



AUTO-PASSION

SPORT AUTO

BOSCH CAR SERVICE VEILLE SUR LE TOUR DE FRANCE

Comme chaque année depuis 2011, l'enseigne de réparation multimarque a participé au dernier Tour de France, en soutien d'une caravane comprenant plusieurs centaines de véhicules potentiellement à dépanner.



Dédiés à l'assistance technique de la caravane publicitaire, Thierry Coste, Dominique Duret et Laurent Abrial cumulent 27 Tours de France à eux trois!

Troisième compétition sportive la plus suivie au monde derrière les Jeux olympiques et la Coupe du monde de football, le Tour de France demeure, année après année, un rendez-vous incontournable pour tous les amoureux de « biclous » et bien d'autres. Événement populaire par excellence, offrant un éclairage grandiose à des villes de France parfois méconnues

par un contingent de véhicules motorisés bien plus important que les 198 deux-roues qui étaient présents au départ à Düsseldorf (Allemagne). Pour cette 104^e édition, plus de 3 000 véhicules (VL, motos, PL, bus, hélicoptères...) ont ainsi été accrédités. Une caravane stratosphérique qui, une fois mise en branle, peut s'étendre sur une longueur équivalente à 15 % du tracé d'une étape, la partie publicitaire et la partie

alors que les deux autres sont installées à l'arrière de la caravane publicitaire, la plus sensible eu égard à la configuration souvent délurée de cette flotte.

Comme chaque année depuis 2011, c'est à l'enseigne de réparation multimarque Bosch Car Service (BCS) qu'est revenu cet été le soin de répondre à tous les déboires techniques. En soutien des célèbres 4L Cochonou, des pick-up LCL ou des chars Cofidis, **Thierry Coste**, **Dominique Duret** et **Laurent Abrial**, respectivement 13, 10 et 4 Tours au compteur, veillent au grain. "Pour nous, le Tour de France est une grande fête synonyme de rencontres, de bonne humeur, de convivialité, que l'on attend toujours avec impatience, mais cela reste surtout un événement où rien ne doit être laissé au hasard et où chaque minute compte", note Thierry Coste. Véritables anges gardiens de la Grande Boucle, ces professionnels doivent être capables de répondre à tous les pépins, des plus bénins aux plus compliqués, en passant par les plus improbables.

8 000 km en trois semaines

Par-delà les jambes des cyclistes professionnels, les mécaniques sont elles aussi particulièrement sollicitées durant trois semaines où chaque véhicule est amené à parcourir plus de 8 000 kilomètres, étapes et liaisons comprises. Le tout selon un usage peu conventionnel : cols pentus, descentes vertigineuses, accélérations musclées et décélération brutales sont légion. "On retrouve ici les mêmes problèmes qu'en garage, mais dans des proportions plus importantes compte tenu du parcours", souligne Laurent Abrial. Crevaison, freinage, embrayage, direction, surchauffe moteur constituent donc les pathologies les plus fréquemment diagnostiquées par les BCS. Et ce, dès les premières heures du jour. Aussitôt arrivés au parking de la caravane publicitaire, les réparateurs sont sollicités de toutes parts. En ce 7 juillet, à Troyes (Aube), il n'est pas encore 9 heures que les chars Century 21 font déjà grise mine. Problème de verrouillage de la cabine pour le premier, ESP défaillant pour le second. Leurs conducteurs le savent, à l'instar des

"C'est ça, le Tour! Il faut que l'on soit capable de gérer tous les soucis"

et un spectacle gratuit à des millions de spectateurs, il est aussi un show calé au millimètre près. Derrière le devant de la scène où un heureux maillot jaune et des poursuivants héroïques s'affairent, le Tour de France reste avant tout un monde dans le monde, avec ses codes, ses règles et son organisation au cordeau, où chaque détail compte. Et si ce monde fait logiquement la part belle aux vélos, il est pourtant guidé

course représentant jusqu'à 25 kilomètres pour une distance moyenne évaluée, en 2017, à 168 kilomètres.

Dire que le bon fonctionnement de cet ensemble fait figure d'enjeu majeur est donc un euphémisme. PL et hélicos exceptés, ces véhicules sont couvés par une équipe composée de quatre réparateurs répartis dans trois dépanneuses. L'une d'entre elles se trouve à l'arrière de la caravane "course"



coureurs avec l'assistance médicale, à la moindre alerte, ils peuvent s'en remettre aux trois hommes. Sitôt les Century 21 dépannés, la Citroën C3 Banette fait des siennes. Son pilote se plaint d'une fuite de gazole... Inspection faite, il s'agit d'une fausse alerte, mais Thierry Coste reste vigilant.

