

LE TOUR DE FRANCE RANDONNEUR

de quelques « figures »

Jean RiCHARD, Patrick PLAINE, Pierre KRAEMER†...

Des randonneurs « hors normes » qui ont réalisé en solitaire, le Tour de France Randonneur de l'US Metro : le premier en 1973 et 1974, le second à une dizaine de reprises dont le record réussi en 1978, le dernier en 1981 ;

Jean RiCHARD, jeune instituteur au style facile, mais vindicatif et souvent narcissique, a réussi en 1974, à boucler le parcours de 4.900 km en 328 h 40, record considéré comme pratiquement imbattable, jusqu'à ce que Patrick PLAINE effectue le même parcours en 1978 dans le temps de 321 h 20 (moins de 13 jours), malgré une méchante bûche dans la descente du Galibier et une « gueule » sérieusement déformée...

Pierre KRAEMER, le célèbre Gaulois, se « contentera » de 23 jours et quelques heures, parce qu'il avait décidé de se faire plaisir...

Tous les trois ont raconté leur périple, avec plus ou moins de détails mais avec passion. Peu importe le style, le plaisir de les accompagner est entier...

Repères :

- **récit de Jean Richard** page 2
- **récit de Patrick Plaine** page 60
- **récit de Pierre Kraemer** page 76

Bonne pédalée... dans votre fauteuil !

Gilbert JACCON
Août 2004

LE TOUR DE FRANCE SANS COMPAGNON

Texte de Jean RICHARD

« Propriis viribus, pro mea fama solum, inita hominum stultitia »¹

Le mois de juin 1974 m'a enfin vu m'approprier le record absolu du Tour de France à bicyclette.

Cette performance, certainement la meilleure intrinsèquement d'un palmarès riche cependant de nombreux exploits dont le moindre ferait honneur à n'importe quel autre cycliste, aurait dû être chose faite depuis un an déjà, si je n'avais été trahi en 1973 par un mauvais matériel à moi vendu à un prix pourtant élevé par un industriel en cycles peu scrupuleux ; j'y reviendrai plus loin, car la même mésaventure a failli m'arriver cette année, et nous touchons là un problème qui semble malheureusement affecter de nos jours les commerçants de toutes branches : la disparition de la conscience professionnelle, au profit de la notion de marge bénéficiaire.

Bref, pour moi, ce premier Tour de France 1973, négocié en quinze jours et quelques heures, fut un échec complet - un pétard « mouillé », comme dit Roger Baumann - soit dit sans vouloir vexer ceux qui ont peut-être du mal à boucler la boucle en trente jours : compte tenu de leurs faibles moyens physiques, et surtout de la manière discutable dont ils s'y prennent pour mener à son terme une telle expédition, ceux-là sont sans doute aussi méritants que moi !...

Volontairement, je n'avais pas publié de récit de ce premier Tour de France, qui enfin de compte n'aura constitué pour moi qu'une simple esquisse, une reconnaissance de parcours, en quelque sorte ; dans l'obligation de doubler mon coup, faute d'avoir fait mouche la première fois, j'avais préféré attendre de réaliser quelque chose de plus présentable pour pondre quoi que ce soit sur ce sujet.

Aujourd'hui c'est fait, et je peux prendre la plume sans crainte ni honte d'aucune sorte : je relaterai mon périple 1974, en faisant toutefois allusion à ma tentative manquée chaque fois que nous repasserons sur le lieu de mes petits malheurs de l'année précédente.

J'ai choisi peut-être un peu hâtivement le titre de cette narration, cédant à l'appât d'un jeu de mots facile : en effet, si je n'eus pas à proprement parler de compagnon durant cette effrayante randonnée, j'eus du moins une compagne qui, si tant est que ce raid vaille la peine de recueillir quelque admiration, y a droit autant que moi : j'ai nommé ma bicyclette, cette fidèle et vaillante auxiliaire à qui je consacrerai quelques paragraphes plus loin.

Et puis, à tout prendre, la solitude n'est jamais que l'idée que l'on s'en fait, et j'ai rencontré en treize jours une multitude variée de compagnons de route fortuits en la personne des commerçants, des hôteliers, ou même des simples indigènes avec qui je me suis trouvé en contact, et que j'ai jugés sur le vif, donc sommairement, mais toujours

¹ devise latine que je composai au lendemain de mon Tour de France 1973, et qui signifie : « Par ma seule force et pour ma grande gloire, malgré la bêtise des humains »

impitoyablement, mes dons d'observation étant fortement teintés, non sans raison, d'une certaine misanthropie et d'un certain mépris d'autrui.

Combien de personnes un randonneur qui boucle un Tour de France peut-il bien côtoyer au cours de son périple? Une belle question subsidiaire pour un concours... On demande bien parfois le nombre de haricots contenus dans un bocal déposé chez Me X..., alors pourquoi pas la quantité de pommes remplissant un hexagone?...

Je précise que si je me permets de tourner en ridicule les gens que je rencontre sur ma route, je ne vois en revanche aucun inconvénient à ce que ceux-ci se gaussent également de moi, aussi la réciprocité est-elle complète, à une petite différence près : c'est que si l'on rit parfois de mon maillot ou de mes chaussettes sales, ce n'est pas grave car j'ai dix maillots et vingt paires de socquettes propres chez moi dans une armoire, tandis que si je ris d'un travers de quelqu'un, qui donc peut se vanter de posséder fût-ce un seul caractère de rechange dans sa commode?...

Mais rendons-nous sans tarder sur les lieux du départ, car je sens des mouvements d'impatience dans mon auditoire : mon oreille exercée vient même de saisir au vol une phrase célèbre déjà prononcée en Arces, dans l'Yonne, le jour du Vendredi Saint 1973, par l'ectoplasme de Louis XIV, qui ce jour-là faillit m'attendre...

Que m'importe, du reste? S'il est vrai que l'exactitude est la politesse des rois (et des roitelets), pourquoi diantre l'inexactitude ne serait-elle pas celle des empereurs ?

MA BICYCLETTE

« Le zèle des amis est parfois plus néfaste que la haine des ennemis » (Schiller)

J'avais fait construire pour la circonstance un cadre en tube « Reynolds » de 5/10, d'un dessin tel que son rendement était excellent aussi bien en montée qu'en descente ou sur le plat; vous souffrirez en conséquence que je garde pour moi les mensurations de ma petite reine, qui sont le fruit de longues études de ma part: elles ne vous seraient du reste d'aucune utilité, car il existe un seul cadre idéal pour chaque individu; il appartient à chacun d'en déterminer les caractéristiques exactes, à force de réflexion et surtout en ne tenant absolument pas compte de ce que proclament les techniciens du cycle dans la presse sportive.

Considérant que le choix de la couleur est aussi très important pour une bicyclette, j'optai pour le rouge, mais pas ce rouge écarlate et vulgaire des voitures de pompiers et des vélos "de certificat d'études", dont certaines marques de cycles semblent vouloir tirer quelque gloire, non, mille fois non !

Mon rouge à moi, plus sombre et plus digne à la fois, évoque à s'y méprendre celui des drapeaux du IIIème Reich.

Quant aux accessoires, j'utilisai une potence et un guidon "Cinelli », des freins "Universal" à tirage central, un ensemble de dérailleurs "Campagnolo" avec passe-vitesses, un porte-bidon "T.A." allégé, des plateaux, manivelles et pédales légères "Campagnolo", ainsi qu'une tige de selle allégée de la même marque, terminée à son extrémité supérieure par ma fameuse selle "Brooks" B 17 qui venait de fêter ses dix ans.

En ce qui concerne les braquets, il en va de même que pour les cotes du cadre, c'est une question très personnelle: si je vous livre ici les développements que j'utilisai, c'est donc à titre purement indicatif. Je montai une gamme que je considère comme très équilibrée, à savoir 53-42 x I3-I5-I7-20-23, et ce grosso modo de la manière suivante: je me servis sur le plat de 53 x 15, 53 x 17 ou 42 x 15 suivant l'humeur du moment et l'orientation de la queue des coqs au faîte des clochers, 42 x 17, 42 x 20 et 42 x 23 étant réservés aux faux plats, côtes sévères ou petits cols, et grands cols, respectivement; quant au 53 x 13, l'arme totale, je l'employai, outre pendant les descentes de cols, lorsque mon système nerveux réclamait quelque exercice violent ou simplement en cas d'urgence.

C'est à dessein que j'ai passé jusqu'ici sous silence le chapitre des roues, la seule partie de ma bicyclette dont j'avais confié le montage à autrui; que ce soit en 1973 ou en 1974, ce fut quelqu'un "du métier" qui s'en chargea, et les deux fois j'eus les pires déboires en cours de route.

La première fois, le rayonnage semblait être de guimauve: lors de ma seconde tentative, les jantes étaient vraisemblablement forgées dans le même alliage... Il appert donc que sur la place de Paris, plus nombreux sont les commerçants capables de vendre fort cher de mauvaises roues que ceux qui sont aptes à en monter de bonnes! Ce phénomène ne laisse pas d'être inquiétant car désormais à qui se fier?

Autrefois nul ne se lançait dans l'exercice d'une profession quelconque sans une solide compétence technique, ou, à défaut de celle-ci, le désir de l'acquérir afin de remplir sa fonction au mieux des intérêts de tous: de nos jours, n'importe qui entreprend n'importe quoi, croyant qu'il suffit de posséder "le sens des affaires" pour réussir. Or, ce genre de "réussite" ne peut être qu'éphémère: en particulier, pour faire un bon constructeur de cycles, il ne faut pas se contenter seulement de fabriquer du lard derrière un comptoir et d'usurper l'accent gouailleux des gamins qui jouent dans le ruisseau à Belleville. Il est nécessaire également de bien concevoir ce qu'est une bicyclette, et surtout ce que représente l'effort de l'athlète qui l'utilise: à ce sujet, j'ai pu constater que les petits artisans me considéraient davantage que les gros fabricants qui équipent des cyclistes professionnels, peut-être parce que ces derniers daignent de moins en moins consentir des efforts importants, mais c'est là un autre problème.

Toujours est-il qu'il est assez déplaisant, lorsqu'on va chez un fournisseur faire une réclamation au sujet de la qualité d'une marchandise, de se voir répondre par un simple sourire ironique, sans aucune proposition de dédommagement, alors qu'on vient de parcourir 5.000 kilomètres et de perdre quinze jours de vacances pour rien! De tous temps, il a existé des parvenus qui croient que l'argent peut remplacer tout, et la culture, et l'éducation, et la force physique et l'intelligence, alors qu'il permet seulement à ceux qui ne possèdent ni l'une ni les autres d'acheter les talents des autres pour compenser leurs propres lacunes: si ces mêmes "riches", du jour au lendemain, ne trouvaient plus personne qui veuille les servir à aucun prix, ils n'auraient plus alors qu'à crever de faim comme des chiens au milieu de leurs sous désormais inutiles, trop stupides qu'ils sont pour savoir survivre par eux-mêmes...

En attendant ce retour à un ordre logique des choses, qui ne manquera pas de se produire, il appartient aux vrais randonneurs, si rares soient-ils à l'heure actuelle (je connais à peine une dizaine de personnes en France qui soient réellement dignes de cette appellation), de faire en sorte que le cyclisme ne bascule pas dans l'abîme où sont tombés tant d'autres sports, du fait du rôle prépondérant qu'y tient maintenant l'argent, ce vil symbole d'une richesse factice, éternel obstacle à la paix universelle dont rêve le genre humain.

Mais allez donc demander à un négociant de faire de la philosophie en même temps qu'il exerce sa lucrative activité ! Il y aura toujours incompatibilité entre la science des nombres et celle des âmes: d'ailleurs, Hermès, le Dieu des commerçants chez les anciens Grecs, n'avait pas grand-chose de commun avec les muses, s'il était en même temps le patron des voleurs...

AVERTISSEMENT

Les circonstances ont voulu que mon Tour de France se décompose en neuf étapes de kilométrage très variable : la relation de cette monstrueuse partie de manivelles comprend donc neuf chants, intitulés d'après des "clichés" empruntés au vocabulaire des journalistes sportifs lorsqu'ils veulent personnaliser les étapes du Tour de France professionnel.

Toutefois, il est loisible de constater que si ces expressions consacrées par l'usage sont à peu près vides de sens dans les colonnes des pages sportives des grands quotidiens, elles prennent en revanche sous ma plume un relief inhabituel en même temps qu'elles revêtent un certain caractère ironique, eu égard au gigantisme de mes propres étapes par rapport aux sauts de puce de nos pauvres coureurs professionnels d'aujourd'hui...

Mais lisez plutôt ce qui suit, et si vous n'êtes pas convaincus ensuite que je suis le plus grand, eh bien, ma foi, un record est fait pour être battu... Alors, si le cœur vous dit d'essayer, bon vent !

Ah, encore une recommandation; si vous voulez vraiment être dans l'ambiance, lisez mon récit étape par étape, en mangeant des pâtes de fruits, des bananes et des pruneaux, sans oublier de garder un bidon cycliste à portée de la main...

CHANT 1

L'ENVOLEE

PARIS-LANDIVISIAU : 814 km

Je dédie cette première étape, où je fus trahi par la mécanique à deux reprises, à Monsieur Roger Lejeune.

"La masse est instinctivement hostile à tout génie éminent." » (Adolf Hitler)

9 juin 1974, 6 h 00.

La Porte Champerret était déserte à cette heure matinale, ce qui me permit de compléter tranquillement ma carte postale de départ, sans être importuné par quelque oisif en quête d'un spectacle original qui puisse occuper quelques instants de sa morne existence.

En 1973, au même endroit, une négresse édentée et vêtue de haillons, intriguée par ma tenue, était venue me demander avec un inimitable accent si j'étais le Señor Cruz, espérant peut-être gagner une bouteille de porto à je ne sais quel stupide jeu radiophonique : méprisant, j'avais haussé les épaules...

Cette sortie de Paris par le Pont de Courbevoie, le rond-point de Belgique et le Pont de Bezons est l'une des moins malaisées qui soient de nos jours pour un cycliste. Une fois passé le Pont de Bezons, on est à peu près quitte avec les feux de signalisation.

J'abhorre les feux tricolores lorsqu'ils fonctionnent : en effet, ces objets, sous couvert d'assurer la sécurité de tout un chacun, ont le pouvoir de faire perdre éventuellement un temps précieux, mais de n'en jamais faire gagner, puisque s'ils sont au rouge, ils commandent à l'usager de stopper, tandis que s'ils sont au vert, ils permettent de franchir un carrefour exactement comme si celui-ci n'était équipé d'aucun feu.

D'autre part, ni leur implantation systématique, ni les sanctions prévues par l'Etat à l'égard des contrevenants ne suppriment le risque de voir un dément provoquer une catastrophe en ne les respectant pas : la silhouette inexpressive de ces ustensiles traduit du reste bien l'échec de la civilisation judéo-chrétienne face au Destin.

Après un démarrage inévitablement syncopé, j'étais sur le point d'atteindre la vitesse de "libération" lorsqu'aux abords de Sartrouville je crevai sur un éclat de verre : il faut dire que notre société actuelle détient certainement un record peu reluisant en matière de production d'ordures et de déchets divers, quoiqu'elle ne soit pas parvenue encore au même stade suprême de développement que les civilisations grecques de l'Antiquité, où l'on arrivait à surélever les murs et le toit des maisons lorsqu'il devenait impossible de s'y tenir de bout, les pièces étant partiellement comblées par les détritrus ! Nos petits-enfants auront peut-être la

chance de vivre une époque semblable, ce qui ne manquera pas de les amuser beaucoup, quand on appliquera cette étrange technique à la Tour Montparnasse, par exemple...

Bref, j'avais crevé ; en pareil cas, n'importe quel cycliste français aurait aussitôt cité le vaincu de Waterloo, mais l'incident parvint juste à m'arracher un sourire : il est vrai que lorsque l'on "perce" à 4.870 km de l'arrivée, rien n'est encore joué et il n'y a pas de quoi s'affoler... Je remplaçai posément la pelure défailante en me félicitant intérieurement de m'être lancé dans cette entreprise avec des boyaux plus qu'usagés : il aurait été dommage d'en fusiller un neuf après à peine dix kilomètres de route.

Je repartis l'esprit tranquille : l'air était aussi vivifiant qu'on puisse encore l'espérer aussi près de Paris, et le vent soufflait de face. Rien n'a le don de me stimuler comme le vent défavorable: je n'ai de cesse qu'il tourne, qu'il tombe ou que mon propre itinéraire suive une direction différente, et l'acharnement dont je fais preuve pour le combattre et le vaincre peut être en quelque sorte assimilé à de la paresse, mais une paresse au second degré dont je suis fier car elle n'est pas celle de tout le monde !

À part cela, le temps était clair et il promettait de faire assez chaud dans le courant de la journée. Je ne tardai pas à arriver à Pontoise, dernier obstacle à franchir avant d'en être définitivement quitte avec la monstrueuse agglomération parisienne, puis je pris le large en direction de Magny-en-Vexin, premier contrôle de mon périple: ce fut un humble boulanger qui, à 7h50, eut l'honneur d'apposer le premier le tampon de son établissement sur mon carnet de route après m'avoir fait perdre quelques minutes, qui me parurent être des siècles, à rechercher l'ustensile demandé et son encreur, qu'il avait égarés dans son fournil ! Ce genre d'incident n'encourage certes pas le client à acheter de la pâtisserie fabriquée sur place, de crainte d'y découvrir en la mangeant quelque objet tout à fait étranger à l'art culinaire...

Ce contretemps anodin me rappela en la confirmant cette éternelle loi de la Nature selon laquelle, dans le cours de l'Histoire, les hommes exceptionnels sont toujours perdus par la faiblesse de leur entourage, et non battus sur leur propre valeur.

Je me remis en selle vers Rouen, via St-Clair-sur Epte, Les Thilliers-en-Vexin, Ecois et Fleury-sur-Andelle : c'est une portion de route dont il n'y a pas grand chose à dire, surtout quand elle se trouve placée immédiatement au début d'une randonnée de l'envergure de celle-ci ; je roulai bon train sans forcer outre mesure, car c'est justement dans ces premiers kilomètres qu'il faut le plus de patience. En effet, on ne dispose encore d'aucun chiffre significatif concernant la moyenne horaire ou la distance parcourue, par rapport à l'ensemble de l'épreuve ; on ne peut donc pas se faire une idée exacte de ce que l'on est en train de réaliser. Plus tard, au fur et à mesure, on peut s'occuper l'esprit avec des données plus consistantes et alors seulement échafauder les projets les plus hardis, mais les deux ou trois premières centaines de kilomètres sont toujours les plus ingrates à parcourir.

Ce ne fut pas sans soulagement que je découvris une fois de plus, du sommet de la côte de Bonsecours, le panorama caractéristique de la bonne ville de Rouen, hérissée de ses multiples clochers: je savais en effet que la suite de l'itinéraire était beaucoup moins exposée au vent. Après qu'un pompiste obligeant ait concrétisé mon passage, je traversai sans aucune hésitation l'importante agglomération; j'avais pris la précaution, avant de partir, d'apprendre par cœur le chemin à emprunter pour franchir sans problème certaines grandes villes, grâce aux plans contenus dans le guide "Michelin".

Sans perdre de temps, je quittai la ville natale de Corneille et de Boieldieu pour m'élancer sur la route du Havre; sur ce trajet quelque peu vallonné, je jouai à saute-mouton dans les méandres de la Seine jusqu'à Caudebec-en-Caux, où je pointai à 11 h 35, puis j'atteignis Lillebonne, cité remarquable par son théâtre antique, et sa décharge moderne dont la puanteur me poursuivait pendant plusieurs hectomètres dans la longue côte qui conduit au lieu-dit "Les Forges". Le vent d'Ouest se rappela à mon bon souvenir, dès que je débouchai sur une sorte de plateau absolument à découvert, pour ne plus cesser de contrarier ma progression jusqu'au Havre, mais je pouvais à bon droit rire sous cape, puisque je devais ensuite changer radicalement de direction et bénéficier de ce fait des faveurs d'un Eole en pleine crise d'aérophagie...

Pour changer, c'est un bistrot que je choisis pour me faire contrôler, à 13 h 30, le "Rendez-Vous des Sportifs": je ne sais si vous l'avez remarqué, mais à en croire les enseignes, les sportifs se donnent toujours rendez-vous dans ces endroits-là, coïncidence, sans doute, dans certains cas tout au moins... Après avoir éclusé rapidement quelque consommation rafraîchissante, je repartis à toutes pédales vers le Pont de Tancarville, sur une route faite de dalles de béton, à la manière des autoroutes allemandes datant d'avant-guerre: chaque joint entre les éléments cause un soubresaut déplaisant à la longue pour le cycliste, et ce qui est pis, défavorable à l'emploi d'un braquet trop grand.

Je fis de mon mieux pour me tirer en vitesse de ce mauvais pas, puis j'escaladai la rampe d'accès au Pont de Tancarville, ouvrage d'art gratuit pour les piétons et les cyclistes. Je fis mon entrée à Honfleur, patrie d'Alphonse Allais, à 15 h 25, après un voyage sans histoire: la chaleur y était étouffante et c'est certainement par un temps semblable que le grand humoriste avait répondu un jour à un de ses amis qui lui annonçait une température de 40° à l'ombre: « *Mais qui donc vous oblige à vous promener à l'ombre d'un temps pareil ?* ». Il est vrai que, devant l'ahurissement de son interlocuteur, il avait alors ajouté d'un ton plus nuancé: « *C'est égal, vous avez raison, il fait une chaleur excessive pour une si petite ville !...* »

Je coupai court à toute évocation de cet écrivain si inventif, car sinon j'y serais peut-être encore à l'heure actuelle, et je me hissai au sommet de la corniche, non sans enrouler un braquet aussi audacieux que le pourcentage de la route: je longeai la côte, parsemée de localités toutes plus snobinardes les unes que les autres; un anarchiste ayant l'espoir de vivre centenaire n'aurait pas assez de toute son existence pour détruire à la bombe ne serait-ce que le quart des résidences secondaires qui déprécient le paysage entre Honfleur et Cabourg !

Mais j'ai oublié de vous dire que dans l'entre-temps le ciel s'était couvert, si bien qu'il arborait maintenant une teinte grisâtre, trop sombre pour que la journée se termine sans eau: en fait, je dus inaugurer mon K-Way à la sortie de Cabourg, et croyez-moi, il y avait là de quoi décourager n'importe quel cycliste débutant - et à plus forte raison chevronné - : des trombes d'eau s'abattaient sur la route, plaquées au sol par des rafales de vent, et les rares voitures qui se risquaient à continuer de rouler m'éclaboussaient copieusement, mais rien ne put entraver ma progression inexorable et j'arrivai trempé, dégoulinant mais vainqueur à Caen à 17h45.

Sans me refroidir, comme bien l'on pense, je filai aussitôt sur Bayeux, toujours sous une pluie battante qui cessa comme par enchantement au bout d'une vingtaine de kilomètres.

Alors, comme c'est souvent le cas en fin de journée, le temps s'arrangea au moment où on n'avait plus besoin de ça, le ciel s'éclaircit, et je me souviens même que le coucher du soleil fut relativement spectaculaire ce soir-là, tandis que l'eau de pluie s'évaporait lentement, formant une sorte de brume au-dessus des prairies.

Trente ans et trois jours auparavant, les premiers Alliés avaient débarqué non loin de là, pas tant pour répondre aux exigences répétées des Français refusant le joug nazi que pour établir celui, économique, des Etats-Unis sur la terre réputée jusque-là être celle de la Liberté. Depuis cette époque qui, sans être particulièrement reculée, ne nous rajeunit pas, nos plages du Calvados et de la Manche sont affublées de noms de code dont l'origine est évidemment lointaine, mais après tout, n'existe-t-il pas aussi Outre-Atlantique des cités ayant nom Paris, Vincennes, Maçon, Quincy ou Montpellier, sans parler de la Nouvelle-Orléans ?

L'Histoire, reflet de l'agitation désordonnée du genre humain plus ou moins modifié ou embelli par les autorités en poste, suivant les intérêts du moment et de l'endroit, constitue vraiment, outre un divertissement plaisant pour qui possède le sens de l'humour, un auxiliaire précieux pour le philosophe...

