

PARIS-BREST-PARIS 2015



Tous les 4 ans, depuis près de trente ans, comme une rengaine, ces cinq syllabes viennent hanter mon esprit : PARIS-BREST -PARIS .

Pour les novices, je présente rapidement cette randonnée : il s'agit de parcourir avec un vélo (de n'importe quel type, à condition qu'il ne soit pas motorisé, sans les contraintes de l'UCI) les 1230 km du parcours ralliant Paris à Brest et de revenir presque par le même chemin dans un temps maximum de 90 heures. Les routes ne sont pas fermées à la circulation, mais sont assez peu fréquentées. Il s'agit de routes départementales plutôt vallonnées. Le parcours est plutôt difficile de par son dénivelé positif de 11000 m, soit du 0,9% (hauteur montée/distance parcourue)

Pour les sorties dominicales, je classe les circuits en 4 catégories : facile (< 0,5%), moyen (0,75%), difficile (0,9%) et très difficile (montagne : > 2%).

Le PBP est donc difficile.

J'en suis en 2015 à ma 7ème participation. J'ai aimé cette course dès le début. La première, en 1986 (version AUDAX = club med et allure limitée à 22,5 km/h), m'avait servi à tester mes capacités en endurance, qui se sont révélées bonnes, mais je n'aurais pas imaginé y être encore trente ans plus tard.

Pourquoi cette épreuve et pas d'autres ?.

Sans doute un peu par paresse de tenter autre chose, par facilité de rester dans un domaine connu. Et surtout parce que c'est le summum de l'ultra-distance : à cause du nombre de participants (plus de 6000 cette année), de leurs diversités (50 pays, niveaux cyclistes très variés, types de vélos = classiques, couchés, 2 roues, 3 roues, tandems, triplettes, vélomobiles, patinettes, etc...). Il existe maintenant d'autres épreuves aussi longues et largement aussi difficiles dans des pays voisins, mais la participation reste confidentielle.

Par facilité, car notre participation, à nous, Bretons, est assez simple à organiser.

Après 6 participations en vélo classique, je souhaitais le tenter en vélo couché.

Après mon raté en 2011, où je n'étais pas allé au bout de ma préparation à cause d'une fatigue physique et mentale, peut-être due à un surentraînement, je décidais de remettre cela en 2015, en tenant compte des nouvelles données : mon âge et mes capacités physiques en diminution lente

mais inexorable.

J'avais pris le départ des quatre éditions précédentes avec un objectif ambitieux de temps de moins de 50 heures. C'était ambitieux, car seulement une vingtaine de concurrents y parvenaient à chaque édition. J'y parvenais, car je réalisais les temps de 48 heures en 1991 (5ème place), 43h20min en 1995 (1ère place et record de l'épreuve entre 1995 et 2015), 44h39min en 1999 (3ème place) et enfin 44h49 en 2007, sous la pluie (1ère place).

Cette fois, il fallait que je l'aborde avec un état d'esprit différent, pour ne pas être déçu. Je n'avais plus les moyens d'être avec les premiers. Ma pratique du vélo couché me permettait de sortir de cette spirale.

Après l'épreuve bouclée en 63h34min, on m'a plusieurs fois demandé ce qui m'était arrivé (sous-entendu, pourquoi un temps si moyen!). Après analyse, je donne ma réponse :

Ma course s'est déroulée de manière tout à fait prévisible, c'est-à-dire conforme à mes capacités. Je n'y ai pas eu de difficultés particulières et j'ai roulé tout à fait normalement. Le vélo couché est fondamentalement plus rapide que le vélo droit classique de par sa moindre résistance à la pénétration dans l'air jusqu'à un certain niveau de dénivelé, que je situerai environ à 3%. En effet, l'allure est moins rapide dans les montées, pour plusieurs raisons :

- pas de possibilité de se mettre en danseuse
- cadre-poutre moins rigide que le cadre triangulé des vélos droits, d'où un rendement moindre
- chaîne beaucoup plus longue (2,5 fois) et ligne de chaîne plus sinueuse, ce qui diminue aussi le rendement

Du fait de l'allure différente, il est difficile de trouver un peloton à sa mesure et de s'y intégrer. Le vélo couché se trouve alors souvent solitaire. Pourquoi ne pas constituer des pelotons de vélos couchés ? Nous étions environ 150 à notre vague de départ des vélos spéciaux, avec des niveaux et des ambitions très disparates. Constituer un peloton homogène et durable tient de l'utopie.

De plus, le monde du vélo couché est peu compétiteur et ne tient pas particulièrement à unir des efforts pour gagner du temps (d'ailleurs, gagner du temps, pourquoi?)

Nous ne bénéficions donc pas de l'aspiration d'un groupe qui peut faire gagner sur le plat 4 ou 5 km/h à effort équivalent.

J'ai donc pris le départ le 16 août, sachant cela. J'ai covoituré et co-logé avec mon copain Rémi, qui prend un départ 1h15 avant moi. Il est persuadé que je vais le rejoindre avant la fin de la course, mais je sais (pour les raisons citées précédemment) que ce ne sera pas si facile. Il roule bien, peut-être un petit ton en dessous de mon allure (des sorties communes l'ont laissé entrevoir), mais je sais que sa préparation très sérieuse, sa volonté, son aptitude à s'adapter aux circonstances, sa capacité à supporter la difficulté et sa régularité vont lui permettre de réaliser un bon temps.

