L'Institution ambulante

Entretien avec JEAN-MARIE LEBLANC
Directeur de la Société du Tour de France

Cahiers de Médiologie : En 1903 le Tour de France a été créé pour vendre des journaux et des vélos. Aujourd'hui est-ce toujours le cas ?

Jean-Marie Leblanc : Il est vrai que le Tour a été créé par un journal, et par un journaliste, Henri Desgrange. Pour Jacques Goddet, qui représente la génération intermédiaire entre celle de Desgrange et la mienne, le Tour de France a servi à *doper* les ventes de *l'Équipe*, avec d'autres manifestations comme la Coupe d'Europe de football, et la Route du Rhum. À une époque où le calendrier sportif était beaucoup moins encombré qu'aujourd'hui, les journaux cherchaient des événements pour améliorer les ventes, en milieu de semaine notamment (puisque autrefois, les compétitions se déroulaient le dimanche, il y avait des creux, qu'il a fallu remplir). Or rien de tel qu'une course de cyclisme par étapes, qui par définition s'étale dans le temps et occupe les jours de la semaine à une période creuse, notamment l'été, où il n'y a pas de football ni de rugby. J'imagine donc que le choix de Desgrange du mois de juillet et d'une course par étapes n'a pas été innocent. Il était clairement fait pour vendre des journaux et capter de la publicité pour les cycles. On ne disait peut-être pas " publicité " ou " marketing " à l'époque, mais en tout cas, les courses cyclistes en général et le Tour en particulier ont été créés pour faire des annonces et de la réclame pour les marques de cycle — qui étaient nombreuses à l'époque.

Aujourd'hui, je dirais que ce n'est plus l'objectif prioritaire. Reste que *l'Équipe*, qui n'est plus l'organisateur mais qui est " cousin " de l'organisa-

Eric Franceschi
Tour de France 1977
© Agence Vu.

tion, réalise chaque année ses meilleures ventes à l'occasion du Tour de France. Quant à la vente des vélos, l'industrie du cycle n'est plus aujourd'hui, loin s'en faut, aussi florissante qu'à l'époque où le Tour de France est né. Aujourd'hui, 60% des vélos vendus dans le commerce sont des VTT. Et l'influence du Tour de France sur la vente des vélos de course ou de compétition n'est plus aussi forte qu'autrefois. Reste que cette année, Richard Virenque, l'homme le plus populaire du Tour, a donné une nouvelle jeunesse aux cycles Peugeot. Il y a un rapport de cause à effet direct entre les stars du Tour de France et la vente des vélos que ces coureurs utilisent. De la même façon, la vente des maillots Festina, le sponsor de Richard Virenque, a été incroyable : en vacances, j'ai moi-même rencontré beaucoup de cyclistes qui se baladaient sur les routes… un sur deux portait un maillot Festina ! Il y a donc une relation directe entre le dynamisme économique des journaux, des vélos, des maillots, d'autres objets encore, et le Tour de France. Mais ce n'est pas l'objectif premier de la société du Tour de France, qui a maintenant son indépendance juridique, financière et sportive.

Le Tour de France est une société anonyme. En chiffres, qu'est-ce que cela représente ?

La société du Tour de France a d'abord été un SARL, et s'est transformée en Société Anonyme il y a six ans. Elle organise le Tour de France, qui en est la locomotive, l'élément phare, mais aussi une douzaine d'autres compétitions, comme Paris-Roubaix, Paris-Tours, le Grand Prix des Nations, le Tour de l'Avenir, Liège-Bastogne-Liège ou la Flèche Wallonne en Belgique. Douze courses qui représentent 55 jours de compétition, dont " seulement " 23 pour le Tour de France. La spécificité de la Société du Tour est d'organiser des courses de cyclisme, pour lesquelles nous considérons que nous avons un savoir-faire, une expertise.

Le chiffre d'affaire de la société pour l'ensemble de ces compétitions sera pour l'année 1998 d'environ 240 millions de francs. La part de la publicité et du sponsoring est de 64%, celle des droits de télévision de 24%, et la contribution des collectivités — villes et Etat — de 11%. Depuis une dizaine d'années, cette répartition évolue en faveur du sponsoring et des droits de télévision, au détriment de la part versée par les villes, autrement dit de l'argent public. C'est une volonté de notre part de faire en sorte que le Tour de France soit le moins cher possible pour les collectivités locales. Parce que nous considérons que l'argent public est rare et que le Tour de France fait partie du

patrimoine national et doit être accessible au plus grand nombre de villes, y compris les moyennes et les petites, y compris dans les régions reculées, où l'on sait qu'on peut trouver des parcours de qualité et des publics réceptifs et enthousiastes. Je ne veux pas que le Tour de France soit l'apanage des grandes villes ou des villes riches.

Et le bénéfice ?

