



Vitesse

Entre les premiers Tours disputés à moins de 25 km/h de moyenne et les 41,654 km/h affichés par Lance Armstrong en 2005, le record, à ce jour, la course n'a cessé d'accroître sa vitesse moyenne. Les détracteurs du cyclisme en concluent que c'est la conséquence du dopage. Les explications sont plus nombreuses et plus complexes.

PAR JEAN-FRANÇOIS QUÉNÉT

Le Tour à TOUTE ALLURE



Jacques Anquetil, en montagne, roulait parfois sur des chemins caillouteux, pas encore goudronnés.

Le cyclisme des années Armstrong a peu de commune mesure avec celui des pionniers. Alors, plongeons dans l'histoire moderne puis contemporaine du Tour de France pour constater que dans le clan des quintuples vainqueurs, Jacques Anquetil a remporté sa première Grande Boucle, en 1957, à 34,365 km/h de moyenne, et sa troisième, cinq ans plus tard, à 37,317 km/h ; qu'Eddy Merckx a fait monter le score au-dessus de 38 en 1971 (38,084 km/h) ; que Bernard Hinault a tutoyé les 39 en 1981 (38,960 km/h) et que Miguel Indurain a été le premier à les dépasser (39,504 km/h) en 1992. Selon une logique de progression, Lance Armstrong fut le premier vainqueur au-dessus de 40 (40,273 km/h en 1999), frôlant les 41 en 2003 (40,940 km/h), avant de les pulvériser (41,654 km/h) lors de son dernier Tour l'an passé. Jean-Marie Leblanc tempère régulièrement les commentaires sibyllins

concernant la moyenne horaire en invoquant le sens du vent et les conditions climatiques particulières à chaque course cycliste. N'empêche que, grosso modo, la vitesse moyenne du vainqueur du Tour de France augmente d'à peu près un ou deux kilomètres/heure à chaque décennie. « La race humaine s'améliore, c'est une évidence, avance Cyrille Guimard. Regardez les coureurs d'aujourd'hui : ils mesurent en moyenne 15 centimètres de plus qu'il y a 30 ans. »

L'entraînement et le matériel progressent

L'ancien directeur sportif de Bernard Hinault, Laurent Fignon et Greg LeMond ajoute : « Il y a une vingtaine d'années, j'avais mené une étude sur les courbes de progression des performances cyclistes. Elles suivaient rigoureusement les courbes d'augmentation de la qualité de l'entraînement. Depuis lors, j'observe que cette progression reste linéaire. » Les

méthodes d'entraînement se développent. Et pour ne citer qu'un exemple, Frédéric Grappe, chercheur à l'université de Besançon, les applique au service des professionnels de la Française des Jeux, alors qu'à la naissance de cette équipe, il y a dix ans, le staff dirigeant ne comportait pas d'entraîneur.

Les moyens techniques s'ajoutent en outre à la connaissance scientifique. Rares sont aujourd'hui les coureurs qui n'ont pas recours à l'utilisation du SRM, cet appareil intégré au pédalier qui permet de mesurer le nombre de watts développés et, ainsi, d'optimiser chaque coup de pédale. Le travail d'un coureur ne se compte plus en nombre de kilomètres parcourus. La qualité prime. « Faire du vélo et s'entraîner, ce n'est pas du tout la même chose », avance Guimard. Et l'homme ne se contente pas de s'améliorer. Il fait aussi évoluer son matériel. Le cadre en carbone a remplacé l'acier encore présent dans le peloton

POUR PASSER À LA TÉLÉ

L'influence de la télévision sur le déroulement de la course ne cesse de croître. Inutile en la matière de remonter aux années soixante-dix. « J'ai commencé à commenter le Tour de France sur Eurosport en 1999, indique l'ancien champion Sean Kelly. Jusqu'en 2002, j'allais chaque jour aux départs. L'an passé, j'ai seulement pu me rendre aux départs des contre la montre. On nous demande de retransmettre certaines étapes en intégralité ! Les coureurs le savent... » « Avant, on attaquait vers la fin, à la

prise d'antenne à une heure ou une heure trente de l'arrivée, traduit Thévenet. Maintenant, les coureurs attaquent n'importe où et n'importe quand. Ça leur sert au moins à passer à la télé. » « Malheureusement, continue-t-il, il vaut mieux faire une belle échappée dans le Tour de France. Cela a plus de valeur marchande qu'une victoire dans une course secondaire. Les coureurs ne sont pas responsables de cet état de fait, c'est la médiatisation du monde moderne qui le veut. »



Le Tour à toute allure



voilà dix ans. La bicyclette a évolué. En 2004, des coureurs ont mené campagne sur le thème « légalisez mon Cannondale » (écrit en anglais sur leurs maillots), afin de pouvoir utiliser le modèle de leur constructeur, dont le poids est inférieur aux 6,8 kg minimum imposés par le règlement de l'Union Cycliste Internationale.