Le départ est donné près du nouveau et superbe vélodrome de Saint-Quentin-en-Yveline, par vague d'environ 250-300 coureurs, tous les quarts d'heure

J'aperçois brièvement Eric, mon compagnon du brevet de 600 km, quand je suis dans le sas de départ. Il prend le départ du lundi matin en vélo couché. Il me paraît en forme.

Tension palpable chez tous les coureurs à tous les départs. Tension car c'est l'aboutissement de tant de mois de préparation, ponctuée par les quatre brevets obligatoires de 200 km, 300 km, 400 km et 600 km. On redoute aussi que dans la cohue du départ se produise la chute ou l'accrochage irrémédiable.

Aussitôt le départ donné, ma tension à moi tombe et c'est parti pour le grand périple d'une soixantaine d'heures. Je ne me suis pas fixé d'objectif, volontairement, pour ne pas me mettre de pression inutile, et aussi parce que le temps que je vais mettre sera de toute façon plus élevé que les fois précédente. J'ai souvent dit en plaisantant que 63 heures pour mes 63 ans me satisferaient. Je ne pensais pas si bien dire.

Je ne suis pas bien placé au départ, mais très rapidement, je remonte en début de peloton. Les 10 premiers kilomètres sont neutralisés à environ 30 km/h pour sortir de Saint-Quentin-en-Yvelines, ville de départ. Ces départs en petites vagues sont rassurants. Je me souviens de départs à 1000 où il fallait absolument remonter très rapidement en tête si on voulait faire partie du peloton rapide. La

complexité du parcours à la sortie de Paris avec sa multitude de ronds-points, ralentisseurs et carrefours crée des cassures et même des chutes qui peuvent être fatales.

Cette fois, ce n'est pas le cas. Je navigue assez rapidement, à une moyenne de 34 km/h dans les 10 premiers de ce peloton très étalé. Quelques vélomobiles (vélo à 3 roues carénés) prennent une bonne avance dans les parties descendantes en roulant à environ 80 km/h. On les retrouve dès que la route s'élève. Leur poids, environ 30 kg, les handicapent. Quelques tandems, souvent mixtes, sont de bonnes roues à prendre. Je roule aussi plusieurs dizaines de kilomètres avec Jean-Lou. C'est un bon compagnon de route, mais je sais malheureusement que son allure ne sera pas longtemps la mienne car il a prévu de s'arrêter plus longtemps que moi.

Au bout de 2h, nous commençons à rattraper des VD (vélos droits) partis un quart d'heure plus tôt. Tout d'abord quelques cyclistes isolés, puis des petits groupes, et enfin un gros groupe, qui doit constituer le peloton de tête du départ de 17h. Je le dépasse, mais je me rends compte qu'au bout d'une dizaine de kilomètres, il reste à quelques centaines de mètres derrière moi et que je ne creuse pas l'écart. Je me range donc derrière. Je perdrai le contact à la nuit, lorsque je m'arrêterai dans un champ pour un besoin naturel.

J'en profite pour m'équiper pour la nuit (gilet de sécurité et lumières). Je m'aperçois que j'ai perdu une lumière arrière, sans doute sur un ralentisseur. Bien heureusement, j'en avais prévu deux.

Je me dois aussi parler de Jérôme, dit « Jéjon », de Belgique. Il prend le même départ que moi, avec un objectif et des capacités physiques de réaliser un temps de moins de 50 heures, sans assistance.

Je me sens une certaine responsabilité dans la réalisation de son but, car il m'a demandé comment s'entraîner après les brevets. Il a suivi mes conseils et est loin devant moi. Il m'avait sollicité pour faire un bout de chemin avec lui. J'avais refusé car je savais mes capacités inférieures aux siennes.

Quid de l'assistance : Elle est autorisée par l'organisation, mais seulement aux points de contrôle tous les 80 km environ. Certains en ont, d'autres pas. Elle est presque indispensable si on veut réaliser un temps de moins de 48h pour ne pas perdre de temps aux contrôles à se ravitailler et garder le contact avec le bon groupe. Un cycliste surdoué a prouvé le contraire cette année en réalisant un temps de 42h24 (le nouveau record), sans aide extérieure.

Je souhaitais faire le parcours en autonomie. La pression de mon entourage qui voulait être avec moi sur la course fait que je ne serai seul que jusqu'au 320ème kilomètre et qu'ensuite, ils seront présents aux arrêts jusqu'à l'arrivée. J'ai apprécié. Mon assistance est constituée de Janick, qui a été de toutes les éditions, qui est largement aussi motivée que moi, et qui aimerait que j'aille encore plus vite, de Michel un copain de très longue date, qui avait fait partie de mon assistance lors de mon édition victorieuse de 2007, de Julien, mon fils et de Kelig, mon petit fils de 5 ans. Les deux derniers cités feront seulement le trajet Tinténac-Brest-Tinténac. Kelig aura la lourde responsabilité de changer mes gourdes, sous la surveillance d'un adulte tout de même.