Je ne peux pas vous en dire le montant mais il y a des bénéfices, bien entendu : c'est le but de toute société. Le Tour de France est une course très profitable, Paris-Roubaix aussi ; Liège-Bastione-Liège, Paris-Tours, le Grand prix des Nations sont, en termes économiques, à *zéro plus*, c'est-à-dire qu'elles sont légèrement au-dessus de la barre de l'équilibre. En revanche des courses comme le Tour de l'Avenir, le Tour VTT (que nous avons créé il y a trois ans), ou l'Open des Nations que nous organisons à Paris-Bercy, sont très déficitaires ; enfin il y a des courses qui sont à *zéro moins* : le Critérium International, la classique des Alpes. Évidemment, les bénéfices du Tour de France nous permettent de maintenir au calendrier des épreuves qui disparaîtraient si l'on ne se préoccupait que de rentabilité. Il y a plusieurs motifs à cela : conserver notre patrimoine, puisqu'elles sont dans notre panoplie d'épreuves, donc continuer à peser sur le calendrier international comme nous le faisons avec douze épreuves importantes, et sur le plan interne, permettre aux quarante-six personnes salariées qui travaillent dans la société d'avoir une activité étale toute au long de l'année. Une autre raison est sportive : quand on soutient par exemple le Tour de l'Avenir, qui est très déficitaire, ou les épreuves amateur, une classique des Alpes junior, Paris-Tours espoir, etc., c'est parce que nous avons le devoir d'investir dans l'avenir et d'essayer de préparer ceux qui seront dans trois, cinq ou six ans les vedettes du Tour de France.

Grosso modo les charges liées à la course représentent plus de 50% des dépenses totales. Elles incluent les prix versés aux coureurs, les frais de déplacement des équipes, les frais d'hébergement des coureurs et de leur personnel et les frais de sécurité (gendarmerie et police). Les infrastructures, c'est-à-dire les portiques de départ et d'arrivée, le village, la chronopole (qui est la structure dans laquelle on met le chronométrage, la photo-finish, l'informatique, etc.) représentent 14%. Les frais de communication sont quant à eux de 22% (ce qui est beaucoup) et ceux de personnel de 11%.

Et ce qui est versé aux équipes ou aux coureurs...

Sur le Tour de France nous versons au total 15 millions de francs, dont 12 millions en prix aux coureurs, et 3 aux équipes. Sur ces 12 millions de francs il y en a 2,2 attribués aux vainqueurs. Mais dans le Tour de France, il y a des prix tous les jours : le vainqueur gagne au moins 2,2 millions s'il est vainqueur à Paris, mais entre temps, s'il a gagné des étapes, il a eu des revenus quotidiens. Ce n'est pas comme à Roland Garros, où le vainqueur gagne peut-être plus de 2 millions, mais c'est un prix *sec*. Nous, nous avons des prix cumulés, tous les jours. Un vainqueur d'étape, par exemple, gagne 50 000 francs.

Le fait que, dans les équipes, on se partage les gains peut-il parfois influer sur les résultats ? Est-ce qu'on a déjà vu, par exemple, un coureur laisser gagner un camarade ?

Il est certain que la course d'équipe est très importante dans le Tour. Par exemple, cette année, à quelques jours de l'arrivée, Virenque a laissé s'échapper son copain australien, Stephens, et le lendemain son copain français Didier Rous. On laisse gagner un bon équipier pour le récompenser. Non seulement il remportera les 50 000 francs de l'étape — ce n'est pas le plus important — mais il bénéficiera de la notoriété d'un vainqueur d'étape, qui l'année suivante entraînera une réévaluation de son salaire et de sa valeur marchande dans les critériums d'après le Tour. Dans le cyclisme, il y trois sources de revenus pour un coureur : son salaire, les prix gagnés dans les courses et les contrats qu'il peut obtenir dans les critériums et éventuellement avec une marque de chaussures, de lunettes — contrats personnels, qui sont liés à sa valeur marchande.

Quand on prépare la nouvelle édition du Tour de France, à quel moment et dans quelle mesure tient-on compte des impératifs de la transmission ? Quel est le rapport entre l'organisation du Tour et la presse écrite, la radio et la télévision ?

Tout d'abord, le Tour est parfaitement indépendant à l'égard des fédérations, vis-à-vis desquelles nous sommes seulement tenus de respecter les règlements (le nombre de jours, les limitations de distances…) : puisque on parle de la construction d'une édition, on se plie aux règles fédérales. J'ai moi-même hérité de Jacques Goddet et de Félix Lévitan d'une espèce de tradition non écrite, avec une certaine notion des équilibres à respecter : pas trop de mon-

tagne par rapport aux étapes de plaine, un kilométrage raisonnable des étapes contre la montre. Il faut que dans le Tour de France, les grimpeurs, les rouleurs et les hommes de plaine jouent tous un rôle. Il faut donc que nous tracions un parcours équilibré qui permette à ces trois familles de coureurs de jouer un rôle. Ce là sont nos paramètres permanents.

