

# L'Asie découvre

# le cyclisme à l'européenne

**Le paradis du cycle se situe à Taichung, à une heure par train express de Taipei, la capitale de Taïwan. Ici, les montagnes culminent au-dessus de 3 000 mètres, mais ce sont les chiffres de vente des accessoiristes qui atteignent des sommets. Au début des années 70, le gouvernement a donné à ce territoire agricole une nouvelle vocation : l'industrie légère. C'était avant que la Chine voisine ne s'éveille.**

**E**n 1972, un typhon a ravagé la pisciculture de Liu Jin Bao, 38 ans. Alors, il s'est mis à construire des vélos. Un joli nom a sonné à ses oreilles : Giant. Celui d'une célèbre équipe de base-ball, un sport très prisé des Taïwanais. « Il faut trois caractères chinois pour écrire Giant, et ils signifient : facile, sûr, unique », raconte le vieil homme dont l'âge a doublé depuis. Le visiteur étranger a l'impression de rencontrer, dans ses

quartiers généraux de Tachia, le Dalai-Lama de la bicyclette. De ses mots se dégage la sérénité. « Mais en 1972, je n'imaginai pas devenir un géant de l'industrie du cycle », dit-il pour se prémunir de toute forme de mégalomanie alors qu'il se fait appeler « King Liu », prétendant que « King » est la consonance japonaise de « Jin », que les Chinois transcrivent également par « Jing ». Cela veut dire or en mandarin. L'or du roi, pourtant, provient plutôt du carbone. En 2007, la

King Liu est devenu l'icône du développement du vélo en tant que discipline sportive à Taïwan.





Les employés de Giant organisent chaque 7 mai une randonnée nommée « Ride Like King Day ».

marque Giant a dépassé les cinq millions de vélos vendus annuellement alors qu'elle n'est commercialisée que depuis 1991. Avant, King Liu produisait pour d'autres enseignes. Du reste, il le fait toujours mais un halo continue d'entourer d'une forme de secret les engins qui sortent, peints et finis, de ses usines du conté de Taichung. Si les adeptes du sur mesure à l'italienne savaient...

## Recherche et développement

« À Taïwan, nous sommes les numéros 1 mondiaux de l'industrie des accessoires de cycle, rappelle Hank Kao, manager général de Sram pour l'Asie. Mais il nous manque quelque chose : c'est la culture du cyclisme. Shimano a 90 ans d'histoire. Et Campagnolo ? Avant, Taïwan était connu pour son "copy Campi and make small money" (copier

Campagnolo et faire un peu d'argent, ndlr), mais c'est fini. Nous ne faisons pas ça. Nous construisons nos propres produits. Nous avons différents laboratoires de recherche au Portugal, en Allemagne, à Taïwan, en Chine... Nous devons créer notre propre histoire. Chaque semaine, des activités cyclistes sont proposées à notre personnel, signale Hank Kao. Les Taïwanais en général ont une bonne condition physique, qui continue de s'améliorer, même si ce n'est pas encore parfait. »

« Nous devons rattraper l'Europe dans ce domaine ! », répond en écho King Liu, fier de son titre de « senior adviser to the President », conseiller supérieur du président de la République Ma Ying-jeou (celui qui a réinstauré des relations de bon voisinage avec la Chine du continent depuis son élection en 2008). Le patron de Giant est l'un des treize conseillers spéciaux, et son domaine réservé est

celui du vélo.

## La Taïwan Cup pour 2011

« Nous voulons faire de Taïwan un paradis cycliste, annonce-t-il. Nous avons des pistes cyclables, des montagnes, de belles côtes et un bon climat. »

