



Édition Avril 2008

Le grand ménage du printemps...

Sylvain Richard-Le début de la saison cycliste a été perturbé par dame nature qui nous a laissé un record de précipitation au cours de l'hiver. De ce fait, le Ministère des transports ainsi que plusieurs municipalités ont été retardées dans leur grand ménage du printemps, incluant notamment l'exécution de certains travaux publics, dont la réfection des routes. Nos cyclistes ont également écopé de ces accumulations alors que le début de la période d'entraînement a débuté beaucoup plus tard. Plusieurs ont pris la direction du sud (États-Unis) pour parfaire leur préparation, d'autres ont fait du rouleau en attendant que nos routes soient sécuritaires.

La course d'ouverture de la saison prévue à Pont-Rouge a été reportée au mois de juin, le circuit étant jugé non sécuritaire par la FQSC. Ainsi, le Vélo club Sud-Ouest s'est retrouvé avec la course d'ouverture de la saison et ce fut un succès au plan organisationnel. Près de 600 coureurs se sont déplacés à Ste-Martine pour cette première épreuve sur un revêtement parfait pour la tenue d'une course. Le développement du cyclisme féminin se porte bien alors que 69 femmes ont pris le départ de la course dans les différentes catégories junior, senior et maître.

Par contre, plusieurs chutes sont survenues pendant la course pour diverses raisons : manque de volume d'entraînement, fatigue, manque d'expérience en peloton pour les nouveaux cyclistes...

Finalement, l'été 2008 s'annonce des plus fébriles avec l'arrivée de plusieurs nouveaux clubs cyclistes au sein de la grande famille routière qui tenteront de se tailler une place à travers les équipes d'expériences.



Ride of Silence :

<http://www.rideofsilence.org>

Tour du Silence sur la rive-sud de Montréal :

<http://tourdusilencerivesud.org>

Les partenaires du secteur route et piste



Près de 600 cyclistes ont participé à la course d'ouverture de la saison à Ste-Martine.

Photo : Antoine Bécotte

La sécurité en vélo

SR- La fonte des neiges est synonyme de retour des cyclistes sur la route. La FQSC est active pour le développement d'une campagne de sécurité pour les cyclistes et également pour l'intégration des clubs cyclosporifs non affiliés à la FQSC. Il faut sans cesse rappeler aux automobilistes que la route se partage entre les différents utilisateurs. En tant que cycliste, nous devons également faire preuve de civisme si nous voulons être respectés. La FQSC, en collaboration avec ses partenaires, travaillera pour améliorer les services aux clubs cyclosporifs et veillera également à améliorer la sécurité de tous les cyclistes utilisateurs de la route pour l'entraînement.

Par ailleurs, je vous invite à participer en grand nombre au Tour du Silence qui se tiendra le 21 mai à 18h15. J'invite tous les clubs cyclistes à organiser une randonnée en silence pour rappeler à tous et chacun les trop nombreux décès des cyclistes sur les routes.

Super Prestige 2008

À l'image du printemps, qui tarde à se manifester dans ma région, la publication des courses retenues pour le Super Prestige 2008 a été décalée plus longtemps qu'à l'habitude. Sans le vouloir, cela a permis d'assurer davantage nos choix, certains ajustements de dernières minutes ayant été apportés au calendrier de la FQSC.

Un de ces ajustements concerne le Grand Prix de Pont-Rouge qui devait, encore une fois, marquer l'ouverture de la saison cycliste. Compte tenu des aléas de la météo, le ministère des Transports et les deux municipalités concernées ne pouvaient garantir une sécurité acceptable du parcours.

De ce fait, le Super Prestige 2008 débutera à Brossard le 4 mai. Les maîtres C et D noteront que l'heure de départ sera moins hâtive... Le CLM individuel de Granby suivra le 10 mai.

Le Grand Prix de St-Raymond sera disputé le 17 mai. Si les femmes auront l'opportunité d'allonger la compétition (3 étapes), seule la course sur route sera retenue au pointage du Super Prestige. Les maîtres femmes désirant ne disputer que la course sur route, pourront évidemment le faire.