Dans les conditions de 2015, l'assistance a moins de pression qu'en 2007 et avant, car un oubli de leur part ne peut me faire perdre que quelques minutes sans importance, et non pas le contact avec un peloton indispensable à la réalisation d'un bon temps.

Je passe le contrôle de Mortagne de nuit. Le pointage n'y est pas obligatoire car trop proche du départ. Mon allure s'est bien réduite au passage à la nuit et des longues côtes avant Mortagne. La nuit, l'allure se réduit du fait de la moindre visibilité, surtout dans les descentes. En vélo couché, la vitesse en descente peut atteindre les 70km/h. De nuit, il faut freiner car on voit moins bien les virages. On doit aussi ralentir pour voir les panneaux. On a souvent l'impression d'aller vite, mais ce n'est qu'une illusion.

J'arrive à Villaines-La-Juhel à 1h18. J'espérais y être à minuit et demi. Je m'arrête très peu de temps, 10 min. peut-être pour pointer et remplir mes bidons d'eau. Je repars vers Fougères, toujours tout seul. Je ne sais pas du tout où en sont les autres vélos couchés. Selon les contrôleurs de Villaines, je suis le 3ème ou 4ème vélo de ce type à pointer. La première moitié de cette étape est assez vallonnée et la route devient plus plane après Ambrières. Je surveille la sortie d'Ambrières, là où Catherine, épouse de Michel, m'avait attendu jusque très tard dans la nuit en 2007 ! Cette fois, à 3h du matin, elle n'en a pas eu la patience.

Je rejoins Fougères, au km310 à 5h du matin. J'arrive un peu vite au virage qui mène au contrôle et

je bute contre la séparation de rue en plastique. Chute sans gravité. Mais je dois être vigilant car je manque de lucidité. Pointage rapide et départ vers Tinténiac où je vais retrouver les miens. L'assistance, c'est aussi cela : l'aide est autant morale que matérielle. Le jour pointe entre 6h et 7h et il fait clair quand j'aborde Tinténiac. Il fait frais mais je n'ai pas ressenti ni été gêné par le froid.

Il m'attendent juste avant le pointage et j'ai la surprise de retrouver mon petit-fils Kelig. Michel m'accompagne au contrôle. Je me ravitaille rapidement (café, gâteau de semoule), je laisse mes sacoches dans lesquelles j'avais transporté 3 fois trop de nourriture.

Cette fois, j'avais testé lors du brevet de 600 km, de la nourriture liquide de type « Rinutril », qu'on donne aux vieillards pour compléter leur alimentation et leur hydratation. C'est facile à avaler, cela n'a pas mauvais goût, et un flacon de 30cl contient 600Kcal. J'ai pu sans difficulté en prendre un à chaque arrêt, sans m'en lasser.

Après un quart d'heure d'arrêt, je repars vers Loudéac. Cette étape est plutôt facile et je roule assez vite, libéré des 3 kg de sacoches. Je retrouve sur la route des cyclistes esseulés ou des petits groupes. Aucun ne conviennent à mon allure. Ceux qui pourraient m'aider sur le plat sont trop rapides dans les montées. Ceux que je suis dans les côtes n'avancent pas sur le plat. J'intègre cependant un petit groupe de Hollandais pendant une vingtaine de km peu avant Loudéac. Je devrais les laisser partir avant Plumieux.

Jean-Pierre Desgardin m'attend sur le bord de la route avant Loudéac. Il me propose du ravitaillement. J'ai ce qu'il faut. Il est toujours venu me voir sur la route de cette épreuve, surtout quand je naviguais dans le groupe de tête. Il a toujours été présent pour m'encourager dans les défis qui ont jalonné ma vie sportive ou professionnelle (agrégation, PBP, RBR, etc.)

J'arrive à Loudéac peu avant 11h. Je vais pouvoir alléger ma tenue vestimentaire, car le soleil commence à chauffer. Je redoutais beaucoup le mauvais temps et je ne me sentais pas d'humeur à supporter la pluie annoncée la semaine précédente. Bien heureusement, MétéoFrance s'était trompé. Je m'arrête 22 min. Toute l'équipe me bichonne (alimentation, massage – j'ai une petite douleur au genou droit – chaussons pour aller au contrôle, etc...) Il y a dans le parking deux vélos couchés étrangers qui évoluent à peu près à mon allure, mais je ne les ai pas vus sur la route.

J'ai beaucoup de questions des spectateurs sur la pratique de ce type de vélos.

Je repars de Loudéac à 11h10 pour une étape difficile, avec de longues montées vers des villages dont même les noms sont en pente (Trévé, Allineuc, Merléac, etc.). Erreur de parcours juste à la sortie de Loudéac. Je m'en aperçois vite et fais demi-tour avec 4 km de rab .

En 1991, lors de ma première tentative de PBP en moins de 50h, j'avais dû laisser partir le groupe de tête dans cette répétition de difficultés. Bien m'en avais pris, car après avoir viré à Brest en 35ème position, nous terminions à deux à Paris en 5ème position en 48h.

