

JOURNAL D'UN PARTICIPANT AU PARIS – BREST – PARIS 10^{EME} EDITION 1983

Les brevets de "randonneurs européens" de 200, 300, 400 et 600 kilomètres, qui permettent de poser sa candidature s'étaient succédés. Au fil des épreuves la forme s'était améliorée. Il m'avait bien fallu doubler le brevet de 300, le premier n'ayant pas été terminé dans les temps en raison d'ennuis mécaniques, de la pluie et surtout d'un manque d'entraînement. Le 600 s'était par contre merveilleusement déroulé.

C'était tellement l'objectif, l'impatience d'être enfin au jour du départ, qu'en ce lundi 29 août 1983, à quatre heures du matin, je suis surpris de ne ressentir aucune excitation, aucune appréhension au seuil de cette grande épreuve. La nuit a été bonne bien que courte. Les formalités administratives ont été effectuées la veille, ici même, au stade Alain Mimoun de RUEIL MALMAISON.

En file nous avançons vers la table du premier coup de tampon de notre carte de contrôle. Puis nous sommes parqués jusqu'à ce que le dernier soit pointé et à quatre heures les portes s'ouvrent pour laisser s'échapper plus de mille cyclotouristes.

Les 2.100 participants ne partent, en effet, pas tous en même temps. Il y a trois départs à 4 h, 10 h, 16 h qui engagent les participants à effectuer les 1.215 kilomètres en respectivement 90, 84 et 78 heures ; le contrôle d'arrivée ferme pour tout le monde jeudi 1^o septembre à 22 heures.

Nous sommes quatre de Chartres : Michel DESCHAMPS, Marc TOURRET, Gérard GESTIN et moi-même. Tous les quatre, n'ayant jamais participé à cette épreuve, prudemment, nous avons choisi le départ de 4 heures.

La nuit est douce, il ne pleut pas. Notre interminable peloton silencieux envahit la ville. Peu de mots, chacun essaie de réaliser qu'il ne rêve plus. Il est réellement parti. Chacun essaie d'imaginer quelle sera sa joie quand, dans trois jours ou plus, de retour, il roulera en sens inverse dans ces mêmes rues. Dans quel état sera-t-il ? ...

Au sortir des faubourgs, il semble que le vent soit favorable ; et il le sera effectivement pendant de longs kilomètres, pratiquement jusqu'à BREST.

Le ruban des feux rouges arrière serpente dans la campagne sur plusieurs kilomètres et on l'aperçoit parfois à de très grandes distances. Nous roulons à bonne allure. J'avais tablé sur une moyenne de 25 km/h jusqu'à CHATEAUNEUF-EN-THYMERAIS.

CONDE SUR VESGRE : 7h00, NOGENT LE ROI : 7h30, arrêt de quelques minutes, le temps de l'achat d'une pâtisserie, croisement de la route CHARTRES – DREUX : 8h00. L'horaire que je m'étais fixé est respecté avec une ponctualité digne de la SNCF. Malheureusement, aucune des personnes qui m'avait dit être sur le parcours n'est là. J'en suis un peu triste. Par contre, un peu plus loin, aux environs de Digny, ce sera la surprise d'apercevoir les parents de Marc qui n'est pas encore passé.

La route devient plus vallonnée, la Beauce disparaît, le paysage est plus verdoyant. A BELHOMERT, le soleil se montre.

BELLEME Km 161, lundi 29 août, 11h20, premier contrôle.

Gérard MAGE, seul membre de notre club à avoir déjà participé à un PARIS BREST PARIS est là. J'achète des tickets pour déjeuner au self-service du contrôle ; mais c'est la cohue : la file avance d'un mètre en un quart d'heure. Je revends mes tickets. Marc et Gérard sont arrivés entre temps et nous trouvons un restaurant où nous mangeons copieusement.

Nous repartons. La route est toujours aussi vallonnée. Nous suivons une partie de l'itinéraire du brevet de 300 où j'avais échoué. Mais aujourd'hui, il ne pleut pas. Il y a du soleil et le vent est toujours favorable. Marc et Gérard vont à leur rythme et disparaissent de mon horizon.

