

Sports



La Chine dépense sans compter
Le milieu offensif du Shakhtar Donetsk
Alex Teixeira rejoint Jiangsu Suning contre 50 M€

CYCLISME

Le nouveau fléau du vélo

DOPAGE MÉCANIQUE La révélation du premier cas de triche, via un moteur électrique, le week-end dernier en Belgique, démontre que le danger de fraudes est bien réel. L'UCI va devoir agir, très vite

JULIEN DUBY
j.duby@sudouest.fr

Cette fois, ce n'est plus un fantasme, né de quelques images d'accélération trop fulgurantes pour être honnêtes. Le dopage mécanique et technologique existe bel et bien dans le cyclisme et il est apparu le week-end dernier aux championnats du monde de cyclo-cross dans le paddock d'une jeune Belge. À 19 ans, Femke Van den Driessche disposait d'un vélo équipé d'un moteur électrique dissimulé dans le cadre et s'est fait pincer par les commissaires de l'UCI.

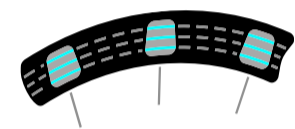
Ses larmes et dénégations n'y feront sans doute rien, elle restera dans l'histoire comme la première cycliste à s'être fait prendre en flagrant délit (ou presque, puisqu'elle avait abandonné la course) de triche technologique. Au-delà du scandale et de l'écoeurement provoqué par cette nouvelle, voilà donc un nouveau fléau qui vient de montrer son visage à la face d'un cyclisme dont l'histoire a, depuis le premier jour, toujours été accompagnée par des tentatives de fraudes.

Si peu de contrôles

Alors que la suspicion relative au dopage chimique commençait à légèrement se dissiper, une nouvelle vague de doutes déferle sur les routes. L'Union cycliste Internationale, qui a attendu 2014 pour ajouter une ligne à son règlement pour préciser qu'il est interdit de courir avec un moteur (le coureur coupable risque une suspension minimale de six mois et une amende de 20 000 à 200 000 francs suisses, 19 100 à 191 000 euros) va devoir agir, et vite.

Le dopage mécanique : deux méthodes

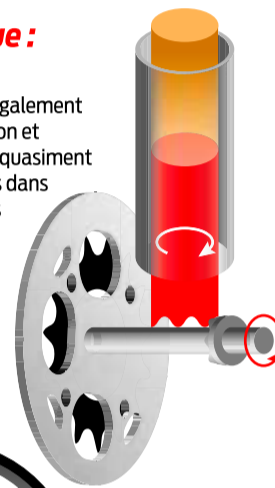
La roue arrière électromagnétique :



Système de câbles électriques cachés dans la jante de la roue arrière, qui permet d'accélérer sur une simple impulsion sur un cardio-fréquence-mètre.

Le moteur électrique :

Caché dans le tube vertical du vélo, il fonctionne sur une mini batterie également cachée dans le tube ou dans un bidon et transfère l'énergie dans le pédalier, quasiment comme les vélos électriques vendus dans le commerce. Peu coûteux, déjà très répandu chez les fabricants. Mais facile à déceler, à condition de chercher...



Avantages :

Très discret et très difficile à déceler sans matériel perfectionné. Gain très correct de 20 à 60 watts sans limite de durée.

Inconvénients :

Le coût prohibitif (200 000 € selon un témoin interrogé par la Gazzetta dello sport) et une liste d'attente de six mois (selon le même témoin).

Avantages :

Peu coûteux (entre 2 000 et 20 000 €) et très efficace (gain possible de 100 watts et utilisable entre 30 minutes et 2 heures).

Inconvénients :

Facilement décelable. Déjà dépassé au plus haut niveau.

SI infographie

« Car il en va de l'avenir de notre sport » s'agace Marc Madiot, président de la Ligue et manager de l'équipe FDJ.

Agir ? Brian Cookson, le président de l'Union cycliste internationale, aurait pu le faire plus tôt, lui qui reconnaissait en juillet dernier (dans une interview au journal Le Monde) que le problème était bien réel.

« Cela existe, c'est certain. Nous pensons qu'il y a un risque que cela soit utilisé en course, mais nous sommes déterminés à ne pas laisser une chose pareille se produire. La nouvelle réglementation est très sévère, autant voire plus que la législation concernant le dopage. On a déjà mené des vérifications à Milan-San Remo, sur le Giro ou Paris-Nice. C'est

possible qu'il y en ait aussi pendant le Tour. »

Hélas, ces contrôles sont certes intervenus sur le Tour de France, lors du chrono par équipes d'abord, puis en fin de course. Mais rien lors de la première arrivée en altitude, à la Pierre-Saint-Martin, qui s'annonçait pourtant décisive et à hauts risques en matière de triche. Ce jour-là, Chris

Froome avait assommé le Tour et tous les observateurs s'étaient étranglés devant les images de son accélération fulgurante. Rien ne dit qu'il avait un moteur avec lui. Mais toute la suite du Tour fut polluée par la suspicion et Froome ne fut plus jamais aussi dominateur jusqu'à Paris.