Le Grand Prix de Charlevoix occupe sa place maintenant habituelle au début juin. Cette année, Charlevoix servira de banc essai; les maîtres qui le désirent pourront participer à la seule course sur route. Les frais de participation seront quelque peu majorés et les points accordés au Super Prestige seront moindres (50 %). Toutefois, la pleine bourse pour l'étape leur sera versée. L'idée derrière cette initiative est de mousser la participation sans nuire aux participants qui font toutes les

étapes. Nous savons tous comment il est difficile pour les maîtres de vivre leur passion tout en composant avec les contraintes habituelles (famille, travail, etc.).

Comme l'an dernier, notre récupération sera mise à l'épreuve de la mi juin à la mi juillet. Après le Grand Prix de Pont-Rouge (14 juin), le Défi Gaston Langlois (21 juin) et la course sur route des championnats canadiens, la Coupe des Amériques (Sutton) sera suivi du Grand Prix Ottawa (12 juillet).

Après un interlude qui coïncide avec les vacances de la construction, le Grand Prix du Président (championnat Québécois) revient dans le cadre du Super Prestige par équipe. En 2008, le Super Prestige comprend une troisième course par étape, le Grand Prix Ste-Marie. Disputée une semaine plus tard, la course sur route des championnats québécois (24 août) donnera l'occasion aux sprinters de faire belle figure, le parcours moins en relief des Cèdres leur étant plus favorable.

Pour clore la saison, un championnat québécois de critérium sera disputé dans la basse-ville de Québec. Cette nouveauté origine d'une suggestion de l'ACVQ. Bref, l'équilibre est atteint tant au chapitre du type d'épreuve (deux critériums, deux CLM individuel, trois courses par étape, cinq routes et un CLM par équipe) que du calendrier; sauf exception, le suspense devrait durer jusqu'à la fin de la saison.

Cette année, compte tenu de la taille grandissante des pelotons, et pour faciliter la tâche de notre statisticien, seuls les 15 premiers coureurs se verront remettre des points aux courses inscrites au Super Prestige.

En terminant, je voudrais apporter des éléments de précision quant au choix des épreuves. À chaque année, certains organisateurs me témoignent de leur déception, une réaction que je comprends. S'il est vrai que la participation des coureurs est généralement plus importante lorsqu'une épreuve fait parti du Super Prestige, le taux de participation aux épreuves non sélectionnées varie beaucoup moins lorsque la course est disputée dans la grande région de Montréal. Les courses en région ont davantage besoin d'un incitatif supplémentaire. De plus, le dénivelé plus important des parcours en région renforce cela dans la mesure où, sous ma présidence, l'ACVQ cherche à faire du Super Prestige, une compétition plutôt relevée.



Un article de PACVQ
Par Pierre-Etienne Grégoire



L'ACVQ est au service des cyclistes maîtres du Québec

Photo : Antoine Bécotte

[HTTP://WWW.COMPETITIONSFQSC.NET](http://www.competitionsfqsc.net)

Le secteur route et piste entre dans une nouvelle ère alors que les préinscriptions se feront dorénavant en ligne avec paiement sécurisé par carte de crédit. Vous aurez jusqu'au mercredi précédent l'événement pour vous préinscrire à une épreuve cycliste.

Ce tout nouveau système permet de vous inscrire seul, ou encore d'inscrire les membres de votre club cycliste. Attention, il s'agit d'un système différent de la demande de licence en ligne, alors vous devrez vous créer un nouveau compte.

Le Québec, la Mecque du cyclisme en Amérique

Louis Barbeau – La FQSC a tenu jeudi le 24 avril dernier sa conférence de presse annuelle pour annoncer son programme d'activités pour la saison 2008. Cette année, ce n'est pas moins de 342 événements que la fédération sanctionne dans l'ensemble de ses disciplines. Bien évidemment, une attention particulière sera accordée aux épreuves nationales et internationales qui alimenteront certaines des nouvelles sportives.

Voici un tableau qui fait un bref rappel des événements (21) qui marqueront la saison cycliste au Québec aux niveaux national et international.

Évidemment, s'ajoutent à ces épreuves tous les circuits de la Coupe du Québec, les autres courses provinciales, ainsi que les différents circuits régionaux qui constituent toujours avec les quelques 160 clubs cyclistes affiliés à la FQSC la pierre angulaire du développement cycliste au Québec.