MAMERS, FRESNAY SUR SARTHE, nous passons au sud des Alpes Mancelles, la route monte et descend constamment. Depuis déjà longtemps il n'y a plus un seul peloton. Nous roulons par groupes qui se forment au hasard des allures de chacun.

Je roule quelques temps avec un couple américain dont le mari possède un vélo pliant à petites roues, mais ce vélo n'a rien à voir avec les mini-vélos habituels. Celui-là est réglé à sa morphologie, la position est semblable à celle que l'on a sur un vélo traditionnel, les braquets sont en rapport avec la taille des roues.

Les gens dans les villes et les villages nous saluent, nous encouragent et applaudissent. Je trouve cela étonnant, mais fort sympathique. Les enfants brandissent des bouteilles d'eau pour remplir nos bidons. Un village a même tendu une banderole avec une phrase du style "BONNE ROUTE AUX CYCLOTOURISTES DE PARIS-BREST-PARIS". Ça vous donne des jambes.

VILLAINES LA JUHEL Km 232, lundi 29 août, 15 h 50.

Marc et Gérard sont là. Je mange quelques fruits achetés dans une épicerie. Après quarante minutes d'arrêt, nous repartons : LASSAY, AMBRIERES, GORRON. A l'entrée de FOUGERES, j'attends à un feu rouge en même temps qu'une voiture officielle. Elle m'apprend que les premiers du départ de 10 heures ne sont qu'à quelques kilomètres !

FOUGERES Km 322, lundi 29 août, 20h40.

Malgré la file d'attente devant le restaurant, nous décidons de dîner ici. Il y a bien une demi-heure que nous sommes arrivés. Nous parlons de choses et d'autres, de la mine (fatiguée) de chacun, d'alimentation, peut-être même d'hypoglycémie, quand Marc me tombe dans les bras. Je le repousse en lui disant "arrête de faire l'andouille", mais il s'affale parmi les personnes qui nous entourent. Je lui donne des claques en l'appelant. Il revient à lui lentement tandis qu'un secouriste arrive. Cela n'a duré que quelques secondes. Le pouls, la tension reviennent rapidement normaux sous l'œil attentif d'un médecin tandis que nous lui commandons un repas copieux car maintenant il a une faim de loup. Gérard, qui fait donc équipe avec lui, me fait part de son inquiétude pour la suite. Je le rassure car ils sont tous deux bien entraînés et il s'agit d'une crise, d'hypoglycémie que l'on peut pallier par une alimentation régulière. Marc n'aura, d'ailleurs, pas d'autres problèmes au cours de ce PARIS-BREST-PARIS.

Je raconte cette mésaventure, qui m'est également arrivée, en compagnie de Marc, du reste, car elle nous guette si nous ne nous alimentons pas régulièrement au cours des efforts prolongés.

A titre indicatif, j'avais toujours sur moi, soit des fruits frais, soit des fruits secs (abricots, raisins principalement). Il fait nuit noire quand je repars. Marc et Gérard restent là un peu plus longtemps. Je retrouve le long ruban des feux rouges que l'on voit de très loin dans la campagne. La température est douce, le vent est faible et favorable. Les kilomètres défilent. Je commence à m'endormir. En raison de notre passage, les cafés restent ouverts plus tard et je m'engouffre dans l'un d'eux pour absorber un grand thé. Ça va nettement mieux, surtout quand je m'intègre à un peloton du départ de 10 heures qui file bon train vers TINTENIAC

TINTENIAC Km 378, mardi 30 août, 1h25.

Il n'y a pas la possibilité de prendre un repas complet, mais des sandwiches et des boissons. Bien que j'aie retrouvé la forme, je décide de me reposer. Des chambres avec douches sont prévues mais toutes sont déjà occupées. Je vais donc dormir sur la pelouse du lycée qui nous accueille, allongé sur une natte en mousse emportée à cet effet, et je m'enveloppe dans une couverture de survie. Malheureusement le manque de discrétion de certains participants et le froid que je ressens en raison de mes habits trempés de sueur, m'empêche de me reposer vraiment. Je somnole donc pendant à peine

deux heures. Une boisson chaude, un sandwich, deux fruits et c'est reparti.