Toute la flotte au contrôle

Alors que les premiers chars prennent la route, le dépanneur de Tulle inspecte un par un tous les véhicules sortant du parking. Éclairage, fuites éventuelles, état des décors, il ne laisse rien passer et peut même mettre hors course certains véhicules s'il juge leur état potentiellement dangereux. Vingt-cinq minutes plus tard, l'heure du départ sonne pour la dépanneuse. Alors que la foule, compacte et joviale, est abreuvée de goodies, ce début d'étape "tranquille", de l'avis de notre chauffeur, laisse place à quelques confidences.

Avec 13 Tours dans sa besace, Thierry Coste en a vu de toutes les couleurs, et cette nouvelle participation ne lui aura pas laissé de répit. Une voiture de la caravane qui se perd dans un ravin (sans faire de blessé, fort heureusement), une autre qui tombe en panne d'embrayage dans les lacets du mont du Chat alors que la tête du peloton arrive bon train, un char trop gros pour la dépanneuse Bosch Car Service qu'ils font remorquer tant bien que mal, le bus d'une équipe tombant en panne dans les trois derniers kilomètres... "C'est ça, le Tour! Il faut que l'on soit capable de gérer tous les soucis, des plus petits aux plus gros. La finalité est de dégager le chemin le plus vite possible pour que les coureurs aient le champ libre." Une intervention dure en moyenne vingt minutes. Un laps de temps parfois largement dépassé.

Son expérience la plus marquante, Thierry Coste l'a vécue il y a quatre ans. Au cours d'une étape menant dans les Alpes, l'un des tous premiers chars du cortège prend feu. Avec la chaleur et le vent, le brasier enflamme quatre voitures de spectateurs garées à proximité et deux camping-cars. Tandis que les pompiers interviennent et que la zone est sécurisée, la caravane publicitaire est déroutée.

"En quelques minutes, il a fallu faire faire demi-tour à près de 200 véhicules, éteindre l'incendie et rendre la route totalement clean, explique le réparateur. L'intervention était tellement compliquée à gérer que les coureurs, qui étaient pourtant partis deux heures après nous, étaient quasiment arrivés à notre



hauteur. En attendant qu'elles refroidissent, les pompiers m'ont donc demandé de pousser les carcasses avec mon plateau pour que la course ne soit pas interrompue."

Une équipe auto dédiée au sein de l'organisation du Tour

Un exemple aussi rare qu'extrême, bien heureusement, alors que Thierry Coste continue d'égrener les anecdotes, parlant tour à tour du chien errant qu'il faut récupérer, du coureur malade oublié par la voiture-balai du temps où il suivait la

tant en péril l'installation de la ligne d'arrivée, c'est à chaque fois à ces professionnels d'intervenir. L'enjeu est tel que l'organisateur du Tour de France, ASO (Amaury Sport Organisation), dispose depuis quelques années de sa propre cellule "automobile". Sur la Grande Boucle, mais aussi sur Paris-Nice, Paris-Roubaix et le Critérium du Dauphiné, vingt personnes sont mobilisées

avec des régulateurs, des opérateurs radio, des dépanneurs VL/moto et une assistance (pour les pneumatiques et les pièces notamment). Sur la route menant à Nuits-Saint-Georges (Côte-d'Or), cette belle bande aura finalement vécu une journée assez singulière car rare en soucis. Le plus gros pépin, au final, sur cette 104^e édition ? Le conducteur du char St-Michel stoppé net par le jet aussi stupide qu'illicite d'une substance dangereuse par un spectateur. Le temps de gérer le remplacement du chauffeur dans ce dédale

"Les mêmes problèmes qu'en garage, mais dans des proportions plus importantes"

course derrière le peloton, ou encore du motard régulateur qui perd ses clés lors d'une pause pipi.

Et quitte à devoir tout faire, l'équipe Bosch Car Service doit aussi se rendre disponible à n'importe quelle heure du jour et de la nuit. Du directeur sportif accrochant son véhicule dans le fin fond de la France en pleine nuit au Fenwick qui rend l'âme, met-

de véhicules en mouvement, c'est encore aux dépanneurs BCS que revient le soin de prendre le volant. Malgré ses 10 Tours et ses trente ans d'expérience, conduire une madeleine géante de 10 mètres de long et 4 tonnes était une première pour Dominique Duret ! Quand on vous dit que ces hommes doivent répondre à toutes les demandes... ■

Romain Baly



Disponibles 24h/24, les dépanneurs BCS doivent pouvoir répondre à toutes les demandes.