02-04/05	Défi Sportif (paracyclisme)
17-18/05	Coupe Canada – Bromont (XCO, DHI)
24-25/05	Coupe Canada – Mont Tremblant (XCO, DHI)
31/05	Coupe du Monde de Montréal
02-05/06	Tour du Grand Montréal
05-08/06	Coupe des Nations U23 Ville Saguenay
08/06	Baie St-Paul (XCO)
10-15/06	Tour de Beauce
18-23/06	Coupe de la Paix cycliste
24-25/06	Champ. Can. sur piste paracyclisme (Bromont)
26-30/06	Champ. Can. sur route (Jr, Ms, Para) (Beauce)
04-06/07	Champ. Can. sur route (Elite, U23) (Beauce)
12-13/07	Championnats canadiens DHI (MSA)
19-20/07	Championnats canadiens XCO (MSA)
26-27/07	Coupe du Monde MSA (XCO, DHI, 4X)
25-29/07	Tour de l'Abitibi
31/07-03/08	Coupe des Nations Junior Abitibi
02-03/08	Coupe du Monde Bromont (XCO, DHI, 4X)
09/08	Challenge Québec – Trois-Rivières Louis Garneau
10/08	Classique Montréal – Québec Louis Garneau
04-07/09	Tour de Québec



Éric Bourgault et Mark Breton tenteront d'obtenir une place en vue des Jeux paralympiques.

Photo : Défi Sportif, Jean-Baptiste Bénavent

L'ACC procède à une première vague de sélections

LB – L'Association cycliste canadienne a procédé aujourd'hui à l'annonce d'une première vague d'athlètes sélectionnés pour les Jeux paralympiques qui auront lieu à Pékin du 7 au 18 septembre prochain. Il convient dans un premier temps de préciser que le Canada s'est vu octroyer par l'UCI dix places en paracyclisme, dont huit pour les hommes et deux pour les femmes.

Considérant le fait que certaines catégories comptent un nombre moins élevé d'athlètes, les pays se voient imposer l'utilisation de certaines places pour des catégories spécifiques. C'est le cas du Canada pour la catégorie HCB homme (cycliste à main), où le Canada doit sélectionner deux athlètes. Or, puisque deux athlètes seulement ont rencontré les critères de qualification du Comité paralympique canadien, ces places iront donc aux Québécois, Mark Beggs et Rico Morneau, respectivement 3^e et 9^e du classement mondial à la fin de la saison 2008.

Chez les femmes, deux athlètes ont rencontré les critères de qualification du CPC, soit le tandem québécois composé de Geneviève Ouellet et de sa pilote Mathilde Dupin-Debeurne, ainsi que de la cycliste à main, l'albertaine Shauna Whyte.

Outre ces sélections quasi automatiques, l'ACC a également procédé à d'autres sélections pour les athlètes dont on estime qu'ils ont d'excellentes chances de remporter une médaille, en se basant sur leurs performances au cours des dernières années. Il s'agit de Jean Quevillon (CP3), ainsi que des tandems Stéphane Côté/Pierre-Olivier Boily et Daniel Chalifour/Alexandre Cloutier.

Finalement, pour les trois places restantes, cinq athlètes tenteront d'obtenir une place en vue des Jeux. Il s'agit des Québécois Mark Breton (LC1) et Eric Bourgault (LC2), de l'albertain Brayden McDougall (CP3), ainsi que de deux tandems de Colombie-Britannique, soit Brian Cowie/Devon Smibert et Gene della Siega/Craig Deveers. Les sélections finales dans ces cas ne seront connues qu'au lendemain des Championnats canadiens sur route, soit le 30 juin prochain. On peut toutefois affirmer que les chances des Québécois semblent très bonnes.

Les dimensions du cœur

Un article de Guy Thibault Ph.D.,

Direction du sport et de l'activité physique, ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport et Département de kinésiologie, Université de Montréal



Certains cyclistes croient que l'entraînement intensif à vélo peut provoquer une augmentation des dimensions du cœur qui pourrait avoir des conséquences fâcheuses sur la santé ou sur la performance.