Je monte les côtes à petite vitesse sur des petits braquets. Les braquets de vélos couchés sont à peu près les mêmes qu'en vélo classique, sauf peut-être que l'on prévoit des développements un peu plus courts pour compenser l'impossibilité de la position de danseuse. J'avais ainsi pour cette épreuve des braquets entre le 50/11 et le 35/27. J'évolue toujours avec les mêmes cyclistes, mais loin devant dans les descentes et loin derrière dans les montées. Les conversations se font en pointillé. J'ai ainsi côtoyé un Orléanais, puis un cycliste dont l'ambition était de faire moins de 50h, mais qui a dû y renoncer à cause d'une assistance défaillante. Je les reverrais sur le chemin du retour à plusieurs reprises.

Entre Corlay et Carhaix, nous sommes déviés du circuit habituel pour un contrôle secret à Saint-Nicolas-Du-Pelem. Cela rajoute un peu de difficulté au parcours. L'accueil est très convivial et j'y rencontre quelques têtes connues. J'arbore volontairement un maillot de Rospez, dont les couleurs sont assez connues en Bretagne.

J'arrive à Carhaix à 14h25 et là, je m'arrêterai seulement 20 min, mais ce seront 20 min intenses car tout Rospez est là. J'entends de très nombreux encouragements. Je n'ai pas le temps de reconnaître tout le monde. J'ai pu dire bonjour à ceux qui se sont trouvés à ma portée. Rituel habituel : quelques cuillerées de semoule, café, pointage, Rinutril, etc.... Pendant que je me ravitaille, le premier de la course, parti 1h15 avant moi pointe, remplit ses bidons et ses poches et repart très rapidement. Il est déjà sur le chemin du retour et a donc 160 km d'avance sur moi. Un autre monde !. Je suis admiratif

car il a un quart d'heure d'avance sur ses poursuivants, et cela sans aide extérieure. Il ira ainsi, en augmentant son avance, jusqu'à Paris.

Au départ de Carhaix vers Brest, je croise un groupe d'une vingtaine de coureurs, que je suppose être les poursuivants. Je n'ai pas le temps de reconnaître qui que ce soit, mais à tout hasard, je crie les prénoms de Christophe (Bocquet) et Michel (Mingant).

Je traverse Carhaix par une route que je connais maintenant parfaitement. J'attaque la montée vers Poulllaouen. Je croise Michel Herry de Plestin les Grèves, venu à notre rencontre (Luc Deniau et moi, Plestinais). Il fait demi-tour et m'accompagne jusqu'à Huelgoat pour repartir à la rencontre de Luc. J'ai ainsi des nouvelles des autres cyclistes de la région : je sais que Jean-Pierre Lopez et Remi sont passés il y a près d'une heure.

La montée vers Roc Trédudon est linéaire. Je reçois plusieurs encouragements nominatifs. Je ne reconnais pas tout le monde. Au Rond point du sommet, je vois Marie (Pouliquen) et je reconnais la voix de Jean-Jacques. J'attaque alors la descente où je dépasse de nombreux cyclistes du fait de ma grande aptitude à la descente. Dommage que la chaussée ne soit pas meilleure, ce serait royal. Passage de Sizun où je rattrape un groupe qui pourrait me convenir pour aborder Brest. Je dois me ralentir un peu sur le plat et forcer un peu dans les montées, mais c'est jouable. Le passage de Loperhet et de Plougastel explose un peu le groupe, mais on aborde l'arrivée sur Brest à 5. Le passage sur le pont Albert Louppe et la vue sur le pont voisin est toujours aussi sublime. Le soleil est là et améliore la luminosité. Ce n'est pas si fréquent ici.

La traversée de Brest et la montée sur la place de Strasbourg dans la circulation de 18h est un peu pénible mais on finit par arriver au Lycée Vauban, le lycée où j'ai passé une année en classe prépa il y a 45 ans. J'y suis revenu depuis pour des corrections et oraux de baccalauréats.

J'y reste une demi-heure. Il faut s'équiper pour la nuit (lampes, gilet réfléchissant, vêtements plus chauds), car elle sera là avant le prochain contrôle de Carhaix. Le contrôle de Brest a une saveur particulière. Il reste encore 615 km, mais, on passe la moitié de l'épreuve, on commence la descente de son Everest, on revient, ... Chacun a sa façon d'aborder cette étape, mais elle représente un cap.

J'apprends que Jéjon a une défaillance due à son alimentation. Pour ne pas perdre de temps aux contrôles, il avait tout sur lui (poudre pour son alimentation liquide et barres de céréales). Il doit ainsi uniquement se ravitailler en eau.

Je repasse au camping-car avec Michel car ils ont oublié mes manchettes qui vont être indispensables dans la descente du Roc-Trédudon.

La sortie de Brest par Guipavas est un peu difficile car vallonnée et encombrée de voitures. Dans la descente avant Landerneau, je fais une pointe de vitesse à 80 km/h. La remontée vers Sizun est agréable. La pente est bien adaptée au VC, sauf la fin un peu plus pentue. Après Sizun, on attaque les 14 km de montée vers Roc Trédudon. La nuit tombe. Je monte à un rythme convenable. Je croise de nombreux cyclistes qui vont vers Brest, dont quelques VC que je ne reconnais pas forcément. Je crois reconnaître, sans certitude l'allure de Bertrand. En fait, ce n'était pas lui car il évoluait, je l'apprendrais à Carhaix, avec Sébastien, que je n'ai pas reconnu.