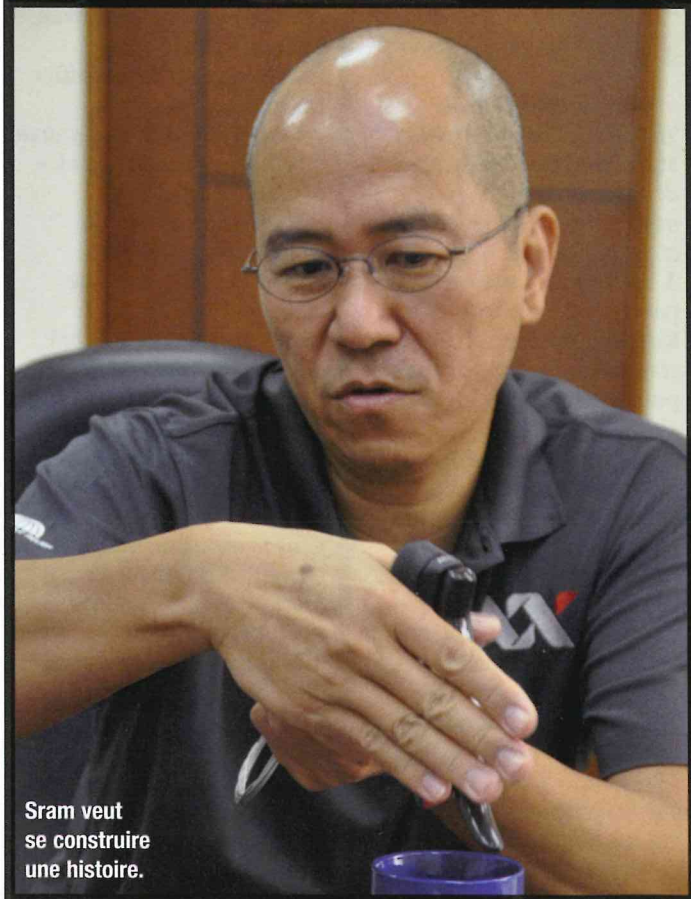
À l'exception, toutefois, des passages de typhons que King Liu, philosophe, transforme en opportunités pour décupler ses idées. En 1972, un désastre climatique l'a poussé à fabriquer des vélos. En octobre 2010, le typhon Megi a conduit à l'annulation de la première Taïwan Cup que s'apprétaient à disputer Oscar Freire, Robert Hunter, Tadej Valjavec, Amets Txurruka et des amateurs du VC La Pomme de Marseille. « L'important était que l'organisation soit bien en place », explique le patron de Giant dont la fille Vicky,

présidente du mouvement Cycling Life pour le développement de la pratique cycliste à Taïwan, était à la tête de la manifestation avec l'office du tourisme du pays. « Nous le ferons à plus grande échelle en novembre 2011 », promet King Liu.

Il se veut l'homme de toutes les formes de cyclisme, du moyen de transport à la haute compétition. « Je suis allé une fois au Tour de France il y a dix ans, raconte-t-il. J'ai suivi une étape. De la voiture du directeur sportif, j'ai pu me rendre compte à quel point mes vélos roulaient vite... mais le chauffeur était fou ». De fait, il s'agissait de Manolo Saiz, le gourou de la Once, première formation de tout premier plan équipée par Giant. L'entreprise était d'abord entrée dans les pelotons en sponsorisant la formation australo-tchèque Giant-AIS-ZVVZ où Jens Voigt, Matt White et Jay Sweet faisaient



Giant ne produit pas seulement pour Giant, mais les photos sont interdites à l'intérieur de l'usine.



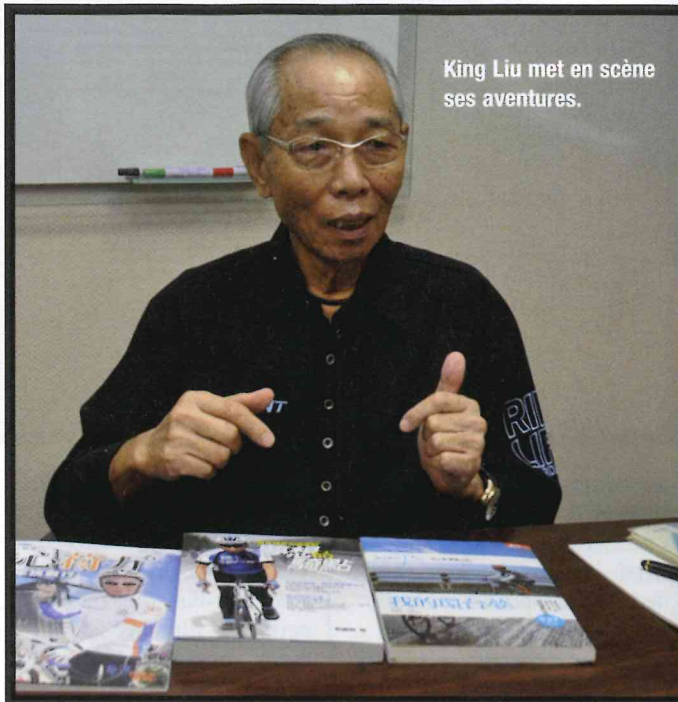
Sram veut se construire une histoire.

leurs débuts en 1996-97. La nostalgie de Jan Ullrich roulant sur cycles Giant avec le maillot Telekom s'affiche en grand dans les magasins qui proposent la location des vélos de la marque aux Taïwanais qui ne peuvent encore se payer les modèles haut de gamme, désormais utilisés par Rabobank après vingt années d'une indéfectible association entre l'équipe hollandaise et les cycles Colnago.