Dans QUEDILLAC, un panneau bien éclairé par le club local nous indique un passage à niveau dangereux. Quelques mètres plus loin, un autre panneau signale un contrôle secret. Boisson chaude. Dans la file d'attente, je retrouve un couple avec qui j'ai roulé quelques temps en tout début de parcours. Chacun d'eux possède un magnifique "Singer". Malheureusement, madame a le moral bien bas, et j'apprendrai plus tard en retrouvant le mari qu'elle n'est pas repartie.

Eh oui, dans cette épreuve (presque) tout se joue au moral. Nous roulons bientôt sur la nationale qui relie RENNES à BREST où la circulation, celle des camions surtout, devient dense. Le relief monte et descend constamment. Il n'y a pas beaucoup de plat, mais le temps est toujours aussi favorable. Jusqu'ici nous avons beaucoup de chance.

LOUDEAC Km 455, mardi 30 août, 8h40.

Le restaurant "self-service " propose : petit déjeuner ou repas complet. Je choisis la seconde option : il faut alimenter la machine. J'aperçois un instant Michel DESCHAMPS. Marc et Gérard arrivent tandis que je me restaure. Tout va bien pour eux. Quant à moi, j'ai quelques problèmes intestinaux et je commence à avoir mal aux fesses mais leur état est satisfaisant.

Il est vrai que je leur apporte un soin tout particulier : toutes les 3 ou 4 heures, selon les conseils du Docteur PIEDNOIR dans son livre " LA BICYCLETTE, ASPECTS PRATIQUES ET MEDICAUX", je nettoie ma peau de chamois à l'éther. En outre et bien que le docteur n'en parle pas, j'applique également de l'éther sur la partie charnue de mon individu. J'espère ainsi pallier le manque d'hygiène.

C'est probablement cette méthode qui me permet d'arriver à Paris avec des fesses en bon état, alors que dans le brevet de 600, j'étais arrivé blessé et j'avais quelques appréhensions de devoir faire un kilométrage double. Rares sont les participants à PARIS-BREST-PARIS qui n'en souffrirent pas.

Cette route de l'intérieur de la Bretagne est toujours aussi peu plate. Je pense à un slogan touristique : "visitez la Bretagne, pays de montagnes"

Je me ménage dans les montées, par contre dans les descentes je me lance et redouble souvent ceux qui ont eu l'occasion de me doubler en montée. Peut-être se disent-ils que je roule irrégulièrement. En fait je roule à l'économie et je profite au maximum du terrain. Dans les descentes ou par vent arrière, je me dis à moi-même que j'enregistre.

CARHAIX Km 522, mardi 30 août, 13h30.

Je pointe et repars rapidement car le restaurant "self-service » du contrôle est pris d'assaut et n'arrive pas à faire face, ainsi que les restaurants d'alentour. Je compte manger au prochain village, POULLAOUEN.

Il fait un temps magnifique. J'achète de quoi faire un bon repas et je projette de manger au bord de la rivière que la route rejoint à quelques kilomètres de là. Je me baignerai même dans son eau limpide. Ce sera un instant sublime suivi d'une heure de sieste dans la forêt à l'ombre de chênes séculaires. Dommage que la sonnerie de mon réveil me tire de là, mais le temps s'écoule inexorablement et il faut repartir.

La route s'élève pour franchir les Monts d'Arrée, vieux souvenir d'école quand il fallait apprendre le relief de la France. La forêt fait place à la lande et le regard porte loin.

Déjà apparaissent les premiers qui ont "tourné" à BREST et repartent vers PARIS. Ils ont une centaine de kilomètres d'avance, paraissent-ils fatigués ? Pas vraiment. Par contre, ils ont plutôt le nez dans le guidon et ne répondent que rarement à nos saluts.

Passé le ROC TREVEZEL, dominé par une imposante antenne de télécommunication, la route redescend sur SIZUN et LANDERNEAU. Les kilomètres défilent à bonne allure. Au contraire, ceux qui montent en sens inverse semblent peiner. Ce sera notre tour dans quelques heures : donc appuyons sur les pédales et "enrangeons".

A LANDERNEAU je me ravitaille pour la nuit et je fais remplir ma bouteille d'éther dans une pharmacie. Question fesses d'ailleurs tout va bien, je ne ressens plus rien : anesthésiées.