Après la Feuillée, on se sépare de la route de l'aller pendant quelques kilomètres. La route est rectiligne mais c'est un vrai toboggan avec de grandes descentes pour prendre de l'élan avant les montées suivantes. A la dernière montée, j'arrive en haut à 12 km/h, il fait bien nuit, une voiture en pleins phares m'aveugle, je ne sais plus où j'en suis de ma trajectoire. De peur de me déporter vers la voie de gauche, je préfère me laisser tomber sur la berme herbeuse. Deuxième chute, sans gravité, heureusement. Je sens que mon coude est un peu écorché.

J'arrive à Carhaix à 22h40. J'y retrouve Jéjon qui vient de prendre son premier vrai repas. Je lui conseille d'oublier son objectif initial, de se refaire une santé avant de repartir, et surtout de ne pas abandonner. Quelques heures de plus vont s'oublier facilement, un abandon est plus difficile à encaisser. C'était bien son intention. Il arrivera en 56h30 à Paris.

J'avais prévu de dormir 2 heures cette nuit. Ce sera à Carhaix. Comme je n'ai pas un sommeil facile, je prends un comprimé de somnifère léger qui m'endort rapidement. On me réveille 2 heures plus tard. Les effets du cachet ne se sont pas estompés et je suis un peu dans les vapes. Je repars avec des propos un peu troubles qui inquiètent mon entourage. J'en oublie ma puce de flicage. Ils viennent

me la ramener sur le parcours. J'ai alors retrouvé mes esprits.

Cette portion Carhaix-Loudéac sera un vrai cauchemar à cause des lumières des concurrents encore sur l'aller. Les lumières sont parfois très vives et j'ai dû à plusieurs reprises m'arrêter car je ne savais plus où j'étais. J'ai perdu beaucoup de temps sur cette étape. Je mettrai près de 5h pour faire les 80 km. La honte !

Arrivée au petit jour à Loudéac à 6h43. Je suis assez précis sur les horaires. Pourtant, dans notre bulle du PBP, nous n'avons plus la notion du temps, sauf celle du jour et de la nuit . Mais Michel a tout noté et je sais maintenant, à la minute près, combien de temps j'ai roulé, dormi, mangé, etc... Merci Michel !

Je repars après 22 mn d'arrêt, encore bien habillé car la matinée est fraîche, mais le soleil est présent et va bientôt nous réchauffer.

La route vers Tinténiac est relativement facile, sauf le début un peu vallonné après La Chèze. C'est le lieu où Julien et Kelig vont quitter la course pour rentrer chez eux. A Tinténiac, je reste une demi-heure pour mes occupations habituelles. Comme le soleil commence à chauffer, je me mets en tenue mini : cuissard et maillot. Je dis au revoir à mon fils et petit-fils et je prends la route de Fougères, qui n'est situé qu'à 54 km, plutôt faciles.

J'y resterai aussi une demi-heure. Les arrêts deviennent un peu plus long, signe de fatigue. Il est vrai que nous sommes au 920ème kilomètre. Michel me réserve un café à mi-étape à Ambrières, auprès de son épouse qui passe la semaine chez ses parents, juste en bordure de circuit. L'étape Fougères-Vilaine-La-Juhel n'est pas trop dure, mais il faut se méfier, avec la fatigue, tout devient difficile. Je retrouve avec plaisir Catherine et sa mère au bord de la route et apprécie son café. Beaucoup de personnes habitant sur le circuit proposent de l'eau, du café et de quoi se ravitailler aux coureurs. C'est aussi cela qui fait l'intérêt de cette épreuve. Les lieux de passage et les habitants se sentent impliqués.

Je repars d'Ambrières par une grande côte et démarre alors une petite galère qui va durer jusqu'à Villaine-La-Juhel. Dès la moindre montée, je dois passer mon plus petit braquet, mon compteur plafonnant alors à 12-13 km/h. Mes pieds commencent à chauffer et sont douloureux. Mon talon droit me fait mal. En résumé, rien ne va et toutes les petites douleurs, exacerbée par la fatigue, deviennent insupportables. J'ai mal à la tête, etc... Je me prépare à l'arrivée à Villaine : il faut que je fasse une pose plus longue, que je prenne une douche, que je change de chaussures, que je mange un vrai repas, qu'on me masse les pieds, qu'on me badigeonne de synthol (qui fait du bien là où ça fait mal). Au besoin, je vais dormir quelques heures.

Dès que je pose le pied à terre, Janick et Michel voient bien que ce n'est pas la grosse forme. Je pointe et demande à aller au camping-car. Au bout de plus d'une heure d'arrêt, je me décide à repartir, propre, habillé de frais, chaussures changées (La puce a irrité mon pied gauche sous la languette de la chaussure et entraîné une petite ampoule de sang. Je l'ai crevée et mis un pansement) et le vélo préparé pour la nuit qui sera là avant la prochaine étape de Mortagne. Je repars difficilement devant de nombreux spectateurs qui m'applaudissent. Je n'ai plus trop d'équilibre et mon départ est laborieux. Je sens encore la fatigue et suis inquiet pour la suite. Je me rends compte que j'ai oublié de prendre mon gilet fluo jaune, pourtant obligatoire pour la nuit. J'ai la flemme de revenir à l'étape en remontant les rues que je viens de descendre. De plus, Michel et Janick seront peut-être déjà repartis. Tant pis, je vais courir le risque de m'en passer.