En ce qui concerne les transmissions, j'imagine que dans le passé, lorsque c'était un journal qui construisait pratiquement la course, il tenait compte de ses intérêts, c'est-à-dire ses ventes et les conditions de travail de ses journalistes. Nous avons dit tout-à-l'heure que les ventes n'étaient plus un objectif prioritaire ; reste que, quand nous construisons le Tour, nous faisons par exemple en sorte qu'une journée de repos sans course ne soit pas placée à la veille d'un fort jour de vente pour l'*Équipe* : on ne fera pas un jour de repos un dimanche. Voilà pourquoi, d'une manière générale, le jour de repos intervient au milieu de la deuxième semaine. Également, on essaie de placer les fortes étapes de montagne un dimanche ou un jour dont le lendemain est un jour fort de vente. Mais ce n'est pas toujours possible. On ne ferait pas non plus un contre la montre un samedi, sauf la veille de l'arrivée à Paris, car, en ce cas, dans le journal du lundi il y aura l'apothéose des Champs Élysées.

La presse influe-t-elle sur l'heure d'arrivée des étapes ?

Nous ne travaillons pas en aveugle, et nous tenons compte des conditions de travail non seulement de nos " copains " de l'*Équipe*, mais des journalistes de toute la presse écrite.

Il y a en ce moment une espèce de paranoïa dans la presse écrite, qui nous accuse d'être inféodés à la télévision et de reculer de plus en plus les horaires des arrivées d'étape pour lui complaire et obtenir de meilleures audiences. C'est vrai qu'il fut un temps où il y avait des arrivées à trois heures et demi ou quatre heures. Moi, je considère que ce n'est pas très pertinent, puisque on se prive d'une certaine durée de retransmission et d'une certaine qualité d'émission. Aujourd'hui, par exemple, les retransmissions démarrent à 13h30 avec une table ronde, l'évocation du passé, toute une série d'animations qui débouchent sur les deux dernières heures du direct. Nous terminons donc un peu plus tard, et j'ai fixé à 17h-17h30 la fourchette idéale, compromis entre les intérêts de l'organisateur à l'égard de la télévision, les conditions de travail des journalistes et les conditions de récupération des coureurs. Je sais bien que le Tour de France vient de la presse écrite, qui l'a

longtemps supporté, avant que la télévision vienne le faire exploser, littéralement, et je sais que nous avons encore besoin de la presse écrite, non seulement dans le Tour, mais dans d'autres épreuves. Je dois donc tenir compte des impératifs de la presse écrite. Certains me disent : quand il y a un match de football à 20h30, la presse écrite fait quand même des comptes-rendus le lendemain ; mais cela ne représente qu'un seul jour. Sur le Tour, la presse doit travailler 23 jours consécutivement. Si on arrivait à 19h, les journalistes auraient moins de temps pour travailler, ils feraient des articles plus courts et moins bons, les photos auraient moins de temps pour arriver, bref, la qualité de la couverture du Tour dans la presse écrite s'en ressentirait. D'autant que dans le Tour de France, une fois leur travail terminé, les journalistes doivent chaque soir s'en aller chercher des hôtels, qui ne sont jamais sur place, mais à 35 ou 40 km (quand ils arrivent, il n'y a parfois plus rien à manger !). Si d'aventure on mettait les journalistes dans de mauvaises conditions matérielles, *ipso-facto* ils seraient mécontents, et la couverture du Tour en pâtirait . D'autant que les journalistes ne voient pas grand chose de la course…

Est-ce qu'ils ne feraient pas de meilleurs articles en restant chez eux, et en regardant le Tour à la télévision ?

Non, il faut quand-même sentir l'atmosphère : la route, le goudron fondu, les cris des spectateurs, etc.

J'ai expliqué toutefois qu'on pouvait aller jusqu'à 17h30 au lieu de 16h30, pour bénéficier d'une large couverture de la télévision. En ce qui concerne le facteur temps, on doit aussi avoir des égards pour les conditions de travail de tous ceux qui démontent le matériel des arrivées d'étape, qui doivent rouler la nuit 200 kilomètres pour pouvoir s'installer le lendemain… Parce qu'ils ne tiendraient pas le coup, physiquement, trois semaines, si on les libérait tous les jours à minuit et demi. Tout cela représente un équilibre très fragile et je suis de ceux qui pensent que le bien-être, au sens strict, des gens qui travaillent sur le Tour est fondamental. Pour toutes ces raisons, nous ne terminerons jamais au-delà de 17h30.