En passant à Carentan, à 20 h 50, je m'équipai en piles électriques pour la nuit, puis je m'enfonçai confiant dans l'obscurité croissante, vers les redoutables bosses du Cotentin. Est-ce dans ces parages que ma roue arrière commença à souffrir? Je ne sais...Toujours est-il que je ne remarquai rien d'anormal jusqu'à Cherbourg, où je pointai à 23 h20, après 432 kilomètres de route.

Maintenant, l'affaire était bien lancée: je pouvais commencer à jongler avec des temps de passage et des distances pour calculer des moyennes et faire des évaluations quant à l'avenir, car c'est une de mes spécialités que de partir sans tableau de marche précis et de l'élaborer en cours de route, selon les circonstances qui se présentent.

Mon objectif pour cette première étape était simplement de parcourir le plus de distance possible durant les deux premiers jours, mais sans puiser toutefois dans mes réserves car on n'entreprend pas un Tour de France comme un vulgaire 1000 km randonneurs ou un simple Paris-Brest-Paris, épreuves qui s'assimilent finalement à de simples sprints: ici, point n'est question de lutter à tout prix contre le sommeil pendant les deux ou trois premières nuits, et d'être flapi ensuite; il s'agit au contraire de savoir rester en bon ébat durant deux semaines entières (pour la majorité des sujets, il faut même compter trois semaines, voire quatre), car la moindre indisposition a vite fait de faire perdre une demi-journée ou une journée au concurrent déficient. En conséquence, même au cours des nuits destinées à être passées sur la route, j'accordai toujours une priorité absolue au sommeil, et ce dès les premiers signes avant-coureurs de l'assoupissement: agir autrement eût été aller vers un échec quasi certain.

Après avoir roulé toute la première moitié de la nuit, et bu un café à Bricquebec, faisant ainsi la fermeture de l'établissement, je ressentis bientôt une certaine lassitude aux abords de Lessay, où je devais poster une carte (car certains contrôles du Tour de France, huit exactement, se pratiquent de la sorte). M'étant acquitté de cette obligation, j'avisai une cabane contenant des ustensiles agricoles; il y régnait une odeur nauséabonde. Malgré le voisinage très proche d'une brouette douteuse qui ne devait pas être étrangère au fumet que

dégageait l'endroit, j'élus domicile pour deux heures environ dans l'étrange local. Le vent passait bien un peu de partout, mais néanmoins je dormis là, installé en chien de fusil sur des planches.

Je repartis au petit jour, peu après quatre heures, et c'est alors que mes oreilles découvrirent l'existence d'un bruit suspect provenant de ma roue arrière, comme si quelque chose frottait sur les patins de frein à chaque tour; je pensai d'abord à un peu de paille et de bouse, héritage en somme de ma récente halte dans mon refuge improvisé, mais d'un simple coup d'œil je m'aperçus que la jante était bel et bien voilée ! Perplexe et inquiet, je mis pied à terre pour un examen plus approfondi du phénomène: je vis du coup que quelques rayons indisciplinés, malmenés par mes escalades en force répétées de la nuit, avaient tout bonnement traversé la jante, donnant ainsi à la roue une forme qui me déplaisait absolument, bien qu'elle fût originale...

Ce récit ne gagnerait rien à ce qu'y figure la kyrielle d'insultes méritées que j'adressai dans la brume matinale au médiocre échantillon du règne animal qui avait monté la roue, mais sachez que j'accomplis cette formalité indispensable en un minimum de temps, d'autant plus qu'il fallait prendre rapidement une décision ! Je résolus donc de continuer tant bien que mal jusqu'à ce que je rencontre une échoppe de marchand de cycles ouverte. À vitesse réduite, pour ne pas aggraver les dégâts, je franchis Coutances, Bréhal, Granville (à 6 h45) où je bus un café, puis Sartilly, Avranches, Pontaubault, avant d'échouer à Pontorson à 8 h45.

Inutile de préciser que pendant tout ce temps, je bouillais à l'idée que j'aurais pu rouler à une moyenne élevée, et que c'était l'incompétence d'un obscur ouvrier venu sur cette Terre simplement à titre de figurant qui me contraignait, Moi, Jean Richard, à perdre de précieuses minutes à jamais irrécupérables: et ça ose s'intituler monteur de roues, ou marchand de cycles ! Nous vivons réellement une curieuse époque...

Enfin, à Pontorson, je trouvai un commerçant compétent, comme il n'en existe malheureusement plus à Paris, qui effectua rapidement l'échange pur et simple de la roue contre une autre plus "fiable", tandis que je récupérai l'ancien moyeu que je renvoyai aussitôt à Paris par la poste; de plus, mon bienfaiteur, s'étant informé de ma provenance et de ma destination au fil de la conversation, m'invita, pendant qu'il travaillait sur ma monture, à aller déjeuner copieusement dans sa cuisine. En un peu plus d'une heure, j'étais convenablement restauré, et ma bicyclette était à même de repartir. Connaissez-vous beaucoup de marchands de cycles qui auraient agi ainsi sur la place de Paris?... Heureusement qu'il existe encore en province des gens qui savent vendre sans être des marchands de soupe, et qui apprécient toujours à sa juste valeur l'effort physique, car même si l'on peut penser que ce commerçant coopératif a été saisi d'emblée par l'ampleur du monument que j'étais en train d'édifier et par la sombre dignité de mon personnage devant cette situation qui risquait de réduire à néant mes projets, il y a tout lieu de croire qu'il aurait agi pareillement envers un cycliste réalisant seulement une prestation plus modeste: l'homme qui est bon est bon, celui qui est mauvais est mauvais, et il serait tentant de couper certaines têtes, rien que pour élucider ce qui s'y passe l...

À 10 heures, je repris ma route vers St Malo, lieu de l'origine de mes malheurs en 1973 (à l'époque, c'étaient les rayons qui se cassaient les uns après les autres, sans autre forme de

procès !). Ayant repris un rythme normal et libéré une partie de l'énergie que j'avais été forcé d'emmagasiner depuis le petit matin, je pointai dans la cité des corsaires à 11 h 55, puis par un dédale de voies de construction évidemment récente, après avoir franchi deux ou trois échangeurs, j'arrivai au second ouvrage d'art remarquable de mon voyage, l'usine marémotrice de la Rance: la France est un pays où l'on adore gaspiller des sous pour réaliser des curiosités scientifiques de ce genre, plus prestigieuses que vraiment utiles et du reste sans lendemain, alors que dans certains domaines on est encore assez loin d'un minimum décent...

Philosophant de la sorte, je passai à Ploubalay, terme forcé de ma première étape en 1973, après seulement 651 km de route : j'étais déjà nettement en avance sur ma précédente prestation, puisqu'en ayant déjà perdu le temps nécessaire au changement d'une roue, il me restait encore un long après-midi de juin pour aligner des bornes. Mon moral, ainsi que le temps, était revenu au beau fixe; je passai Plancoët, Lamballe, Yffiniac (mais hélas, la marée était basse), St Brieuc à 15 h 15, toujours sans faiblir, et j'attaquai les divertissantes montagnes russes des Côtes du Nord avec des forces encore intactes: Trémuson, Châtaudren, Guingamp, et puis le gratin, Louargat, Belle-Isle-en-Terre, Plounévez-Moëdec, Plounérin, Le Ponthou, autant de murs célèbres que j'absorbai insatiablement et dont j'oubliai aussitôt l'existence, tel un bâfreur jetant des os de poulet par-dessus son épaule !

J'étais à Morlaix à 19 h 15. Je pris le parti de rouler jusqu'à la tombée de la nuit. Au sommet de la longue côte peu sévère qui marque la sortie de la ville, mon second boyau pourri, qui "faisait le serpent" depuis déjà au moins 200 kilomètres, rendit l'âme, après m'avoir tout de même bien servi: je lui offris une sépulture décente dans le fossé voisin et je repartis cette fois sur une bicyclette entièrement chaussée de neuf.

L'approche de St-Thégonnec provoque toujours quelque inquiétude chez un cycliste; pourtant, du plus loin que je décelai la présence de ce calme petit bourg, je ne pus m'empêcher de sourire, mais pour que vous compreniez pleinement cette attitude, il est nécessaire que je fasse un retour en arrière.

En 1973, les ennuis de rayons qui avaient débuté à St Malo me poursuivirent à travers toute la Bretagne; n'ayant pas emporté de démonte roue libre, je perdis plusieurs fois un temps fou à en trouver un; de plus, la difficulté, se trouvait encore accrue du fait que je croisais dans ces parages le jour du lundi de la Pentecôte... À Morlaix se déroulait une sorte de kermesse intitulée comme par hasard "Le Petit Tour de France": quelques centaines de gamins s'affrontaient quatre par quatre sur des home-trainers installés sur un podium; un présentateur vociférait dans un micro... À proximité, plusieurs dizaines de camions-ateliers de services de courses étaient garés sous les arbres de la Place des Otages, mais après avoir questionné l'équipage de ces véhicules, je dus me rendre à l'évidence: aussi invraisemblable que cela puisse paraître, aucun n'était en possession du moindre démonte roue libre !

En toute autre circonstance, l'anecdote m'eût fait sourire, et philosopher sur les raisons profondes qui font que l'on perd des guerres et que l'on ramasse des vestes au cours des Championnats du Monde cyclistes entre autres, mais cette fois je n'en avais nulle envie: la nullité congénitale des Français en matière de logistique, associée à cette indifférence complète qu'ils affichent à l'égard de tout ce qui ne les concerne pas directement commença à me monter à la tête... Je finis toutefois par arracher non sans mal l'adresse d'un marchand de cycles à un dirigeant celte que l'alcool semblait avoir rendu un peu plus loquace que ses compatriotes; j'allai frapper à la porte de la boutique indiquée: une vieille femme idiote me répondit de sa fenêtre que son fils était

absent et qu'elle n'avait pas la clef de l'atelier: au demeurant, elle ne paraissait pas saisir toute la portée de mes ennuis... Maudite vieille! Si j'avais eu des allumettes sur moi, j'eusse volontiers mis le feu à sa maison, rien que pour le plaisir de voir se débattre dans les flammes son misérable corps décharné, et la punir ainsi de m'être inutile !...

J'allai plus loin, trouvant chaque fois porte close, et de fil en aiguille, j'arrivai à St Thégonnec. Là, je fis appel encore une fois aux services de la mère d'un mécanicien, ou plutôt de sa grand-mère, et j'obtins la même réponse qu'à Morlaix des lèvres desséchées de la branlante créature: l'artisan était parti avec la clef... La force que je ne pouvais pas appliquer pour l'instant sur les pédales me monta pour de bon au cerveau:

« - *Mais à la fin, n'y a-t-il pas un autre marchand de cycles ouvert dans ce pays?* »

« - *Mais monsieur, aujourd'hui, tout est fermé; c'est le lundi de Pentecôte, c'est férié !* »

En pareil cas, la raison de force majeure est bien le dernier argument qu'il faille m'opposer, car il insinue qu'il existe quelque chose de plus important que Moi. Alors, dans un élan épique, je me tournai vers le célèbre enclos paroissial tout proche:

« - *Ah oui, c'est férié aujourd'hui? Tiens, comme ça !* »

Et j'adressai le geste large communément appelé "bras d'honneur" à l'effigie en granit du prétendu "sauveur"; dès lors, la vieille bretonne ne m'adressa plus la parole, évitant même de me regarder : elle craignait sans doute qu'un entretien prolongé plus longtemps avec un blasphémateur ne compromette sérieusement son avancement dans l'autre monde dont elle admettait manifestement l'existence, et qu'elle espérait gagner à court terme vu son âge, après une vie de pieuse médiocrité...

Quant à moi, guère plus avancé à vrai dire, mais vaguement soulagé d'avoir lu dans les yeux de la bigote une expression de terreur, je repartis cahin-caha en direction de Brest.

Voilà pourquoi je souriais en traversant St Thégonnec ce 10 juin 1974 en fin de soirée. En arrivant à Landivisiau, j'avisai un important restaurant fréquenté par des routiers sur le côté gauche de la route: après avoir obtenu l'assurance de pouvoir y manger, et fait retenir une chambre un peu plus loin en ville, je décidai de fixer là le terme de la première étape de mon raid historique.

Il y avait foule dans le restaurant, donc tumulte, mais j'étais comme seul. Entre les plats, je fis le bilan qui s'avéra satisfaisant malgré le temps perdu à cause de mes ennuis mécaniques : j'avais parcouru 814 km en 38 h 45, soit à une moyenne légèrement supérieure à 21 km/h, et ce n'était là qu'un début; le lendemain, il allait faire jour, et le surlendemain aussi, mais n'anticipons pas !

L'estomac bien calé, après avoir conclu mon repas par un excellent cognac, je partis me coucher, et pour la première fois dans un Tour de France, je puis dire que je m'endormis l'esprit libre de tout souci : un coureur professionnel qui rêve tout en jaune ne doit pas être après tout plus heureux ni plus détendu que je pouvais l'être ce soir-là, ni assurément plus confiant dans l'avenir...

CHANT 2

L'ETAPE DE PLAT

LANDIVISIAU-BAYONNE : 906 km

Je dédie cette seconde étape à Roger Baumann, d'une part à titre d'exemple de ce qu'on peut réaliser quand on ne doute de rien, et un peu aussi en guise de consolation, parce qu'elle se termine non loin du terme d'une certaine Flèche de France²...

*" Je suis l'homme d'esprit, le maître
Du crépuscule obscur, du risque, du peut-être,
Du néant, du passant, du souffle aérien;
Je possède ce tout que vous appelez rien;
Je combine le vent avec la destinée
Et j'existe. "*

(Victor Hugo)

11 juin 1974, 7 h 45.

J'avais laissé la fenêtre de ma chambre grande ouverte, afin d'être réveillé de bonne heure par le soleil, mais c'était présumer du climat breton: en effet, en sortant de mon sommeil, j'aperçus un ciel gris, couleur tout à fait locale du reste, tandis que tombait un fin crachin. Malgré ces circonstances atmosphériques peu engageantes, j'eus tôt fait de m'habiller et de remplir les poches de mon maillot.

Le démarrage est toujours quelque peu dur au lendemain d'une étape de 800 km : c'est que nous autres, randonneurs, ne prenons pas la peine d'emmener un masseur sur notre portebagages, alors bien sûr, le matin, on a les jambes un peu raides; il faut prendre son mal en patience, et se résigner à ne pas couvrir plus de 25 kilomètres pendant la première heure de route, en utilisant de petits braquets pour retrouver une certaine souplesse dans les articulations.

C'est en prévision de ce moment un peu pénible que j'avais préféré m'arrêter la veille à Landivisiau plutôt que de continuer durant quinze ou vingt kilomètres: ainsi, je me ménageais une longue portion de faux plat descendant jusqu'à Landerneau pour m'échauffer ; dans un

² Jean Richard fait allusion au défi lancé par Roger Baumann, qui était alors convaincu que la réalisation de la Flèche Paris-Hendaye était irréalisable dans le temps de 47h30 imposé pour l'obtention de la catégorie Or, un seul concurrent ayant jusqu'à ce mois d'avril 1974, réussi l'argent ; Richard accomplit le parcours de 903 km en 44h30 (moyenne de 20,292 km/h !) les 12 et 13 avril (note de G.JACCON)

Tour de France où l'on veut réaliser le maximum, la connaissance parfaite du parcours constitue un atout primordial pour gagner du temps.

Lorsque j'attaquai la longue côte toute droite qui orne la sortie de Landerneau, j'avais de nouveau retrouvé un régime de croisière satisfaisant. Je n'escalade jamais cette bosse sans me souvenir du Paris-Brest-Paris de 1966; une automobile était alors garée là, sur le bas-côté, et son propriétaire semblait fort embarrassé, si l'on jugeait par le nombre de pièces détachées qui jonchaient le sol: notre homme, qui avait eu l'idée judicieuse de mettre une chemise blanche ce jour-là, disparaissait presque entièrement sous le capot, tandis que ses passagères cueillaient des fleurs sur le talus, un peu plus loin, afin de tuer le temps. Quand nous repassâmes en sens inverse en revenant de Brest, la situation paraissait inchangée; j'ai questionné des cyclistes qui sont passés là bien après nous: tous m'ont affirmé avoir été témoins de la même scène! Toutefois, comme il n'y avait plus personne au même endroit lors du Paris-Brest-Paris de 1971, il y a tout lieu de penser que l'homme a fini par trouver la panne...

J'avais hâte d'atteindre Brest, l'une des "pointes" du Tour de France: j'ai pris le parti de nommer "pointes" des endroits où l'on change radicalement de direction, tels que Le Havre, Cherbourg, Brest, Quimper, Bayonne, Perpignan, Nice, etc. J'y parvins à 9h20, alors que le temps commençait à se dégager, et après un bref ravitaillement dans une épicerie de la Place de Strasbourg, je me dirigeai sans perdre de temps vers le Pont Albert Louppe, sachant bien que la route de Quimper, rénovée, était propice à l'usage de gros braquets et à la réalisation d'une forte moyenne horaire à peu de frais.

En fait, je profitai du terrain au maximum, m'élançant dans les longues descentes pour remonter de l'autre côté sans changer de développement, debout sur les pédales; je ne fus pas long à rallier Châteaulin, puis, délaissant la charmante vallée de l'Aulne, je gagnai Quimper en abattant les kilomètres comme un bûcheron abat des arbres!

Je commençais à avoir une petite idée en tête quant au terme de cette seconde étape, mais pour pouvoir la réaliser, il fallait absolument que je ne subisse aucune défaillance pendant deux jours: mon emploi du temps était réglé à une heure près! Le projet était audacieux, mais en cas de réussite, j'étais pratiquement assuré du succès final de mon périple: il s'agissait d'aller coucher à Bayonne le lendemain soir, tout simplement...

Même les coureurs professionnels des années 1950, qui possédaient pourtant une autre valeur intrinsèque que ceux d'aujourd'hui, coupaient ce long tronçon de parcours plat en deux étapes: Brest-Les Sables-d'Olonne, et Les Sables-d'Olonne-Bayonne, séparées par une journée de repos!

Sans que la moyenne baisse, je laissai derrière moi Rosporden, Bannalec, Quimperlé, et j'arrivai sans encombre à Lorient à 14 h 40, aidé en cela par une légère brise favorable. Mes pointages successifs dans des stations-service indiquent bien d'ailleurs que je ne m'arrêtais qu'un minimum de temps, et seulement lorsque les nécessités du règlement de l'épreuve m'y obligeaient.

Exploitant toujours au mieux de mes intérêts l'excellent réseau routier breton, je passai Hennebont, Landévant (sans même rendre visite à son célèbre curé...), et Auray, puis j'atteignis Vannes à 16 h 45; là, les poches de mon maillot étant vides, je me ravitaillai

complètement dans une épicerie avant de repartir avec pour objectif partiel de traverser la Loire au coucher du soleil.

La force de mon projet, en apparence insensé pour tout autre cycliste, résidait dans le fait qu'il était constitué de plusieurs parties aisément réalisables séparément les unes des autres; le tout était de "lier la sauce" sans consentir aucun temps mort, et c'est là que s'affirma au plus haut point ma supériorité ! En effet, il est à la portée de tout le monde de parcourir cent kilomètres en quatre heures sur une bicyclette, mais essayez un peu de le faire neuf fois de suite, sans interruption...

Imperturbable, je caracolai jusqu'au soir, oubliant derrière moi Muzillac, le pont de La Roche Bernard, et Pontchâteau où je pris juste le temps de poster une nouvelle carte à 18 h 55, puis je marchai résolument sur Nantes, où je pointai à 20 h 35; la première manche était gagnée, et tous les espoirs m'étaient permis si je continuais ma route au même régime jusqu'au lendemain soir.

Sans perdre une minute, je repartis, broyant toujours impitoyablement mon 53 x 15 sans aucun répit. Je savais que j'étais en train de réaliser une partie de manivelles à la simple pensée de laquelle tout un chacun aurait abandonné séance tenante le sport cycliste, et revendu aussitôt tout son matériel à bas prix, craignant par trop que la pratique de la bicyclette n'altère sa santé mentale, et le sentiment d'être le seul à pouvoir concevoir et mener à bien une telle entreprise augmentait encore mes forces et ma volonté !

Chaque coup de pédale était un coup de pied dans la mâchoire d'un ennemi, un acte ramenant le genre humain à son simple rang d'embranchement minuscule de la classe des mammifères au-dessus duquel m'élevait ma mégalomanie ! Quiconque n'est pas réellement fort n'a jamais ressenti la joie de dominer le monde aussi insolemment !

Quand la nuit se referma sur moi, je roulais toujours sans relâche. Je postai une carte à Aizenay à 23 h 10, alors que le sommeil commençait à faire valoir ses droits imprescriptibles. Je continuai jusqu'à Beaulieu-sous-la-Roche; là, j'avisai une porte pratiquée dans une tour formant le coin du mur d'enceinte d'une propriété. Je m'introduisis dans la tour d'angle et je m'installai tant bien que mal pour y dormir, utilisant un vieux sac à ciment pour ne pas me trouver directement en contact avec le sol. Je restai là à peine deux heures, qui me suffirent néanmoins à récupérer. Quand je me réveillai, vers 1 h 30 du matin, je remarquai qu'une autre porte de la tour donnait sur un grand jardin quelque peu éclairé par la lune; par curiosité, je dirigeai le faisceau de ma torche dans l'ouverture, ou peut-être l'alignement impeccable des fleurs m'avait-il intrigué... Je découvris alors que je venais de m'octroyer un petit somme dans le cimetière de la commune ! Je souris rétrospectivement en pensant à l'effroi possible d'un passant qui m'aurait entendu ronfler...

Une sale humidité régnait dans la région, ce qui n'était pas propre à me réchauffer particulièrement; néanmoins, je fis de mon mieux, et de cuvette en cuvette, j'atteignis Les Sables-d'Olonne à 3 heures. Tout le monde dormait à poings fermés en cette bonne ville, si bien que je dus remplacer le tampon de contrôle par une nouvelle carte postale, puis je repris ma route vers Talmont et Luçon.

Quand je fis mon entrée dans cette dernière localité, il faisait déjà grand jour. Désireux d'ingurgiter quelque chose de chaud, je questionnai des éboueurs en plein travail, ces gens

ayant comme chacun sait le pouvoir d'indiquer quels sont les rares débits de boisson ouverts pendant leurs heures de service: ils m'envoyèrent vers un établissement qu'on ne pouvait manquer de trouver en s'orientant d'après la gendarmerie et l'urinoir municipal, à les en croire, et ils disaient vrai ! Là, je déjeunai abondamment, tandis que deux énormes chiens-boxers apparemment friands de révulsifs léchaient avec une obstination remarquable mes mollets et mes genoux oints de "Dolpyc": comme ce faisant ils enlevaient la crasse en même temps, je les laissai de grand cœur pratiquer ce massage original.

Je fis le point: il était 5 h 30, et il me restait un peu plus de 400 kilomètres à couvrir pour remplir le contrat que j'avais signé avec moi-même; j'entrepris de traverser le Marais Poitevin pour gagner La Rochelle. La journée s'annonçait belle, et je me sentais extraordinairement léger sur ces petites routes tortueuses mais néanmoins roulantes. Effectivement, tout semblait devoir se passer ainsi que je l'avais prévu: j'étais à La Rochelle à 7h30, une ville où en 1973 j'avais échoué au terme d'une seconde étape truffée d'ennuis mécaniques.

Après avoir franchi la Charente à Rochefort, sur le nouveau pont mobile du Martrou, qui remplace maintenant l'ancien pont transbordeur à la cadence épisodique et fantaisiste, je pointai à Royan, haut-lieu du snobisme, à 9 h 55.

À partir de là - tout a une fin - je commençai à connaître un passage difficile; tout d'abord, je dus m'employer davantage pour maintenir ma moyenne, puis, même en insistant, celle-ci vint à baisser. J'essayai divers remèdes, entre autres de manger, ou d'utiliser des braquets totalement différents à terrain égal afin de me secouer quelque peu, mais tous ces stratagèmes plus ou moins classiques restèrent sans effet: du reste, dès qu'on commence à tripoter plus que de raison les manettes de dérailleur, c'est signe que quelque chose ne va plus, et cela, j'en avais parfaitement conscience...