Dès la sortie de Villaines, on attaque une côte, pas très difficile (3-4%). Je sens aussitôt que tout a changé : je roule à plus de 20 km/h sur le grand plateau. Mes sensations sont excellentes. Je remonte un concurrent.

Je vois le camping-car dans mon rétroviseur. Janick tend le gilet jaune par la fenêtre pour me signifier mon oubli. Petite pose pour le prendre et je les rassure sur mon état de forme retrouvée. La route est belle avec de longues lignes droites, une bonne chaussée, légèrement vallonnée, comme je les aime : on prend de l'élan à grande vitesse quand ça descend et on remonte en force la côte suivante. Je double de nombreux concurrents. Au bout d'une heure et demi de ce rythme rapide, la nuit commence à tomber et je m'arrête pour mettre mon gilet fluo, allumer mes lumières et soulager ma vessie. Pour l'arrêt suivant à Mortagne, j'hésitais entre y dormir 2h où continuer jusqu'à Dreux.

Je rattrape un petit groupe qui paraît rouler convenablement. Il s'agit d'étrangers dont je ne repère pas d'emblée la langue. Il s'agit de Polonais. Je reste avec eux pour l'éclairage jusqu'à l'étape, ou presque, car la montée sur Mortagne est difficile et je ne peux pas les suivre. J'arrive au contrôle bien plus vite que mes accompagnateurs ne le prévoyaient et c'est pas hasard que je tombe sur Michel venu repérer le contrôle. Je décide de continuer sans dormir pour l'étape Mortagne-Dreux. Le début est difficile car ponctuée de 4 longues côtes.

Je repars seul de Mortagne, mais je ne tarde pas à rejoindre 2 cyclistes, puis nous sommes rapidement repris par le groupe polonais. Il commence à faire froid. Les longues descentes sont très fraîches avec un petit brouillard humide. Je vais de gros efforts dans les côtes pour ne pas me retrouver seul dans la nuit bien noire. Preventivement, je me place près de la tête du petit peloton et de garder le contact même si je me fais remonter par celui-ci. Les descentes sont rapides aussi à mon goût à cause de la faible visibilité. Je fais confiance au groupe dont je suis les petites lumières rouges en prenant comme repère le maigre pointillé de la ligne blanche. Les impressions de nuit sont très étranges et il est parfois difficile de faire la part de l'imaginaire et de la réalité. On a parfois l'impression de rouler dans un tunnel : il s'agit simplement d'arbres dont les branches surplombent la route. Il faut rester très vigilant car on peut vite s'endormir. Je chante, je soliloque – difficile de dialoguer car je connais très mal le polonais - pour me maintenir éveillé.

Nous arrivons ainsi sans incident à Longny-au-Perche, qui marque la fin des difficultés. Il reste alors environ 120 km jusqu'à l'arrivée. Une bagatelle !...

Le groupe roule à une allure irrégulière, tantôt au sprint, tantôt au pas. J'imagine que cela dépend de qui est devant. Une polonaise en maillot manche courte et cuissard court brave le froid de la nuit sans gêne apparente, alors que moi je grelotte avec mes 3 couches de vêtements. J'ai un coupe-vent supplémentaire dans ma sacoche mais je ne peux pas m'arrêter. On passe Senonches rapidement, puis l'allure tombe encore à 20 à l'heure. A cette allure, nous en avons encore pour 3 heures. Subitement, un cycliste sort du peloton, puis une autre. Je n'hésite pas, je fais l'effort et je prends leurs roues. Ça se met alors à rouler très vite avec un quatrième qui nous a rejoint. La route est plane avec peu de virages prononcés. Je ne connais pas le chemin, n'ai pas le temps de voir le fléchage. Je fais confiance. On approche rapidement de Dreux. Le contrôle est situé dans une zone industrielle et on tourne vite longtemps avant d'y arriver. J'ai déjà décidé de m'arrêter dormir une heure avant de faire la dernière étape de jour. Cela, d'après mes calculs devrait me permettre de finir entre 63 et 64 heures, temps correspondant à mon âge.

Enfin, voilà le contrôle. Je pointe rapidement avec Michel qui m'y conduit à travers un dédale de bâtiments et de ponts.

Je me couche rapidement dans le camping-car, sans comprimé cette fois. Je m'endors très vite et peste contre le réveil une heure et demi plus tard.