Maintenant, on me dit : " quand vous tracez le parcours, est-ce que vous pensez spécifiquement à la télévision ? ". Oui et non. Je crois que tracer un beau parcours sportif, avec des difficultés bien réparties, si possible avec des villes nouvelles, des cols nouveaux, c'est déjà penser à la télévision, apporter de la nouveauté, de la découverte. Ensuite, lorsque nous pouvons ajou-

ter aux paramètres sportifs des paramètres *esthétiques* ou *de décor*, nous le faisons. Par exemple : nous nous sommes efforcés de franchir le pont de Normandie, l'année de son inauguration, car nous savions que cela donnerait lieu à des images formidables, et cela été le cas, bien sûr. Quand on peut arriver dans la cour d'un château, en face d'une cathédrale, où dans tout autre site qui donnera de belles images, on le fait. Mais ce n'est pas le facteur numéro un, qui reste le sport, évidemment.

Pour rester dans ce domaine, quelle influence ont les télévisions étrangères ? Est-ce que cela change quelque chose qu'on ait besoin d'images pour les Etats Unis, l'Irlande ?...

Il y à trois ans, les Américains nous ont dit : " Ah ! L'arrivée à Paris : fantastique ! Mais est-ce que vous ne pourriez pas nous montrer encore "plus" de Paris ? ". D'habitude on arrivait par l'Ouest, on passait une fois devant la Tour Eiffel et on faisait notre circuit des Champs Élysées. Pour la dernière étape, sur le plan sportif, le Tour est joué. On s'est donc dit : " si on peut effectivement montrer un peu plus de Paris aux Américains, pourquoi pas ? " Et nous l'avons fait : nous sommes passé par la Tour Eiffel, le Panthéon, la Bastille et la rue de Rivoli, ou, cette année, devant la grande Bibliothèque. Cela a donné lieu à des images aériennes très belles. On vend alors la France aux télévisions étrangères, en plus du Tour.

Est-ce qu'il y a des choses que les télévisions vous demandent et que vous ne pouvez et ne voulez pas faire ?

Oui. Elles ont essayé de nous faire arriver à 18h30-19h, mais il n'en est pas question. Ou encore, si on écoutait les gens de télévision, on les autoriserait à être présents sur la course avec plus de motos. Mais plus de motos rendraient la course plus dangereuse etfaussée. Nous contingentons donc le nombre de véhicules, non seulement pour la télévision d'ailleurs, mais aussi pour les photographes.

Paris-Roubaix va-t-il disparaître comme Bordeaux-Paris ?

Je rentre de Lille et de Roubaix. Nous avons fait ce matin, avec dans notre voiture, entre autres, deux représentants du Ministère des Sports, une visite des pavés de Paris-Roubaix. Pourquoi ? Parce que c'est un vieux combat

qui date de presque vingt ans. Il a d'abord été mené par Albert Bouvet, un des nos collaborateurs, ancien coureur, qui a été longtemps le père de Paris-Roubaix et qui a vu commencer à décroître les secteurs pavés du nord. Un combat mené, ensuite, par moi, à telle enseigne que j'ai commis un livre en 1981 sur les pavés du Nord, l'objectif étant de dire : attention, si nous perdons les pavés, il n'y aura plus de Paris-Roubaix. Et c'est toujours d'actualité. Mais, à cette époque-là Paris-Roubaix c'était *l'enfer du Nord*, et cela lui donnait une connotation très péjorative pour les élus, les maires, etc., qui n'ont eu de cesse de supprimer les pavés et de les remplacer par de l'asphalte. Notre combat a consisté à dire : s'il n'y a plus de pavés, demain, vous n'aurez plus de Paris-Roubaix. Déjà, cela interpelle les sportifs. Mais si vous supprimez les pavés, vous allez aussi laisser disparaître une partie du patrimoine nordiste, une trace de civilisation. Alors plutôt que de les faire disparaître, est-ce qu'on ne peut pas réfléchir à l'idée d'en préserver un certain nombre, de les restaurer ? Ce faisant l'objectif sera double : on permettra à Paris-Roubaix de continuer à vivre et les gens du Nord seront plutôt fiers de leurs pavés — des gens qui y ont travaillé, des cultivateurs qui y sont passés. L'idée est de décider quels sont les cinquante kilomètres dont nous avons vraiment besoin pour Paris-Roubaix, de les classer, de les préserver, de les flécher et d'en faire une identification, de sorte que le *fan* de vélo hollandais ou anglais, puisse venir, lui aussi, rouler sur le parcours de Paris-Roubaix.

Il n'y a pas encore eu de mesures de classement ?

Si, mais une très petite pour la tranchée d'Aremberg et il y a eu, il y a deux ans, la réfection par le Conseil Général de deux kilomètres environ. Il faut se concerter, parce que certaines de ces routes sont des départementales, et relèvent donc du Conseil Général. Le vice-président en charge des routes au Conseil Général, qui est un *fan* de Paris-Roubaix, est enclin à vouloir le préserver. Seulement, il fait l'objet de demandes des maires de communes qui veulent de l'asphalte. Ce n'est pas facile. Mais le combat est relancé. Les grands champions hésitent à s'engager dans la course, parce que le Paris-Roubaix d'aujourd'hui ne ressemble plus au Paris-Roubaix des années 1950 ou 1960, où il s'agissait de pavés normaux, sur des routes normales. Aujourd'hui les chemins pavés sont des chemins résiduels, des traces de civilisation passée, des chemins de charrois défoncés, donc cela s'adresse à des coureurs plus habitués, plus spécifiques, de morphologie plus lourde, et les grands champions qui n'ont pas ces caractéristiques ou ces aptitudes ont peur de la chute,

et craignent d'hypothéquer leur saison en tombant. C'est, à mon avis, plus psychologique que réel, mais c'est comme cela.

