

POLÉMIQUE

Un Doubiste face à une multinationale

“Maxwheel” : Ça tourne presque rond pour Max Vichot

Installé à Colombier-Fontaine, Max Vichot crée des roues de vélo haut de gamme depuis 2008. Un contretemps freine son expansion : le fabricant “Mavic” l’assigne devant la justice pour “copie”. Ce qu’il conteste. Décision le 6 juillet.



Max Vichot dessine et crée des roues à Colombier-Fontaine depuis 2008.

Dans le peloton régional, ses roues floquées du sigle “Maxwheel” accompagnent de nombreux coureurs vers la victoire comme Dimitri Champion, champion de France 2009 de cyclisme sur route. En Franche-Comté et désormais dans l’Hexagone, les roues “Maxwheel” se sont fait une renommée grâce à leur technologie, leur design, et aussi par le nom Vichot. En effet, Max n’est autre que le père d’Arthur, coureur professionnel à la Française des Jeux. Le papa, ancien cycliste amateur qui a couru jusque dans les années quatre-vingt-dix a eu cette idée d’assembler en France des roues pour le vélo de route, V.T.T. et cyclo-cross. Son atelier, il l’a installé dans son garage, juste en dessous de la chambre de son fils Arthur, qui revient occasionnellement à la maison familiale. Entre

Montbéliard et l’Isle-sur-le-Doubs, Max reçoit des jantes en carbone ou en aluminium achetées à Taïwan qu’il assemble ensuite avec des moyeux et des rayons. Toutes sont homologuées par l’Union cycliste Internationale (U.C.I.). “C’est une fabrication 100 % française” dit-il. Créée en 2008, la structure se développe. L’entrepreneur vend environ 300 paires par an. Les prix varient en fonction des modèles de 500 à 2 000 euros.

Bref, Max est loin d’être le leader sur le marché. Et pourtant, la multinationale Mavic a décidé de lui mettre des bâtons dans les roues en l’assignant au tribunal de Paris pour utilisation du logo M. (en référence à Mavic). Lorsqu’il l’a créé, Max dit ne jamais y avoir pensé d’autant que Mavic communique davantage sur son nom entier que sur

ce fameux M. de la discorde. La société réclame 600 000 euros à lui et à la société Vitta. Le tribunal administratif de Paris rendra son jugement le 6 juillet. Un moment charnière : “C’est là que je saurai si je continue ou pas. C’est un peu le pot de terre contre le pot de fer, se morfond le professionnel. Ils ont une batterie d’avocats. Je ne pourrai pas payer la somme si je venais à être condamné...”

En attendant ce moment fatidique, sa solide réputation lui permet de concilier sa passion pour le vélo et son travail. Pour l’anecdote, la victoire de son fils au Dauphiné Libéré a offert une belle vitrine à ses compositions même si Arthur n’a pas le droit d’utiliser les roues de son père en course. Ses contrats pub le lui interdisent... ■

E.Ch.

Renseignements sur www.max-wheel.com

RENCONTRE

La vie après le Tour

Patrick Perret, la reconversion en pensant à la Petite Reine

L’ancien cycliste professionnel aligné sur huit Tour de France gère une boutique d’accessoires et de vêtements de sports à Besançon. Il aimerait se remettre en selle en dirigeant une équipe.

En 1975, Patrick Perret fait la une des journaux. À 21 ans, il est le plus jeune coureur cycliste aligné sur le Tour de France. Sous les couleurs de l’équipe Jean De Gribaldi, il suit à l’époque Thévenet et consorts. Un bon souvenir qui s’entrechoque avec un plus douloureux, celui d’en avoir un peu trop fait. “J’ai terminé fatigué. J’ai attrapé une pneumonie” se souvient-il. Chez Mercier puis chez Peugeot, il signera une carrière ponctuée de magnifiques coups d’éclats avec l’obtention du maillot blanc (meilleur jeune) au Tour de France 1976 après une excellente ascension de l’Alpe-d’Huez. Sa belle histoire avec le vélo s’est terminée brutalement en 1984. Une hernie discale le contraint à tout arrêter. Dur. Chez Peugeot, il passe ses brevets d’État pour entraîner. Conseiller technique régional en Franche-Comté, il créera l’équipe G.S.I. Isle-sur-le-Doubs, première véritable équipe amateur structurée avant de travailler avec Jean-René Bernaudeau au Vendée-U puis dans l’équipe professionnelle Jean-