Deux phénomènes, agirent encore contre moi, comme si j'avais besoin de ça à ce moment-là: le profil de la route qui devenait plus tourmenté à l'approche des coteaux du Bordelais, et l'apparition d'une chaleur relativement étouffante, compliquée d'une absence d'ombre quasi totale. Je poursuivais néanmoins ma route à l'arraché, en me répétant inlassablement : « *Si je ne peux plus rouler qu'à 15 a' l'heure, c'est qu'un autre à ma place serait déjà mort de fatigue dans le fossé !...* » Et à force d'insister, je finis par atteindre une sorte de limite dans la lenteur, signe que l'organisme réagissait bien, puisque si je ne gagnais pas un pouce de terrain, je n'en perdais plus.

Toujours confiant, j'expédiai quand même un télégramme à mon ami de Bayonne, depuis St Ciers-du-Taillon, en annonçant mon passage le soir même, et pourtant, au fil des kilomètres, rien n'était moins sûr: le ressort était manifestement cassé, et il faudrait probablement terminer la journée à l'arraché.

Je pointai à Mirambeau à 12 h 15; je me dis qu'il ne restait après tout que 250 kilomètres à tirer, et que c'était aisément faisable avant la nuit, mais le plus dur était d'oublier que j'en avais déjà aligné 650 depuis la veille !

Je poursuivis ma route en plein midi, au milieu de plantations davantage réputées pour le jus que donnent leurs fruits que par la superficie de leur ombre portée... Je commençai à

prendre en grippe ce satané soleil qui cuisait tout, bêtement, aveuglément, et risquait par son zèle de compromettre l'accomplissement de- ma volonté, mais l'indignation est un sentiment qui, bien que fort légitime, n'améliore pas tellement le rendement d'un cycliste lorsqu'il fait chaud: le calme est de beaucoup préférable en pareil cas, à condition d'arriver à le maintenir...

J'y parvins par des artifices de raisonnement, n'ayant pas d'énergie à gaspiller, mais ma situation n'était guère brillante; je dus même faire une pause au lieu-dit Le Bel Air, à une quarantaine de kilomètres de Bordeaux, dans un stand de produits régionaux: je m'accordai quelques instants de répit que je mis à profit pour déguster raisonnablement les spécialités du cru, tout en m'approvisionnant en... ombre. Quand on est abattu, abruti; fatigué, il est remarquable de constater combien le fait de manger quelque chose de bon procure un regain de vitalité!

Je ralliai un peu plus aisément St André-de-Cubzac, malgré une circulation de poids lourds d'une densité effarante, et ce n'était qu'un début! Le fait de remarquer l'abondance du trafic environnant est également un signe de fatigue: j'avais certainement côtoyé autant de camions sur les routes de Normandie ou de Bretagne, mais, plus en verve à ce moment-là, je n'y avais même pas prêté attention...

Il paraît que les Bordelais baptisent volontiers leur cité "la capitale du Sud-Ouest", et pour l'avoir traversée de bout en bout, je lui accorde également ce titre, en ce sens qu'on y rencontre autant d'inconvénients qu'à Paris. Tout y est: l'enchevêtrement des autoroutes jamais finies, des voies ferrées et des fragments de routes anciennes au sein d'incompréhensibles "ouvrages d'art" pondus par des architectes dont la postérité ne retiendra pas le nom - et c'est tant mieux -, l'incohérence de la signalisation, la quantité invraisemblable de véhicules qui y circulent, donnant naissance à d'inévitables embouteillages aggravés par l'étroitesse des rues, l'inconscience des piétons et l'habileté particulière des techniques que le service d'ordre met en pratique pour tenter de les résorber, et en prime, ajoutez-y le tempérament propre aux autochtones, sur lequel je m'abstiens ici de porter le moindre jugement de valeur...

Dans un Tour de France, ce n'est ma foi qu'un mauvais moment à passer, mais rester là-dedans toute sa vie, non, merci: comme on dit à Bergerac... Après avoir pointé à 15h35, je quittai l'agglomération, soulagé, et un peu plus avancé kilométriquement parlant, mais guère plus frais. Je n'avais plus maintenant que 180 kilomètres à parcourir, mais par nécessité plutôt que par plaisir. Et puis connaissez-vous la traversée des Landes? Imaginez-vous 150 bornes d'une route quasiment droite, au milieu des pins, avec tout au plus un point de repère tous les dix kilomètres, soit, en roulant bien, toutes les vingt minutes... et la chaleur ne tombait toujours pas!

J'entamai mécaniquement ma progression dans l'immense forêt de pins, en essayant de me persuader que le paysage devait être encore plus monotone du temps où il n'y avait là que des dunes de sable...

Pendant plusieurs heures, j'eus l'impression désagréable que les aiguilles de ma montre tournaient plus vite que mes jambes, et pourtant je commençais à reprendre un peu de poil de la bête. Je passai à Labouheyre à 18 h 40: le pompiste me reconnut, car j'avais déjà eu recours à ses services l'année précédente; c'était la première personne "de connaissance", si

l'on peut dire, que je rencontrais depuis 1600 kilomètres (car sans en avoir l'air, j'arrivais au tiers de mon périple, après avoir négocié la partie la plus roulante, sinon la plus intéressante, mais le lendemain, après une bonne nuit de repos, j'arriverais dans le vif du sujet !)

Que dire de l'itinéraire jusqu'à Castets? La monotonie de l'environnement est encore accentuée par le fait que la route a été récemment élargie à quatre voies avec parfois un terre-plein central. J'étais réellement saturé, de ligne droite, et des odeurs mêlées des gaz d'échappement et de la résine de pin: je rêvais d'un bon col bien pentu, avec des lacets, mais il me fallait encore patienter une journée pour accéder à ce désir...

Quand je quittai les Landes, à St Geours-de-Maremne, il faisait pratiquement nuit, mais je tenais le bon bout; le soleil était hors de combat jusqu'au lendemain, et quant à moi, il me restait suffisamment de force pour parcourir les 25 kilomètres qui me séparaient de Bayonne : j'avais gagné

Dire que mon arrivée à Bayonne fut glorieuse serait exagéré: je me fis tout simplement pointer dans une brasserie à 22 h 50, en achetant quelques cartes postales, comme un vulgaire cyclo qui aurait conclu un peu tardivement une balade de cent bornes...

Puis, sans même daigner expliquer les raisons de ma présence à cette heure aux piliers de l'établissement, dont le regard braqué sur ma personne avec insistance semblait solliciter des éclaircissements, je m'éclipsai.

Je me payai un petit crochet hors parcours jusqu'à Anglet, où m'attendait mon ami basque, qui commençait à désespérer de me voir arriver. Nous ne nous étions pas vus depuis Pâques, à l'issue de Paris-Hendaye, et je lui promis de venir une fois le voir exprès pour lui, et non au hasard de mes pérégrinations cyclistes.

La table était dressée, et je n'eus plus qu'à mettre mes pieds dessous : je me régalai bien sûr de confit d'oie et d'autres spécialités locales, que je n'appréciai toutefois pas tant que le lit qui m'attendait ensuite.

Ce soir-là, je ne me donnai même pas la peine de faire des calculs pour savoir exactement où j'en étais : au jugé, je ne rendais bien compte que ce que je venais d'accomplir n'était à la portée de personne; et je m'endormis certainement avec un sourire satisfait aux lèvres, et l'esprit flottant dans des sphères élevées, loin, bien loin au-dessus des petites choses de votre vile condition, aux limites de l'inconcevable et de l'immatériel...

CHANT 3

LE PRELUDE A LA MONTAGNE

BAYONNE-LUZ-ST SAUVEUR : 227 km

Je dédie cette troisième étape à Herman De Munck³, vainqueur de Paris-Brest-Paris 1971 et trait d'union entre le milieu du cyclisme professionnel et celui de la randonnée de grand fond : malgré sa classe et son métier, il découvrit à ses dépens que si PBP peut, malgré sa longueur, être l'apanage des coureurs, le Tour de France, lui, reste la propriété exclusive des vrais randonneurs.

" Ne pas monter bien haut, peut-être, mais tout seul ! "
(Edmond Rostand)

13 juin 1974, 8 h 00.

De même que j'avais projeté de baptiser ma première étape de 814 kilomètres "Le Prologue", titre auquel je substituai plus tard celui de "L'Envolée", moins méchant pour ceux qui se croient des "Géants de la Route", puisque les dithyrambes des journalistes leur attribuent habituellement cette dénomination, j'avais envisagé, de nommer celle-ci "La Demi-Etape", voire "Le Tiers d'Etape" (puisque maintenant il en existe), ou même mieux encore "La Journée de Repos" ! J'ai finalement eu pitié de ces pauvres bougres, dont des commerçants sans scrupules exploitent la force physique à des fins publicitaires en les obligeant à pédaler comme des bêtes dans des épreuves inintéressantes, trop obtus que sont ces malheureux pour réaliser le manque de valeur sportive de ce qu'on leur impose ou pour gagner leur misérable croûte d'une façon plus honorable...

Paradoxalement, ce matin-là, je me levai très facilement, sans ressentir la moindre fatigue de ma chevauchée de la veille et de l'avant-veille: simplement, la peau de mon visage, de mes bras et de mes cuisses était rouge de la cuisson subie dans les vignobles bordelais.

Je rejoignis le parcours où je l'avais quitté, à Bayonne, puis mon premier souci fut de m'approvisionner en espèces dans un distributeur automatique de billets de banque, à l'aide de ma carte bleue. Après quoi, ayant ainsi assuré mon avenir matériel pour quelques jours, je m'élançai vers les Pyrénées.

³ l'ancien professionnel belge Herman De Munck, réalisé le meilleur temps dans le Paris-Brest-Paris randonneur en 1971 (final en solitaire en 45 h 39) – Jean Richard, qui n'avait que 19 ans, arriva cette année-là en 3^{ème} position avec le temps de 49h06' - et en 1975 (en compagnie de Cohen et Truchi, en 43h27', nouveau record) – d'après Bernard Déon, Paris-Brest et retour

C'est en fait à Bayonne que commence véritablement le Tour de France : tout le reste n'est qu'un fastidieux hors-d'œuvre. Dès la sortie de la ville, on change de décor, on sent qu'on quitte la plaine pour aller vers quelque chose d'infiniment supérieur.

De brefs raidillons pentus et répétés me menèrent à Ustaritz, puis à Cambo-les-Bains, pays d'élection d'Edmond Rostand et site touristique enchanteur. Ensuite, je remontai la vallée de la Nive par une route charmante qui dessert des localités aux noms difficilement prononçables: Itxassou, Louhossoa, Bidarray... Pendant des kilomètres et des kilomètres, la route et la voie ferrée jouent à cache-cache avec le torrent dans un cadre extraordinairement verdoyant, et lorsque la Nature donne ainsi l'impression d'avoir voulu faire de son mieux, on est automatiquement incité à prouver que l'on est à la hauteur de la situation. Les villages basques défilaient sous mes roues comme à la parade, et je pointai à St Jean-Pied-de-Port à 10 h 25.

Le temps était superbe quand j'attaquai les premières pentes du col d'Osquich, que je grimpai plus facilement qu'en 1973, puisque ayant cette fois dormi dans un lit la nuit précédente: j'avais déjà réussi à gagner un jour sur ma performance de 1973, et j'étais en outre plus frais pour me mesurer à la montagne, ce qui constituait pour moi un double avantage; je franchis le sommet du col au milieu d'une double haie de vaches: jamais champion, si prestigieux soit-il, n'avait eu à sa disposition un service d'ordre aussi fourni...

À peine le temps d'admirer le splendide panorama que l'on découvre en passant sur l'autre versant, et ce fut la plongée sur Mauléon: ce n'est certes pas de la haute montagne, mais la pente est assez forte et les virages assez larges pour que l'on y atteigne des vitesses considérables sans pour autant prendre de risques.

La portion de parcours qui mène à Oloron-Ste Marie depuis Mauléon est très agréable elle aussi, et très ombragée, mais elle appartient encore un peu à la plaine tant les pentes en sont douces et courtes. Je traversai le Gave d'Oloron à 13 h 35, et me ravitaillai dans une épicerie, afin de ne plus avoir à m'arrêter de sitôt, car j'étais alors décidé à passer au moins l'Aubisque, le Soulor et le Tourmalet ce jour-là.

À partir de là, je commençai vraiment à me sentir sur mon terrain, donc à mon affaire: d'Oloron jusqu'à Laruns, la route est toujours plate ou en légère montée, et l'on voit se rapprocher petit à petit la barrière embrumée des Pyrénées, qui semble tout d'abord infranchissable. Au fur et à mesure que j'avancais, prenant la mesure de ces sommets que tout à l'heure j'allais devoir vaincre, le ciel se couvrait et lorsque j'abordai la première rampe de l'Aubisque à la sortie de Laruns, le temps était complètement bouché.

Après la monotonie des jours précédents, l'éventualité de voir la situation se corser un peu flattait incontestablement mes instincts guerriers jusque là bridés, et c'est en souriant que je me hissai jusqu'aux Eaux-Bonnes: j'arrivai sur la place, négociai un brusque virage à gauche dans une ruelle, puis je m'engageai sur la route étroite, sinueuse et fort pentue qui conduit à Gourette.

Sur ce genre de lorrain, le 42 x 23 est de rigueur !

Je remontais d'une allure régulière et soutenue les gorges du Valentin quand je vis surgir de la brume, à une vingtaine de mètres de moi, un cycliste qui descendait en sens inverse; avant qu'il soit assez près de moi pour que je distingue ses traits, je l'avais déjà reconnu:

c'était Herman De Munck qui, parti de Lille, effectuait lui aussi le Tour de France, dans le sens Alpes-Pyrénées. Il ne parut pas autrement surpris de me rencontrer là, mais aussi connaissez-vous grand chose qui puisse troubler la sérénité d'un Flahute ?...

Nous échangeâmes quelques mots, chacun renseignant l'autre sur ce qui l'attendait plus loin: c'est ainsi que j'appris que la route du Tourmalet se trouvait dans un état épouvantable, impraticable pour les voitures, et l'aspect général du petit Flamand, crotté jusqu'aux oreilles, ne faisait que confirmer ses dires... Il parut très amusé quand je lui dis que tous mes bagages étaient sur moi, lui qui avait voiture suiveuse, caravane et matériel de rechange ! Puis nous repartîmes tous deux vers notre destin, au sein d'un brouillard qui s'épaississait de plus en plus.

Ainsi que je le notai le jour même sur une carte postale adressée à Roger Baumann, le site sauvage et grandiose de l'endroit convenait très bien à la rencontre de deux personnages aussi importants qu'Hermann et moi : j'aurais mal supporté que nous nous croisions en Bretagne ou dans les Landes. Comme quoi le hasard fait bien les choses...

Je continuai mon ascension jusqu'à Gourette, ville-champignon momentanément déserte à cette époque de l'année, qui n'est plus la saison d'hiver et pas encore celle d'été : le seul commerçant qui y exerce son activité en permanence est un pompiste, et ce n'est pas en distribuant des coups de tampon aux éventuels cyclistes qu'il doit faire fortune lorsque la station de sports d'hiver est fermée ! Le spectacle de ces cités artificielles érigées en pleine montagne mais abandonnées par leur clientèle est on ne peut plus désolant...

J'en terminai ensuite avec l'Aubisque, non sans mettre pied à terre par endroits, la route n'étant guère fameuse elle non plus : le fait qu'Herman n'ait pas parlé de l'Aubisque me faisait imaginer ce que devait être le Tourmalet...

Au sommet du col grelottait un groupe de touristes déçus d'être montés si haut pour ne pouvoir contempler qu'une mer de nuages; deux gendarmes venus en voiture se tenaient là aussi, et faute de mieux, l'attention générale s'était reportée sur eux: à ce sujet, inutile de dire que mon arrivée imprévue en maillot et en cuissard fit beaucoup de tort au succès des représentants de l'ordre, ce dont ils parurent prendre ombrage, me tournant ostensiblement le dos tandis que j'enfilais mon K-Way avant de plonger dans le brouillard vers le Soulor...

Je descendis prudemment, ainsi qu'il sied quand on ne connaît pas très bien le tracé d'une route mais qu'on sait qu'elle est mauvaise, et que la visibilité est presque nulle : de plus, je savais que les mulets de la région ont coutume de s'abriter sous les quelques tunnels repartis au cours de la descente (ce qui explique en particulier qu'on ressorte parfois le visage moucheté de brun quand on roule comme moi sans garde-boues...), et je n'avais aucune envie de percuter un de ces quadrupèdes aperçu trop tard !

Le Soulor, pris dans ce sens-là, est une douce plaisanterie, une simple contre-pente de quelques kilomètres qui n'a absolument rien de comparable avec la rigueur du pourcentage de l'Aubisque. Comme c'est souvent le cas en montagne lorsque le temps est maussade, la température fraîchissait déjà, bien qu'il ne soit que 17 h 30 environ.

Sitôt franchi le Soulor, j'entamai la vertigineuse descente sur Argelès-Gazost, un endroit où l'on se sent proprement happé par le vide: à la vitesse où arrivent les virages, il ne faut pas avoir les yeux dans sa poche. Je plongeai donc vers la vallée, davantage pour y trouver un

climat plus hospitalier que par souci de gagner du temps, car tous calculs faits, je venais de décider de ne pas passer le Tourmalet ce jour-là.

Plusieurs raisons avaient déterminé ce choix; d'abord, il y avait le problème du passage du col proprement dit, qui s'annonçait plutôt malaisé, et je n'avais nulle envie de me lancer dans un rocambolesque cyclo-cross à la nuit tombante, car le plus dur ne serait certainement pas de monter - cela, on y arrive toujours - mais il faudrait redescendre après de l'autre côté, dans une atmosphère certainement plus obscure que chaude, et tout cela ne résolvait pas la question du gîte, à ne pas perdre de vue non plus, bref, le raisonnement accrochait de quelque façon qu'on le considère.

En revanche, je connaissais déjà une petite pension de famille à Luz Saint-Sauveur, où j'avais couché l'année précédente, et c'était un des rares souvenirs roses de mon premier Tour de France: la perspective d'y retourner n'était donc pas pour me déplaire et présentait l'avantage d'éviter toute recherche, car j'étais certain de trouver là une chambre libre.

De plus, en agissant ainsi, si je ne gagnais rien sur 1973 au cours de cette journée, je ne perdais rien non plus et j'étais en tout état de cause beaucoup plus frais : je pensai que, la prudence étant toujours une tactique payante en montagne, j'y retrouverais certainement mon compte le lendemain, ce répit imprévu me permettant de récupérer et de pouvoir envisager par la suite de nouvelles chevauchées diaboliques, comparables à celles des jours précédents !

Bref, je pris le parti de me laisser vivre ce soir-là. À Argelès, j'allai rendre visite à un affineur de fromages de brebis dont j'avais fait la connaissance en 1973, au bord de la route, en pleine montagne: désireux de faire expédier un produit du cru à mes parents, je pris tout mon temps pour goûter, choisir et acheter, tout en visitant les caves et en me faisant expliquer les techniques locales d'affinage. Je restai là-dedans une bonne heure, mais à tout prendre il n'était jamais que 19 heures, et je n'avais plus que 18 kilomètres à parcourir, en légère montée il est vrai...

"J'arrivai tranquillement à Luz à 20 h 05, et j'allai droit chez ma logeuse de l'an passé qui me reconnut aussitôt, et me trouva sans hésitation meilleure mine que lors de mon premier passage chez elle. Cela n'avait du reste rien d'étonnant: en 1973, j'avais atterri là en provenance directe de La Rochelle, après avoir passé la nuit précédente sur la route, et essuyé divers orages, tout cela à cause de mes maudites roues qui m'avaient importuné à plusieurs reprises... « *Que le feu Saint Antoine arde le boyau cullier de celui qui les avaient montées !* », comme aurait dit Rabelais...

Je ne saurais trop recommander aux cyclistes de passage à Luz de s'arrêter à l'Hôtel des Templiers, en face de l'église, si par hasard ils cherchent un refuge : on y mange fort bien (cuisine familiale très fine), on y dort au calme, et il est possible de repartir le lendemain aux aurores, si on le désire, à condition de tirer la porte derrière soi en s'en allant, le tout pour une trentaine de francs...

Ce soir-là, j'écrivis quelques cartes, et je jonglai avec des chiffres de plus en plus audacieux, mais qui semblaient toutefois plus accessibles de jour en jour ; le sommeil fut long à venir après une journée aussi peu chargée, et je dus m'endormir en passant progressivement du rêve éveillé au rêvé inconscient...

CHANT 4

L'ETAPE PYRENNENNE

LUZ-ST SAUVEUR - L'HOSPITALET : 277 km

Je dédie cette quatrième étape pentue à souhait à mon ancien compagnon de route Pierre Kraëmer, dit

"Le Gaulois", qui fut l'un des plus tenaces grimpeurs de son temps, ainsi qu'en témoigne la performance qu'il réalisa dans Léman-Méditerranée.

*"Sur des dizaines et des dizaines de kilomètres carrés, sur des centaines et des centaines d'hectomètres rectangulaires, des ouvertures béantes laissaient entrevoir d'énormes orifices qui s'ouvraient sur de vertigineuses profondeurs, dont le fond était creux !
(Pierre Dac)*

14 juin 1974, 5 h 45.

Vous voyez que c'était rentable de faire une petite étape après les deux grandes; sinon, je n'aurais jamais été debout et prêt à partir de si bonne heure. Sans avoir précisément de tableau de marche pour les kilomètres à venir, je pouvais me baser sur la distance que j'avais parcourue l'année précédente à partir du même endroit, quoiqu'en décoignant cette fois-ci une heure et demie plus tôt. J'avais un moral excellent, et le temps était revenu au beau fixe : le ciel était dégagé de tout nuage.

Le Tourmalet est un col assez long, mais de pente à peu près régulière et jamais sévère. J'entrepris calmement son escalade, assis sur ma selle, et j'atteignis bientôt Barèges; je traversai le village, où on pouvait lire à diverses reprises que le col était fermé, puis dès que j'eus dépassé les dernières maisons, je compris pourquoi: la route était complètement défoncée, pire que tout ce que j'avais pu voir en Laponie, et des blocs de rochers descendus de la montagne obstruaient ce qu'on ne pouvait plus appeler la chaussée ! En tout cas, il s'avérait absolument impossible de continuer à rouler dans ce chaos; heureusement, quand on ne peut plus rouler, on peut encore marcher, et même éventuellement courir si l'on est pressé, ce que je fis, tout en me félicitant de mon éclectisme.

À parler franchement le rendement n'était pas très bon: avec une bicyclette sur l'épaule et un maillot dont les poches sont pleines, on avance moins vite que lorsqu'on a les mains libres, surtout en montant; de plus, le sol glaiseux se dérobaît à chaque foulée sous mes pieds, et mes chaussures cyclistes ne valaient évidemment pas une bonne paire de "pointes"...

Je parcourus tout de même quatre à cinq kilomètres dans cet équipage, tel un cyclo-crossman traversant un labour; je ne m'arrêtai que pour franchir des passages particulièrement acrobatiques, en général aux endroits où des travaux avaient été entrepris par l'homme pour tenter de pallier aux dégâts de la fonte des neiges: il fallait alors enjamber

des tranchées, contourner d'énormes engins ou passer à gué des mares formées par les eaux de ruissellement.

Après ce footing inattendu, je rejoignis enfin une route plus cyclable, et à partir du pont de la Gaubie, je n'eus plus à souffrir des conséquences d'un hiver encore trop proche: il y avait bien toujours ça et là des crevasses dans le bitume, ou des blocs de pierre ayant chu de plus haut, mais rien qui obligeât à mettre pied à terre.

En revanche, dans les derniers lacets, je compris en sentant ma monture chasser sous moi qu'il était plus prudent de ne pas se mettre en danseuse dans les zones encore à l'ombre, où subsistaient de perfides plaques de verglas, phénomène naturel plus hypocrite qu'un être humain civilisé.