Cette idée s'est répandue au cours des années 1970, d'abord en France, puis dans certains autres pays. Des experts disaient que l'entraînement «en résistance» (aujourd'hui on dirait l'entraînement de la capacité anaérobie), qui comprend des sprints, des fractions d'effort intense ou de la musculation, augmente l'épaisseur des parois du cœur au détriment de sa cavité.

On recommandait donc de s'entraîner d'abord en endurance pour augmenter le volume de la cavité du cœur avant de s'entraîner «en résistance». Cela était sensé permettre d'éviter de voir les parois de son cœur «étouffer» la cavité. Ainsi, des milliers de sportifs «intoxiqués» par cette idée ont dû s'astreindre à s'entraîner à une intensité plutôt faible (ex. fréquence cardiaque sous la barre des 140 bpm).

Depuis l'apparition de l'échocardiographie à la fin des années 1970, les mesures des dimensions du cœur effectuées avant et après une période d'entraînement plus ou moins intensif indiquent qu'au contraire, le cœur des athlètes s'améliore sans que ses dimensions ne changent pour autant.

En fait, il n'est pas nécessaire d'avoir un cœur hypertrophié (un gros cœur) pour exceller dans le sport. Des cyclistes de très haut niveau ont un cœur qui n'est pas nécessairement très gros, ce qui ne les empêche pas de posséder des qualités physiques exceptionnelles. Le cœur apparemment hypertrophié de certains athlètes est dû à leurs dimensions physiques davantage qu'à leur entraînement : les grands et costauds ont plus de chance d'avoir un gros cœur que les petits et minces.

Les programmes d'entraînement intensifs, qu'ils soient en force, en puissance ou en endurance, ne provoquent que des modifications très faibles, voire nulles, des dimensions du cœur; ils n'endommagent pas ce dernier, mais – au contraire – ils améliorent sa fonction. Le cœur se contracte plus fort et peut ainsi éjecter plus de sang à chaque battement.

Si on a parfois observé une augmentation du diamètre de la cavité interne ou de l'épaisseur des parois du ventricule après l'entraînement en endurance, ces différences sont inférieures à la marge d'erreur de l'échocardiographie. Elles pourraient être partiellement ou totalement expliquées par la diminution de la fréquence cardiaque au repos ou l'augmentation du volume sanguin, qui sont des adaptations bien connues de l'entraînement en endurance : le remplissage du ventricule gauche est accentué, d'où l'impression que son volume a augmenté.

Bref, les cyclistes qui craignent de se retrouver avec un cœur hypertrophié peuvent cesser de s'en faire. Toutes les formes d'entraînement s'accompagnent d'adaptations bénéfiques, sans qu'il y ait nécessairement modification des dimensions du cœur. L'important, donc, ce n'est pas tellement d'avoir un gros cœur, mais bien plutôt d'avoir du cœur!

Destination York Beach

Jean-Michel Lachance – Cette année, le secteur route et piste a décidé de tenir le traditionnel camp de l'équipe du Québec à York Beach, au Maine. La proximité ainsi que la qualité des routes offertes en ont fait une destination très intéressante. Effectivement, bien que plusieurs soient bien avancés dans leur entraînement, pour d'autres, il s'agissait des premières sorties à l'extérieur et le relief plat / vallonné du Maine a été préféré au terrain accidenté qu'offre le Blue Ridge en Virginie. Sous la supervision d'Éric Van Den Eynde, les quelques 20 athlètes présents ont tous profité d'une bonne semaine d'entraînement et su bénéficier de ses conseils d'entraînement. Au menu, des entraînements de qualité en vitesse, du volume et des entraînements relax avec pause au Star Buck. Lyne Bessette et Tim Johnson sont aussi venus rouler avec nous à deux occasions. Bien que le voyage fût écourté d'une journée en raison de la météo, je pense bien que tout le monde a apprécié sa semaine aux États-Unis.