Déjà de nouvelles méthodes

Pourquoi n'y a-t-il pas eu de contrôles ce jour-là à l'arrivée ? À l'époque, aucun cas n'ayant jamais été avéré, l'UCI n'avait pas forcément un intérêt immense à déceler elle-même le fruit d'un scandale que l'on imagine immense en plein juillet. Les difficultés de coût, d'organisation et de ciblage dans un peloton de 198 coureurs ont fait le reste.

Mais désormais, on saura que le dopage technologique n'est pas une fiction. La Gazzetta dello Sport, dans une enquête très détaillée, vient même d'affirmer que le phénomène était plus grave qu'imaginé. Selon elle, 1 200 moteurs cachés auraient été vendus l'an dernier. Mais ce fameux moteur serait désormais obsolète. « Cacher un moteur dans le cadre, c'est artisanal, dépassé, estime Claudio Ghisalberti, le journaliste auteur de l'enquête. C'est le dopage du pauvre. La nouvelle frontière est bien plus avancée technologiquement et dix fois plus chère. Elle concerne la roue arrière : cela coûte 200 000 euros et il y a une liste d'attente de six mois. La première technologie utilise un moteur pour faire tourner le pédalier, la seconde est électromagnétique. »

Le combat ne fait donc que commencer, et comme souvent, les « gendarmes » sont déjà en retard sur les tricheurs.

TROIS QUESTIONS À...



CYRILLE GUIMARD
Ancien directeur sportif de Bernard Hinault, Laurent Fignon, Greg Le-mond...

1 Avant le dernier Tour de France, vous aviez déjà tiré la sonnette d'alarme concernant le dopage technologique. Pourquoi ?

Mais parce que je redoutais un grand scandale. Tout le monde (dans le milieu) savait que ça bricolait, mais personne n'osait trop rien dire et l'UCI ne bougeait pas, ne contrôlait rien. Il fallait une vraie prise de conscience.

Quand les premiers soupçons sont apparus après la démonstration de Cancellara sur les Flandriennes en 2010, Pat Mac Quaid, le président de l'UCI, s'était contenté de répondre qu'un moteur dans un vélo, ce n'était pas possible. Et puis la télé italienne a trouvé un vélo et l'a essayé. Mais rien n'a bougé pour autant. Il a simplement fallu attendre 2014 pour que l'UCI ajoute une ligne à son règlement pour préciser que l'assistance motorisée était interdite. Jusque-là, un coureur qui se serait fait prendre n'aurait encouru aucune sanction...

2 Autant dire que vous n'avez pas été surpris de voir qu'un moteur a enfin été trouvé sur le vélo d'une jeune cycliste belge ? Elle a dû être balancée. Parce que quelques jours plus tôt, sur le cyclo-cross de Grammont, elle avait réalisé un drôle de numéro. Mais comme d'habitude, cela n'avait fait l'objet d'aucun contrôle. C'est une lampiste, les gros ne sont pas pris.

3 Pensez-vous que de grands leaders aient déjà utilisé le dopage mécanique ? Ma conviction, c'est oui, même si nous n'avons pas de preuve. Tout le monde connaît les images, les situations. Concernant Cancellara, en 2010, personne n'est dupe. C'est hallucinant de voir que des mécanos ont changé de vélo, camouflé des choses, et qu'on n'a ouvert au-

cune enquête. Et puis il y a Contador, qui réalise une incroyable ascension du Mortirolo pendant le Giro, après une crevaison fantôme. Ces changements de vélo avant les cols, ce n'est plus possible. Ils viennent nous enfumer avec des histoires de vélo plus léger alors que les vélos ont un poids réglementaire minimum. Sans parler de Froome qui est capable de développer 600 watts dans la montée de la Pierre-Saint-Martin. Sur ces cas-là, on ne peut qu'être suspicieux, mais comment ne pas l'être alors que l'UCI ne contrôle pas les vélos, ou si peu.

Quand vous voyez la chute de Hesjedal sur la Vuelta 2014, avec sa roue arrière qui continue de tourner : comment se fait-il que les commissaires n'aient pas bondi de leur voiture pour contrôler le vélo ?

JO 2012

Quand les roues faisaient jaser

La domination de l'équipe de cyclisme sur piste anglaise aux JO de Londres en 2012 (9 médailles dont 7 d'or) avait attiré l'attention de l'équipe de France, par le biais de la DTN, Isabelle Gautheron, qui n'avait pas caché ses doutes... « Ce ne sont pas celles fournies par Mavic. Il n'y a aucune vérification sur les roues. Moi, j'aimerais bien voir une roue anglaise. Mais une vraie roue anglaise. Celles qu'ils cachent dans les housses. Pas celles sur les vélos avec les sticks Mavic. Je voudrais savoir comment elles sont faites. » À l'époque, la rumeur d'un système d'engrenage dans la roue ou d'électromagnétisme avait couru, sans qu'aucune preuve n'apparaisse jamais.