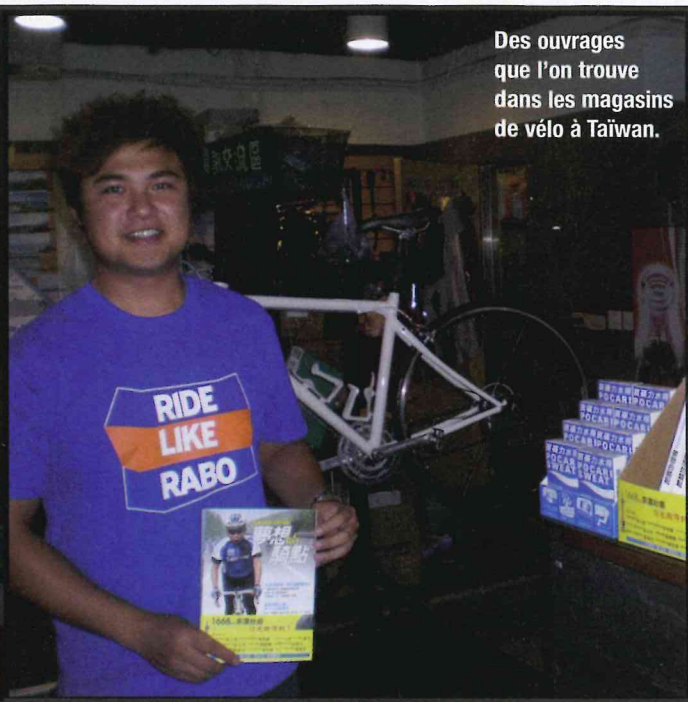
### King Liu montre l'exemple

Pour encourager ses concitoyens des grandes cités (Taïpei compte 3,5 millions d'habitants) à rejoindre les voies les plus cyclables de l'île, King Liu a fait aménager des espaces pour entreposer des vélos

dans les trains. Pour illustrer ce symbole, il a organisé la conférence de presse des stars de la Taïwan Cup à la gare centrale de la capitale. Mais son plus grand coup de génie marketing est de s'être lui-même mis au vélo à l'âge de 73 ans. « Pendant 35 ans, j'ai fabriqué des bicyclettes et oublié de m'en servir », se désole-t-il. En 2007, il s'est lancé dans un tour de son pays : 927 kilomètres. Le livre de son aventure est en vente dans les magasins Giant de Taïwan. Il se veut une source d'inspiration. « Regardez sur les photos la bedaine que j'avais, s'exclame-t-il. Maintenant que je pratique quotidiennement, je suis svelte. Je peux même me pencher et avoir l'air d'un coureur. Avant, j'avais toujours des douleurs dans le bas du dos. Je portais une



King Liu met en scène ses aventures.



Des ouvrages que l'on trouve dans les magasins de vélo à Taïwan.

bande protectrice rien que pour marcher. Je n'en ai plus besoin. Je suis plus jeune depuis que je roule. » Quarante kilomètres séparent son domicile du bureau, il s'impose au moins l'un des deux trajets à bicyclette. « Je ne suis pas d'accord avec les gens qui disent que le vélo peut se pratiquer de 7 à 77 ans, enchaîne-t-il. Je ne vais pas arrêter de sitôt ! Peut-être qu'un jour, je devrai utiliser un cadre différent et une position différente, mais je compte rouler jusqu'à 90 ans au moins. Je dis souvent que marcher, c'est trop lent, et conduire une voiture, c'est trop rapide ; en revanche, rouler à vélo, c'est la bonne vitesse. »