La mer remonte jusqu' à LANDERNEAU, mais pour atteindre BREST, situé à 11 kilomètres de là, il faut encore remonter jusqu'à 106 mètres par une côte qui, à un moment, atteint 9%. C'est le dernier effort avant le contrôle de BREST.

BREST Km 607, mardi 30 août, 19h30.

La moitié du parcours est accomplie : tout va bien. Le moral est excellent. Je suis juste dans les temps, sans plus, et sans incident, je devrais terminer dans les délais. Il n'y a quand même pas de temps à perdre (à titre indicatif, la fermeture du contrôle de BREST est prévue à 0h20).

Un repas rapide ; je poste deux cartes postales qui, curieusement ne parviendront jamais à leur destinataire. J'essaie de téléphoner, une cabine, deux cabines, trois cabines, aucune ne fonctionne. On doit être au bout du monde ...

Maintenant au lieu du fléchage jaune, il faut suivre le fléchage orange du retour. Je sors de l'agglomération et m'arrête dans un champ moissonné où je m'accorde deux heures de sommeil. Je m'arrête dès maintenant avant que mes vêtements soient de nouveau trempés de sueur. J'ai en effet roulé tout l'après-midi en chemisette et mes vêtements ont séchés sur le porte-bagages arrière.

Je repars à 23 heures. Les participants continuent de se diriger vers BREST. La nuit est noire, leur lumière approche lentement dans un silence absolu. Un petit "bonsoir". Je réponds "BREST n'est pas loin". Et c'est de nouveau le calme et la solitude. Également devant moi quelques points rouges qui s'éloignent au fur et à mesure que j'avance. Il fait une bonne fraîcheur, ni trop, ni pas assez. Le vent est contraire mais léger : je suis seul et je me sens très bien.

J'atteins la descente de LANDERNEAU. Je sais qu'elle est droite et le revêtement en bon état. Je relève le faisceau de la torche quatre éléments fixée au bas du cintre précisément pour pouvoir en modifier à volonté la direction et l'inclinaison. Et j'enrange.

Je ne peux lire, de nuit, le calculateur électronique fixé sur mon guidon. Mais avec l'habitude, j'évalue ma vitesse à au moins 50 km/h quand subitement je distingue à quelques mètres quelqu'un qui traverse la chaussée le vélo à la main, sans éclairage. Je freine, fais un écart. Je ne suis pas allé au fossé, le type n'a pas été touché. J'en suis quitte pour une frayeur et cet inconscient d'avoir été gratifié du titre spontané de "con". Il a dû comprendre, car, à la réflexion, s'il avait été étranger, son vélo aurait très certainement été équipé de catadioptrés latéraux. D'où l'avantage d'avoir un éclairage sur pile qui fonctionne même à l'arrêt et des vêtements réfléchissants.

Puis c'est LANDERNEAU endormi, et la remontée sur SIZUN où un bar encore ouvert à plus de minuit est le bienvenu pour prendre un thé et mettre sous mon maillot un journal usagé en prévision de la descente du ROC TREVEZEL.

Le temps a fraîchi, dirait un marin : le vent contraire devient plus froid et plus fort. J'espère qu'il ne se maintiendra pas jusqu' à PARIS. Ma prière a dû être entendue car mon souhait a été exaucé et nous avons bénéficié sur tout le retour de vents tout à fait cléments. Des vents contraires, comme ce fut le cas lors de la précédente édition, il y a quatre ans, auraient pu tout changer.

La montée vers le ROC TREVEEZL, malgré le vent se passe très bien, mieux qu'il était possible de l'espérer quand on voyait peiner tout à l'heure ceux qui montaient. Puis c'est la descente sur HUELGOAT, la remontée rapide sur POUILLAOUEN au sein d'un groupe qui met le paquet. Les

kilomètres défilent rapidement ; nous ne sommes qu'à environ trois kilomètres de CARHAIX quand je ressens soudain une forte sensation de faim. Je laisse donc filer à regret le groupe, je m'arrête et mange une poire. Tout revient dans l'ordre et quelques minutes plus tard j'arrive au contrôle. C'était certainement une mesure sage, afin d'éviter une hypoglycémie.

CARHAIX Km 693, mercredi 31 août 3h30.