L'homme progresse, son matériel évolue, mais son environnement n'est pas en reste. « Pour moi, assure l'ancien vainqueur du Tour Bernard Thévenet, la première raison de l'augmentation de la moyenne tient à l'état des routes. La deuxième tient à la longueur des étapes. Elles sont désormais beaucoup plus courtes. De 7 heures de selle, voire plus, dans les années soixante-dix, on est descendus à 5 heures environ, ce qui octroie aux coureurs deux heures de récupération supplémentaires et donc une plus forte capacité à rouler à fond le lendemain. »

On touche là au paradoxe de la lutte antidopage. L'organisation du Tour de France a cédé à l'opinion selon laquelle « on en demande trop aux coureurs », un sentiment à la mode dans les prolongements du scandale de 1998. Mais la réduction du kilométrage – exigée par l'Union cycliste internationale – a pour conséquence l'augmentation de la vitesse! Mieux ils récupèrent de leurs efforts de la veille et plus les coureurs roulent vite.

Le folklore du Tour en souffre. Frédéric Guesdon restera l'un des derniers

participants à avoir obtenu un bon de sortie pour aller saluer sa famille sur une route de Bretagne en 1997. Désormais, le peloton roule fort du début à la fin des étapes. « Et ce qui me fait sourire, ajoute Guimard, c'est que les Français se plaignent de la rapidité du Tour alors qu'ils font grimper la moyenne! Ce sont eux que l'on voit le plus dans les premières échappées... »

Un tiers de baroudeurs en plus

De fait, les concurrents qui se savent peu armés pour les sprints massifs, les contre la montre ou les étapes de montagne, ont tout intérêt à agir en baroudeurs. Or, ils sont mathématiquement plus nombreux à faire partie de cette catégorie que par le passé. « 200 coureurs vont forcément plus vite que 100! », tranche Thévenet qui a remporté le Tour 75 disputé par 14 équipes. Il y en a aujourd'hui 22, ce qui augmente d'un tiers la proportion des baroudeurs. Et le pourcentage des équipes concernées par le classement général est en constante diminution, d'où un appétit aiguisé d'un plus grand nombre de formations dans les étapes dites « de transition », dont le peloton d'autrefois profitait pour se relaxer.

L'action désespérée participe de l'image du Tour et de l'augmentation de la moyenne générale. « Par rapport au passé, la différence se fait aussi lorsque deux ou trois équipes « mettent en

Les coureurs profitent aujourd'hui d'un revêtement parfait car les DDE (Directions Départementales de l'Équipement) "chouchoutent" les routes où passe le Tour.

route » ensemble pour contrôler les fins d'étapes, insiste Guimard. Elles sont, pour cela, beaucoup mieux organisées qu'avant. Là, on voit des derniers kilomètres parcourus à 53 ou 54 km/h. Mais, moyenne élevée ne signifie pas course plus dure. »

L'assistance médicalisée des performances

Il est vrai que les coureurs d'aujourd'hui sont beaucoup plus assistés. Ils se plaignent, comme leurs aînés, dès qu'un transfert entre deux étapes pyrénéennes prend plus de temps qu'ils ne le souhaiteraient, mais ils oublient de préciser que désormais, ce temps, ils le tuent après l'arrivée dans des bus au grand confort, généralement en présence d'un médecin d'équipe qui leur apporte des produits de récupération et procède à leur réhydratation. Sans remonter aux origines lointaines du cyclisme, voilà moins de dix ans, en 1997, un coureur italien de la Française des Jeux regrettait l'absence d'un médecin d'équipe pendant le Tour de France. Une situation inconcevable aujourd'hui. Même sans le recours à des moyens illégaux, l'assistance médicalisée des performances est une réalité du sport moderne.

Dans ces conditions, il n'est peut-être pas indispensable de s'inquiéter de l'augmentation régulière de la moyenne. Mais il n'est peut-être pas déraisonnable de s'interroger ponctuellement sur certains « exploits ». Alors qu'à une époque où l'EPO était indétectable, la formation Gewiss – au sein de laquelle le dopage était la règle, comme l'ont prouvé ensuite des enquêtes policières et journalistiques – avait établi, en 1995, un impressionnant record lors du grand contre la montre par équipes (54,943 km/h, entre Mayenne et Alençon), l'an dernier, la formation Discovery Channel a placé la barre à 57,324 km/h entre Tours et Blois, ce qui peut évidemment interpellé.

Mais, là encore, les conditions climatiques du jour J, le sens du vent, l'état des routes, la qualité du matériel, les conditions de préparation individuelles et collectives de l'événement rappellent que le cyclisme, à la différence de l'athlétisme ou de la natation, est un sport qui s'accommode très mal des comparaisons chiffrées. Si bien qu'aujourd'hui, la question que l'on est en droit de se poser est la suivante : à quand et à qui les 42 km/h ? ■