Exemple d'entraînement spécial Vitesse/Force/Explosivité:

- Échauffement tranquille 30-45min
- En groupe de 4-5; un des cyclistes du groupe fait un « lead out » de 250-500m à environ 85% de la PAM, puis il y a sprint de 100-200m en côte. L'exercice doit être purement d'anaérobie et il ne faut donc pas calculer son effort au moment de lancer le sprint. Autrement dit, il faut tout donner jusqu'en haut. Au bout de 5-6 répétitions, Éric aura réussi à nous fatiguer les jambes autant qu'après un dur entraînement de 5h. Pas fou, l'entraînement de la vitesse...
- Retour au calme "cool down" 30-45min



Nos cyclistes québécois écoutant les instructions de l'entraîneur

Photo : Shanie Bergeron

Il y a juste 40 ans, premier passage dans la trouée d'Aremberg

*Petites histoires du cyclisme européen
Un article de Daniel Fertin*

Daniel Fertin – Tout le monde se souvient des pavés de mai 68 à Paris dans le quartier latin mais dans le Nord de la France ces grès disparaissaient régulièrement sous l'avancée inexorable des goudronneuses. Il y a tout juste 40 donc les organisateurs de Paris Roubaix avec à leur tête Jacques Goddet, directeur du quotidien sportif L'Equipe se demandaient comment faire survivre cette classique née en 1896 et seulement interrompue par les deux conflits mondiaux. C'est d'ailleurs suite à la première guerre mondiale qu'est apparue la dénomination de l'Enfer du Nord, non pas à cause de l'état des routes mais à cause de la destruction systématique des villes et villages nordistes, des routes et des paysages. Ceux qui en revenaient parlaient de l'Enfer, l'Enfer du Nord.

Albert Bouvet, un ancien vainqueur de Paris-Tours (il a été le dernier vainqueur français entre 1956 et la victoire de Jackie Durand en 1998) vient d'être embauché au journal organisateur où il sera chargé de trouver des parcours pour la Reine des Classiques et le Tour de France entre autres épreuves. Il n'est là que de quelques heures qu'il est déjà convoqué par le patron qui lui demande de trouver des secteurs pavés entre Paris et Roubaix pour sauver la course. Breton d'origine, établi maintenant en



Juste à l'entrée de la trouée d'Aremberg Jacques Stablinski se souvient que c'est son père, disparu en juillet dernier qui a déniché ce site.

Photo : Daniel Fertin



L'une des dernières sorties de Jean Stablinski, c'était en avril 2007 à l'occasion de la reconnaissance de Paris Roubaix, ici avec Jean-Marie Leblanc et des jeunes du VC Roubaix

Photo : Daniel Fertin

région parisienne, il ne connaît pas le Nord de la France mais se souvient qu'il a couru avec Jean Stablinski, qui en 1968 est encore coureur. Albert Bouvet appelle donc son ami Jean Stablinski qui, avec Edouard Delberghe, un autre coureur du coin vont faire découvrir à leur hôte des secteurs complètement inconnus.

L'Histoire est écrite, le parcours entre Paris et le vélodrome roubaisien obliquera vers l'est du département en passant par le Cambrésis puis le Valenciennois, soit les pays de « Doudou » Delberghe et Jean Stablinski. C'est ainsi que depuis 40 ans maintenant la trouée d'Aremberg est devenue le point d'orgue de la célèbre course. Jean Stablinski connaissait bien cette longue ligne droite dans la forêt domaniale car il a été mineur à la fosse d'Aremberg à quelques coups de pédales de l'endroit. Ainsi il affirmait souvent : « je suis le seul à être passé sous et sur la tranchée ».

Albert Bouvet, de retour à Paris est impressionné par ce nouveau parcours et parle de ses inquiétudes à Jacques Goddet qui lui demande seulement si il y aura au moins un coureur à l'arrivée. Finalement l'épreuve a bien lieu et pour la petite histoire il est bon de se rappeler qu'un coureur de l'équipe nordiste Pelforth Sauvage Lejeune, un certain Jean-Marie Leblanc aurait très bien pu être le premier dans la célèbre Drève des boules d'Hérin (du nom officiel de la trouée d'Aremberg). En effet, le futur directeur du Tour faisait partie d'une échappée de 5 coureurs qui ont franchi ensemble les premiers pavés, avant que des crevaisons successives de chacun des fuyards permirent à Roger Pingon (vainqueur sortant du Tour) de franchir seul en tête la « tranchée ».