Je prends un repas complet, tout en discutant avec un adjoint au maire de la commune, puis, je trouve une place parmi tous les corps allongés à même le parquet pour étendre ma natte et dormir jusqu' à 5h30. J'ai en effet décidé de profiter de temps de repos maximum et de ne repartir des contrôles qu'une heure avant leur fermeture.

Quand je m'apprête à partir, je croise Gérard et Marc qui viennent également de prendre un acompte de sommeil et vont se restaurer avant de reprendre la route.

De nouveau la nationale 164, ondulante mais à l'excellent revêtement. Il fait nuit et je me réinsère dans l'immense peloton qui s'allonge, maintenant, sur plusieurs centaines de kilomètres. Oui, à cette heure, compte tenu des abandons, nous devons être environ 1.800 cyclotouristes répartis sur plus de 400 kilomètres ! On retrouve souvent les mêmes têtes, qui ont un rythme comparable, même si les arrêts ne se produisent pas au même moment. Mes rencontres régulières avec Gérard et Marc, alors que nous ne roulons que rarement ensemble en est l'illustration parfaite.

On est seul sur sa machine à lutter contre la distance et le temps, mais il est rare d'être totalement isolé. Parfois on roule de concert, en silence, chacun avec ses pensées, ses perceptions du paysage, de la nature ; d'autres fois, c'est une longue conversation qui fait oublier le temps et la distance.

LOUDEAC Km 760, mercredi 31 août, 10h00.

Repas complet. Petit repos. A peine suis-je reparti qu'une petite pluie fine mais tenace se met à tomber et oblige à sortir le poncho.

Les kilomètres passent, la fatigue m'envahit. Il bruine, donc pas question de faire une sieste réparatrice ne serait-ce qu'un quart d'heure. Le ciel s'assombrit.

Soudain une pancarte : "salle de repos pour cyclotouristes". Un restaurant de village offre quelques lits de camp dans une grange. Je m'y affale en entendant des coups de tonnerre. Une heure plus tard, la sonnerie de mon réveil me tire d'un sommeil profond. C'était si bon, mais il y a encore des kilomètres à parcourir. Il ne pleut plus, les caniveaux débordent, le soleil perce à travers les nuages : j'ai échappé à l'orage. J'avale rapidement une salade de tomates, des œufs et des haricots verts, et je repars, pas encore tout à fait bien réveillé.

Cinq kilomètres plus loin ! contrôle secret. Je reprends la route en compagnie de l'américain qui, allongé à plat dos sur une machine à deux petites roues, possède certainement le véhicule le plus curieux de ce PARIS-BREST-PARIS. Il remporte un franc succès et des applaudissements lors de la traversée de chaque agglomération.

Selon l'article 3 du règlement du PARIS-BREST-PARIS "toute machine est admise, pourvu qu'elle soit exclusivement mue par la force Musculaire". Parmi les machines originales, j'ai rencontré trois tricycles montés par des Anglais, et un vélo dont le pédalier était à la hauteur de la selle, son pilote et constructeur, un Français, étant assis dans un siège à haut dossier. Il m'a dit éviter ainsi les maux de fesses.

Quelques kilomètres avant TINTENIAC, je retrouve un Hollandais qui casse régulièrement des rayons à sa roue arrière. Heureusement, dans TINTENIAC, nous trouvons rapidement un marchand de cycles.

TINTENIAC Km 836, mercredi 31 août, 16h20.

Ici malheureusement, pas de repas complet. Quelques fruits, du thé et un sandwich. Petit repos et je repars après m'être fait huiler ma chaîne, car, ayant appris que nous avions essuyé un orage une personne attentionnée est là burette à la main. Vraiment remarquable !

La route vers FOUGERES est plus plate. J'y rencontre un homme bien sympathique avec qui je roule un bon moment, bien qu'il aille lentement. Agé de 67 ans, c'est sa deuxième année de vélo. Il s'est malheureusement fait un lumbago en fixant sa plaque de cadre dimanche après-midi. Mais il veut terminer à tout prix car dans quatre ans, il aura 71 ans et il craint de ne pouvoir prendre le départ : bel exemple de volonté.