Je repars, il fait presque jour, même si on doit encore être équipé pour la nuit. La dernière étape est longue de 65 km. Je ne me souviens plus de son profil, mais je sais que le départ est plutôt sinueux avec beaucoup de changements de direction. Il faut être très vigilant pour ne pas faire des km supplémentaires. Premier carrefour, première erreur. Je continue tout droit, alors qu'il fallait tourner à gauche. Mon GPS Garmin, que je vais utiliser pour cette étape délicate me le signale avec un temps de retard. La croix rouge (pas celle qui soigne, mais celle qui signale l'erreur de parcours) de l'organisation sur un panneau me le confirme. Je retrouve 2 autres coureurs. A trois, on risque moins l'erreur. Mais ils n'avancent pas. Au bout de quelques km, je m'aperçois qu'ils ne suivent pas. Un bolide en vélo droit, estampillé PBP, me double sans un regard, ni une parole. Je saute dans sa roue, le re-dépasse en lui disant bonjour. Il répond. Il était sans doute encore dans son rêve. Il roule bien à mon allure. Le profil est plutôt plat, avec juste quelques faux plats. La chaussée est moyenne, il y a peu de circulation. Mon partenaire du moment avait 70 h pour objectif et il est euphorique à l'idée de réussir aux environs de 64h. Nous nous relayons régulièrement, nous avons l'impression de rouler vite, les jambes tournent parfaitement bien, sans douleur aucune. A un moment, j'attends son relais en ralentissant un peu. Il ne vient pas. J'ai perdu mon rétroviseur dans la nuit et je ne sais pas s'il est encore derrière. A la faveur d'un changement de direction, je m'aperçois que je suis seul. Un panneau indicateur signale Gambeiseul tout proche, avec sa fameuse côte à deux paliers, dont un

passage à 10%. Dès que j'aperçois le pied de la côte, je change de braquet en passant sur le petit plateau. Trois fois, je me suis fait surprendre et ai dû passer le petit plateau en cours de côte, et ai déraillé. Cela veut dire s'arrêter, remettre la chaîne à la main (bonjour la graisse) et surtout redémarrer en pleine côte. Je monte Gambeiseuil à petite allure, sans me griller pour les km restant. J'arrive en haut sans difficulté et repars de plus belle vers l'arrivée. Quelques montées, lignes droites et changement de direction plus tard, nous voilà dans la circulation du petit matin. Je suis plutôt euphorique. Les jambes tournent bien. J'imaginai mon Paris-Brest comme cela. Le temps mis m'importait peu, je savais que j'allais passer par des moments difficiles, mais je souhaitais ardemment terminer comme cela en beauté et en forme. Les indications du fléchage confortées par celles de mon GPS me donnent la bonne route à suivre. Il ne reste plus que 20 km, 15 km, 10 km. C'est bon. J'apprécie chaque rond-point, chaque rue, en restant vigilant car les voitures ne sont pas particulièrement prudentes. Elles, elles ne risquent rien, même si ce sont elles qui sont dangereuses. Au km - 5, le parcours nous amène dans un parc, presque pas fréquenté par la circulation, très vert. 5 km de ce régime vert, et voilà l'arrivée. Nous passons sur un capteur qui définit notre temps. Soulagement d'avoir terminé, dans mes temps, sans incident, sans accident et en bon état.

Arrivée à 8h52, en 63h 36min. Juste ce qu'il fallait pour mes 63ans et 7mois.

Je n'ai jamais autant apprécié la dernière étape. J'étais souvent très fatigué, à la limite de rupture et surtout sans sommeil depuis plus de 48h. Là, je viens de dormir un peu, j'ai moins forcé et je suis nettement moins fatigué. Le vélo couché, du fait de l'appui réparti, préserve le haut du corps.

En 2007, Janick me disait que j'avais pris 15 ans pendant les 200 derniers kilomètres (visage très marqué et allure de plus en plus voutée). Cette fois, je suis peu marqué.

Je compterai par la suite mes petits bobos, mais pour l'instant je ne sens rien. Michel et Janick sont là pour m'accueillir. Même si j'avais envisagé un PBP sans assistance, je suis heureux de les avoir là, auprès de moi, pour partager ce moment sublime. Je ne ressens aucune douleur, aucune fatigue.

Le vélo va être parqué, et surveillé pendant que nous allons rendre nos documents de route. Un « repas » est prévu pour les participants. C'est un gros progrès par rapport au seul coca qui nous récompensait de nos 1250 km auparavant.

Je mange mes pâtes et poulet avec peu d'appétit. Je délaisse mon dessert au profit de mes « valets ». Je ne sais pas du tout où en sont mes compagnons en vélos couchés. J'en ai peu côtoyé. Je me souviens d'en avoir doublé un après Loudéac. Ceux que je connais sont à priori derrière, sauf Jéjon que j'espère devant, malgré sa défaillance à Brest.

J'apprendrai par la suite que je suis 4ème vélo couché et surtout 1er vélo couché français, ce qui a sans doute contribué à mes chevilles enflées pendant quelques jours (œdème) et qui m'obligera à des parties de jambes en l'air prolongées !

J'attends 10h pour appeler Rémi, qui dort à l'hôtel près de l'arrivée. Il a dû arriver vers 6h du matin et il a le droit à un peu de sommeil avant de reprendre la route vers la Bretagne. Michel va rentrer avec lui jusqu'à Rennes et le conduire jusque là. Il ramène aussi mon vélo.

Rémi m'apprend les abandons de Benoît, Hervé et Dominique. Je suis déçu pour eux.