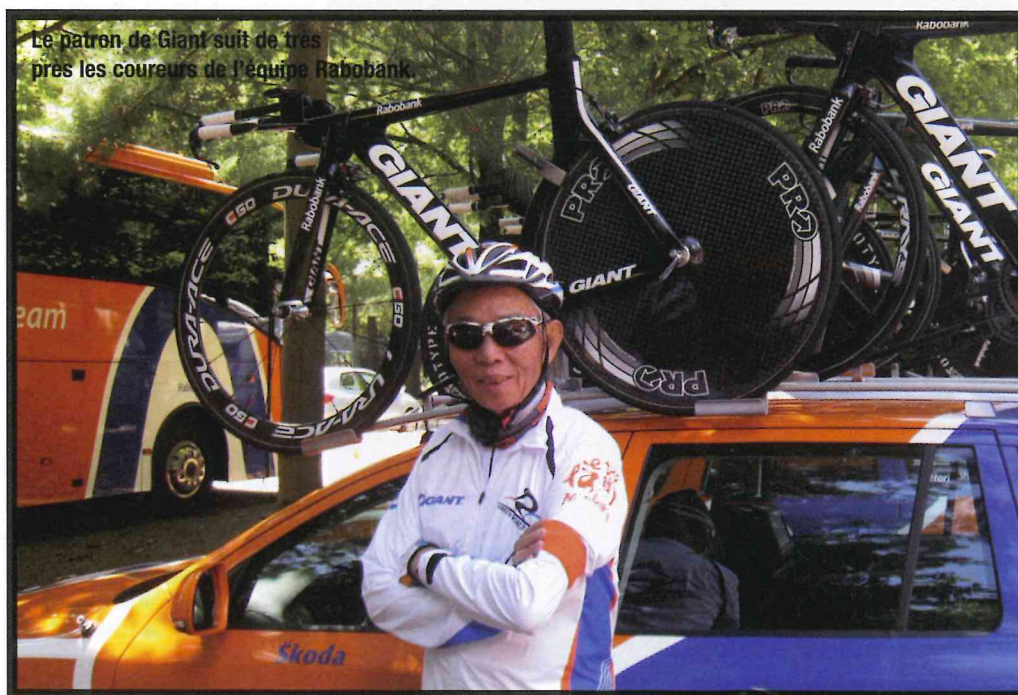
## Remettre les Chinois à vélo

King Liu est un prédicateur. Il attire à lui les porteurs de bonnes paroles. Forcément, à l'arrivée de son tour de Taïwan, les médias locaux étaient curieux de connaître la nature de son prochain défi cycliste. Sur le ton de la plaisanterie, il a lancé l'idée

d'un raid Pékin-Shanghai. « Les journalistes ont décidé pour moi que j'allais le faire ! Ensuite, je ne pouvais plus me défilier. » Pour l'encourager à la veille de la plus longue sortie cycliste de son existence (1 668 km), les employés de Giant à travers le monde ont organisé, là où ils se trouvaient, une randonnée appelée « Ride like King Day », qui se perpétue désormais chaque

7 mai. « Rouler de Pékin à Shanghai est un énorme symbole pour le peuple chinois, dit-il. Cela revient à relier la capitale historique de nos cinq dynasties au centre économique moderne. Il y a trois provinces à visiter et deux rivières à franchir : le fleuve jaune et le Yangtsé. C'était un rêve de le faire à vélo. » Et il l'a fait ! À 75 ans, accompagné d'une

vingtaine d'amis taïwanais, dont quelques reporters, naturellement, aux abords du Nid d'Oiseau, l'enceinte olympique de Pékin, il a rejoint le stade de Shanghai vingt jours plus tard sans s'être arrêté une seule fois à un feu rouge car une escorte policière se chargeait de les tourner au vert au passage du « King ». Les caméras de CNN et de la BBC l'attendaient. Son



Le patron de Giant suit de très près les coureurs de l'équipe Rabobank.

# Reportage

## En coulisse

### L'ENVOL DE SRAM



En quatre ans, depuis l'apparition dans les pelotons professionnels de sa gamme Red, utilisée en premier par l'équipe Saunier Duval, Sram a inondé le marché. Les séries Force, Rival puis Apex ont suivi. La marque a équipé en 2010 six équipes professionnelles sur route et non des moindres : Astana, Saxo Bank, RadioShack, Ag2r-La Mondiale, Cervélo et Milram. D'où cette image qui illustre la montée en puissance de la marque : Andy Schleck et Alberto Contador en tête à tête dans la montée du Tourmalet sur le Tour de France 2010. Le Luxembourgeois et l'Espagnol utilisaient le même matériel. L'un a déraillé, l'autre pas. « Vu d'ici, à Taïwan, on s'est aussi demandé ce qui se passait, mais on l'ignore toujours, raconte Hank Kao, qui a regardé en direct le fameux incident du Port de Balès. Nous ne produisons pas d'édition spéciale pour des coureurs en particulier. Enfin si, nous avons 141 éditions spéciales pour Specialized avec des différences de couleurs, de logos et de finition ! Nous avons sorti une couleur or spécialement pour Fabian Cancellara mais le produit est standard. Nous n'avons pas de contact direct avec les cyclistes, c'est l'affaire de nos marketing managers en Europe (Dirk Belling) et aux États-Unis (David Zimberoff). »