Il y a d'autres aménagements dangereux sur les routes, les îlots directionnels, les ronds-points… Est-ce que cela condamne à terme l'organisation de courses sur la voie publique ?

Si l'on pense à longue échéance, tout ce nouveau mobilier urbain, tous ces obstacles, en particulier les îlots directionnels et les ronds-points, compliquent la tâche de l'organisateur et ne condamnent peut-être pas l'organisation de courses de cyclisme, mais la la rendent en tout cas singulièrement plus difficile, parce que plus dangereuse pour les coureurs. C'est un vrai problème. Il ne faut pas être borné : la route est, d'abord, faite pour la circulation, et les giratoires, par exemple, sont une trouvaille formidable pour rendre plus fluide la circulation. Mais c'est un obstacle nouveau pour une compétition comme la course cycliste, d'autant que les coureurs vont de plus en plus vite, alors que ces amènagements sont faits pour ralentir les véhicules à quatre roues. Que pouvons-nous faire face à cela ? Nous n'allons pas diminuer la vitesse des coureurs, on n'y arrivera jamais ; en revanche, on peut améliorer la signalisation de ces nouveaux obstacles, de sorte que les coureurs en soient mieux informés en amont, et puissent mieux anticiper leurs réflexes et leur trajectoire. Les ralentisseurs ne sont pas un obstacle : ils le sont pour les voitures, mais les coureurs, qui sont un peu des acrobates, les franchissent très bien. En revanche les îlots directionnels sont des obstacles très dangereux, généralement précédés par un étranglement, un rétrécissement. Nous allons prendre des dispositions pour informer, en amont, les coureurs de ces rétrécissements soudains. Nous avons même réfléchi à l'idée d'une espèce de signal auditif et visuel, autrement dit un flash ou une sirène, qui pourrait créer une sorte de reflexe pavlovien chez le coureur. Pour le moment, nous n'en sommes qu'à la signalisation visuelle : un panneau qui indique un rond-point ; il y a déjà des drapeaux jaunes, mais ce n'est pas suffisant, on doit montrer aux coureurs s'ils peuvent passer par les deux côtés, ou d'un seul côté. Les réflexes du coureurs sont comme un cerveau électronique : cela va très vite.

Il y a des endroits où on n'organise plus de courses ?

Bien sûr. Nous ne passons plus dans la Vallée de Chevreuse dans les Yvelines,

parce qu'elle est truffée de tels aménagements. Le Tour a néanmoins le privilège considérable d'être le Tour de France, donc de bénéficier d'une attention maximale de la part des services des équipements, de la gendarmerie, de la police, mais ce n'est pas le cas pour de plus petites compétitions, beaucoup plus mal loties que nous et parfois menacées dans leur existence.

Il faut quand même éviter les ralentisseurs pour les derniers kilomètres…

Naturellement.

Changeons de champ et revenons à la fois sur l'histoire du Tour et sur sa signification culturelle ou sociale. Le coureur cycliste a été, sous la plume d'Albert Londres, un " forçat de la route ", un héros d'épopée. Ces images ont-elles encore un sens en 1998 ?

Pour moi, l'héroïsme a encore tout son sens. Si on me demandait de qualifier d'un mot les coureurs qui entrent sur les Champs Élysées après avoir 23 jours de course, le mot qui me vient à la bouche est " héros " ! En tout cas, aux yeux du public, ces 120 ou 130 rescapés sont d'une certaine manière des héros, et je crois que c'est mérité. Parce qu'ils viennent d'accomplir une performance pas banale, sur le plan athlétique et sur celui de la résistance physique ; ils ont vaincu les dangers, la tentation de l'abandon, du renoncement, les faiblesses morales… Dans le Tour de France, il fait froid, il fait chaud, on mange parfois des choses qui passent mal et on peut être malade. Les rescapés ont échappé à tout cela pendant trois semaines, et ce n'est pas rien ! Ils ont franchi les montagnes, ils ont fait 4 000 kilomètres.

Maintenant, je suis moins d'accord avec l'appellation " forçat de la route ", car, Dieu merci, les temps ont changé et les coureurs bénéficient aujourd'hui d'infiniment plus d'attention et de confort qu'à l'époque d'Albert Londres, qui parlait dans les années 1920, à l'époque du bagne de Cayenne. Aujourd'hui, il y a l'eau chaude, les ascenseurs, l'alimentation de qualité, les massages… Non, cela n'a plus rien à voir. Ce ne sont plus des forçats, ce sont des athlètes de haut niveau.