A Roubaix, c'est un maillot arc-en-ciel celui d'Eddy Merckx qui étrennait le palmarès du nouveau tracé. Quant à Jean Stablinski, qui effectuait sa dernière saison, il se faisait tout petit du côté des doches pour éviter les regards des autres concurrents qui semblaient lui dire « tout cela à cause de toi ».

Des nouvelles de la Belgique

Simon Lambert-Lemay – Je vous écris en ce moment à partir du pays du vélo, la Belgique. J'y suis depuis environ un mois maintenant, après que mon équipe m'ait envoyé plus tôt afin de prendre de l'expérience de course. Je vis chez des gens passionnés de vélo, étant eux-mêmes d'ex professionnels : Franky Van Haesbroucke, ancien pro en Europe et chez Navigators, maintenant directeur sportif d'une équipe continentale en Norvège, ainsi que Cindy Bauwens, ancienne du Tour de France et du Giro d'Italie féminin. Je suis donc entre de très bonnes mains côté vélo. Je vis dans la ville d'Avelgem, au pied du Oude Kwaremont, du Patersberg et de tous les fameux "Muur" du Tour des Flandres. L'entraînement y est donc super intéressant et diversifié avec du plat, des côtes et beaucoup, beaucoup de vent. Enfin la température revient à la normale, car durant les trois premières semaines, j'ai roulé dans la pluie environ deux fois sur trois. J'ai déjà changé les câbles et gaines sur mon nouveau vélo, âgé seulement d'un mois et demi !

La première course que j'ai faite était le lendemain de mon arrivée, il faisait 1 degré et il neigeait... ce fut la seule tempête de neige de l'année en Belgique! Première impression assez dure de la Belgique, et ça n'a pas changé depuis. Les courses sont très différentes de celles au Québec, surtout dû au bassin de coureurs plus beaucoup plus important. J'ai déjà eu le dossard 154 lors d'une course, alors que pas trop loin la même journée, une autre course avait 230 partants. Ainsi, le nombre de coureurs qui peuvent gagner la course est plus important, ce qui rend la course beaucoup plus difficile. Il m'a fallu 5-6 courses afin de vraiment comprendre comment courir en Belgique : courir absolument dans les 15 premiers, et surtout ne pas manquer l'échappée, car quand le bon "move" part, c'est souvent l'échappée gagnante. Les belges ne travailleront pas ensemble afin de revenir, ils vont juste essayer d'attaquer afin de boucher le trou par eux-mêmes, ce qui désorganise le groupe de chasse. Ainsi, plusieurs fois, j'ai manqué l'échappée et fut le "bouffon" qui essaya d'organiser le tout en roulant tempo avec différentes équipes pour revenir, et qui se faisait attaquer quand on était sur le point de faire la jonction! Cependant, ce dernier week-end fut sans erreur de ma part, ce qui donna une deuxième place et une belle victoire. Les deux courses étaient dans des conditions difficiles, ce qui a tourné à mon avantage : j'ai simplement décidé de faire subir au lieu de subir, ce qui m'a permis d'être toujours en excellente position pour la gagne.

Toutefois, ce que j'aime le plus de la Belgique, c'est le mode de vie. Je suis un peu sur un nuage, vivant un peu la vie de cycliste professionnel : manger, dormir et faire du BÉCIK ! À la place des parties de hockey, ce sont les courses professionnelles qui passent "live" à la télé. Heureusement (ou malheureusement) que l'école me garde les deux pieds sur terre. Toutefois, avec le cégep à distance, tout est plus simple et me permet de faire ce que j'aime le plus, tout en continuant d'aller à l'école.

Mon équipe américaine, Hot Tubes Cycling developments, arrive la semaine prochaine pour les grosses courses. Nous allons donc participer à l'Europe Flanders Classic (Tour des Flandres Juniors : 130 km avec plus de 15 "muur") le premier mai, en plus de deux courses par étapes en France. (NDLR : Simon a terminé en 8^e position à cette épreuve)

Voilà, je vous souhaite à tous et toutes un bon début de saison, et on se revoit à Charlevoix. Pour ma part, je vais retourner aux intégrales indéfinies ainsi qu'à la définition de liberté selon Jean-Paul Sarthe avant d'aller m'entraîner !



Photo : Franky Van Haesbroucke
et Équipe Hot Tubes