Au sommet, excepté moi, il n'y avait pas âme qui vive, puisque le col était fermé aux voitures, circonstance ô combien appréciable pour un cycliste. Le panorama était pourtant de qualité, mais allez donc demander à un touriste, de nos jours, de faire trois pas sans sa bagnole. Je profitai pleinement de la situation pour goûter les charmes rares d'une vertigineuse descente "non stop", dans un silence que ne venait troubler aucun bruit de moteur. La route était beaucoup moins mauvaise de ce côté-là que sur l'autre versant, ce qui me permit de rattraper une partie du temps que j'avais perdu à la montée; je traversai en coup de vent La Mongie, aussi vide que Courette la veille, et j'arrivai à Ste Marie-de-Campan, où je ne connus heureusement pas les mêmes déboires que ce pauvre Christophe, obligé de s'improviser forgeron pour pallier à une défaillance mécanique...

En m'acheminant vers le col d'Aspin, je ne pus m'empêcher de penser que j'étais infiniment plus proche de ces routiers des premiers âges du cyclisme, dont la constance dans l'effort est devenue légendaire, que de nos modernes idoles, à qui on en demande de moins en moins, et qui trouvent encore que c'est trop! De quelle chose l'argent n'arriverait-il pas à détruire la beauté, à plus ou moins long terme?...

Pris sous cet angle, le col d'Aspin ne constitue pas à proprement parler une difficulté: quelques rampes irrégulières comme des verbes anglais conduisent jusqu' une carrière de marbre, puis l'on s'enfonce dans une sapinière qui rappelle confusément telle route du Jura ou le final du col de la République; il suffit alors, sans descendre au-dessous de 42x20, de se dresser de temps à autre sur les pédales pour relancer l'allure, le reste n'étant plus qu'une simple question de patience. Peu avant le sommet, on émerge de la forêt, pour conclure brillamment à découvert.

Je passai au sommet d'Aspin à 9 h 25, et je plongeai aussitôt sur Arreau, en devant cette fois me méfier des automobiles montant en sens inverse. Malgré mon ascension semi pédestre du Tourmalet, je pointai à Arreau deux heures plus tôt qu'en 1973: la machine tournait plus rond que jamais, et toutes proportions kilométriques gardées, cette quatrième étape promettait d'être un chef d'œuvre au même titre que les deux premières.

Mon objectif de la journée était naturellement d'aller coucher le plus loin possible de mon point de départ; sans perdre de temps, je commençai la grimpe du Port de Peyresourde, troisième col de l'étape: là encore, difficulté est un bien grand mot, puisqu'il ne s'agit en fait que d'une côte de 17 kilomètres dans un cadre pastoral, cette appréciation relative au site ne s'appliquant véritablement qu'aux 14 premiers kilomètres; dans le final aux vastes étendues pelées, le côté sauvage l'emporte sur le caractère bucolique des premières pentes. Dans cette portion désertique, où un transformateur électrique constitue la seule trace de vie humaine et le seul point de repère, le vent peut être un allié comme un ennemi: mes souvenirs étant

très imprécis quant au rôle qu'il joua lors de mon passage, on peut en conclure objectivement qu'il était favorable, ou sinon, que j'étais diablement fort...

La descente sur Luchon étant fort roulante et dépourvue de dangers réels, je fondis sur cette ville où je passai à 11 h 35. Jusque-là, tout se déroulait comme si mon périple avait été calculé d'avance, et répété maintes et maintes fois avant son exécution définitive, alors qu'en réalité ce n'était que le fruit d'une géniale improvisation ! Dominant toujours mon sujet, je descendis la vallée de la Garonne jusqu'à Cierp, puis j'attaquai le col des Ares, plus ombragé qu'exigeant: c'est vraiment un grand honneur d'attribuer à ce faux-plat la dénomination de col, alors que la côte de Laffrey, pour ne citer que ce seul exemple, n'y a pas droit...

Enfin ! Il faut de tout pour faire un monde, même des taupinières... Dès que j'eus franchi celle-ci, je me propulsai à l'aide de braquets énormes jusqu'au pied du col de Portet d'Aspet, un épouvantail à cyclistes dont la réputation est manifestement surfaite, aussi ai-je décidé de profiter de l'occasion pour démystifier ne fût-ce que mes lecteurs, à défaut des autres cyclistes...

J'ai monté ce col deux fois, en 1973 et 1974, chaque fois après 140 kilomètres de route (je ne parle pas des quelque 1900 bornes qui avaient précédé pour arriver dans les Pyrénées): il est bien exact qu'il existe sur ce versant une rampe d'un assez fort pourcentage (peut-être supérieur à 15 %) intervenant au beau milieu d'une pente moyenne de 10%, et ce profil inescompté peut en effet mettre en difficulté un cycliste médiocre ou présomptueux, voire une automobile mal conduite, mais en tout état de cause, les mécomptes consécutifs à cette configuration particulière de la route ne peuvent être mis que sur le compte de l'effet de surprise, et non d'une sévérité impitoyable de la pente.

En réalité le passage se négocie sans gros problèmes, pour qui sait se souvenir que la bicyclette ne se pratique pas exclusivement les fesses sur la selle, mais laissez-moi vous raconter le meilleur : au sommet du col est sise une buvette, tenue par deux femmes aussi bavardes et exubérantes qu'ignorantes des rudiments du sport cycliste, et il faut les entendre parler de "leur col"... Et si l'on a le malheur de vouloir minimiser sa difficulté, elles n'hésitent pas à faire référence à l'opinion d'un Anquetil ou d'un Bobet pour étayer leur théorie dans l'espoir d'impressionner leur interlocuteur: je soupçonne ces deux braves un peu stupides d'avoir été endoctrinées par des cyclotouristes de la région, qui doivent s'imaginer gravir le Golgotha lorsqu'ils parviennent à hisser leur graisse et leur cervelle ramollie jusqu'au dernier des 1080 mètres d'altitude de ce col...

Quoi qu'il en soit, les légendes calomnieuses qui circulent sur cette innocente rampe n'ont absolument pas lieu d'avoir cours: tout ce qu'on peut dire, c'est que la pente est un peu plus sévère que ne le laisserait supposer la modeste altitude du point culminant, mais ça s'arrête là...

Heureusement, où tremble le 28 x 24 de Pierre Roques, le 42 x23 de Jean Richard passe, et après avoir franchi le sommet à 14 h 25, je plongeai sur Castillon-en-Couseran, où j'avais une carte-contrôle à poster, ce qui fut fait à 15 h 10. Toujours sans que se manifeste en moi la moindre lassitude, je passai St Girons, puis je remontai un charmant cours d'eau jusqu'à Massat, où je pointai à 16 h 50.

En 1973, c'est là que j'avais été pris par la nuit: j'avais donc de bonnes raisons d'être content de moi cette fois-ci, en grimpant ce long faux-plat que l'on nomme col de Port. De plus, la chaleur intense mais supportable qui avait régné jusque là commençait à tomber ou

peut-être était-ce le fait d'avoir roulé un certain temps à l'ombre et dans une atmosphère un peu plus humide qui me communiquait cette impression bienfaisante.

Dans la belle descente vers Tarascon-sur-Ariège, je faillis avoir du mal à rattraper quelques voitures qui m'avaient doublé sur l'autre versant. J'avais passé la nuit là, l'année précédente, et je pouvais maintenant, en mesurant l'avance prise, me faire une idée de mon point de chute probable en fin de soirée; j'y réfléchis tandis que je franchissais les nombreuses cuvettes qui mènent à Lussenac, cité dont les productions adoucissent parfois la souffrance des cyclistes au derme fragile...

Le soleil était caché derrière les montagnes, mais il faisait encore grand jour lorsque je pointai à Ax-les-Thermes à 19 h 30. Il était maintenant certain que je n'aurais pas le temps de passer le col de Puymorens avant la nuit, ce qui eût été possible sans la perte de précieux moments dans le Tourmalet: tant pis, ce sera pour une autre fois !... Toutefois, je tins à rouler le plus longtemps possible, car en ce domaine où l'on est obligé de procéder par étapes, ce qui est pris est pris et ce qui est fait n'est plus à faire.,

C'est ainsi que j'échouai tranquillement à l'Hôtel Rouan, à l'Hospitalet, décidé à y attendre le lever du jour. Mon premier souci fut de me mettre à table, au milieu d'une assistance surprise de ma tenue, et de la teinte de ma peau, qui évoquait maintenant le cuivre rouge, la crasse dont elle était recouverte pouvant à la rigueur passer pour du vert-de-gris... Le potage était fameux, sans doute parce qu'il n'avait pas été réalisé à partir d'un sachet ; on m'apporta ensuite des fonds d'artichauts en salade et une truite meunière que je dévorai, tels des kilomètres; les côtes de porc qui suivirent subirent le même sort, ainsi que la pâtisserie locale qui clôturait ce festin: j'ai du reste remarqué que dans le Tour de France, c'est toujours dans les Pyrénées que l'on mange le mieux, et aux plus bas prix !

Tout en mastiquant, je réfléchissais déjà à ce qui se passerait le lendemain quand je reprendrais la route: en 1973, j'étais allé d'une seule traite jusqu'à Nice, depuis Tarascon-sur-Ariège, et j'espérais bien récidiver, en conservant bien entendu l'avantage acquis dans la traversée des Pyrénées par rapport à ma première tentative.

J'étudiai calmement le problème en dégustant un café, suivi de près par un Izarra, et je montai me coucher plus optimiste que jamais et persuadé de réussir, après avoir réglé la modeste note s'élevant à 42F somme, englobant le prix de mon repas et celui de ma chambre, avec petit déjeuner : il y a encore des hôteliers honnêtes de nos jours et c'est heureux pour nous les cyclistes, qui aimons voyager à peu de frais, loin des autoroutes à péage et du snobisme des motels ou des "auberges" à l'enseigne libellée en gothique de pacotille !

CHANT 5

LA CHASSE A LA CANETTE

L'HOSPITALET - PLAN DU VAR : 735 km

Je dédie cette cinquième étape à Bibiche, puisque j'y traversai mon pays natal, tandis qu'elle-même croisait deux fois ma trajectoire, mais en avion, pour les besoins d'une excursion du week-end en Corse.

" Que nul ne balaie mon pas-de-porte! Si St-Quinis veut passer devant ma maison, qu'il vole par-dessus le tas d'ordures... qu'il vole, et alors mon âne volera aussi ! "

(Légende des ânes de Gonfaron)

15 juin 1974, 7 h 15.

Paradoxalement, dans le Tour de France, c'est dans la montagne qu'on se repose ! Vous avez pu constater en effet dans les pages qui précèdent, que je ne parcourus que 227 kilomètres le 13 juin, et 277 le 14 juin, et cela pour des raisons d'ordre strictement techniques, et non à cause d'une fatigue quelconque. Eu égard au danger que représente une descente de col la nuit, il n'est pas souhaitable de faire des étapes de deux jours dans les Pyrénées ou les Alpes, car quand bien même on échapperait à une chute dans un ravin, le ralentissement qu'impose l'obscurité sur une route en lacets rendrait l'opération en fin de compte peu rentable.

La sagesse (eh, oui !) commande en ce cas de donner carrément la priorité au sommeil, auquel on consacre alors des heures de nuit qui ne sont pas exactement perdues puisqu'on recharge ainsi ses batteries en vue des jours à venir; je pense que cette démonstration est suffisamment simple pour être comprise de tous.

Il convient toutefois de se méfier d'un autre danger auquel expose cette réserve prudente, et qui affecte surtout la qualité finale de la performance; cette formule par étapes d'une journée ne doit être employée qu'en cas de nécessité absolue, mais dès que le terrain le permet de nouveau, il faut à toute force reprendre un rythme sur 48 heures, et couvrir comme d'habitude des distances impensables; sinon, on tombe dans la facilité, et on abdique toute prétention à la réalisation d'un exploit.

Je partis ce matin-là, à l'assaut du Puymorens, dernier obstacle notable des Pyrénées, dont je vins du reste facilement à bout en jouant de mon 42x20. Le temps était aussi beau que la veille, ce qui laissait craindre une forte chaleur pour l'après-midi, au bord de la Méditerranée.

J'étais à Bourg-Madame à 8 h 55; il fallait maintenant traverser la Cerdagne jusqu'au col de la Perche, par une route qui n'est pas particulièrement facile: sur ce haut plateau dégagé, il souffle toujours une sorte de vent qui semble venir des quatre points cardinaux à la fois, et

on n'avance pas. Même le tortillard local dont la voie flirte un bon moment avec la route paraît rester sur place au milieu des champs !

Je poussai donc un soupir de soulagement en atteignant le col de la Perche : virtuellement, il n'y avait plus de Pyrénées... Les gorges du Têt, outre le fait qu'elles ne nécessitent aucun coup de pédale pendant une trentaine de bornes (dans le sens descendant, bien sûr), constituent un site vraiment original qu'il faut avoir vu. En peu de temps, après une plongée ultrarapide entre ces montagnes abruptes, je me retrouvai à Villefranche-de-Conflent, vieille cité fortifiée très typique, et quelques minutes plus tard, je pointai à Prades à 11 h 15.

La route jusqu'à Perpignan, pratiquement plate, était propice à la réalisation d'une bonne moyenne, mais en vue de la ville, je fus stoppé par une crevaison inopportune qui me fit perdre un peu de temps : dans un tel raid, il importe de ne pas plaindre le temps quand on change un boyau, une ou deux minutes supplémentaires perdues sur le moment pouvant éviter une crevaison ultérieure due à une mauvaise position de la pelure sur la jante ou à un mauvais collage.

À Perpignan, nouvelle "pointe" de mon Tour de France, je pris le temps de me ravitailler à nouveau en argent liquide grâce à ma carte bleue, comme je l'avais fait à Bayonne, avant de m'élancer vers le Nord sur une route surtout fréquentée en sens inverse: une cohue invraisemblable de véhicules de toutes sortes, tirant bateaux, remorques ou caravanes, se dirigeait vers l'Espagne; de nombreuses paires de motards de la police de la route jouaient le rôle de chiens de bergers pour endiguer tous ces moutons: sont-ce les corridas, la cuisine à l'huile d'olive ou les attraits du régime franquiste qui poussent chaque année des milliers et des milliers de touristes français à désertier un pays pourtant favorisé sous le rapport des sites à visiter ? Même si l'on ne désire rien d'autre que du soleil et du sable, point n'est besoin d'aller si loin, à ce qu'il me semble...

En raison même de cette affluence et du bruit qui en résulte, cette portion du parcours est toujours éprouvante pour les nerfs: par chance, elle est quasiment plate, et on a de ce fait la possibilité d'en finir rapidement. Il est certain aussi que chaque fois que je suis passé là, le hasard voulut que ce fût un samedi après-midi, et par un temps superbe : ce n'est peut-être pas le meilleur jour pour apprécier la région, mais dans un Tour de France, on ne choisit pas...

Je passai Rivesaltes, qui vantait son fameux muscat, puis je longeai l'étang de Leucate: il faisait chaud, mais une légère brise rendait l'atmosphère relativement respirable. En vue de Narbonne, j'entendis soudain au niveau de ma roue avant le cri caractéristique du rayon qui casse ; je m'arrêtai aussitôt pour mesurer l'étendue des dégâts: après un rapide calcul, je jugeai qu'il valait mieux remplacer carrément la roue ! Au fond, nous vivons dans une société de consommation, et il faut bien de temps en temps que je vive avec mon époque, fût-ce en partageant son ineptie...

En réalité, le mobile profond de ma décision résidait plus dans la défense efficace de mon intérêt personnel que dans le désir démagogique de faire une concession à une idéologie qui n'était pas la mienne: d'autres rayons semblaient tout prêts à se casser ou à traverser la jante sur cette maudite roue avant, et il valait mieux que la question soit réglée le plus tôt possible étant donné que ceci se passait un samedi après-midi. Je n'avais aucune envie de rouler à vitesse réduite durant tout le week-end, en m'arrêtant à chaque boutique de

marchand de cycles pour voir si c'était ouvert; je connaissais trop ce jeu-là, pour y avoir joué plus que de raison l'année précédente...

À Narbonne, tout était fermé! Chose curieuse, lorsqu'il s'agit de faire la semaine dite "anglaise", les Occitans sont beaucoup moins empressés à revendiquer leur autonomie... Je poussai jusqu'à Béziers, où je demandai quelque information à l'épicière qui me contrôla : au bout de deux minutes, malgré toute la bonne volonté de la négociante, je n'avais rien compris à ses explications, sinon que je perdrais moins de temps en cherchant tout seul au hasard, mais la bougresse parlait toujours et je fus long avant de trouver un moyen de prendre congé d'elle, tant elle me tenait la jambe avec assiduité.

Je parvins tout de même à m'échapper, en maudissant la bavarde, et je commençai à "visiter" la ville. Après quelques essais infructueux, j'arrivai devant une grande et luxueuse boutique où l'on vendait un peu de tout, mais principalement des articles de camping et de caravaning : il y avait foule à l'intérieur, bref, on n'avait pas spécialement besoin de ma clientèle à ce moment-là... J'entrai néanmoins, ayant vu en vitrine la bicyclette qui semblait être sœur jumelle de la mienne, et j'exposai mon problème à un vendeur qui, après m'avoir toisé des pieds à la tête, en référa à son supérieur hiérarchique lequel, s'avérant également incompetent, alla voir le patron. Celui-ci m'expliqua qu'il avait été dévalisé à l'approche des vacances et qu'il n'avait plus en stock aucune roue: la bicyclette que j'avais pu voir en vitrine était la sienne propre, qu'il avait dû mettre là parce qu'il avait vendu toutes les autres: il devait mettre à profit le lundi suivant pour monter se réapprovisionner à St Etienne...

« - Mais ne pouvez-vous pas me monter une roue maintenant ? »

« - C'est difficile... le samedi, nous n'avons que peu de temps de libre... il y a beaucoup de clients ! »

« - Alors, vendez-moi au moins un moyeu, une jante et des rayons, et permettez que j'utilise votre atelier pour la monter moi-même: elle ne tournera pas moins rond, de toute façon, que celle qui vient de me lâcher! Je fais un voyage à bicyclette, et je suis assez pressé par le temps !... »

« - Ah, vous faites des randonnées? Moi aussi, je parcours une centaine de kilomètres tous les dimanches, en été... »

« - Ah, oui ? Eh bien moi, je fais ça !... »

Il prit connaissance du carnet de route que je venais de sortir d'une poche de mon maillot et que je lui tendais: à chaque page, sa bouche s'ouvrait de plus en plus grande...

Il n'alla, pas jusqu'au, bout ! Me rendant le précieux document, il déclara:

« - Bon sang, moi qui me plains quand je dépasse cent kilomètres ! Attendez, je vais voir ce que je peux faire... »

Et il abandonna séance tenante sa clientèle huppée pour me monter lui-même la roue dont j'avais besoin; ce faisant, il me demanda force détails sur mon raid, et apprit sans doute ce jour-là davantage de choses que depuis qu'il savait monter à bicyclette.

Une heure après, j'étais prêt à repartir, ayant fait en outre l'emplette d'un boyau pour aborder le week-end l'esprit tranquille. Je remerciai le commerçant compréhensif avant de reprendre ma route: il me regarda m'éloigner, du pas de sa porte, l'air rêveur. Je fis un dernier signe d'adieu et me retrouvai plongé instantanément dans l'ambiance démentielle de l'œuvre unique que j'étais en train de réaliser. J'avais perdu presque deux heures et demie en

tout, mais j'étais persuadé que ma force vaincrait finalement tous les obstacles, et même le Destin en personne s'il le fallait !

Reprenant aussitôt un rythme soutenu, je me propulsai jusqu'à Agde, puis je longeai la mer jusqu'à Sète, où la nuit me surprit. Ma torche fut malmenée sur les pavés du port et refusa tout service sitôt le dernier lampadaire de l'agglomération franchi: je sollicitai l'aide d'un pompiste qui, hormis de mettre de l'essence dans une voiture, semblait ne rien savoir faire de ses dix doigts, circonstance qui ajouta à ma fureur; terrorisé, le pauvre hère mit à ma disposition les outils nécessaires à la remise en état de mon éclairage. Ne dites pas que je suis ingrat ni méchant: ce raté n'avait-il pas été jusqu'à me suggérer de m'arrêter jusqu'au lever du jour, au lieu de m'obstiner à vouloir réparer ma torche ! Il y a vraiment des gens qui n'ont pas le sens des réalités...

Quand j'eus fini, dédaigneux, je lui rendis son matériel:

« - *Alors, vous voyez ?...* »

« - *Oui, oui, monsieur, oui...* » murmura-t-il en guise de réponse de sa petite voix timorée.

J'avais encore perdu quarante minutes, m'étant efforcé de prendre mon temps afin d'avoir l'assurance que le système fonctionnerait parfaitement à l'avenir. Je m'enfonçai de nouveau dans la nuit: maintenant, plus rien ne pouvait m'arrêter; depuis Béziers, j'avais dépassé la "mi-course" atteinte en 154 h 40, et j'étais "sur le chemin du retour".

C'est un grand soulagement que de savoir qu'il reste moins de distance à couvrir que ce qu'on a déjà parcouru, mais pour en arriver là, il m'avait fallu patienter plus de six jours: ceux qui mettent trente jours en tout ne franchissent ce cap qu'au bout de deux semaines !...

Roulant toujours très fort, j'arrivai à Montpellier, mais, hélas, en ce qui concerne cette ville, le plus dur n'est pas d'y entrer, mais d'en ressortir sur la bonne route : que ce soit en 1973 ou en 1974, je me fourvoyai avec un égal bonheur, insultant intarissablement les Ponts et Chaussées de l'endroit, si avarés de pancartes !

J'arrivai tout de même à rallier Lunel par une sombre route départementale, mais je me suis promis de revenir une fois de jour, pour tirer cette affaire-là au clair... Ensuite, c'est la Camargue: Vauvert, St Gilles et Arles. Une atmosphère étrangement moite y règne pendant la nuit, et Charles Gounod traduisit parfaitement cette impression dans le troisième acte (deuxième tableau) de sa "Mireille", d'après Mistral; cette partition un peu oubliée évoque du reste encore mieux la Provence, à mon avis, que la célèbre "Arlésienne" de Georges Bizet, tirée d'Alphonse Daudet.

Mais je vous ennuie sans doute avec ces considérations que vous devez juger pédantes; il est vrai que de nos jours, le public préfère aller voir "Le Dernier Tango à Paris": les organisateurs de spectacles, qui ne sont ni des mécènes ni des philanthropes, le savent bien, et en profitent, mais après tout ce ne sont pas eux qui ont tous les torts, et partant qui ne sont pas le plus à blâmer...

Je fis une courte pause contre le mur d'une grange, en pleine Camargue, pour dormir un peu: je restai là trois quarts d'heure, ce qui, compte tenu du nombre important de moustiques qui hantent la région, constitue un maximum. Je pointai en Arles à 3 h 10, sommeillant encore quelque temps sur un banc public: pour la première fois depuis que j'étais parti de Paris, je ressentais un besoin impérieux de dormir. Je me forçai à repartir et j'allai

jusqu'à Raphèle, où un bistrot venait juste d'ouvrir à 4 heures : j'y bus plusieurs cafés en attendant le lever du jour. Je poursuivis ma route, à peu près d'aplomb maintenant, à travers la Crau; une nouvelle journée commençait, pleine d'espoirs, et du coup, la fatigue et les vicissitudes de la veille étaient oubliées ; je jetai un regard méprisant sur l'infect complexe industriel de Fos-sur-Mer, encore aux trois quarts vide : la fumée noirâtre et sale des torchères souillait un ciel par ailleurs parfaitement bleu, je franchissais des échangeurs établis en plein désert, pour permettre le croisement de routes qui étaient désignées seulement par des numéros sur les panneaux indicateurs, certainement parce qu'elles n'osaient pas dire leur nom... Je ne fus pas fâché de quitter un peu plus tard ce site absolument cauchemardesque, qui ne laisse vraiment rien présager de bon pour l'avenir à un homme sensé !

Je me fis contrôler à Martigues dans une station-service; le problème qu'il me fallait maintenant résoudre consistait à rallier Marseille sans retomber sur une obsédante voie express interdite aux cyclistes, même de qualité ! Je demandai conseil à un pompiste qui me livra la clef de l'énigme, avec le plus pur accent du cru :

« - Té, vous verrez, il y a une fourche !... À gauche, vous verrez une pancarte; Marseille, eh bé, celle-là, vous ne la prenez pas ! Vous prenez celle de droite, où il y a marqué: Gendarmerie, et vous continuez tout droit jusqu'au tunnel du Rove... »

Et c'était vrai ! Il suffisait de le savoir...