Vous utilisez des termes comme " avoir vaincu les tentations, avoir vaincu les faiblesses morales " : on voit bien que cela s'inscrit dans une culture qui a été partagée jusqu'aux années 1960. C'était aussi l'imaginaire d'avant-guerre de l'ouvrier ou du

paysan courageux qui s'élevait à force d'effort personnel au-dessus de son destin. Est-ce que, dans la France très urbanisée, où on élève les enfants avec une morale complètement différente, ce sont des valeurs qui fonctionnent encore ?

Certes, le champ de recrutement des coureurs cyclistes s'est rétréci. La France s'est urbanisée, et le cyclisme est plutôt globalement un sport rural. Il y a moins de ruraux qu'autrefois, donc le champ de recrutement s'est restreint, mais ceux qui en émergent et qui sont des ruraux, en tout cas pas des parisiens, illustrent encore ces valeurs et ces références. Quand on parle du Tour de France, on s'attend à souffrir beaucoup et on accepte de souffrir beaucoup. Pour être cycliste, il faut être masochiste, c'est évident ! Il faut commencer par là. Après, évidemment, il y a des degrés, il y en a qui peuvent aller plus loin que d'autres dans la douleur. Mais ils colportent, en même temps, ces vertus sans lesquelles on ne fait pas un champion du travail, de l'entraînement à répétition. Ce ne sont pas des brutes, il faut aussi de l'intelligence. Aujourd'hui, un athlète de haut niveau, en cyclisme comme ailleurs, est obligé de comprendre ce qu'il fait à l'entraînement… Ce n'est plus " pédale et tais-toi " ! Oui, du courage, de la résistance, il en faut évidemment. Mais à cela s'ajoute l'intelligence, le sens tactique. Et alors vient toujours le désir de gloire, et qui dit gloire au Tour de France, dit argent et notoriété, c'est clair — comme dans tous les sports, je crois. Mais je suis de ceux qui, depuis toujours, pour avoir été petit champion et petit coureur, affirment que l'argent n'est jamais la motivation première. Je ne connais pas un coureur cycliste qui, la veille d'un championnat de France, n'ait rêvé d'être champion de France ; qui, la veille d'un Paris-Roubaix, n'ait rêvé de gagner Paris-Roubaix. Et on ne rêve pas de gagner Paris-Roubaix pour les 50 000 francs qui sont à la clef, on rêve de gagner Paris-Roubaix pour avoir son nom dans le journal, pour passer à la télévision, pour avoir des admirateurs.

Vous avez dit dans une interview au Monde que vous voulez tout faire pour que le Tour ne devienne pas " ringard "…

Je ne veux pas être péjoratif, loin s'en faut, pour mes prédécesseurs, Jacques Gogdet et Félix Lévitan, envers lesquels j'ai beaucoup d'admiration. Mais ces deux grands personnages arrivaient à la fin des années 1980 à une époque charnière, où l'apparition de la télévision, l'élargissement de la couverture télévisée, la multiplication des chaînes, rendaient la concurrence entre les sports féroce. Ces deux grands dirigeants commenceaient à vieillir, et sans

doute ils n'ont pas eu les réflexes salvateurs assez rapides pour faire leur *aggiornamento* en matière de séduction, de modernisme à la télévision. Je ne le dis pas de manière critique, mais il y avait un hiatus entre des gens qui avaient beaucoup fait, qui travaillaient selon des schémas anciens, qui vieillissaient, et le soudain décollage à la télévision, où il fallait être beau, moderne, coloré… Le Tour avait un petit an de retard. Souvenez-vous de la phrase d'Edwige Avice aux Champs Élysées, dans les années 1980 : " le Tour n'est qu'une foire publicitaire ringarde "…

Est-ce que " ringard ", ce n'est pas un peu le style " casquette Ricard " ?

Oui, il y avait un peu de cela. Les méthodes de marketing n'avaient pas beaucoup évolué, on faisait du quantitatif et non pas du qualitatif. On faisait de l'épicerie de détail et non pas du marketing moderne.

Est-ce qu 'à un moment, on n'a pas voulu faire, à l'inverse, un Tour trop " costume-blazer-cravate " ?

Cela n'a pas duré longtemps, et je préfère ne pas en parler.

La loi du sport — j'entends par là l'éthique sportive — c'est quoi aujourd'hui ? Peut-on gagner le Tour de France sans subterfuge ?