Puis je rencontre trois Américains, qui, comme la centaine d'Américains et d'Américaines qui participent à ce PARIS-BREST-PARIS portent casques et vêtements aux couleurs vives et agréables à l'œil. On les reconnaît tout de suite. Ils sont bien visibles. Leurs tenues sont différentes des nôtres, ternes et inesthétiques. Les fabricants de vêtements pour vélo devraient utiliser plus de rouges, de verts, de jaunes. Cela serait plus agréable à l'œil et contribuerait à notre sécurité en nous rendant plus visibles.

Nous atteignons, peu avant la tombée de la nuit, FOUGERES.

FOUGERES Km 892, mercredi 31 août, 20h00.

Repas complet et très copieux. En me dirigeant vers le dortoir, je découvre les bicyclettes de Marc et Gérard. Je leur mets un mot. Puis je m'accorde une heure de sommeil. Mes genoux me font mal à l'arrêt. Je n'arrive plus à allonger les jambes et je suis obligé de dormir en chien de fusil.

Quand je refais surface, les deux autres oiseaux sont déjà partis. Dans le hall du pavillon d'expositions où nous nous trouvons, l'Américain au vélo à position allongée fait une exhibition sous l'œil émerveillé des organisateurs. Il est vrai que piloté par lui, cet engin paraît très maniable.

Mais je pars sans attendre la fin, il me faut "réengranger " pour disposer de temps à manger et à me reposer au prochain contrôle.

Il fait nuit noire. Je retrouve au bout de quelques kilomètres le brave homme au lumbago. Il s'est reposé lui aussi. Malheureusement, je ne le reverrai plus et j'ignore s'il a pu terminer dans les temps. Je l'espère.

Au village LA TANNIERE, il est plus de 23 heures (des habitants ont installés des tables sur le bord de la route et offrent gratuitement des boissons chaudes. Je prends un thé.

Je repars en compagnie d'un groupe parmi lequel se trouve le vélo dont le pédalier est à la hauteur de la selle. Nous faisons route ensemble jusqu'au prochain contrôle

La nuit est très sombre ; il y a parfois de la brume et la route ne comporte pas de bandes blanches. Les éclairages dont nous disposons deviennent dans ces conditions, insuffisants : on a du mal à distinguer les bas-côtés. Sur les plats et dans les côtes, la visibilité, compte tenu de la vitesse, est juste, les yeux fatiguent. Dans les descentes, ma torche, pourtant puissante, mais au faisceau trop concentré se révèle inefficace. Heureusement le phare de la SANYO, survolté dans ce cas, apporte une bonne lumière complémentaire et permet de ne pas trop perdre de temps. Je crains à tout moment de voir l'ampoule claquer, mais elle tient le choc. Parmi les personnes qui m'entourent, très peu disposent d'éclairage sérieux. Il est vrai qu'on ne trouve rien sur le marché qui soit à la hauteur de nos besoins et chacun bricole dans son coin plutôt mal que bien.

Heureusement, je dispose du système de plus en plus courant, constitué par une manette brasée sur le tube vertical qui permet de mettre en œuvre l'alternateur tout en roulant.

Nous traversons plusieurs villages non éclairés à cette heure tardive, mais à notre grande surprise souvent aux croisements, une lampe de poche s'allume pour nous indiquer la direction à prendre. Initiative spontanée, villageois ou membre d'un club local ? Nous ne saurons.

Après LASSAY, célèbre par son château, nous attaquons une côte raide et interminable dont personne n'a le souvenir : nous l'avons pourtant bien descendue à l'aller. Nous atteignons le village d'HARDANGES : pas de fléchage, pas de lumière, pas de villageois, pas de pancarte. Rapidement nous nous retrouvons une vingtaine à ne pas savoir où aller. Quelqu'un a-t-il une carte ? Un Américain candide me tend le tracé du parcours qu'il a découpé dans la carte Michelin au 1/1000.000 qui couvre toute la France ! Je me résous donc à aller chercher la n°60 qui gît depuis le départ au fond de mon sac et que j'avais emporté pour pallier ce genre de circonstance. Nous nous orientons et nous repartons.

VILLAINES LA JUHEL Km 982, jeudi 1er septembre, 3h45.