À l'approche du tunnel, comme le temps était beau, je commençai à croiser de nombreux cyclistes (sous ces latitudes, les sorties de clubs sont fréquemment annulées d'office lorsqu'il pleut...) Les Marseillais ont une manière toute particulière de rouler : brillants lorsque le vent est favorable, ils n'hésitent pas alors à rouler fièrement à vingt mètres les uns des autres, mais que le zéphyr devienne contraire, et vous les découvrirez sous leur vrai jour, car dans ce cas, c'est à qui se mettra dans la roue de l'autre... Du reste, cette région n'a produit jusqu'ici, au mieux, que quelques bons cyclistes, mais encore aucun homme vraiment exceptionnel !

Je commençai une lente traversée de l'agglomération marseillaise le long des quais, hésitant parfois lors de passages en travaux ou de toboggans pour aboutir enfin sur le Vieux Port, encore peu animé à une heure aussi matinale. C'est là que je décidai de me restaurer avant la grosse chaleur, de façon à acquérir une autonomie relativement importante pour pouvoir affronter la suite des événements. J'avisai un de ces petits kiosques très à la mode là-bas, où l'on vend des rafraîchissements, et éventuellement quelque nourriture solide: le gargotier, dont j'étais à ce moment le seul client, se montra coopératif, et même rapide; tandis qu'il me faisait cuire un steak à l'ail, il me prépara prestement une salade de tomates, et mon petit repas s'enchaîna ainsi très bien. Par exemple, il ne fallait pas être trop à cheval sur la propreté, mais un vrai randonneur est au-dessus de cela: notre homme avait les mains plus sales que les miennes, bien que j'aie parcouru plus de 2.600 kilomètres sans pratiquement les laver, et qu'il commençât seulement sa journée de travail ! Quoi qu'il en soit, je me régalai du tout, et repartis rapidement au bout d'à peine un quart d'heure: il ne me restait plus qu'à pointer, ce que je fis à 8 h 30 dans une station-service de la corniche. Je traversai ensuite le quartier du Prado, aux grandes avenues bordées de contre-allées, et j'attaquai le col de la Gineste, qui est au Galibier ce que la Canebière est aux Champs-Élysées.

Un cycliste vint se placer dans ma roue, au milieu d'une circulation très dense de voitures de tourisme en ce dimanche matin ensoleillé: sous toutes les latitudes, les citadins sont d'accord pour admettre la nécessité de fuir la ville à leurs moments de loisir, mais ils ont tellement d'imagination qu'ils se retrouvent inmanquablement sur la même route, changeant ainsi simplement de prison! Curieuse conception de l'évasion... qui n'est du reste que le prolongement d'une conception erronée de la Vie: il est attristant de penser que notre civilisation est bâtie sur une énorme faute de raisonnement. Nous avons pourtant sous les yeux un peu partout dans le monde les vestiges de celles qui l'ont précédée, et qui toutes ont chuté dans la servitude de l'argent! Si l'espèce humaine était réellement perfectible, ainsi que certains philosophes trop enthousiastes le prétendent, il me semble qu'une solution efficace aurait déjà été trouvée pour éviter de retomber dans les mêmes erreurs... En réalité, l'homme est seulement susceptible de s'améliorer individuellement, à condition qu'il possède une intelligence suffisamment développée, mais qu'il veuille faire partager ses convictions à ses semblables, et il perdra alors et son temps et sa salive: ce ne sont pas les dirigeants de sociétés qui me contrediront, à moins qu'ils ne soient pas lucides, ou que les buts poursuivis par leurs associations soient mesquins ou dépourvus d'ambition!...

Cela c'est moi, Jean Richard qui l'affirme, et je puis présenter à l'appui de ma théorie nombre d'exemples historiques et de résultats personnels que j'estime convaincants: c'est là ma propre conception de la Vérité; je ne prétends pas qu'elle soit absolue, mais j'attends que le champion d'une autre philosophie que la mienne me dépasse!

Revenons dans le col de la Gineste, où, dans la fumée nauséabonde des gaz d'échappement, je traînais donc un parasite dans ma roue; je savais d'avance ce qui allait se passer, connaissant la mentalité locale: le raton se laisserait emmener jusqu'à proximité du sommet, puis tenterait alors de me faire la pancarte. J'adore asphyxier ce genre d'individu dans mon sillage; je fis mine d'ignorer sa présence, montant à une allure soutenue malgré la chaleur déjà forte: je réglai mon rythme d'après la respiration de mon adversaire, m'arrangeant de telle sorte qu'elle ne puisse jamais être régulière, sans pour autant m'employer à fond; ainsi, je diminuais ses ressources et ses possibilités de démarrage, mais non les miennes.

En vue du sommet, j'accélérai insensiblement; comme prévu, le suceur de roue se porta à ma hauteur, jugeant sans doute que le moment était venu d'essayer de briller; d'un simple coup d'œil, je vis que ma tactique avait porté ses fruits: l'homme suait à grosses gouttes et soufflait comme un bœuf; néanmoins, il trouva la force de démarrer, comme font les coureurs alors qu'on les croit au bout de leur rouleau. Je me mis à son diapason, passant du 42x17 au 53 x 17. L'allure monta d'un ton: nous étions côte à côte, et il restait peut-être 300 mètres à faire; les voitures qui nous suivaient respectaient notre duel, sans doute par curiosité. On dit que je suis égoïste, et pourtant je pense souvent aux autres, même aux automobilistes, et vous l'allez voir: je décidai subitement que nous, cyclistes, ne pouvions aucunement prétendre au droit de les gêner, et je passai mon 53 x 15, en me dressant sur les pédales; le parasite s'accrocha, mais disparut bientôt progressivement de mon champ visuel, tandis que son halètement se perdait dans les bruits de moteur: une première voiture me doubla, puis une autre. Je me retournai: ce n'était même plus la peine d'utiliser le pignon de 13 dents qui restait encore à ma disposition, car le vaincu zigzagait à quelques encablures, écorché. Je mis pied à terre en haut, pour le regarder finir de monter, en vertu de ce rare privilège qu'ont les gens forts de pouvoir être spectateurs après avoir été acteurs; je tirai la morale de

l'histoire, devant le méridional ahuri: "Mon pauvre ami, il ne faut pas faire des efforts pareils à froid, c'est très mauvais ! Pour moi, c'est différent, je m'échauffe depuis hier matin, et j'ai roulé toute la nuit : j'ai déjà plus de 400 kilomètres dans les jambes..."

Le latin ne parut pas comprendre tout le sel de mes propos, qui, sous le couvert de le conseiller, n'avaient pour but que de l'écraser encore davantage, tant il avait de mal à concevoir que la réalité pût excéder les plus invraisemblables galéjades... Satisfait intérieurement d'avoir joué mon petit dictateur, je le laissai à ses réflexions, prostré et cherchant à reprendre son souffle, et je plongeai sur Cassis, toujours dans un trafic important d'automobiles.

La perspective de mon avenir immédiat n'avait rien d'enthousiasmant, car je savais la circulation infernale jusqu'à Nice. Heureusement, je me trouvais dans un état de fraîcheur suffisant pour supporter une telle situation, alors que j'en avais quelque peu souffert en 1973. Avalant inlassablement les creux et les bosses, j'arrivai à Toulon à 11 h 40 : je n'avais absolument pas faim, mais plutôt grand soif. Je fis donc le plein de mon bidon et de mon estomac, à l'aide d'un litre de jus de fruit, avant de repartir. L'existence d'une voie express interdite aux cyclistes contraria ma progression à nouveau, en m'obligeant à trouver un itinéraire de remplacement pour rejoindre Hyères, ce que je fis en passant par Le Pradet et Carqueiranne : si je perdais un peu de temps, j'y gagnai incontestablement en calme.

Traversant des pinèdes, j'arrivai au pied du col de Gratteloup, qui m'était resté en travers de la gorge en 1973: l'affront appelait une vengeance, que j'assouvais facilement. En pleine forme, ignorant la chaleur et le manque d'ombre, j'escaladai la difficulté sur mon 42 x 15, assis sur ma selle. Je bénéficiais à nouveau d'une certaine tranquillité, la tourbe stupide préférant polluer la route de la Corniche des Maures.

À 14 h 35, je postai une carte à Cogolin, localité qui dispute à St Claude le titre de capitale de la pipe, puis je retombai sur l'itinéraire unique qui suivait maintenant la côte jusqu'à Nice. Sans m'arrêter, je subis l'affluence et le bruit des touristes jusqu'à St Raphaël, où je parvins à 16 h 10. Malgré le temps perdu la veille, j'avais bon espoir de dépasser Nice avant la fin de la journée. Après avoir de nouveau étanché ma soif, je me lançai à l'assaut de l'Estérel: saisi d'une petite fringale au niveau d'Anthéor (je n'avais rien absorbé de solide depuis Marseille), je m'arrêtai pour manger des frites sur une plage. Bien calé, je repartis vers Cannes, paradis des promoteurs sans scrupules qui y rivalisent de culot et de manque de goût, pour la plus grande joie des snobs pleins d'argent mais dépourvus de culture, qui peuvent étaler là entre eux leur mutuelle stupidité, dans un cadre en définitive beaucoup plus quelconque que ne veulent bien le dire les publicités immobilières.

Devant mes yeux défilaient des constructions tordues, aptes à abriter des locataires présentant la même particularité: imaginez des pyramides à degrés mexicaines peintes par Van Gogh, à cette différence près que ce qui peut faire un bon sujet de tableau est parfois lourd de conséquences lorsqu'on veut absolument l'étendre à l'architecture...

Nos édiles préparent réellement de bons moments de saine et franche gaieté pour les archéologues de l'an 3000, qui parleront de notre siècle comme nous parlons nous-mêmes de la période obscure et stérile des rois fainéants, à moins que, par chance ou par hasard, l'un d'eux ne retrouve mes manuscrits ou mes carnets de route...

Au sein d'une effervescence qui dénotait bien l'approche de l'Italie (le Comté de Nice, après tout, n'est français que depuis 1860), j'arrivai à Nice. D'un seul coup, un grondement se fit entendre derrière une rangée de buildings : le bruit alla en s'amplifiant, puis soudain un gigantesque avion apparut au ras des toits avant de prendre de la hauteur en direction de la mer, laissant derrière lui une légère fumée et un vacarme épouvantable.

Heureux habitants de l'endroit, en vérité, qui ont la chance d'avoir à leur porte toutes les commodités du monde moderne, et même jusqu'à un aéroport !... Inutile, évidemment, de chercher quelqu'un d'équilibré dans ces parages : Diogène y aurait vainement cherché un homme, jusqu'à ce que les piles de sa lanterne soient usées....

Nice est la ville de France où l'on a le plus de mal à trouver un tampon pour se faire contrôler, j'ai pu le constater à deux reprises. Les Niçois ne sont pas du tout accueillants ni coopératifs, mais cet égoïsme ne leur sert à rien, car ils manquent également d'envergure: l'individualisme n'est payant que pour un être supérieur, mais l'homme ordinaire, lui, a intérêt à camoufler sa médiocrité dans l'anonymat de la masse !

À 19 h 25, je réussis tout de même à accomplir la formalité qui conditionnait la poursuite de mon raid, et je revins sur mes pas durant quelques kilomètres pour m'engager dans la vallée du Var qu'il me fallait maintenant remonter.

Nice est une des "pointes" du Tour de France que l'on a le plus hâte d'atteindre, mais en raison du manque total d'intérêt touristique de la Côte d'Azur et du grouillement irraisonné des humains sous cette latitude, son approche constitue une véritable corvée ! Ensuite en revanche, on goûte aussitôt les charmes et le calme de la montagne. Ayant encore une bonne heure de jour à rouler, j'allai jusqu'à Plan-du-Var, où je trouvai une chambre, mais à 20h35, les fourneaux de l'établissement étaient, paraît-il, déjà éteints, et je dus me contenter pour tout dîner d'une assiette anglaise et d'un pichet de vin rouge: peu m'importait, du reste, car dans un Tour de France, si l'on fait étape un soir dans une région où l'on mange mal, on est pratiquement assuré de pouvoir se rattraper le lendemain...

Je montai donc dans ma chambre, où je fis quelques évaluations pour le lendemain, puis je réparai un boyau de rechange, avant d'oublier dans les bras de Morphée cette chevauchée de 755 kilomètres à près de 20 de moyenne !

CHANT 6

L'ETAPE ALPESTRE

PLAN DU VAR - COL D'IZOARD : 222 km

C'est dans cette sixième étape, bien qu'elle fût la plus courte et la moins rapide de toutes, que j'ai certainement été le plus grand ! Pour cette raison, je n'ai voulu la dédier à personne d'autre qu'à moi-même....

*" Auf wolkigen Höhen
wohnen die Götter :
Walhall heisst ihr Saal."
(Richard Wagner)⁴*

17 juin 1974, 7 h 45.

Au pied des Alpes, je n'avais que des raisons d'être optimiste : je venais de parcourir presque 3.000 kilomètres en huit jours sans ressentir vraiment de fatigue sérieuse, et par conséquent rien ne s'opposait à ce que je poursuive ma route à la même allure. Le temps semblait devoir rester clément tandis que je remontais le Var, ce fleuve côtier dont l'ingratitude est telle qu'il ne daigne même pas couler dans le département auquel on a donné son nom, à moins qu'on ne préfère mettre le fait sur le compte de l'ignorance des géographes...

Le profil de la route n'est guère sévère en ces lieux, et j'arrivai sans encombre à Touët-sur-Var, où je fis l'emplette de provisions de bouche pour toute la journée. Je pointai à 9 h 35 à Puget-Thénières, dans une station-service qui cumulait cette fonction avec celle de snack-bar: le jeune homme qui me fournit le coup de tampon sollicité pratiquait la bicyclette à petite dose, ainsi qu'on le fait par là-bas, et toute son admiration semblait aller à Truchi, le suzerain des cyclistes locaux, dont la renommée n'a jamais dépassé beaucoup les limites de son département, et pour cause... L'annonce de mon programme personnel fit naturellement impression sur mon interlocuteur, qui se trouvait subitement dans la position d'un habitant de Lilliput face à Gulliver !

Je ne m'étendis pas trop longtemps sur le sujet, désireux que j'étais de continuer mon chemin au plus vite, plutôt que de satisfaire la curiosité de mon nouvel admirateur, qui venait de découvrir, que le monde s'étendait peut-être au-delà des limites des Alpes-Maritimes.

Longeant toujours la voie ferrée de Nice à Digne, je passai à Entrevaux, site fortifié par Vauban, puis montant toujours, j'arrivai à Annot, au pied du col de la Colle Saint Michel, première difficulté des Alpes: je repris facilement le rythme de la montagne, oublié depuis

⁴ « Sur les monts nuageux vivent les Dieux : leur séjour se nomme Walhall. » (Siegfried, acte I, scène 2)

les Pyrénées. Plus j'approchais du sommet, et plus le soleil se cachait derrière de gros nuages noirâtres lourds d'une humidité escomptable à court terme: pourtant, le céleste abcès ne semblait pas décidé à se crever tout de suite, et j'eus le temps de finir l'escalade du col, puis de redescendre sur le Verdon d'une manière assez acrobatique, à cause d'une portion de route en réfection. Tâchant de prendre de vitesse l'orage qui menaçait, j'allai jusqu'à Colmars-les-Alpes, autre site fortifié. Tout paraissait gris foncé, tandis que je pointais à 12 h 50 dans une épicerie également sombre et basse de plafond; l'épicière elle-même m'accueillit d'un regard noir : « *Dépêchez-vous de repartir !* », me dit-elle, tandis que je rangeais un peu divers objets dans mes poches et que je sortais mon K-Way, quelques gouttes de pluie commençant à frapper les vitres crasseuses de la boutique, "sinon je vais finir de manger froid à cause de vous !"

« - *Allez manger, si c'est si urgent, je n'ai plus besoin de vous !* »

« - *Excusez-moi*, reprit-elle après un silence, *j'ai mauvais caractère quand on me dérange pendant le repas...* » Puis, la curiosité prenant le pas sur ses préoccupations alimentaires, elle s'inquiéta: « *Vous allez loin, comme ça ?...* »

« - *Je monte au col d'Allos* », répondis-je évasivement, peu désireux de lier conversation avec cette lunatique créature.

« - *Vous allez en plein dans l'orage... Vous allez vous mouiller...* »

« - *Oui, peut-être... Au revoir, madame !* ». Et je repartis.

Le monde est plein de gens qui pensent que le but essentiel de l'existence est d'éviter la pluie; paradoxalement, ce sont ceux-là qui mettent de l'eau dans le vin ou dans le whisky; ce sont des hydrophobes, dans l'acception négative du terme, et tout leur comportement s'en ressent: ils mettent la charrue avant les bœufs, de deux maux choisissent le pire, préfèrent courir toute leur vie plutôt que tenir, et le reste à l'avenant...

Tout en philosophant de la sorte, je progressais sous une pluie devenue violente vers Allos, tandis que des grondements de plus en plus fréquents retentissaient dans la vallée, amplifiés par l'écho: un premier orage éclata alors que j'approchais de La Foux d'Allos. Existe-t-il un plus beau spectacle qu'un orage en montagne pour un homme intrépide ? Pourtant le courroux céleste était loin de son paroxysme: les éclairs brillaient encore de façon diffuse et le tonnerre ne déchirait pas les tympanes, bref, le centre du phénomène se trouvait plus loin, au Nord.

Je gravis les derniers kilomètres, pentus et sinueux, sur mon 42x23, une démultiplication dont je n'avais plus usé depuis le Portet d'Aspet: trois jours seulement s'étaient écoulés depuis, mais tout cela paraissait déjà bien loin... Le sommet du col d'Allos était enveloppé de brume; une voiture stationnait là, dont les occupants n'osaient sortir : ils avaient l'air apeurés et frigorifiés ! Sans doute la femme reprochait-elle à son mari de l'avoir entraînée jusque-là, d'où ils craignaient maintenant de bouger, se demandant peut-être anxieusement s'ils reverraient un jour leurs parents et leurs amis... Il est fréquent que des gens de la plaine se mettent ainsi par leur inexpérience dans des situations dont ils ne savent ensuite comment se sortir; ceux-là me virent bien passer, mais la chose dut leur paraître tellement énorme et improbable qu'ils ne m'accordèrent en fin de compte qu'un regard distrait, concluant vraisemblablement à quelque apparition venue de l'Enfer, ou à une hallucination pure et simple...

J'entamai prudemment la descente sur Barcelonnette, me défiant du brouillard et des gravillons semés sur la chaussée par un cantonnier émule du Petit Poucet. Il pleuvait un peu moins sur ce versant-là, mais ce qui tombait n'était pas chaud du tout, et j'avais hâte de regagner des altitudes moins conséquentes, où je pourrais de nouveau pédaler pour faire circuler le sang jusqu'au bout des mains et des pieds. Par une gymnastique continue des doigts, j'obtins que ceux-ci ne s'engourdissent pas trop à force d'être en contact avec le dural froid des poignées de freins; au bout d'un moment, je sortis de la brume, puis je redescendis vers le séjour des hommes.

J'arrivai à Barcelonnette. À tout prendre, il n'y faisait guère plus chaud qu'à 2000 mètres d'altitude, mais du moins j'avais maintenant la possibilité de pédaler pour me réchauffer; la pluie avait complètement cessé, mais le temps était toujours aussi bouché. Je remontai la vallée de l'Ubaye jusqu'à Jausiers, puis laissant à ma droite la route du col de Larche, j'attaquai les premières rampes du col de Vars: j'étais presque sec quand la pluie recommença à tomber, plus cinglante que jamais, car le vent soufflait de face.

St Paul-sur-Ubaye est certainement l'un des rares chefs-lieu de canton en France qui ne compte aucun commerçant, pas même une boulangerie: après avoir tourné en rond dans le pays, je dus bien en convenir: Comme quoi on en apprend tous les jours... Je finis donc de grignoter ce qui restait dans mes poches, pour éviter une éventuelle fringale dans l'ascension du col: après, on verrait bien...

Le col de Vars n'est pas très long, et bien d'autres de ses semblables culminent plus haut que ses 2110 mètres, mais c'est néanmoins un obstacle extrêmement spécial et en tout cas redoutable: pour peu que le vent soit contraire, ce qui était le cas ce jour-là, la fête est complète! Je me hissai malgré la tempête jusqu'au faite de la première rampe sérieuse, puis la descente de la contre-pente qui conduit au hameau de Mélézen me fournit une occasion inopportune de me refroidir, mais il fallait bien passer par là, puisque c'était écrit sur mon itinéraire! J'arrivai donc au pied des cinq derniers kilomètres de montée, les plus terribles: la pluie me fouettait le visage comme de la grêle, et j'avais du mal à garder les yeux où j'allais.

Un duel sans merci était maintenant engagé entre les éléments déchaînés et moi-même: le vaincu de cette lutte n'aurait qu'à fuir honteusement devant son glorieux vainqueur!

Naturellement, vu les circonstances atmosphériques, aucune voiture ne gêna mon ascension! J'avais du reste assez à faire à lutter contre la pente et le vent violent qui contrariaient ma progression: de temps à autre, j'atteignais une borne hectométrique... C'était toujours ça de pris; Quand, à la faveur d'une épingle à cheveux, je négociais un lacet où le vent devenait favorable, j'en profitais pour changer un peu de position, et me décontracter, puis la venue du virage suivant me replongeait à nouveau dans la tourmente...

Je savais, que l'avant-dernier kilomètre était le plus pentu de tous, et justement celui-là était orienté dans le mauvais sens, ce qui aurait sans doute aidé un avion à décoller mais ne favorisait absolument pas mon escalade. Heureusement, à cet endroit précis du Tour de France, je possède une admiratrice fidèle qui chaque année salue mon passage: il s'agit d'une marmotte qui m'avait sifflé en 1973, et qui, stoïque malgré le temps épouvantable, ne manqua pas de me prodiguer ses stridents encouragements en 1974! Un de ces jours, il faudra que je lui expédie mon journal et une photo dédicacée pour la remercier...

Maintenant, le sommet était proche, et la pente s'adoucissait - relativement - tandis que le vent soufflait de plus en plus fort, s'engouffrant dans le col comme dans un entonnoir: des

nuages ainsi véhiculés passaient rapidement au-dessus de ma tête. Dressé sur les pédales, je grignotais mètre par mètre; dans un ultime coup de reins, je franchis le sommet le poing en l'air : c'était fini, les Alpes étaient vaincues, car ni l'Izoard, ni le Lautaret, ni le Galibier ne pourraient prétendre contrecarrer ma volonté puisque je venais de surmonter une difficulté plus importante...

Sans m'arrêter, je plongeai sur Ste Marie-de-Vars: la chaussée était trempée, et les freins répondaient quand ils avaient le temps. Je m'appliquai donc à ne pas prendre trop de vitesse, afin de ne pas rater le pointage de Vars; en m'y prenant suffisamment tôt, je parvins à stopper devant un chalet qui faisait station-service. Ruisselant, j'allai y solliciter un coup de tampon : il était 17 h 45.

Quand je ressortis, la pluie s'était un peu calmée et le temps semblait même vouloir se dégager au loin, quelque part au-dessus de Guillestre. Je repris ma route, en m'efforçant de pédaler chaque fois que faire se pouvait, de façon à ne pas me laisser envahir par le froid. Lorsque j'arrivai à Guillestre, où j'avais couché en 1973, le ciel, s'était complètement éclairci, mais l'humidité et la fraîcheur subsistaient dans la vallée. Malgré mes prédispositions naturelles à endurer le froid, j'avais la chair de poule, et des frissons me parcouraient les membres et la colonne vertébrale: c'était moins que jamais le moment de m'arrêter !

Par bonheur, mon exceptionnelle constitution physique m'avait permis d'arriver jusque-là sans ressentir de grosse défaillance, ce qui me laissait la possibilité de forcer l'allure pour combattre la fraîcheur de cette fin d'après-midi. Je remontai donc le plus vite possible la combe du Queyras: les eaux du Guil coulaient très abondantes, ce qui ne surprendra personne après un tel déluge.

