

Connu de notre communauté de passionnés à travers ses sites: [www.lapuisseance.com](http://www.lapuisseance.com), [www.lionelreynaud.com](http://www.lionelreynaud.com), [www.raceclean.co.uk](http://www.raceclean.co.uk), mais également pour ses nombreuses contributions dans les revues spécialisées, Lionel a accepté de jouer au jeu des questions/réponses pour VO<sup>2</sup> Cycling.

**VO<sup>2</sup> : Salut Lionel, parle nous un petit peu de ton parcours avant le vélo.**

LR : J'ai à peu près fait comme tout le monde, des études tout en essayant de faire du vélo de compétition. Après m'être perdu dans de la physique moléculaire à la Fac, je suis parti en Espagne pour faire des études d'ingénieurs en Espagne (à Bilbao).

Dans le monde du sport, outre sur l'entraînement, j'ai travaillé sur de nombreux produits liés à la performance (sujet qui m'intéresse depuis plus de 15 ans) tels que le powerbreathe, le powertap, que j'ai fait venir en France en 2002 en prenant contact avec la firme américaine Cycleops.

Hors vélo, je suis aujourd'hui manager de projet sur une partie du fuselage d'un avion construit en composite après avoir passé plusieurs années dans l'ingénierie automobile.

**VO<sup>2</sup> : Comment as-tu rencontré le monde du cyclisme ?**

LR : J'ai pratiqué un peu lorsque j'étais ado, l'inconvénient à l'époque qui est devenu plus tard un avantage est que j'avais un organisme hors standard à l'effort (rythme cardiaque très élevé) qui a eu pour conséquence qu'aucune méthode d'entraînement ne marchait sur moi.

Il a donc fallu que je me débrouille tout seul pour m'entraîner, et après avoir fait à peu près tout ce qu'il ne fallait pas au niveau entraînement, j'ai eu une approche plus d'ingénieur sur le vélo. La puissance m'est donc apparue comme une base solide pour ma méthode d'entraînement.

Pendant ces années, j'ai eu la chance d'avoir des échanges très intéressants avec des entraîneurs et des physiologistes du monde entier.

Après avoir développé et promu cette méthode notamment sur le web, j'ai été contacté par des cadres de groupes professionnels tels que Francis Vanlondersele (à l'époque manager chez Cofidis) et Lionel Marie (maintenant directeur sportif chez Garmin).

L'arrivée dans le monde du cyclisme pro a été un peu particulière puisque les cadres d'équipes ont mis plus en avance mon titre d'ingénieur que mes compétences d'entraîneur.

**VO<sup>2</sup> : Pratiques-tu toujours le cyclisme ?**

LR : Je roule toujours mais à mon grand désarroi pas aussi régulièrement que je le voudrais puisque je me déplace beaucoup notamment au Royaume Uni où je suis entraîneur qualifié par l'Association des British Cycling Coaches et la Fédération Britannique de Cyclisme.

**VO<sup>2</sup> : Tu exerces en effet Angleterre. Pourquoi cet exil ?**

LR : C'est un peu le hasard heureux de la vie et des rencontres. J'avais déjà eu avec les coachs britanniques des échanges à partir de 2003 et en 2005 j'avais été invité par l'équipe de Grande Bretagne plusieurs jours à Manchester. Pendant ce séjour, j'avais pu échanger avec les entraîneurs britanniques avec qui nous étions sur la même longueur d'onde.

Le Manager de l'équipe de Grande Bretagne m'avait proposé alors d'avoir ma qualification au Royaume Uni. A l'époque, il m'était impossible de tout faire puisque j'exerçais chez Cofidis en cumulant un autre travail en même temps.

Lorsque j'ai quitté Cofidis, je suis donc revenu naturellement vers British Cycling avec qui j'avais eu des échanges très constructifs durant la période où j'ai croisé Bradley Wiggins et qui pour moi me permettait de continuer à rester dans la même ligne directrice que je m'étais fixé (analyse de la performance, banc d'essai de performance, prévention anti-dopage, etc. ...).

Aujourd'hui, j'interviens tous les 2 mois dans le journal officiel des coachs britanniques pour présenter une partie de

mes travaux et ainsi partager de manière simple avec le plus grand nombre (entraîneurs tournés vers la performance mais aussi entraîneurs de clubs).

**VO<sup>2</sup> : Comment un ingénieur avec des idées novatrices est-il perçu dans ce monde si conservateur ?**

LR : Tout dépend des pays où l'on se trouve. Je pense qu'en France cela a été au départ un handicap puisque que j'ai d'abord été considéré comme ingénieur et ensuite comme entraîneur alors que j'étais d'abord là pour entraîner les coureurs !

Par contre en Grande Bretagne, cette double compétence est considéré comme un plus et n'a posé aucun problème.

