

« Les rayons X vont rendre la triche impossible »

CYCLISME La Fédération wallonne teste un nouveau matériel de détection contre la fraude technologique

Loin de l'agitation fiévreuse qui réchauffait la froideur hivernale des rues de Gand et monts flamands, la Fédération cycliste Wallonie Bruxelles a défloré la saison amateur belge à Villers-le-Temple en dévoilant sa dernière trouvaille pour lutter contre les tricheurs mécaniquement assistés. Le président de la FCWB, Thierry Maréchal, a déniché un produit 100 % wallon, puisque développé par Teledyne ICM, une entreprise d'une cinquantaine d'employés fondée en 1993 en région verviétoise. Spécialisée dans les technologies sécuritaires par rayon X (démontage pour police et armée, contrôles de sécurité aux aéroports...), la société thimistérienne a donc élargi l'éventail des applications possibles de sa machinerie suite à la découverte de fraude au Mondial de cyclo-cross de Zolder.

L'équipement, transportable dans une imposante valise, est certes moins compact que les procédés exploités jusqu'à présent par l'UCI. « Une simple application de détection de masse, disponible sur toutes les tablettes », détaille Maréchal. Les commissaires devaient donc, comme ce fut le cas à Zolder, effectuer un premier test. Et en cas de suspicion, exiger le démontage du vélo pour s'assurer de l'absence de matériel suspect.

Désormais, la technique se veut bien plus fiable. « Infaillible », qualifie même Gilles Stevens, responsable du projet chez ICM. « Grâce à un générateur de rayon X (en gris), qui projette durant cinq secondes un faisceau sur un détecteur (plaque noire), nous obtenons immédiatement à l'écran une image de l'intérieur du cadre. Comme une radiographie à l'hô-

pital (voir photo). Il est donc impossible de dissimuler des éléments dans le cadre, même avec des matériaux absorbants les rayons. »

Nécessitant un éloignement à une dizaine de mètres, pour éviter le rayonnement potentiellement nuisible pour la santé, l'examen requiert environ une minute par vélo. Un rendement améliorable par la fabrication d'un tunnel dans lequel défileraient les vélos. Testé avec succès samedi en marge des épreuves pour jeunes de Villers-le-Temple sur une trentaine de machines, majoritairement de propriétaires curieux et volontaires mais également de concurrents sélectionnés aléatoirement, l'appareillage doit désormais parvenir à convaincre les multiples fédérations de consentir à un investissement s'élevant entre 35.000 et 45.000 euros.

Des contacts ont déjà été entrepris avec les fédérations wallonne, flamande et belge ainsi qu'avec l'UCI. D'autres technologies devraient encore être testées au niveau de la RLVB. « Nous espérons trouver un accord, de concert, avec d'autres fédérations afin de réduire le coût unitaire », avoue le président de la FCWB, qui déposera un dossier auprès de l'UCI lors d'un congrès planifié mi-mars à Faro (Portugal).

Ensuite, comme pour les contrôles antidopage, un protocole de test devra être validé par les services juridiques afin d'éviter tout recours procédural. Notamment quant à la présomption de propriété (par la plaque de cadre) et à la mise en pratique des contrôles (inopinés, systématiques ? Au départ, ou à l'arrivée ? Et en cas de changement en cours d'épreuve ?). ■

MAXIME SEGERS