J'arrivai à l'embranchement de la route de l'Izoard, mais avant de gravir ce col, il me fallait d'abord aller pointer à Château-Queyras, localité pittoresque sise sur un piton rocheux: là, sans hésitation, je me rendis droit au "drugstore" du village, dont la boulangère-épicière-limonadière, bref, la tenancière, possède l'unique tampon !

Saura-t-on jamais combien de cartes de route ce tampon a oblitéré ? En ce qui me concerne, il remplit son office ce jour-là à 19 h 10. Je parlai un peu avec la brave dame qui, à force, finit certainement par être davantage au fait des choses du cyclisme que bien des dirigeants de clubs qui se contentent de présider des assemblées générales ou de se montrer à des cocktails...

Je me ravitaillai en vue de la soirée et du lendemain matin, puis je repartis pour rejoindre par la même route l'embranchement dont j'ai parlé plus haut. En 1973, au même endroit, j'avais été bloqué par un invraisemblable troupeau de moutons transhumant qui prenait toute la route : aux dires de leurs "capitaines de route", il y en avait plus de 1500...

Vous ai-je dit tout à l'heure que j'avais crevé entre l'embranchement de l'Izoard et Château-Queyras? Non? Je viens d'y repenser à l'instant, en repassant à l'endroit où j'avais jeté le boyau percé dans le fossé...

Il n'était pas très tard quand j'attaquai la rampe d'Arvieux, mais le ciel restant plombé, la nuit tombait déjà: je résolus de continuer quand même, le vent étant tombé et la température propice à un exercice aussi intense. Avez-vous déjà monte le col d'Izoard dans ces conditions? Il n'offre vraiment rien de comparable avec l'idée que l'on s'en fait lorsqu'on l'escalade en

plein midi. C'est le cas ou jamais de le dire : c'est le jour et la nuit ! Sa difficulté apparente n'est donc en réalité qu'un effet de la température ambiante et non de la pente.

Je grimpai aisément jusqu'à Arvieux, dans une obscurité devenue presque complète, et après avoir allumé mon éclairage, j'entamai ma progression dans les sapins : pour ajouter au fantastique, il n'y avait pas de lune, mais le dessous des nuages était étrangement phosphorescent, et c'est uniquement grâce à ce phénomène optique que je parvenais à distinguer les crêtes environnantes. À bonne allure, je négociai lacet après lacet sur une route qui m'appartenait exclusivement: par endroits, de la brume se formait...

N'eût été la nécessité d'utiliser mon 42x23, qui traduisait l'existence d'une pente ascensionnelle, j'aurais cru par moments m'être fourvoyé dans les houilles à Taupin, ou dans les méandres intestinaux d'un Sénégalais ! Puis, d'un seul coup, le profil de la route s'adoucit et, quittant la forêt, je débouchai dans le site dantesque et surréaliste de la Casse Déserte, où régnait une relative clarté dont on ne pouvait expliquer la cause.

En descendant la fameuse contrepente, à allure réduite, je n'en pris pas moins conscience du fait qu'il faisait plus que frais dans ces parages. J'eus bien garde de ne pas traîner là trop longtemps, malgré le plaisir que j'éprouvais à contempler ce paysage à ma taille... Je saluai au passage le médaillon de Fausto Coppi, médiocre réalisation artistique qui ne reflète absolument pas la classe du champion disparu: pourquoi, en France, fait-on toujours les choses à moitié ?

Afin d'éviter de semblables mécomptes, j'ai décidé de sculpter moi-même ma propre effigie, à mon goût personnel, quand j'aurai un moment de libre: si je me méfie du genre humain comme de la peste, ce n'est pas pour lui faire confiance a titre posthume.

Je terminai brillamment l'escalade du col dans la rocaille, et quand je passai le sommet, seul le cliquetis de ma roue libre appelant l'huile après les douches successives de la journée vint rompre le silence de la nuit. Je descendis quelques lacets jusqu'au refuge Napoléon, où j'allai frapper. Le gardien vint m'ouvrir:

« - Bonsoir monsieur ! Excusez-moi de vous déranger à cette heure-ci (20h50) auriez-vous une chambre pour la nuit ? »

« - Je regrette, ici, il n'y a que des dortoirs... »

« - Je voulais dire un endroit quelconque où je puisse dormir... »

« - Dans ce cas, bien sûr, vous pouvez coucher ici, suivez-moi. »

Et j'entrai. Les gardiens de refuge, habitués à recevoir toutes sortes de personnages farfelus, sont totalement dépourvus de préjugés, ce qui les rend plus sympathiques que le "vulgum pecus": ce ne sont pas des héros, mais ils savent néanmoins, sans quitter leur rang, se mettre à la portée des gens qu'ils accueillent.

Je demandai à casser une petite croûte avant d'aller me coucher ; on m'apporta une assiette de charcuterie bien garnie et un pichet de vin rouge directement issu du tonneau. Je m'installai dans la salle, à la lueur d'une lampe à pétrole qu'on avait mise à ma disposition, la dernière chute de neige ayant emporté le câble qui alimentait le refuge en électricité. Je m'assis près du poêle pour sécher mes vêtements: mes chaussures cyclistes dont le cuir était gorgé d'eau passèrent du reste la nuit là, ainsi que mon K-Way; seul client, j'étais là comme chez moi...

Je me restaurai copieusement, et j'expédiai quelques cartes postales annonçant mon succès très probable; j'avais couvert les deux tiers du trajet, et il ne me restait plus que

1720 kilomètres de route à parcourir, sans grosses difficultés, le Lautaret et le Galibier ne pouvant pas être comptées pour telles: le plus dur était maintenant de faire preuve de patience dans les jours à venir, l'absence de tout suspense rendant la fin de mon raid sans grand intérêt.

On me confia une lampe électrique pour relayer la lampe à pétrole, tandis que j'allais me coucher, afin de limiter les risques d'incendie: je mis mon maillot et mon cuissard sous moi, afin qu'ils sèchent durant la nuit, et je m'enroulai dans une couverture sur un lit de camp.

Les nuits que l'on passe en haute montagne sont celles où l'on dort le mieux, sans doute parce que la Nature atteint une sorte de perfection à de telles altitudes : si vous ne craignez pas de vous approcher si près des cieux, essayez, et vous m'en direz des nouvelles...

CHANT 7

L'ADIEU A LA MONTAGNE

COL D'IZOARD - BELFORT : 648 km

Je dédie cette septième étape à Patrick Plaine⁵, ancien recordman de l'épreuve, qui connut des moments difficiles en franchissant le Galibier, sans lesquels sa performance eût sans doute approché la mienne de fort près.

*"Tout change et grandit en ces lieux !
Quel air pur ! Quel jour radieux !
Au loin quel horizon immense !
Oui, la Nature sous nos yeux
Déroule sa magnificence !
À nos accents religieux,
Liberté, redescends des cieus,
Et que ton règne recommence !
Liberté, redescends des cieus !"*

*(Final de "Guillaume Tell", opéra de Rossini
livret d'Etienne de Jouy et Hippolyte Bis,
d'après le "Wilhelm Tell" de Friedrich Schiller)*

18 juin 1974, 8 h 35.

Je me réveillai d'assez bonne heure ce jour-là, mais je ne tenais pas à plonger trop tôt sur Briançon, par crainte du verglas possible ou d'un coup de froid vite attrapé. Je m'habillai et me passai un coup d'eau sur la figure; sous l'action de la pluie de la veille, la peau de mes bras brûlée par le soleil avait cloqué et je pouvais en enlever des lambeaux assez grands pour en faire des abat-jour... Quant à mes jambes, je les brossai de la paume de la main pour en faire tomber le plus gros de la boue séchée qui les recouvrait et formait croûte, grattant avec l'ongle les endroits où elle tenait le mieux. Cette parodie de toilette achevée, je descendis récupérer mes chaussures. Le gardien me demanda d'un air enjoué si j'avais bien dormi, et je lui répondis sur le même ton que je n'avais pas été gêné par le passage des voitures ; ce climat de bonne humeur ayant été instauré dans le chalet, j'entrepris de déjeuner copieusement, puisque café, beurre et pain étaient à discrétion.

Je demandai une petite note portant le cachet de l'établissement, que j'ai conservée en souvenir de cette étape mémorable. On peut y lire:

Casse-croûte	7,00
Vin rouge	4,00

⁵ Patrick Plaine "récupérera son record" en 1978 avec le temps de 321 heures et 20' (13 jours 9 heures et 20') – voir son récit

Dortoir	6,00
Petit déjeuner	5,00
Cartes postales	<u>4,40</u>
	26,40

Sans commentaires.

Tandis que je mangeais, la radio diffusa le ballet du 3ème acte de *Guillaume Tell*, de Rossini: cette musique qui m'était familière, bien que moins célèbre que l'immortelle ouverture de l'œuvre, est d'une excellente facture néanmoins, et je restai rien que pour l'écouter jusqu'à la dernière note de l'irrésistible galop final.

Je me souviens encore de ce moment de détente musical, qui commanda le choix du "chapeau" de ce chapitre, et je me permets ici une parenthèse sur le rôle de la mélodie dans la vie d'un homme, dans l'espoir d'éduquer si peu que ce soit mes contemporains.

La planète entière, qu'on le veuille ou non, est actuellement sous l'emprise de l'inculture américaine, qui menace de supplanter un jour ou l'autre notre merveilleuse civilisation occidentale avec tout ce qu'elle représente: on se permet de condenser les grandes oeuvres littéraires ("digest"), des gens qui ne seraient peut-être pas seulement capables de repeindre un mur font des moustaches à la Joconde ! La musique classique n'échappe pas à cette brutale chute dans le ruisseau, tandis que l'on proclame sur tous les toits la haute valeur intrinsèque de musiques (?) électroniques...

Quotidiennement, jusque dans le moindre de vos actes, vous subissez le matraquage publicitaire du pays le plus riche du monde, ce qui le dispense provisoirement d'être le plus fort spirituellement parlant, et vous ne vous en rendez pas compte ! Vous sombrez dans une médiocrité qui vous fait devenir perméables à tous les affronts que l'on inflige à votre liberté individuelle, et, horrible résultat de cette mollesse qui vous gagne, vous devenez graduellement incapables de gravir un grand col à bicyclette à une allure décente !

Voulez-vous grimper aussi bien que moi ? En ce cas, étudiez la musique et le rythme vrais, hérités des anciens Grecs, et souvenez-vous en à point nommé pour régler votre respiration ou votre vitesse de jambes : votre organisme suivra toujours...

Henri Desgranges, qui eut le premier l'idée de boucler le Tour de France à bicyclette, était un personnage très intéressant, et sa pensée sur l'association étroite de la tête et des jambes le place à l'avant-garde de son époque: il est normal que cette conception soit aujourd'hui quelque peu dépassée, c'est la preuve que la pensée de l'élite humaine évolue, et c'est réconfortant; à l'heure actuelle, je déclare que la tête seule commande, et que les jambes ont le devoir de lui obéir inconditionnellement, tant qu'elle ne leur donne que des ordres raisonnables: le système nerveux est là pour signaler les abus éventuels en provoquant des douleurs locales, faisant office en quelque sorte de sonnette d'alarme de l'organisme ! Quiconque ne pense pas dans cette optique s'expose à de graves déboires, et à des déceptions certaines !

Mais j'écris, j'écris, et pendant ce temps-là, je n'avance pas : il est vrai qu'on se sent si bien le matin au sommet de l'Izoard... Je sortis du refuge sous un ciel redevenu bleu, et je repartis vers mon destin. Il faisait encore très frais, bien qu'il fût jour depuis près de quatre heures. Je plongeai sur Cervières, puis sur Briançon, où je me fis contrôler à 9 h 15 dans un garage à la sortie de la ville.

Le col du Lautaret, pris sous cet angle, est une douce plaisanterie, qui ferait sourire même un Néerlandais accoutumé à cyclo dans les polders; si l'on divise ses 700 mètres de dénivellation par ses 28 kilomètres d'ascension, on obtient une moyenne de 2,5%. Il y a bien un peu de vent, généralement contraire, pour ralentir les cyclistes, mais rien de vraiment préoccupant.

Je gravis la pente monotone régulièrement, et pour ainsi dire presque sans joie, puisque sans mal: n'en concluez pas hâtivement que je suis masochiste; en réalité, j'ai toujours eu horreur de me forcer sur une bicyclette, et jusqu'à présent je m'en suis généralement abstenu, sauf dans certains cas de force majeure où ma réputation ou mon amour-propre étaient en jeu, encore que je ne place pas ce dernier dans n'importe quoi ! Simplement, j'aime bien sentir une légère résistance sous les pédales, pour ne pas avoir l'impression d'être totalement inactif. Je franchis le sommet du Lautaret à 11 heures, et j'attaquai aussitôt les huit kilomètres, plus corsés, qui conduisent au Galibier.

Le plafond était relativement bas, et je ne tardai pas à pénétrer dans les premiers nuages: sur le bitume, on pouvait encore lire des encouragements à l'adresse de Thévenet, d'Ocana ou de Poulidor, idoles branlantes d'un système décadent. Le monument Desgrange, lui, repose toujours solidement sur sa base, au contraire, et il survivra indubitablement à ces inscriptions plus débiles qu'indélébiles.

Le col du Galibier est le point culminant du Tour de France, mais pas pour autant l'endroit le plus difficile d'accès: je m'arrêtai au sommet à 11 h 35, et j'urinai nonchalamment contre la porte de bois du tunnel, que Plaine avait trouvée close lors de la plus rapide de ses tentatives, événement qui l'avait contraint à franchir le col naturel dans la neige avec sa bicyclette sur l'épaule !

Tandis que j'étais là, un automobiliste arriva; ignorant tout des raisons profondes de ma présence en ces lieux, il sembla surpris qu'on puisse monter si haut simplement pour satisfaire un besoin naturel: pauvre type;...

Je franchis le tunnel, toujours plus ou moins humide, et je débouchai sur le versant savoyard moins brumeux: j'entamai la dernière grande descente de ce Tour de France, qui me conduisit à Valloire, où je pointai à 12 h 15. Ce ne fut qu'un jeu pour moi de passer le col du Télégraphe, peu sévère dans ce sens-là, puis je plongeai sur la vallée de la Maurienne. Je slalomais plaisamment dans les épingles à cheveux quand j'aperçus un homme qui courait au-devant de moi ; dès qu'il me vit, il brandit un drapeau rouge pour me faire signe de ralentir ; je freinai à mort et lui demandai ce qui se passait:

« - Heureusement que je vous ai vu arriver, parce que vous ne faites pas de bruit comme une voiture... »

Au même moment, plusieurs milliers d'ovins encombrant toute la chaussée apparurent au détour du virage suivant. Je remerciai l'éclaireur de m'avoir prévenu du danger, et j'attendis sagement que la cohorte soit passée; après quoi, je terminai la descente sur St Michel de Maurienne.

Je devais maintenant longer la vallée de l'Arc jusqu'à son confluent avec l'Isère: je l'ai déjà noté dans mon récit de Calais-Brindisi, on réalise souvent de meilleurs temps en remontant cette vallée qu'en la descendant, à cause du vent qui souffle en sens inverse du courant, surtout l'après-midi.

Je passai St Jean de Maurienne, puis Pontamafrey, où chaque année l'Arc emporte régulièrement la route et la voie ferrée lors de la fonte des neiges, à tel point que la S.N.C.F. a prévu un itinéraire permanent de remplacement, permettant de continuer à assurer le trafic ferroviaire en pareil cas.

Ce torrent si débordant d'énergie a naturellement tenté depuis longtemps les industriels, qui n'ont pas manqué d'exercer sur ses rives leurs activités plus ou moins salissantes : ça et là, des usines de produits chimiques dégagent des fumées douteuses, tels des étrons pondus par temps froid...

Je laissai derrière moi St Avre, Epierre et Aiguebelle, puis par la route d'Aiton et le pont de Grésy, je rejoignis la vallée de l'Isère, contournant le piton rocheux que domine le Fort de Montperché, l'un des derniers camps de concentration encore en activité (on ne visite pas...)

À 15 h 30, je pointai à Albertville, cité dont mon oncle, qui se prénomait du reste Albert, sculpta le monument aux morts. Je remontai ensuite l'Arly jusqu'à Ugine, ville qui serait inconnue n'étaient ses aciéries: elle aurait gagné sans doute en calme et en propreté à conserver son anonymat...

Je m'engageai alors dans les gorges de l'Arly proprement dites, dont la route fut, elle aussi, maintes fois emportée par la fureur des eaux: le Gaulois⁶ en sait quelque chose, puisqu'il faillit une fois tomber dedans ! Lassés de toujours recommencer le même travail chaque année, les Ponts et Chaussées réfléchirent au problème, ce qu'il aurait naturellement fallu faire en premier... Le résultat de leurs cogitations fut qu'ils dynamitèrent une partie des roches pourries qui surplombaient la route, ce qui présentait le double avantage de constituer un soubassement solide et consistant pour icelle, tout en évitant que de nouveaux rochers y chussent (vous pouvez constater que, même après 3.400 bornes de route, j'étais encore en pleine possession de mes moyens grammaticaux...)

La route actuelle des gorges de l'Arly est donc une véritable digue capable de résister aux assauts les plus violents du torrent. Peu après Flumet, dans une ligne droite, j'aperçus un groupe de touristes qui descendaient à pied en sens inverse; l'un d'eux, me voyant, eut le réflexe, saura-t-on jamais pourquoi, de me photographier; sans le savoir, cet homme que je ne connais pas et que je ne reverrai certainement jamais possède par devers lui l'unique cliché qui pourrait illustrer ce récit, mais comment établir maintenant la liaison entre lui et moi ?

Je profitai d'un ravitaillement dans une succursale de "l'Etoile des Alpes" pour pointer à Megève à 17 h 15. Je basculai aussitôt sur la vallée de l'Arve, continuant ainsi ma petite revue des affluents et sous-affluents du Rhône. J'aperçus furtivement le massif du Mont Blanc sur ma droite, mais mes préoccupations restaient plus chronométriques que touristiques.

Je passai Sallanches, et peu avant Cluses, je crevai. Après avoir réparé, je fis l'emplette d'un boyau neuf dans la capitale locale de l'horlogerie, puis je franchis le col de Châtillon, qui n'est rien d'autre qu'un petit plissement de terrain.

À Taninges, où je passai des vacances dans les années 1958-60, je me ravitaillai en piles électriques. C'est avec plaisir que je revis cette localité qui n'a guère changé depuis quinze ans: il manque juste aujourd'hui le pittoresque tortillard qui desservait les vallées du Risse et du Giffre, d'Annemasse à Sixt. Pour des raisons de rentabilité, il a été remplacé par un service d'autocars. À propos, savez-vous que les deux compagnies de transports routiers de

⁶ Pierre Kraemer, dit Le Gaulois – voir le récit de son TDF page 76 de ce document (note G.Jaccon)

Taninges avaient nom à l'époque les Cars Ramel et les Cars Perrier? (rigoureusement authentique...)

Je reconnus aussi le pic du Marcelly que j'avais gravi à pied à plusieurs reprises lorsque j'avais une douzaine d'années (ne possédant pas encore de bicyclette, il fallait bien que je me défoule d'une autre manière...)

Je pris la route qui monte en pente douce jusqu'aux Gets, avant de me laisser glisser à la nuit tombante vers le lac Léman. Ainsi, on arrive à Thonon, mais le contrôle étant à Evian, il faut remonter jusque là avant de revenir à Thonon pour prendre cette fois la route d'Annemasse.

- En 1973, j'avais passé là une nuit originale: cherchant un gîte, j'étais allé fouiner près d'un entrepôt devant lequel on avait laissé de grandes caisses de la taille approximative d'un cercueil; l'un de ces emballages apparemment perdus contenait de la paille, et je m'y aménageai un nid douillet, où j'attendis le lever du jour...

Je pointai à Evian à 21 h 55, et pris cette fois le parti de continuer à rouler, puisque le terrain à venir sous mes roues le permettait; en effet, tout en continuant à évoluer dans une région montagneuse, je n'avais plus de col à descendre avant longtemps, les Monts du Jura étant encore loin.

À Annemasse, je bus un double café pour combattre les effets du sommeil avant de continuer vers St Julien-en-Genève. Très vite, je me trouvai enveloppé d'un brouillard humide dont l'existence était due à la proximité du Rhône: des gouttes de condensation se formaient sur mes sourcils et perlaient aux pointes de ma moustache. Plus je m'approchais du défilé de l'Ecluse, et moins il y avait de visibilité, ce qui n'était absolument pas rassurant, eu égard à l'importante circulation de camions existant sur cet itinéraire.

Au bout de quelques kilomètres de forte descente, j'étais tellement trempé que je commençai sérieusement à me demander si je ne roulais pas tout bonnement dans le lit du Rhône !... Heureusement, la route remonta bientôt sur l'autre rive et je fus rassuré. Le sommeil se fit pressant tandis que je passais sous le fort de l'Ecluse, point stratégique très important déjà du temps de César, qui raconta dans sa "Guerre des Gaules" les démêlés qu'il eut en ces parages avec les Helvètes ou les Allobroges, je ne sais plus... Les Helvètes étaient les ancêtres des Suisses, tandis que les Allobroges peuplaient la Savoie: la tradition affirme que ces derniers possédaient une jambe plus courte que l'autre que l'autre, pour pouvoir plus commodément marcher sur les pentes, mais bien sûr, "ceci se-passait en des temps très anciens" ...

Luttant contre la fatigue, je continuai ma route jusqu'à Bellegarde, où j'arrivai à 2 h 45. Je ne m'en rendis pas compte sur le moment, mais il faut bien l'admettre avec le recul du temps, et les chiffres à l'appui; c'est là, après 3500 kilomètres de route, que je commençai à ressentir une certaine lassitude, et à partir de ce moment jusqu'à la fin, jamais mon coup de pédale ne devait retrouver la même aisance que dans les premiers jours de ma ronde.

Cherchant un endroit pour dormir, j'échouai à la gare, où, muni d'un ticket de quai afin d'éviter d'éventuels ennuis avec un cheminot grincheux, j'allai m'allonger sur une banquette de la salle d'attente; je n'y étais pas seul: toute une bande de collégiens m'y avaient précédé; ils avaient atterri là, plus fatigués que saouls, après avoir fêté la fin de l'année scolaire.

Je sacrifiai au sommeil jusqu'à 6 heures du matin. Alors, j'allai déjeuner au buffet qui venait d'ouvrir ses portes, et à 6 h 10, je partis à l'assaut du Jura, par un temps splendide.

- En 1973, paradoxalement, c'est là que j'avais rencontré les conditions atmosphériques les plus exécrables, roulant une cinquantaine de kilomètres dans une tempête de neige fondue, avant d'arriver à Morez, absolument transi.

- J'avais dû rester plus de deux heures dans un café, ensuite, à essayer de me réchauffer; glorieux mais désagréable souvenir... Le patron, affolé, m'avait prêté dans un premier temps une veste de survêtement et une serviette de toilette, puis réalisant l'insuffisance de ces moyens, m'avait apporté une couverture dans laquelle je m'étais complètement enroulé! J'avais été contraint de boire les deux ou trois premiers d'une longue série de grogs avec une paille, car je grelottais tellement que je me trouvais dans l'impossibilité totale de tenir mon verre sans qu'une grande quantité du précieux liquide qu'il contenait ne passât par-dessus bord !

J'étais d'une pâleur si cadavérique qu'un Suisse de passage alla jusqu'à m'offrir une nouvelle tournée de grog: pourtant, les Helvètes partagent avec les riverains de la Mer Morte la réputation de boire seuls...

Petit à petit, je m'étais réchauffé, et les frissons qui me parcouraient des pieds à la tête avaient cessé, ou du moins étaient devenus relativement contrôlables: j'avais même pu écrire quelques cartes, d'une écriture encore tremblée. Puis, ayant retrouvé toute ma hargne, j'étais reparti sous le regard admiratif de la patronne:

« - Et vous n'avez même pas attrapé un rhume? Il faut que vous ayez une rude santé... »

« - Je ne vous le fais pas dire... »

Si cette brave femme avait su que j'étais parti la veille de Guillestre, et que je devais encore passer deux nuits dans la pluie et le froid l'une dans un hangar de la vallée de la Loue, ouvert à tous les vents, l'autre dans une grange de la Moselle, gardée par des chiens, avant de trouver un lit à Bazeilles, après 1126 kilomètres de route d'une seule traite, qu'eût-elle dit?.