**VO<sup>2</sup> : Comment perçois-tu ton rôle dans une équipe pro ?**

LR : Pour l'instant j'entraîne simplement un groupe de coureurs français et étrangers qui ont choisi d'être suivi dans la structure Race Clean que j'ai créée au Royaume Uni.

**VO<sup>2</sup> : Quelqu'un avec ton profil : ingénieur, passionné et entrepreneur a forcément des projets. Alors quels sont-ils à court et moyen termes ?**

LR : A moyen terme, je voudrais pouvoir développer ma structure pour proposer le meilleur que l'on puisse proposer en terme de suivi, d'analyse et de planification de la performance au groupe de coureurs que j'ai la chance d'entraîner.

**VO<sup>2</sup> : Comment expliquer la fin d'une certaine suprématie de la piste française au profit des pistards britanniques? Faut-il y voir la difficulté pour les encadrants français de s'adapter à des méthodes d'entraînement plus modernes (entraînement qualitatif basé sur la puissance) ou un simple manque de soutien de la fédération et des pouvoirs publics pour ces disciplines qui sont de moins en moins pratiquées par faute de moyens (et notamment de vélodromes)?**

LR : La piste française a eu une période de suprématie assez longue et comme dans bons nombres secteurs d'activités, il est souvent difficile de rester en haut de l'affiche ; c'est maintenant la Grande Bretagne qui tient le haut de l'affiche. La réussite du système britannique vient premièrement du catalyseur de l'équipe de piste qui a su s'entourer des meilleures compétences et qui a surtout eu l'intelligence d'aller chercher ces compétences hors de la sphère vélo.

C'est un peu le problème de notre sport dans les 'pays historiques' du vélo c'est que nous n'arrivons pas à nous ouvrir à l'extérieur. Bien souvent les encadrants d'équipes sont d'anciens coureurs, etc ...

L'équipe de piste britannique a su piocher des compétences extérieures pour avoir un œil neuf : les vélos ont été designés par des ingénieurs automobiles qui au départ n'avaient que peu de connaissances en cyclisme. Le préparateur mental n'est pas un préparateur mental comme les autres, il était auparavant psychiatre et intervenait sur des cas relativement lourds.

Cette alchimie d'œil externe mélangé aux experts du cyclisme britannique a su générer de nombreux progrès.

Il faut d'ailleurs rendre hommage au formidable chef d'orchestre qu'a été et qu'est toujours Dave Brailsford en charge de la performance des équipes Britanniques et maintenant Manager du team Sky.

**VO<sup>2</sup> : Il existe déjà le passeport biologique pour le suivi de l'athlète. Que peut amener le suivi de la performance ?**

LR : Le suivi de la performance permettrait de lever ou de valider la suspicion et ce serait un énorme progrès : trop d'honnêtes coureurs payent la suspicion ambiante et c'est très dommageable pour eux et pour notre sport.

**VO<sup>2</sup> : Si tu avais un rêve à exaucer, alors, quel serait-il ??**

LR : J'aimerais pouvoir créer une structure de la performance à laquelle se rattacherait une équipe professionnelle d'un nouveau genre, avec tous les moyens d'analyse et d'amélioration de la performance.

Par le biais de cette structure, je voudrais amener encore plus de transparence sur les performances des coureurs aux yeux du grand public et des medias.

Je souhaite aussi que cette équipe permette une véritable formation continue des coureurs engagés c'est à dire pas seulement sur l'entraînement mais aussi sur tous les aspects du métier de coureur cycliste.

Bien entendu, ce processus de formation continue s'appliquera aussi à l'encadrement puisque nous sommes dans un monde en perpétuelle évolution et que notre sport doit aussi évoluer.

Cette équipe existe sur le papier depuis de nombreuses années mais faute de financement, celle-ci n'a pas vu le jour.

Si certains investisseurs lisant vo2 ont le souhait de soutenir notre sport ; qu'ils sachent que ce projet existe et qu'il ne demande qu'à aboutir.

Ce type structure devrait être d'ailleurs la colonne vertébrale de toute équipe pro, puisque je reste convaincu que le meilleur encadrement possible prodiguant le meilleur coaching et le meilleur suivi des performances des athlètes est la clef de voûte de la prévention anti-dopage.

**VO2 : Merci d'avoir pris le temps de répondre à VO2 Cycling. Je suis persuadé que tous les membres se joignent à moi pour te souhaiter de pleinement réussir ton projet : Monter une structure pro Race Clean. Tout un programme...**

**Bravo Lionel pour tout ce que tu fais pour le cyclisme.**

Lionel Reynaud

-----  
British Cycling Coach  
Performance Engineer  
RACE CLEAN UK - Head Coach  
-----

[www.lionelreynaud.co.uk](http://www.lionelreynaud.co.uk)

[www.raceclean.co.uk](http://www.raceclean.co.uk)

[www.trainwithpower.com](http://www.trainwithpower.com)