise en général sur les plus petites courses comme le Tour d'Allemagne ou du Danemark. Sur les grands Tours, on peut en surélever le sol et il est équipé **de bains de glace** qu'on peut utiliser après l'étape. Il est aussi pratique comme deuxième bus à la fin des contre-la-montre lorsqu'on a besoin d'aller quelque part **pour prendre une douche**. Le soir, c'est dans ce bus que l'encadrement se réunit pour discuter des plans de bataille du lendemain, en général autour de quelques bières. Dans le temps, les coureurs auraient aussi été de la partie. »

Mark Cavendish (Gbr), cycliste professionnel depuis 2007 ; 34 étapes victorieuses sur le Tour de France [in "Tour de force : mon Tour de France historique". – Paris, éd. Solar, 2022 .- 396 p (p 220)]



Le bus du team Quick•Step