J'avais espéré par cette étape-suicide rattraper le temps perdu en réparations, et arracher quand même le record, mais mes efforts avaient été réduits à néant une nouvelle fois peu après Phalsbourg, à la suite d'un autre bris de roue: c'est ainsi que j'étais rentré désabusé à Paris, réalisant seulement une performance égale à l'ancien record, ce qui pour moi n'avait bien entendu aucune signification.

Roger Baumann a écrit que si ces ennuis mécaniques s'étaient produits, c'était en bonne partie de ma faute; je lui donne partiellement raison, dans la mesure où je n'aurais pas dû acheter mon matériel n'importe où, mais je lui rappelle tout de même que c'est lui qui m'a fait entrer en relation avec la maison concernée et qu'il s'obstine néanmoins à s'y fournir régulièrement; il ne viendra pas se plaindre si semblable mésaventure lui arrive...

Mais pour la petite histoire, savez-vous ce que faisaient ces pauvres "forçats de la route" que sont les coureurs professionnels, au moment même où j'étais aux prises avec la tempête entre Bellegarde et Morez? Car ils rencontrèrent les mêmes conditions climatiques à peu de distance de là, de l'autre côté du lac Léman...

Lisez ce qui suit, extrait du "Républicain Lorrain" du jeudi 21 juin 1973:

"Orage et froid: une étape pour rien au Tour de Suisse"

La Chaux-de-Fonds

"La septième étape du Tour de Suisse Meiringen-La Chaux-de-Fonds (236 km) a été neutralisée hier après-midi à Bulle (112ème km) à la suite d'un violent orage survenu pendant l'ascension du col de Jaun. Les coureurs ont alors refusé de poursuivre l'étape en raison du froid qui sévissait..

...Toutefois, les organisateurs ont proposé aux coureurs de les transporter en autocar jusqu'à Yverdon (167ème km) et la course a repris à partir de cette ville...

Le classement- 1er: Gustave Van Roesbroeck (Belgique), 13'11" (les temps n'ont été pris que sur les 9 derniers km du parcours, Le Locle-La Chau-de-Fonds); 2ème: Alfred Gaida (Allemagne), même temps, suivis de tout le peloton."

Pensez-en ce que vous voulez, moi qui n'avais jamais voulu renoncer tant que dura la tempête, je trouve que ça ne fait pas très sérieux... En tout cas, je voudrais bien voir qu'un de ces lâches ose passer devant moi la tête haute !

Mais revenons en 1974 ; apparemment, dans le Jura, la nature ne sait pas trop bien ce qu'elle veut, puisque cette fois-ci, la chaleur était déjà étouffante à 7 heures du matin. Quant à moi, je n'étais pas particulièrement brillant : le passage du défilé de l'Ecluse dans la brume et le froid humide m'avait marqué, d'autant plus que dans un Tour de France, on devient au fil de jours de plus en plus sensible aux changements de température.

Par-dessus le marché, j'avais pris froid au ventre, et maintenant "le fondement m'escapait", comme disait Rabelais, et je dus ponctuer ma progression de plusieurs haltes assurément délivrantes, mais coûteuses en capital-temps...

Malgré la longue descente des Rousses, je ne ralliai Morez qu'à 10 h 05. J'y remplaçai un rayon à l'arrière, et m'approvisionnai encore une fois en argent liquide : je jetai un simple regard, sans m'arrêter, sur le lieu de ma « résurrection » de l'année précédente, et je repartis en direction de Bellefontaine, au milieu du tracé délirant des voies de chemin de fer, qui s'entrecroisent à des hauteurs différentes par la grâce d'un nombre impressionnant d'ouvrages d'art, afin de vaincre le relief tourmenté du site.

Maintenant, les kilomètres passaient, mais le punch ne revenait pas, et l'allure avait nettement baissé d'un ton, je le sentais bien ! Pourtant, cette route n'était pas plus difficile qu'une autre.... Il n'y avait rien à faire, je plafonnais à une moyenne ridicule sur ce plateau immense qui semblait devoir se prolonger au-delà même de l'horizon. Après avoir longé le lac de St-Point, je fus même obligé de m'arrêter, abruti par la chaleur : j'en profitai pour dormir un peu, afin que ce ne soit pas complètement perdu. Je repartis jusqu'à Pontarlier, malgré un fort mal de crâne, imputable sans doute à un léger début d'insolation.

Je pointai à Pontarlier à 14 h 10 ; la perspective d'une longue portion de route en descente me donna meilleur moral, et je retrouvai une partie de ma facilité en commençant à rattraper la vallée de la Loue, où, heureusement, il faisait meilleur qu'en plein soleil.

Je passai à Ornans, pays natal de Courbet, puis en remontant sur Tarcenay, je reconnus mon hangar de 1973, où j'avais passé une nuit très aérée dans un courant d'air glacial, avec pour toute couverture une vieille toile à emballage toute poussiéreuse : si je n'avais pas bu ce soir-là les deux tiers d'une bouteille de Bordeaux achetée dans une épicerie de Vuillafans, et le reste au petit matin avant de repartir, je me demande si je n'aurais pas risqué d'attraper du mal !

La chaleur étant maintenant tombée, je repris un peu de poil de la bête avant d'arriver à Besançon à 16h45 ; le profil avantageux de la route entre Pontarlier et Besançon favorisa certainement cet opportun rétablissement. Profitant de ce second souffle, je continuai à tailler la route sans trêve, dans l'espoir d'aller coucher le plus loin possible. La remontée de la vallée du Doubs est très roulante et fréquentée par les poids lourds : pris par le rythme, j'arrivai bientôt à Baume-les-Dames, puis à Clerval, où je pointai à 18 h 45.

Il me restait encore environ deux heures de jour pour rouler, et je me trouvais à 46 kilomètres de Belfort : cette ville semblait donc toute désignée pour servir de terme à mon

étape. Malgré le profil assez sévère de l'itinéraire sitôt que l'on quitte la vallée du Doubs, je parvins à maintenir ma moyenne jusqu'au bout, et je me fis contrôler à 20 h 50, dans une station-service : peu après, je retins une chambre dans un petit relais routier, non loin de la sortie de la ville, où je dînai.

Mes coups de soleil étaient maintenant du second degré, comme les équations de la forme $ax^2+bx+c=0$. Je mangeai, de moins bon appétit que d'habitude, et j'étais pressé d'aller me coucher; un seul argument parvenait à soutenir mon moral émoussé : il ne restait qu'un peu plus de 1000 kilomètres à parcourir, et je pouvais espérer en finir d'une seule traite, quitte à rentrer à Paris à plat ventre !

En attendant, j'allai recharger mes batteries en vue du lendemain, car je n'en avais jamais tant eu besoin...

CHANT 8

L'ENFER DU NORD

BELFORT-LILLE : 657 km

Je dédie cette huitième étape à Serge Veau, avec qui j'ai beaucoup parlé du Tour de France, et qui m'a toujours prétendu que cette portion du parcours était la plus difficile, parce que son manque d'intérêt touristique engendre un ennui difficilement cumulable sur le plan moral avec la lassitude causée par les quatre premiers milliers de kilomètres : j'ai fait l'expérience, c'est vrai...

*"Rien n'égale en longueur les boiteuses journées,
Quand sous les lourds flocons des neigeuses années
L'Ennui, fruit de la morne incuriosité,
Prend les proportions de l'immortalité"
(Charles Baudelaire)*

20 juin 1974, 6 h 45.

J'avais parcouru à peine 650 km lors de ma précédente étape : c'était mauvais signe. Toutefois, je comptais un peu sur l'approche de l'écurie pour me stimuler dans ce que je croyais être le bouquet de ce Tour de France. C'est dans cet état d'esprit que je m'élançai vers Mulhouse où j'arrivai sans encombre à 8h25.

Décidé à conclure brillamment, je poursuivis ma route en direction de Colmar à une allure toujours soutenue, mais je sentais a un tas de petits détails que cela ne durerait pas jusqu'au bout : je possédais encore suffisamment de ressources pour surclasser n'importe quel autre randonneur, mais ce n'était plus le grand Jean Richard qui pédalait. Finies les moyennes sensationnelles ! Dès que j'augmentais un peu trop le régime, j'avais des sueurs froides... Oh, je n'étais pas du tout inquiet quant à l'issue de mon périple : je pouvais encore tenir un bon 25 de moyenne sur le plat, ce qui ferait envie à pas mal de cyclistes, mais il ne fallait plus compter sur la surmultipliée !

Je passai à Colmar à 10 h 15; il faisait encore chaud, et mes coups de soleil me brûlaient dès que les premiers rayons de Phoebus venaient se poser dessus: mes bras étaient pleins de croûtes jaunâtres qui se craquelèrent à la pliure du coude, laissant échapper une sécrétion incolore. Mes fidèles lectrices voudront bien m'excuser de ces descriptions peu appétissantes, mais elles font partie intégrante de ce récit, et pour donner une idée aussi exacte que possible de mon aventure ! Il faut bien que je parle également de ce qui est rose et de "ce qui ne porte aucun nom dans aucune langue", comme disait La Fouchardière...

J'étais entré dans le dernier millier de kilomètres de ma ronde infernale, et l'arrivée me semblait toute proche: je décomptais avec plaisir chaque borne, sur la route de Strasbourg, uniformément plate. Conscient de l'affaiblissement relatif de mes moyens physiques, j'eus le flair de ne pas puiser immédiatement dans mes dernières réserves, et cette prudence me valut de passer la journée sans connaître véritablement de défaillance sérieuse,

Ayant laissé derrière moi Sélestat et Benfeld, j'arrivai à Strasbourg à 13 h 05 : c'était l'avant-dernière "pointe" de mon Tour de France, la dernière étant Dunkerque d'où je n'aurais plus qu'à filer directement sur la capitale.

Je traversai rapidement l'agglomération strasbourgeoise, où, comme dans chaque grande ville, il me semblait que je trouvais un troisième ou un quatrième souffle, mais, hélas, je ne faisais que subir l'influence de l'activité urbaine environnante, et dès que je me retrouvai tout seul dans la vaste plaine d'Alsace, la cadence baissa de nouveau: je tentai de m'occuper l'esprit, mais en vain.

J'essayai de me dire que j'étais mieux loti qu'en 1973, quand j'étais passé là de nuit et sous la pluie, mais justement, j'aurais bien aimé qu'il plût un peu sur mes brûlures au lieu que le soleil les ravivât.

Marlenheim, Wasselonne, Singrist, pourtant j'avançais toujours, et tout ce qui était fait n'était plus à faire; j'achetai de la boisson à Saverne, avant d'attaquer la longue bosse du même nom, où je fis assez bonne figure: ce n'étaient pas les côtes qui me gênaient, mais je ne pouvais plus tourner au-dessus d'un certain régime sur le plat.

Profitant du terrain pour pallier à ma relative faiblesse, je me lançai à fond dans la descente sur Phalsbourg, puis je ralliai Sarrebourg à 16 heures: selon un processus maintenant familier, je commençai à me retrouver dès que la grosse chaleur tomba. À Héming, je quittai la route directe de Nancy pour prendre celle de Château-Salins à droite. Le parcours n'était pas commode jusqu'à Metz, je le savais, mais c'était là que je devais "faire la différence" avec ma tentative de 1973, car alors, je m'étais trouvé dans l'impossibilité de rouler vers une heure du matin, ce qui m'avait obligé à attendre le lendemain pour rayonner une roue moi-même chez un mécanicien qui connaissait mieux la moto que la bicyclette: l'opération s'était soldée par une perte de temps de onze heures en tout !... Inutile de dire que, victime d'un tel coup à 800 kilomètres seulement de l'arrivée, j'avais naturellement porté un jugement sur certaines personnes en des termes dont bien peu figurent au dictionnaire de l'Académie Française...

Je ne connus heureusement pas les mêmes tourments en 1974, et c'est tant mieux, car il eut été tout de même inadmissible que moi, l'espoir unique de la race des vrais randonneurs, j'aie à souffrir de l'inconséquence du sous-produit d'un coït banal !

Je fus seulement un peu ralenti par d'importants travaux de réfection de la chaussée, peu avant Château-Salins, où je me fis contrôler à 18 h 10. La température me convenait maintenant très bien, et je me comportai honorablement dans les nombreux vallonnements qu'il me fallait absorber pour rallier Metz.

Il existe à Metz, outre son célèbre artilleur, un important échangeur auquel je n'ai jamais compris grand-chose: d'ailleurs, je hais les échangeurs, et voici pourquoi...

Autrefois, pour aller d'une ville à une autre, on pouvait se débrouiller sans carte à condition de connaître grosso modo la direction générale, et d'avoir un peu le sens de l'orientation: ce dernier rendait de grands services à l'approche d'un carrefour, par exemple, où l'on savait déjà, par intuition, quelle route il faudrait prendre, mais maintenant, à quoi sert

de savoir s'orienter, avec le système des échangeurs ? C'est devenu le meilleur moyen de se tromper. En effet, ne voilà-t-il pas que si vous voulez aller sur votre gauche, on vous emmène d'abord à droite, puis on vous fait tourner, virer, franchir, enjamber, descendre, remonter, avant de vous rendre enfin votre liberté... jusqu'au prochain complexe du même genre... Morale de l'opération: il est absolument nécessaire de connaître par cœur à l'avance toutes les possibilités de chaque échangeur, et la manière de les employer, alors qu'avant, un peu de bon sens suffisait...

Je parvins tout de même à me faire contrôler dans un café surpeuplé, où je commandai une paire de croque-monsieur afin d'avoir un peu de nourriture d'avance pour la nuit : mon carnet de route porte l'indication de 20 h 10 comme heure de passage, mais en réalité, je perdis pas mal de temps du fait de la lenteur du service. La patronne, consciente de la gêne que cela me causait, me lança, touchante de naïveté :

« - *Je vous offre votre coca-cola, parce que vous vous donnez du mal...* »
Sans commentaire.

À la tombée de la nuit, je repris ma route, rejoignant directement St Privat-la-Montagne par la petite départementale qui passe à Lorry-les-Metz et à Saulny (où l'on trouve, soit dit en passant, un superbe échantillon de bosse à fort pourcentage). Revenu sur la nationale, je branchai mon éclairage, et je roulai. Maintenant, il n'y avait plus que cela à faire, rouler, rouler bêtement, sur des routes banales, sans même l'espoir machiavélique d'avoir un col à vaincre cent bornes plus loin: il ne restait que du plat, et cette platitude était à l'image exacte de la médiocrité et de la bêtise humaine que j'étais précisément en train de vaincre : pour un symbole, c'était un beau symbole !

Je compris pleinement pourquoi, lorsque nous parlions du Tour de France, Serge Veau était toujours évasif au sujet de cette partie-là du parcours, dont il traitait sans le moindre enthousiasme: c'est que, à moins de connaître des avatars personnels, il ne s'y passait rien, c'était le vide complet, et la Nature a horreur du vide !

Je traversai Briey, ville toute en longueur, et je m'arrêtai plus loin à Circourt, dans un estaminet où tout me semblait bizarre, le patron comme la clientèle, peut-être parce que j'étais la seule personne à jeun dans l'établissement: chacun se servait à sa guise, passant derrière le comptoir, le patron, ahuri, béat, laissait faire. Je commandai un sandwich.

« - *À quoi vous le voulez, votre sandwich?* »

Je haussai les épaules...

« - *Alors, prenez-le au pâté, c'est ma femme qui le fait !* »

Et le patron me désigna une grosse pouffiasse assise à une table et rigolant grassement avec des joueurs de cartes. S'il n'y avait aucune illusion à se faire sur la vertu de la femme du taulier, je dois reconnaître en revanche qu'elle possédait des talents culinaires certains: son pâté était excellent, en vérité !

«- *Hein ? Hein ? Je vous l'avais dit !...* », jubilait le patron, dans sa saoulographie...

Je quittai le bouge, songeur... Pourquoi étais-je entré là plutôt qu'ailleurs ? Pourquoi était-ce toujours moi qui tombais ainsi dans des endroits mal famés? Cela ne serait certes pas

arrivé à Vicart⁷, une chose pareille ! C'est peut-être parce qu'il n'a jamais fait le Tour de France, après tout...

Je continuai jusqu'à Longuyon, où j'arrivai à 0 h 05, heure de la gare. Encouragé par ma nuit dans la salle d'attente de Bellegarde, je décidai de récidiver là ; j'entrai, je posai ma bicyclette à l'intérieur; aucune machine ne distribuait de tickets de quai, et les guichets étaient déserts: j'allai donc consulter les horaires, vous verrez pourquoi, et je m'installai dans la salle d'attente où je ne tardai pas à m'endormir.

Une main se posa sur mon épaule.

« - *Qu'est-ce que vous faites là ?* »

« - *Quelle heure est-il ?* »

« - *Hein?... Euh... une heure du matin...?* »

« - *Ah, bon, ça va ! C'est bien 7 h 15 le premier train direct pour Paris ?* »

« - *Euh... oui !* »

« - *Alors, j'ai encore le temps de dormir...* »

Et je me recalai dans mon fauteuil.

Le cheminot quitta le local en éteignant la lumière, persuadé d'avoir eu affaire à un client: je refermai les yeux, en me disant que maintenant, j'étais assuré de passer la nuit tranquille, quand subitement j'entendis un vrombissement qui s'amplifia et atteignit son paroxysme, tandis que s'y ajoutaient des crissements de freins; je me levai d'un bond et sortis sur le quai: un convoi de minerai venait de stopper juste devant la salle d'attente, attendant que la voie soit libre... et brusquement, je me frappai le front ! Longuyon était situé sur la ligne de Valenciennes à Thionville, où circule jour et nuit le plus fort tonnage de marchandises en France: j'avais pensé à tout, sauf à ça !

Tant pis, la bêtise était faite, je restai là toute la nuit, somnolant entre deux passages de trains qui faisaient trembler les vitres de mon abri; dès les premières lueurs du jour, je n'eus qu'une hâte, vous vous en doutez: décamper, mais, autre problème, les portes de la gare étaient fermées. J'étudiai donc scientifiquement les possibilités d'évasion, en feignant de faire les cent pas sur le quai. D'un côté, le bureau du chef de gare, pas question ! De l'autre, aussitôt après le bâtiment principal, il y avait une barrière en ciment de la hauteur d'un homme, qui séparait directement le quai de la rue. J'optai pour cette dernière solution : j'allai chercher ma bicyclette, la pris sur mon épaule pour éviter que le cliquetis de la roue libre me trahisse, et je l'amenai sur le quai, contre la fameuse barrière. Je jetai un coup d'œil circulaire: personne en vue, sauf les employés du poste d'aiguillage, mais le temps qu'ils puissent avoir une réaction quelconque, je serais déjà loin... Prestement, je fis passer ma monture de l'autre côté de la barrière, que je franchis ensuite moi-même sans grosse difficulté.

Je partis au sprint, puis je me retournai au bout de cent mètres : la rue était déserte, et je n'entendais personne crier, l'affaire était dans le sac ! Je levai le pied, car je n'avais toujours pas fait tamponner mon carnet de route, et à une heure aussi matinale (4 h 40), je ne voyais guère qu'une boulangerie qui pût me dépanner. Contre toute attente, c'est dans une

⁷ à cette époque, Jacques Vicart présidait la F.F.C.T (Fédération Française de Cyclotourisme)

poissonnerie que je pointai, grâce à l'amabilité d'un commis qui nettoyait l'étal et le vivier à truites de la boutique.

Je ne saurais pas dire s'il faisait chaud ou froid: depuis plusieurs jours, mes coups de soleil me brûlaient au moindre rayon de l'astre du jour et me faisaient grelotter dès que la plus légère brise passait dessus. En l'occurrence, j'éprouvais une sensation de froid en quittant Longuyon. Les croque-monsieur de Metz étaient déjà loin, le sandwich au pâté miraculeux aussi, et en passant à Montmédy je m'approvisionnai en gâteaux dans une boulangerie. Je n'avais plus que 660 kilomètres à couvrir, aussi étais-je optimiste: d'ici le lendemain midi, je serais de retour à Paris.

Je m'octroyai un petit-déjeuner copieux à Carignan, où je pointai à 7 h 25 : la température était toujours fraîche, et je roulais sans problèmes. En arrivant à Balan, entre Bazeilles et Sedan, je m'arrêtai à l'hôtel où j'étais descendu en 1973, au terme de ma monstrueuse étape de 1.126 kilomètres...

De là, je téléphonai à Paris, annonçant mon retour pour le lendemain en fin de matinée. Ce faisant, mes allégations sous-entendaient que je couvrisse 650 kilomètres en 28 heures : cela paraissait largement à ma portée.

Je roulai bien jusqu'à Mézières, mais là je perdis du temps dans une épicerie à cause d'une cliente trop bavarde qui racontait sa vie et achetait un tas de cochonneries dont elle n'avait sans doute nul besoin. J'étais presque sorti de la ville, et j'avais besoin d'un coup de tampon, donc je patientai. J'indiquai 10 h 15 comme heure de passage, ce qui correspondait à mon heure d'arrivée dans la localité.

Je poursuivis ma route sans faiblir, mais la chaleur commença à me gêner à l'approche d'Hirson: mes bras me brûlaient de nouveau, et je me vidais petit à petit de mon énergie. À Hirson, je postai une carte à 12 h 40, en pleine canicule, et je ne sais pas combien je mis de temps pour gagner la Capelle-en-Thiérache, mais ce ne dut certainement pas être bien brillant.

À La Capelle, je m'effondrai dans un bistrot, abruti, et j'y restai un bon moment avant de pouvoir reprendre ma route. Je repartis plein Nord avec le vent de face, ce qui m'arrangeait plutôt à vrai dire, puisque ainsi la brise me rafraîchissait quelque peu, mais je n'avançais pas bien vite: toutefois, j'eus plus de mal à aller jusqu'à Avesnes que de continuer ensuite jusqu'à Maubeuge. J'arrivai là à 15 h 35, et il me restait approximativement 500 bornes de route; je tenais le bon bout, mais il fallait finir sur le même rythme pour arriver à l'heure prévue.

Je fis relativement bonne contenance jusqu'à Bavay, mais la situation se dégrada rapidement un peu plus loin: les routes infectes du Nord me causaient des douleurs dans les bras du fait de mes brûlures, dont les croûtes éclataient sous l'effet des trépidations continues, et à vrai dire, le problème était sans solution; je ne disposais plus d'assez d'énergie pour franchir les portions de route mauvaises ou pavées en utilisant de gros braquets, donc j'étais obligé de rouler très doucement avec de petites démultiplications.

L'état des routes dans le Nord est une honte nationale parmi tant d'autres : on rencontre là-bas toutes les anomalies et toutes les déformations possibles des divers revêtements employés par les Ponts et Chaussées. C'est sans nul doute un excellent banc d'essai à certains points de vue, mais assurément une médiocre récompense pour un cycliste qui vient de parcourir 4.400 kilomètres tout seul.

Prenant mon mal en patience, et m'efforçant surtout d'éviter les plus gros trous, ou les éclats de verre les plus menaçants, j'atteignis Valenciennes, que je traversai de mémoire, sans hésitation, et j'allai poster une carte à Raismes: il était 17 h 30.

Après avoir franchi un brin de forêt sur une médiocre piste cyclable, j'entrai véritablement dans le pays noir. Les noms des localités traversées parlent d'eux-mêmes à ce sujet, n'est-ce pas, Fleur d'Oranger?... Hasnon, Millonfosse, Beuvry, Orchies, Pont-à-Marcq : c'est l'empire de la piste non cyclable, du cul de bouteille brisé, du mâchefer, de la boue, du mauvais pavé, bref, c'est une immense décharge !...

À bicyclette, il s'avère absolument impossible de tenir une moyenne correcte sur un tel réseau routier, surtout si l'on est quelque peu fatigué, et j'avais de bonnes raisons de l'être ! Sans arrêt, il faut freiner, éviter des embûches, des ordures, des animaux crevés, passer d'un côté à l'autre de la route, le tout accompagné de secousses continues : ce gymkhana permanent est en outre très fatigant pour la vue, et bien sûr n'arrange pas le matériel non plus.