Je m'accorde une heure de sommeil. Pas besoin de natte. Le sol d'un grand hangar est recouvert d'une bonne épaisseur de paille. Solution curieuse au premier abord, mais en fait extrêmement pratique car elle permet de loger un grand nombre de personnes dans un excellent confort sur une surface réduite. Je prends un repas complet que je mange à la table de deux CRS qui prennent eux aussi un peu de repos.

Et c'est reparti. La fraîcheur de la nuit réveille. La route descend des Alpes Mancelles. Nous sommes doublés par une voiture de pompiers. Au loin un autre gyrophare lance des éclats : mauvais signe. Effectivement, quelques instants plus tard dans un tournant, un corps inerte est recouvert d'une couverture. J'en ai froid dans le dos. Nous apprendrons que ce camarade n'a pas vu la glissière de sécurité et l'a heurtée. Il paraîtra t qu'il s'en est bien tiré.

Le jour se lève quand nous atteignons FRESNAY SUR SARTHE. Dans FRESNAY celui qui est devant moi passe tout droit et s'engouffre dans une descente à l'opposé de la bonne direction. J'arrête une personne à cyclomoteur et lui demande de le rattraper. Il refuse. J'ai le réflexe de lui dire "c'est le PARIS-BREST-PARIS", sésame magique, et il part à sa poursuite.

Quelques kilomètres plus loin : re-contrôle secret.

Dans une montée, subitement mon pédalier émet un bruit qui se reproduit tous les trois tours de pédales. Je devine qu'il s'agit de la chaîne, ce qu'un examen attentif me confirme : un maillon est ouvert.

Nous sommes à quelques kilomètres de MAMERS, j'espère que cela va tenir jusque-là. Mais à MAMERS, le seul marchand de vélo est en vacances.

A la sortie de MAMERS, le vélo appuyé sur une énorme botte de foin, je tente de réparer en ressertissant le maillon à l'aide de mon dérive chaîne. Pendant ce temps ceux qui passent disent : "il vend son vélo", "qui veut acheter un vélo", "j'achète". Je ne comprends pas très bien et je suis plus préoccupé par ma chaîne que par toutes ces bêtises. Mais en repartant j'aperçois, fichée dans le ballot de paille, une pancarte "A VENDRE".

Je ne force pas trop et arrive à BELLEME sans encombre, mais le maillon s'est presque tout de suite réouvert. Il faut donc réparer.

BELLEME Km 1.054, jeudi 1er septembre, 9h30.

Même chose qu'à MAMERS, le seul marchand de vélo est également fermé. Je demande l'aide d'un des membres du club qui assure le contrôle et en moins de 5 minutes, nous raccourcissons la chaîne de deux maillons. Ce sera le seul ennui mécanique sur ce vélo qui a moins de 3.000 kilomètres.

Le restaurant self-service est plein comme à l'aller. Je fais quelques emplettes et repars. REMALARD, DIGNY où n'en tenant plus je m'arrête dans un restaurant pour déjeuner. C'est la panique dans les cuisines, mais nous sommes servis rapidement. CHATEAUNEUF EN THYMERAIS, un orage menace, et à TREMBLAY LE VICOMTE, ce sont des cataractes. Cela durera jusqu'à NOGENT LE ROI

NOGENT LE ROI Km 1.137, jeudi 1er septembre, 15h30.

Monsieur BAYET, ex-président départemental de la FFCT, officie. Il me tend la carte de contrôle que Gérard a oubliée. Je me restaure rapidement - le riz est brûlé, mais dans les circonstances actuelles, on ne se montre pas difficile.

Repos d'un quart d'heure seulement car le temps presse et la pluie qui n'a pas cessé peut provoquer un retard. Je me fais masser les genoux qui sont toujours aussi raides à l'arrêt. A une dizaine de kilomètres de NOGENT LE ROI, je rattrape un participant qui titube littéralement. Il est assis tout de travers sur sa bicyclette et zigzague. Déjà deux voitures en sens inverse ont allumé leurs phares. Je l'appelle, il ne répond pas. J'arrive à sa hauteur sans plus de succès. Il est dans un état second. Heureusement la route monte, il ne va pas vite, je le dépasse, pose mon vélo dans le fossé et me mets devant lui pour l'arrêter. Il tombe presque. Il ne comprend pas ce que je lui dis. Surgit une voiture officielle. C'est celle de monsieur et madame LEPERTEL, les chefs d'orchestre de cette fantastique organisation. Je leur propose de prévenir une ambulance car il me paraît dangereux de devoir laisser continuer cette personne ainsi. Ils me remettent deux sachets de vitamine C et repartent. Je suis quand même sceptique et inquiet. Mais les sachets vont faire leur effet très rapidement. Ce monsieur retrouve l'usage de la parole. Je lui fais promettre de ne pas remonter sur son vélo tout de suite et de s'alimenter. Sous cette pluie, il n'est malheureusement pas question de s'allonger. Puis je redémarre.