Patrick Perret, pro de 1975 à 1984, dirige aujourd’hui un magasin de sport à Besançon.

Delatour (2002-2003). Entre-temps, il assure ses arrières en se reconvertissant dans le commerce. En 1993, il crée Mégasport : “J’avais peur que le vélo ne dure pas longtemps” dit-il. À 58 ans, le voilà en dehors des pelotons. Du mardi au samedi, il conseille les sportifs dans son magasin, situé 18, rue Pasteur à Besançon. Une reconversion réussie pour celui qui monte sur son vélo seulement le dimanche avec ses amis, et quand il fait beau. Mais dans un coin de sa tête, Patrick espère revenir un jour dans le peloton. “J’ai toujours cet objectif de créer une équipe avec Denis Mercier président du Cyclo-cross international de Nommay. Je

n’ai pas enterré cette idée car le sponsoring peut toujours arriver... même si nous sommes en période difficile économique.”

Lundi 9 juillet, il apercevra à Besançon ses anciens collègues d’échappée comme Bernaudeau restés eux dans le jus de la course. D’autres Franks-Comtois en ont fait de même : Frédéric Vichot dirige un magasin de vélo à Vesoul, Joël Pelier s’est reconverti dans le métier de paysagiste, Jacques Decrion est entraîneur à la F.D.J., Alexandre Chouffe s’est recyclé dans le bâtiment, Arnaud Prétot dans le commerce, et Christophe Moreau est consultant pour Eurosport. ■

PROJET

La piste peut-elle renaître ?

Châtillon-le-Duc croit toujours à son anneau cycliste

Avec la création du syndicat mixte de la gare, la commune aimerait relancer le projet de vélodrome pour cyclistes. Mais il faut trouver des financeurs.

Dans ses cartons, la mairie de Châtillon-le-Duc a gardé un dossier qu’elle aimerait bien dépoussiérer : celui de la création d’un anneau cycliste, sorte de vélodrome. Depuis la disparition de celui de Besançon à Léo-Lagrange, tombé sous les coups de pelleuses pour assurer l’agrandissement du stade de football, les pistards bisontins sont obligés de se rendre à Aigle en Suisse pour s’entraîner. Rappelons que Besançon possède un champion du monde de la piste en la personne de Morgan Kneisky. En 2008, une enquête publique avait été réalisée pour construire une structure de ce type à Châtillon-le-Duc, sorte de compensation pour un village qui va être traversé par la déviation routière. “En 2009, nous étions enthousiastes”

se souvient Catherine Botteron, le maire. Le manque de financement et d’appui des collectivités locales et autres partenaires ont cassé cette vigueur. Depuis, plus rien. Aujourd’hui, un léger espoir pourrait renaître : “Nous avons inscrit ce projet dans le syndicat d’étude. La démarche est élargie aux communes proches de la gare Besançon-Franche-Comté T.G.V. Je trouve cette idée d’anneau cycliste intéressante pour les jeunes sportifs d’une part et je l’envisage comme un projet interrégional” dit-elle. Les élus ont déjà réfléchi au terrain qui pourrait l’accueillir (devant le collège) et à sa conception. Pour réaliser un tel équipement, il en coûterait entre 1,5 et 2 millions d’euros selon les équipements choisis. Reste à trouver un maître d’ouvrage... ■



Catherine Botteron, maire de Châtillon-le-Duc, veut relancer le projet de vélodrome en lien avec le syndicat mixte de la gare T.G.V.