Vous voulez dire : est-ce que pour arriver à la gloire, donc à l'argent, il n'y a pas la tentation de faire appel à des subterfuges, des artifices, autrement dit, le dopage ? Je pense qu'on peut gagner le Tour de France sans dopage. C'est peut-être une vue de l'esprit. Mais je crois qu'il est possible de faire jeu égal dans le match qui oppose, depuis qu'ont été instaurés les contrôles à la fin des années 1960, les mauvaises esprits, qui cherchent toujours de nouveaux produits échappant aux contrôles anti-dopage (y compris des médecins) et les tenants de la loi, du bon sens et de l'éthique — c'est-à-dire les fédérations, les commissaires, les contrôleurs et d'autres médecins, qui eux, ont une vraie éthique de leur profession. Évidemment, la tentation est grande. Guy Drut, et plus encore Mme Buffet récemment, ont eu des phrases qui me réjouissent. Ils disaient : certes, les sportifs sont coupables de céder à la tentation du dopage, mais faisons aussi et surtout la traque aux pourvoyeurs, aux médecins véreux et aux filières nocives. Et en plus des contrôles médico-sportifs, il y aurait des actions policières à mettre en œuvre contre les

revendeurs et les trafiquants. L'un ne va pas sans l'autre ; Mme Buffet le dit fermement et je suis complètement de son avis.

Pensez-vous que Delgado, vainqueur du Tour 88 et convaincu de dopage, aurait dû être déclassé ?

Je ne le pense pas. Parce que Delgado avait prétendument triché au motif qu'on avait trouvé dans ses urines un produit de camouflage. Mais c'était un produit qui ne figurait pas sur les listes officielles de la Fédération Internationale de Cyclisme. Vis-à-vis de la loi, il n'avait pas commis de faute, et si on l'avait condamné, cela aurait été de manière subjective, sans pouvoir s'appuyer sur un texte écrit. Il faut faire attention : on ne peut pas défendre dans la vie civile l'idée que le bénéfice du doute doit toujours profiter à l'accusé et ne pas l'appliquer au sport. Delgado, pour moi, devait bénéficier du doute.

Pour vous, c'est un peu la condition de la croyance dans le Tour ? Pour y adhérer, il faut que la compétition soit loyale, sinon les spectateurs s'en détachent ?

Pas seulement les spectateurs, moi aussi, au bout du compte. Et je vous avouerai que parfois je m'interroge. Si j'étais d'une nature pessimiste, je serais en train de perdre mon poste! Mais je suis de nature optimiste, et il me semble que les lois, les mesures qui sont prises, permettent aux gens honnêtes de ne pas être distancés par les gens malhonnêtes. On en viendra à bout, il ne faut pas relâcher notre effort. Il y a un an, le président de la Fédération Française Daniel Bal, le président de la Ligue René Roger et moi, avons écrit à Guy Drut. Cela s'est passé au terme d'une réunion de la Ligue, où nous étions une vingtaine de personnes, et où tout un faisceau de choses nous faisait douter. On pensait aux jeunes, aux cadets, aux juniors, on pensait au public, qui peut-être allait être berné. C'était l'époque de l'apparition de l'EPO et on s'est dit que si on ne faisait rien, le cyclisme serait foutu et nous étions prêts de perdre la foi dans le vélo. Nous avons alors fermement demandé à Guy Drut, à l'UCI et au C.I.O., des tests sanguins. C'était un peu violer ma propre conviction, car le test sanguin était pour moi une espèce d'atteinte à l'intégrité physique. Quand il faut, au motif qu'on est sportif, faire un trou dans sa chair et se laisser prendre du sang, c'est attentatoire. J'étais donc contre, mais le mal était tellement profond et évident qu'il fallait s'y résoudre. Je crois qu'en un an, des choses favorables se sont passées. J'ai écouté le rap-

port d'un médecin du CIO, il y a un mois environ, qui disait qu'au début de cette année le taux d'hématocrite moyen décelé dans les échantillons était de 47 ou 48. Six mois après le même taux moyen n'est plus que de 45. Qu'est-ce que cela veut dire ? Que la raison s'est imposée, que les gens sont devenus raisonnables, qu'il y a moins de tricherie, qu'on fait attention, que le bon sens triomphe. Moi, cela me réjouit. Alors certains disent que ceux qui étaient à 42 maintenant peuvent monter à 47 ou à 48. C'est vrai, mais l'essentiel est que personne ne dépasse 50 et ne mette sa vie en danger, et déjà c'est une victoire. C'est en cela que je suis optimiste, et croyant. Croyant dans le bon sens de l'homme.

Qu'est-ce qui peut menacer le Tour, dans son avenir ? Il a vécu cent ans sur son propre dynamisme, sans subventions, sans aides. C'est très rare, un événement qui dure aussi longtemps et demeure en adéquation avec la sensibilité d'un pays, et même la sensibilité internationale.