J'aurai le plaisir de le retrouver à l'arrivée, dans les temps. Il ne me reconnaîtra qu'avec difficultés.

C'est la traversée de la forêt de RAMBOUILLET et d'une succession de petits villages. Ces derniers kilomètres sont fastidieuse, longs, très longs, interminables. On a l'impression partagée par d'autres que ce parcours fait de nuit à l'aller ne finira jamais. Enfin ROCQUENCOURT, VAUCRESSON, L A CELLE ST CLOUD, la descente sur l'étang de St Cucufa où un CRS nous incite à la prudence et nous demande d'allumer nos lumières. Et ce sont les derniers kilomètres dans RUEIL MALMAISON. On retrouve des jambes et les derniers mètres sont franchis en danseuse sous les applaudissements d'inconnus.

Km 1.215, la porte du stade est franchie. J'ai du mal à réaliser que c'est fini, mais je suis bien content tout de même : il est 20 heures et quelque chose (je n'ai pas noté l'heure exacte).

Gérard GESTIN, Marc TOURRET accompagnés de Gérard MAGE sont là. Ça va, je me sens bien, mais je sais qu'une bonne douche et un bon repas seront les bienvenus.

Je félicite les organisateurs et tous ceux qui par centaines ont coopéré à cette grande entreprise. Les contrôles ouverts 24 heures sur 24, les repas et couchage jour et nuit. Car même si à certains moments il y a d'inévitables engorgements, j'ai trouvé l'organisation excellente.

Nous fûmes 2.100 au départ dont 100 femmes, nous fumes 17.00 à franchir l'arrivée dans les délais. Il n'y eut aucun accident grave (chiffres communiqués par l'un des organisateurs).

Une question vous brûle certainement les lèvres : pourquoi s'engager dans cette épreuve folle ?

Je vais essayer de répondre pour moi-même.

Il y a tout d'abord l'envie, je crois, de relever un défi qu'on lance à soi-même : 1.200 kilomètres, ça paraît énorme avant de l'accomplir. Pour ma part, je ne doutais pas d'arriver à joindre PARIS à BREST puis BREST à PARIS. En revanche je n'étais pas certain de terminer dans la limite des 90 heures.

Aujourd'hui, PARIS-BREST-PARIS étant terminé, je suis convaincu que ces longues distances sont accessibles à bon nombre d'entre nous. Pour réussir, il faut deux choses :

- un bon dosage de ses efforts pendant l'épreuve pour maintenir la force physique de rouler. Selon l'expression de Gérard MAGE, " il faut savoir se consumer en 90 heures"
- l'envie folle (ou plutôt sage) de réussir, pour lutter contre la fatigue et le manque de sommeil.

Il faut avoir envie. Le moral est essentiel. C'est lui qui permet de surmonter les passages difficiles, de repartir après une heure de sommeil. Le moral vient de la confiance que l'on a en soi, confiance qui vient de l'expérience acquise. L'expérience s'acquiert au cours de brevets, par exemple, les Brevets fédéraux avec dénivelé (150, 250, 350, 500 km) ou les Brevets de Randonneurs Européens qui permettent de se prouver graduellement que les grandes distances sont tout à fait accessibles à qui en a envie.

En second lieu, on se lance dans PARIS-BREST-PARIS pour le plaisir de participer à une Grande épreuve, à une épreuve d'exception et de renom (dans le milieu cyclotouriste, car la publicité en étant absente, elle est inconnue du grand public).

Je souhaite qu'au 11^{em} PARIS-BREST-PARIS dans quatre ans, un plus grand nombre de membres de MS D participeront. Quant à moi mon défi sera de l'accomplir en un temps plus court.

Yves LEROY