#### Des ancêtres français

Sram reste une société américaine dont 70 % des produits sont fabriqués à Taïwan. Fondée en 1987 à Chicago par des amis s'appelant Scott, Ray et Sam, elle a d'abord sorti le dérailleur GripShift pour le VTT. Puis racheté le constructeur allemand Sachs qui avait lui-même absorbé quelques fleurons de l'industrie française de la grande époque des manufactures des armes et cycles de Saint-Étienne : Huret, Sedis, Maillard et CLB-Angénieux, dont Sram est le lointain descendant taïwanais, qui a attiré dans ses filets, entre 2002 et 2007, RockShox, Avid, Truvativ et Zipp. L'un des cerveaux de Sram, Stan Day, était au côté de Lance Armstrong lors de sa conférence historique de septembre 2008 au cours de laquelle le Texan annonça son come-back. Ils se connaissent depuis longtemps mais c'est par une curieuse coïncidence que le septuple vainqueur du Tour est devenu actionnaire de Sram. « Il était investisseur personnel dans la Lehman Brothers Merchandising Bank qui a racheté 25 % de nos actions », relève Hank Kao.

Il ajoute : « Notre société représente 3 000 personnes, dont 1 800 en Asie. Nous n'avons rien à cacher de nos lieux de production. Tout le monde connaît nos prix ». De fait, l'homme ouvre ses portes. À Taichung, l'usine Sram occupe les terrains de huit propriétaires différents et peine à s'agrandir. « Pour réduire l'espace, nous avons transformé une ligne de montage occupant vingt personnes en un cercle robotisé où trois ouvriers suffisent pour accomplir les mêmes tâches », montre-t-il. Chez Sram, les employés ne pointent pas. Certains partent à trois heures de l'après-midi si le travail prévu est fini. À l'entrée, un panneau annonce l'objectif financier de l'année : 110 représentent les 1,1 milliard de dollars taïwanais espérés par la direction, soit 26 millions d'euros. Un écriture précise : 38 jours sans accident dans l'usine.



En pèlerinage  
aux Pays-Bas...

aventure avait été si bien relayée que 2 000 cyclistes chinois l'entouraient au final. « Rouler à vélo n'a rien de nouveau pour les Chinois, rappelle King Liu. C'est un moyen de transport traditionnel. Mais ils ont désormais accès à l'automobile. Du coup, ils se retrouvent plantés dans des embouteillages monstrueux et ne se parlent plus car ils sont derrière leurs vitres. Il faut changer cela. Il faut remettre les gens à vélo, mais pas comme avant. Désormais, ils doivent être totalement équipés comme des cyclistes : vélo de course, casque, cuissard et maillot. Il est temps pour le peuple chinois de comprendre que le vélo est aussi un loisir, un instrument de fitness et éventuellement de compétition. »

### Constructeurs taïwanais : un pour tous...

De fait, les aventures cyclistes du vieil homme révèlent deux intentions : laisser un héritage, ce qui est commun à tous les Chinois d'un certain âge, et vendre encore plus de vélos et accessoires en explorant l'énorme marché local. Pour d'évidentes raisons commerciales, King Liu rêve que les Chinois roulent autant que les Européens, mais il a aussi relevé lors de

son périple de juin 2010, cinq cent kilomètres en cinq jours sous le slogan « Green World on Wheels » aux Pays-Bas, que même le peuple le plus cycliste du vieux continent pouvait mieux faire en matière d'utilisation de ses produits. « Je voulais expérimenter les infrastructures du pays où 27 % de la population roule à vélo, dit-il. Et je me suis rendu compte que les Hollandais n'étaient pas si nombreux avec l'équipement complet. »

King Liu garde à l'esprit le nécessaire maintien de la bonne santé économique, non seulement de Giant, mais aussi des autres constructeurs taïwanais qu'il a entraîné, voilà sept ans, dans son initiative de créer la A-team, une alliance commerciale de tous les fabricants du secteur. Hank Kao en est le vice-président. « Les gens doivent penser que Giant et Merida se font la guerre mais ils travaillent ensemble, comme une équipe, révèle le boss de Sram. Nous ne sommes pas concurrents. C'est une demande du gouvernement taïwanais. La même démarche est de mise chez les fabricants de machines et de meubles. Notre devise est : si nous fonctionnons ensemble, nous sommes comme le Japon. » C'est ainsi qu'en 2010 Sram a gagné le Tour de France, et non plus Shimano ! Et tant pis pour Campi... ■