Je vois, grosso-modo, deux faisceaux de causes qui pouraient menacer cette belle harmonie entre un sport, son public et son pays. Le premier serait une détérioration de notre terrain de sport — je veux dire de la route. Si demain, à cause des obstacles, des routes directionnelles, de l'urbanisation de notre pays, les routes n'étaient plus praticables pour la compétition cycliste de haut niveau, qu'est-ce qui se passerait ? C'est une menace. Cela dit, la France possède un réseau routier incroyablement dense, bon, varié, etc. Les petites villes et les villes moyennes sont ainsi une espèce d'échappatoire à la menace d'urbanisation des grandes villes dans lesquelles, il est vraiment parfois difficile d'aller. C'est peut-être une alternative. Même s'il fallait réduire un peu les dimensions du Tour, le cas échéant. Car le gigantisme du Tour est aussi une menace. Demain nous devons arrêter de grossir. Aujourd'hui le Tour représente 3 500 personnes, cela ne peut pas être 4 000 ; 1 000 journalistes accrédités, cela ne peut pas être 1 500. Nous sommes obligés de nous limiter. Or on refuse du monde : on refuse des coureurs, des journalistes, des sponsors, des suiveurs, des invités.

Deuxième menace : si l'éthique du sport, pour plusieurs raisons, mais en particulier pour cause de dopage, venait à être bafouée de manière flagrante et ostensible et que le public s'en aperçoive et décroche. Si demain le vélo et le Tour de France étaient pourris par l'argent et le dopage, je crois que le public, qui y est pourtant tant attaché, risquerait de se tourner vers d'autres idoles, d'autres sports. Je pense que ce risque est moins fort que le précé-

dent, mais... En tous cas les organisateurs et les dirigeants ont le devoir de faire attention à cela.

Pensez-vous que le Tour de France VTT soit l'avenir du Tour de France ?

Non, ce n'est pas l'avenir du Tour de France, mais vous ne me ferez pas dire que c'est un " petit truc annexe " : c'est un petit frère ; il peut grandir, mais pas trop. Parce que le VTT, c'est quoi ? C'est du vélo tout-terrain. Tout-terrain, c'est quoi ? C'est de la montagne, des sentiers, des forêts, cela ne pourra jamais être quelque chose de gigantesque. Il est condamné à rester modeste, à rester dans son cadre. Si son cadre lui fixe 120 coureurs et 1 000 suiveurs, il ne faut pas que ce soit 2 000 suiveurs. Où on le mettra ? Dans des petits villages ou dans des petites villes de moyenne montagne, ce n'est pas vraiment possible.

Seulement les jeunes ont maintenant des VTT, ils ne sont plus sur des vélos classiques.

Oui, mais cela n'empêche pas qu'il s'agit toujours d'un effort de cycliste. Tout le monde a mis ses fesses sûr un vélo. Tout le monde sait ce que c'est de grimper une côte, recevoir du vent, de la pluie. Et donc, tout le monde a d'autant plus d'admiration pour ceux qui font cela pendant trois semaines et à deux mille mètres d'altitude. Je crois que l'admiration, le succès, vient aussi de la connaissance de la pratique de ceux qui regardent.

Vous disiez, à propos du public, que vous n'avez pas besoin de le faire venir, puisqu'il vient tout seul. Est-ce que vous essayez, quand-même, de savoir ce qui le motive, pourquoi il vient et comment lui parler ?

Les gendarmes parlent de douze à quinze millions de spectateurs, sur vingt-trois jours, physiquement présents sur le bord de la route. Tout en sachant que certains sont les mêmes, chaque jour… Mais globalement, le public augmente.

Et vous savez pourquoi ? Meilleure organisation, meilleur communication, télévision...

La télévision, je crois : elle magnifie le Tour, elle met en lumière et en valeur, me semble-t-il, l'avantage qu'a le Tour par rapport à tous les autres sports, c'est-à-dire son décor changeant, qui de surcroît nous est familier et

cher, puisque c'est notre pays, nos châteaux, nos églises, nos vallées, nos rivières, nos montagnes, etc. Avec les hélicoptères, les gros plans, les profils, c'est magnifique ! Il n'y a pas un autre sport qui bénéficie de ces décors changeants. Le football est toujours dans un terrain de foot, le tennis est toujours dans un cours de tennis. Il y a une dizaine d'années, quand la télé a décollé, les gens de la presse écrite se sont dit : on ne va plus vendre de journaux, la télé va nous piquer des lecteurs ; et nous, organisateurs, nous nous sommes dit : les gens ne vont plus venir sur le bord des routes, ni au stade, la télé va tout nous bouffer. C'est le contraire. La télé, je crois, en montrant tellement de belles choses, donne envie, à un moment donné, au téléspectateur qui est depuis quinze jours sur sa chaise d'aller faire 50 Km, si le Tour passe par là, pour le voir.

Le public de Paris-Roubaix augmente-t-il lui aussi ?

Vous savez, c'est de la boue, des champs, c'est sale… il faut vraiment le moral pour aller voir cela !

Mais pour les autres courses ? Est-ce qu'il n'y a pas trop de télé ? Risque d'overdose...

Personnellement, je pense qu'il n'en faut pas davantage. Nous sommes au point maximum. Et pour un sport, il faut faire attention à la saturation.

Propos recueillis par Catherine Bertho-Lavenir et odon Vallet