Je le retrouve vers 10h30 au vélodrome. Il a mauvaise mine : l'air fatigué, le visage écorché par une chute dans la côte de Gambeiseuil. Les muscles du cou défaillant lui penchent la tête. Il récupérera vite dans les jours qui suivent. Je le sens un peu déçu de son temps (61h). Il a un moment espéré améliorer son temps de 2011 (moins de 58h). Un coup de barre dû à un défaut d'alimentation l'a bien retardé. Mais l'essentiel est d'arriver en bon état et il l'a bien compris.

Je passe la journée entre repas de midi avec Michel et Rémi avant leur départ, petite sieste, vélodrome pour voir les suivants arriver. Je resterai là jusqu'à minuit pour voir arriver Jean-Lou, Sébastien, Marcel, etc. Pas raisonnable !

Entre temps, j'ai retrouvé avec plaisir Richard Léon, 11 départs au PBP et 9 fois finis dans des temps avoisinant souvent les 50 heures.

J'ai pris le départ 7 fois et réussi à chaque fois. Ma préparation doit être bonne et mes objectifs raisonnables. Mon endurance est telle que j'ai toujours été attiré par l'effort long (PBP, Bordeaux Paris, Ironman en triathlon, marathon et 100 km en course à pied, etc.)

J'analyse ma participation de cette année et je pense que j'ai commis une erreur. J'y pense à la suite

d'une suggestion de Janick : « pourquoi n'as-tu pas pris le départ du lundi matin ». En effet, pourquoi ? J'étais tellement dans mes participations précédentes où partir le soir permettait de passer sans difficulté la première nuit et en limitant l'épreuve à 2 nuits. Maintenant que je dois me résoudre à une durée d'environ 60h, il serait sans doute plus judicieux de partir le lundi matin à 5h pour arriver vers 17h le mercredi soir, ne dormir que la deuxième nuit. Le seul inconvénient de ce départ est d'essayer de passer une nuit blanche, déjà fatigué de la grosse journée d'effort.

Donc Confucius avait raison : « *L'expérience est une lanterne dans le dos qui n'éclaire que le chemin parcouru* »

Peut-être que cela m'aurait fait gagner quelques heures. Peut-être que peut-être

Y aura-t-il d'autres Paris-Brest-Paris pour moi ? Je n'en sais rien. Peut-être faudrait-il éviter l'édition de trop ? L'idée n'a besoin de germer que l'année précédente (2018) pour s'y ancrer début 2019. 67h à 67ans, c'est encore jouable !

Il me reste à dire un petit mot sur l'alimentation : En théorie, il nous faut environ 5 à 600 kcal par heure d'effort. En réalité, notre corps ne peut pas assimiler tout cela. A chaque édition, j'avais prévu cette quantité (soit 24000 kcal pour 48h, c'est-à-dire l'équivalent de ce qu'un adulte doit manger en 12 jours) et à chaque fois j'en ai ramené une bonne partie. En 1991, j'avais nourri notre jeune petit chien à l'Overstim (produit pour sportifs) pendant 2 semaines. Il a conservé toute sa vie une pêche d'enfer !

Cette fois, comme mes arrêts étaient plus long, j'avais prévu de manger un peu plus lors des haltes (pâtes, gâteaux de riz ou de semoule, sandwiches, etc...). Janick se chargeait de m'en enfourner le maximum pendant ma pause. Elle a conservé les réflexes des PBP en moins de 45 h. Comme je l'ai dit plus haut, j'avalais un flacon de « Rinutril », peu volumineux et riche en kcal, à chaque arrêt. Sur le vélo, j'essayais de manger des barres de céréales (peu, car trop sucrées), des mini-sandwiches, du chocolat (le blanc de Ritter-sport passait très bien) et de la boisson énergétique Isostar faiblement dosée. Dès la mi-parcours, j'emportais 2 bidons pour chaque étape, un d'Isostar et un de coca coupé d'eau. Je n'ai pas eu une seule fringale, très peu de brûlures d'estomac auxquelles je peux être sujet. J'ai constaté qu'il est plus difficile de s'alimenter sur le vélo en position couchée.

Je ne saurais que conseiller d'emporter des calories qui prennent peu de place dans les poches et surtout de l'alimentation déjà testée auparavant lors des brevets de 400 et 600 km. Les problèmes gastriques sont trop fréquents et si lourds de conséquences qu'il ne faut pas jouer avec le feu.

Beaucoup prennent des repas complets aux arrêts : je pense que la digestion de ces repas demande de l'énergie qui n'est alors plus utilisable sur le vélo.

Une fois de plus, je reviens très satisfait de ce challenge. Malgré l'absence de la motivation de compétition, le plaisir est toujours là. J'ai plein d'images et de souvenirs dans la tête. Je ne suis jamais revenu, pas plus cette fois que les autres, en me disant « Plus jamais ».

Je remercie Janick (Elle, c'est normal, c'est dans le contrat), Michel, Julien et Kelig pour leur soutien et pour l'enthousiasme avec lequel il me l'ont apporté, sans réserve. Je remercie aussi tous ceux et celles qui m'ont encouragé sur la route ou dans leurs messages.



Arrivée à Saint-Quentin-En-Yvelines, 63h36min après le départ.