Décidé par-dessus tout à en finir, je subis toutes les avanies possibles et imaginables avec le plus grand stoïcisme, et je finis bien par atteindre Seclin, faubourg de Lille. À partir de là, mon sort s'améliora quelque peu, et j'arrivai dans la préfecture du Nord, complètement vidé de mes forces, à 20 h 15

D'instinct, j'entrai dans un restaurant et je commandai un repas, sans penser aucunement à ce qu'il adviendrait ensuite: pour l'instant, je n'en étais pas capable... Je mangeai mécaniquement, mais je ne récupérai pas pour autant et je dus me résoudre à envisager de prendre une chambre, bien qu'il ne restât plus que la bagatelle de 400 kilomètres à tirer pour boucler la boucle.

Toujours à moitié lucide, je cherchai donc un gîte, et après plusieurs tentatives infructueuses, je trouvai mon affaire à proximité de la gare. J'eus tout juste la force de me déshabiller avant de m'écrouler sur le lit, cédant à une fatigue dont je tentais depuis plusieurs jours de repousser l'échéance.

CHANT 9

LA MARCHÉ TRIOMPHALE

LILLE-PARIS : 391 km

Je dédie cette neuvième et dernière étape à toutes celles et tous ceux qui possèdent dans leur entourage un cycliste ayant réalisé le Tour de France, car si c'est la consécration pour le candidat au titre de « Géant de la Route », c'est aussi et surtout l'étape de celles et de ceux qui attendent...

*"Salut, ô mon dernier matin !,
J'arrive sans terreur au terme du voyage,
Et je suis avec ce breuvage,
Le seul maître de mon destin !"*

("Faust", opéra de Gounod, livret de Jules barbier et Michel carré, d'après le "Faust" de Goethe)

22 juin 1974, 6 h 45.

Il eut été surprenant que je dorme plus longtemps, dans l'état où étaient mes bras brûlés: si ce n'était pas aussi gênant par ailleurs, on pourrait recommander de se passer les bras devant la flamme d'une lampe à souder pour se réveiller de bonne heure le lendemain matin.

J'avais encore plus mal que la veille, et sans doute une forte poussée de fièvre, décelable sans l'aide d'aucun thermomètre, mais j'étais absolument certain de conclure avant la fin de la journée; si j'avais eu les yeux un peu plus gros que le ventre au départ de Belfort, cette fois-ci l'issue ne faisait plus de doute: il restait moins de 400 kilomètres à parcourir, et, même diminué, j'étais assuré de finir.

Le record de Plaine vivait donc officiellement ses dernières heures, s'il était effacé depuis longtemps dans mon esprit: quant à l'affront que m'avait fait subir l'Enfer du Nord, il serait toujours temps de revenir régler ça plus tard...

Cette dernière étape commença mal : rien n'est plus hasardeux que de trouver la sortie de Lille vers Dunkerque ! Ce ne sont pas les pancartes qui manquent, mais elles rabattent inévitablement les usagers vers une autoroute : quant aux cyclistes, qu'ils se débrouillent, comme d'habitude ! Cette désinvolture à l'égard des cyclistes devient très commune à l'heure actuelle, fait plus grave pour nous que si nous faisons l'objet d'une interdiction légale, car si les lois se modifient, ou se tournent, les us et coutumes, en revanche, sont éternels comme la bêtise des hommes...

Notre seule chance de salut réside dans l'éventualité d'une vraie crise de l'énergie: tout le monde se retrouverait alors à égalité, les privilèges qu'on accorde d'ordinaire à la paresse et

à la facilité, sous le prétexte fallacieux de gagner du temps, se révélant à ce moment-là trop coûteux pour le pouvoir.

Je résolus le problème qui me préoccupait par supposition, mais la carence des panneaux indicateurs me fit perdre beaucoup de temps: errant au milieu d'un inextricable fouillis de canaux, de voies ferrées, d'usines et de ruelles pavées, je rejoignis mon itinéraire à Lomme, puis je pris mon essor pour de bon en direction de Dunkerque.

Heureusement, le temps était gris et il faisait frais, ce qui m'épargnait de nouvelles sensations de brûlures. Je roulais régulièrement et à un train soutenu, mais dans ma hâte d'arriver, je perdais patience et les kilomètres me semblaient deux fois plus longs que d'ordinaire, sinon plus. En outre, la distance pesant dans mes jambes, je ne possédais plus la faculté d'accélérer ni de relancer l'allure à volonté : je me forçais bien de temps à autre à me dresser sur les pédales pour essayer de prendre un rythme plus rapide, mais je me rasseyais bien vite sur ma selle en reprenant mon petit 25 de moyenne.

Je passai Bailleul, ville typiquement flamande, puis je laissai Cassel sur ma gauche : le paysage ne fournissait même pas une diversion à mon ennui. À perte de vue, tout était plat, gris, immense et néanmoins si limité !... Je n'avais qu'un but, atteindre Dunkerque : c'était en somme une nouvelle version de la course à la mer...

J'y arrivai à 10 heures juste, et il me restait un peu plus de 300 kilomètres à parcourir: en continuant à la même cadence, sans faiblir, je serais à Paris en fin de soirée, vers 22 heures. Je ne m'arrêtai que le temps d'un contrôle, et je fonçai vers Calais : le vent était maintenant nettement défavorable, et la résistance que je dus lui opposer me changea quelque peu les idées.

Je pointai à Calais à 11 h 35. Désormais, je roulais dans mon fief, puisque le parcours jusqu'à Paris était le même que celui de Calais-Brindisi: j'éprouvai un sentiment de légitime fierté en repassant devant le petit bistrot d'où j'étais parti le 3 juillet 1970, en début d'après-midi, pour montrer aux gens ce que je savais faire⁸... Et là, en 1974, par un heureux hasard géographique, c'était de nouveau cette même route, véritable voie de la Liberté, qui constituait la dernière ligne droite de ce monstrueux raid !

Cette pensée me communiqua un regain d'énergie qui me permit de briller dans les montagnes russes de l'Artois, jusqu'à Boulogne-sur-Mer. Je passai là à 12 h 50, faisant l'admiration d'un boulanger et de sa famille, vivement impressionnés par les plaies purulentes de mes avant-bras et mon état général de profonde saleté. Je m'en tirai à bon compte, ne leur sacrifiant que cinq minutes pour expliquer qui j'étais, d'où je venais et où j'allais.

Je repartis, mais le ciel s'éclairait bientôt et le soleil, presque au zénith, recommença à taper comme les jours précédents: de ce fait, mes bras me cuisaient plus que jamais et j'accueillais avec soulagement l'approche de la moindre zone ombragée. Hélas, cette région n'est guère boisée et je dus à nouveau prendre mon mal en patience.

À Montreuil, je me réfugiai dans une épicerie pour y jouir de quelques instants de fraîcheur. J'avais la tête remplie de désirs irréalisables : j'aurais voulu tout à la fois que la nuit tombât immédiatement et qu'il me restât cent kilomètres de moins à faire. Ces symptômes traduisaient assez un profond état de lassitude.

⁸ Jean Richard a effectué en 1970 le parcours de 2.173 km de Calais à Brindisi (la Malle des Indes) dans le temps de 123 h 50', diminuant à l'occasion le précédent "meilleur temps" de près de 24 heures !

Je continuai ma route. Subitement, au bout d'une longue ligne droite, un point apparut et fixa mon attention; le point grossit petit à petit, et bientôt il n'y eut plus d'erreur possible: pas de doute, c'était un cycliste.

Bien qu'il fût plus marqué que lors de notre précédente rencontre, et que j'aie moi-même incontestablement changé d'aspect à mon désavantage, nous nous reconnûmes tout de suite sans aucun mal, peut-être parce que nos regards respectifs étaient toujours aussi perçants : Herman De Munck, car c'était lui, fit demi-tour en me croisant, et vint me voir tandis que je m'arrêtais. Il éclata de rire en voyant mes coups de soleil, et me montra son nez qui n'était plus qu'une croûte. Puis, l'air inquiet, il me demanda:

« - *Combien de temps... en tout?...* »

« - *Un peu plus de treize jours et demi...* »

« - C'est bien !... Moi, j'ai perdu mon voiture... Je rester longtemps à Morlaix sans argent, mais je retrouve et maintenant, je finis ce soir à Lille... »

Il semblait déçu en repartant : peut-être avait-il espéré frapper un grand coup ! Saura-t-on jamais ? En tout cas, il ne présenta jamais son carnet de route à l'homologation...

Tout en cheminant vers Abbeville, j'évaluai la distance que j'avais parcourue depuis notre première rencontre des Pyrénées, et je trouvai le chiffre de 2800 kilomètres ; pendant le même laps de temps, Herman avait donc couvert le complément, soit seulement un peu plus de 2000 kilomètres: l'écart était lourd pour le fier petit Flamand...

Je pointai, à Abbeville à 16 h 15: j'étais dans les 200 derniers kilomètres, il restait à peine la longueur d'une "classique" pour boucler cette "insolite". C'était le commencement de "la fin"! Inexorablement, je poursuivis ma progression, malgré la chaleur persistante. Je traversai Airaines, contrôle de Calais-Brindisi, puis j'arrivai à Poix.

Je me désaltérai avant de gravir la fameuse côte toute droite qui permet de quitter la ville: la chaleur diminuait déjà et naturellement, dès que je ressentis l'abaissement de la température, je commençai à rouler mieux. J'entrai dans la dernière centaine bornes avec soulagement, et je postai mon ultime carte à Beauvais à 20 heures précises.

Dès lors, tout se passa comme dans un rêve; je m'amusai à aller le plus loin possible avant la nuit, et je branchai pour la dernière fois mon éclairage au sommet de la côte de Noailles, que j'avais tenu à escalader proprement.

Ensuite, profitant du terrain, je commençai à enrouler mon 53x13, sans souci du lendemain. J'aperçus dans les derniers feux du couchant la centrale électrique de Champagne-sur-Oise, puis je remontai le long faux plat qui suit, jusqu'à La Croix Verte.

À partir de là, tout sentait déjà Paris. En un rien de temps, j'arrivai au Barrage de Pierrefitte. Les derniers kilomètres ne furent pas si roses que l'on pourrait le supposer: chaque fois que je roulais sur des pavés, et il n'en manque pas dans ce coin-là, j'avais terriblement mal aux bras, malgré drivers subterfuges tendant à tenir mon guidon le moins possible, ou tout au moins à limiter les trépidations devenues intolérables. Je dus traverser Pierrefitte et St Denis au ralenti, avant de rejoindre la belle route droite qui recouvre l'autoroute du Nord.

D'un ultime coup de reins, je me propulsai jusqu'à la Porte de la Chapelle; j'y fis tamponner mon carnet de route par un employé de la R.A.T.P. chargé de régler le ballet des autobus : il était 22 h 40.

J'avais consacré 328 h 40 à boucler les 4.877 kilomètres de ce Tour de France, gagnant près de 40 heures sur l'année précédente, et réalisant une moyenne commerciale, tous arrêts inclus, de 14,859 km/h !

Que dire de cette performance ? Pour ma part, et je suis beaucoup mieux placé que n'importe quel journaliste pour analyser le phénomène, je pense qu'elle est perfectible, mais pas de beaucoup, si l'on considère la régularité dont j'ai fait preuve et le minimum de temps que j'ai perdu durant ces treize journées de route.

De toute manière, si quelqu'un l'améliore un jour, celui-là ne sera pas le premier venu, car il faudra qu'il roule au moins aussi vite que moi pendant presque aussi longtemps sans faiblir, ou qu'il perde moins de temps, ce qui n'est pas, je crois, à la portée de tout le monde: lorsque j'y pense, j'ai beau chercher au plus profond de ma mémoire, aucun nom ne me vient à l'esprit, ni aucun visage.

Alors, faudra-t-il que je me remette moi-même en route une troisième fois pour reculer encore les limites du possible, en évitant le peu d'erreurs que j'ai commises malgré ma première expérience, car direz-vous, au point de vue matériel, je n'avais pas "ce qu'il y a de mieux..."

Et après?

Le mieux n'est-il pas l'ennemi du Bien?...

COMPLEMENTS

Dans le dessein de permettre à ceux de mes lecteurs qui comprennent mieux les nombres que les mots de réaliser un peu mieux ce qui s'est passé, voici le bilan chiffré de mes deux tentatives. Messieurs les aide-comptables, à vos bouliers...

1973

Etape	distance km	dates	temps	moyenne km/h
Paris - Ploubalay	651	9 et 10 juin	33 h 15	19,578
Ploubalay - La Rochelle	696	11 et 12 juin	26 h 45	18,938
La Rochelle - Luz-St Sauveur	594	13 et 14 juin	33 h 10	17,913
Luz-St Sauveur - Tarascon-sur-Ariège	242	15 juin	15 h 15	15,868
Tarascon-sur-Ariège - Nice	753	16 et 17 juin	38 h 50	19,387
Nice - Guillestre	204	18 juin	11 h 15	18,133
Guillestre - Bazeilles	1.126	19 au 22 juin	86 h 30	13,017
Bazeilles - Paris	632	23 et 24 juin	35 h 45	17,678

Distance arrondie à 4.900 Km
Temps total: 368 h 50
Moyenne générale: 13,297 Km/h
Temps réellement passé sur la route: 259 h 30
Moyenne, arrêts déduits: 18,882 Km/h
Temps de sommeil: 101 h 00
Réparations: 8 h 00

1974

Etape	distance km	dates	temps	moyenne km/h
Paris - Landivisiau	814	9 et 10 juin	38 h 45	21,006
Landivisiau - Bayonne	906	11 et 12 juin	38 h 45	23,380
Bayonne - Luz-St Sauveur	227	13 juin	12 h 05	18,783
Luz-St Sauveur - L'Hospitalet	277	14 juin	15 h 00	18,466
L'Hospitalet - Plan-du-Var	735	15 et 16 juin	37 h 20	19,689
Plan-du-Var - Col d'Izoard	222	17 juin	13 h 05	16,965
Col d'Izoard - Belfort	648	18 et 19 juin	36 h 15	17,875
Belfort - Lille	657	20 et 21 juin	38 h 30	17,064
Lille - Paris	391	22 juin	15 h 55	24,566

Distance arrondie à 4.877 Km
Temps total: 328 h 40
Moyenne générale: 14,839 Km/h
Temps réellement passé sur la route : 226 h 10
Moyenne, arrêts déduits: 21,560 Km/h
Moyenne journalière: 356 Km
Temps de sommeil: 97 h 10
Réparations: 5 h 20

ESPOIR ET DRAME SUR UN "TOUR" (1978)

par Patrick PLAINÉ

De ma tête momifiée, le sang continuait à couler de mes narines...

Tirant sur un guidon les dernières énergies d'une volonté fanatique, seul dans les ténèbres, luttant contre l'asphyxie vers une dernière difficulté, le col de la Madeleine (1984m).

À 4 km du sommet, je capitulais... dans la froidure et la semi-inconscience... Là, affalé sur un banc, je crus mourir de désespoir. Moi, qui comptais m'offrir un dernier baroud nocturne. Hélas ! la chance m'avait quitté... J'allais sombrer...

9 août

Veille de la tentative "sur un test sportif au long cours, sur l'endurance de l'Être humain devant l'absolu...". Tout est au point: le randonneur et sa monture.

L'homme de par sa conception originale et écologiste, doté d'une nouvelle fraîcheur d'état d'esprit due à une mise au vert, amplement méritée. Avec quand même 18.874 km de rodage...

La machine, nouvelle recrue, baptisée "la Cannibale" aux traits beaucoup plus harmonieux et douée d'une certaine souplesse. Innovation : un triple plateau avec un 56 dents pour dévorer le temps... (de quoi faire tousser les Tontons de la moulinette !)

Tout est prêt ! Et comme toujours en pareille occasion, le MORAL est au "sur-boom" malgré le temps pourri... (j'ai dû différer d'une journée la date de mon départ).

10 août

Trempé comme une soupe au départ de Combloux: +5°... Cette première étape sera extrêmement pluvieuse jusqu'à Montbéliard, parfaitement digne d'une "chevauchée de pingouin".

Six départements traversés, des cols sélectifs. La station des Gets, la Faucille, puis la route des crêtes, brumeuse dans la nuit ! Pour aboutir à Orbey au km. 504, après un repos sous un abri d'autobus.

Première étape gigantesque, soit. Mais quel moral pour la suite !

Une petite anecdote au contrôle du Grand Ballon, où refusant une part de tarte - trop onéreuse à mon goût, 7F ! - le tenancier me l'offrit, avec un grand chocolat : comme quoi, la revendication a parfois du bon...!

11 août

Reparti avant l'aube, je reprends contact avec la N83 en direction de Strasbourg.

Cap vers l'ouest par le col de Valsberg (652m), plongée sur Dabo (site BPF). Puis à partir de Sarrebourg, traversée de la pénible région de la Moselle avec ses côtes, son vent défavorable (dans ce sens) et ses paysages sans attrait. Le soleil est revenu.

Metz est en vue. J'opte pour la première fois pour la N381 vers Longuyon (ravitaillement difficile...).

Heureux les couche-tôt ! Pour moi, la lutte continue... Bientôt, c'est l'obscurité... Je contrôle à Carignan, où j'oublie mon bidon. Plus 3 km... La brume est épaisse...

Enfin Charleville ! Les douze coups de minuit ont sonné. Pour moi, ce sera à Lommy que je tenterai de trouver le sommeil sous un nouvel Atribus.

Seconde étape de 420 km, qui aurait pu être meilleure sans le vent.

12 août

Toboggan ardennais passé dans la brume et la froidure. Routes défoncées sur Trélon (pieds souffreteux...), Locquignol et sa paisible forêt de Mormal.

Le Nord et ses grandes villes industrielles, Valenciennes, Lille (après avoir avalé quelques solides...). Plus de pavés, mais des pistes cyclables d'un état très douteux... Trois longues averses pour arriver à Bergues (BPF bien connu des Diagonalistes).

Non ! plus de Dunkerque... Longeant le canal vers Bourbourg (me sentant visé, je relève la tête...), Calais (avec la fidélité du contrôleur Total).

La côte n'est pas trop venteuse (pour une fois...). Quelques bosses sévères et c'est la ville de Boulogne. Là, je dois subir une circulation infernale jusqu'à Etaples. Est-ce un rallye nocturne ? Vu l'ampoule grillée à l'arrière, c'est prendre des risques. Heureusement, l'« As-Tu-Vu ? » est là !

Minuit passé, je roule encore. La fatigue, connais pas... Quelques stations balnéaires inédites (Berck,...). Puis à Groffiers, un 3^{ème} Atribus... fera l'affaire (idée fixe ?).

Étape de 378 km.

13 août

Direction Paris. Mais pourquoi faut-il y aller ? Quand il y a plus touristique et moins pollué en longeant la côte du Pays de Caux ? Mais voilà ! Le règlement est fait ainsi et on doit le subir...

Pour une fois, la capitale est déserte (en août, c'est normal ! les Parisiens ont besoin de s'oxygéner...). Coup de tampon difficilement obtenu (dans les grandes villes, c'est toujours la même galère...)

Demi-tour sur la Défense (aménagée exclusivement pour l'automobile !). J'ai hâte de sortir de la banlieue, j'étouffe... Saint-Germain et son bois, enfin ! Puis trace très connue jusqu'à Vetheuil, ville où j'ai dû user pas mal de tampons... Suivant la Seine jusqu'à Vernon où je la traverse pour changer de rive. Et c'est en chantant "*Sur la route de Louviers, il y avait un cyclo, et qui roulait, et qui roulait...*" (comme un dingue...). La nuit venue, je poursuis sur Elbeuf. Sur la côte des Tilleuls (souvent larguée dans ma jeunesse...). Mais il fait bon revenir au Pays. Casse-croûte à la belle étoile à plus de 23h. C'est insolite !

Mais il fait froid et j'en profite pour me réchauffer en continuant sur Bourghtheroulde. Puis la vallée de la Risle jusqu'à Corneville. Les cloches, vous connaissez ? Pas d'angélus pour la mienne... et sans prétention, arrêt dans un nouvel Atribus après 364 km.

14 août

Quelle brume ! J'en attrape même l'onglée vers Pont-Audemer.

Heureusement, le soleil viendra bien vite s'installer (et pour toute la journée). Voici la côte de nacre et ses stations balnéaires réputées, Deauville, Cabourg. La route est sinueuse et bosselée (avec un vent toujours défavorable). La circulation est intense et dangereuse. Les nerfs à fleur de peau, je pousse de temps en temps des gueulantes... Bouchon et re-bouchon jusqu'à Grancamp.

Puis, c'est la N13 d'Isigny à Cherbourg. Un nouveau calvaire...(pour qui la connaît...). Traversée du département de la Manche par la N800, beaucoup plus sereine.

À Lessay, une tenancière me dit en avoir ras-le-bol de pointer des carnets à longueur de journée... Moi, qui croyais faire partie des marginaux !

Puis voilà Coutances dans la nuit (arrêt ravitaillement). Et comme chaque soir, je décide d'en rajouter. Une heure du matin, traversée d'Avranches. La brume est très épaisse... Paumé, j'arrive quand même à rejoindre Pontorson, pour finalement me retrouver sur un banc public. Que voulez-vous, la dure! ça me connaît comme dirait Seray.

Et encore 368 km effectués "dans les temps".

15 août

Il fait déjà jour! Bigre, j'ai dû m'endormir...mon duvet est trempé...Et les rhumatismes ? Bah ! un peu plus, un peu moins...

Et me voilà de nouveau roulant dans la brume, direction la Bretagne. Traversée de la Rance sur le barrage, N168, Plancoët, Lamballe, Yffiniac, R.A.S. sauf pour le vent... qui souffle en rafales. Mais le Roc tient bon... Saint-Brieuc, $\frac{3}{4}$ d'heure de relâchement...

Et voici la côte bretonne, très jolie, et ma fois, aucune trace de pollution. Au contrôle de Tréguier, j'ai du mal à récupérer mon carnet de route.

"Vous êtes parti le 10... et vous êtes déjà là ?"

"Vous faites combien de kilomètres par jour ?"

"Vous dormez à l'hôtel?"

Stop ! Eh, Kenavo !... Reprenons la route vers Lannion avec un bel orage au passage. Puis Morlaix, sur la voie expresse... Puis la N12 avec, de nouveau, la lutte contre Eole jusqu'à Brest (22h30).

La musette est plutôt vide mais le chameau que je suis est capable d'aller encore loin...

Changement de direction toutes voiles dehors. C'est ma revanche !

Profitant du clair de lune, je vais jusqu'à Châteaulin où je suis arrêté... par la police. Evidemment encore un rôdeur louche...

Puisqu'on ne peut plus rouler la nuit..., je vais me planquer dans une benne de camion. Pourvu qu'il ne démarre pas dans l'autre sens...

Bilan : 335 km. Pas mal avec ce vent !

16 août

Châteaulin, 6h15. Obtenu enfin le précieux coup de tampon.

Aujourd'hui avec le vent favorable et le beau temps qui s'annonce, je compte faire une grande étape. Puisque la "selle" à l'air de ne pas trop souffrir (une réussite de ce côté-là !).

Et les kilomètres se mettent à défiler à un rythme effréné... Pauvre Bretagne, qui mérite tant qu'on l'admire !

" Baie de Douarnenez, je reviendrai un jour faire ton littoral en contemplatif, c'est promis !"

Et sur cette belle promesse, je vire à Pont-L'Abbé. Pont de Bénodet... Emporté par ma frénésie, je me retrouve à Rosporden... Moi qui devait passer par Pont-Aven ! Tant pis, le kilométrage est égal.

Quimperlé (embouteillé...), il fait chaud. Vannes est ralliée à allure soutenue. Pas d'arrêt casse-croûte aujourd'hui, il faut y aller !

La Roche-Bernard, traversée de la Grande Brière, puis Saint-Nazaire. Mais où est-il ce bac, annoncé par les organisateurs ? Aujourd'hui un pont le remplace pour traverser la Loire. Un chef-d'œuvre impressionnant ! Mais la progression y est difficile avec le vent (péage = 1F).

Maintenant c'est tout droit jusqu'à Pornic. Plus de traversée de Nantes, là j'apprécie !

Bourgneuf, peu de circulation mais il est vrai que les aiguilles tournent... Et je poursuis allégrement ma chevauchée vers la Vendée. Challans, les Sables et Talmon... à plus de minuit (au fait, Talmon avec un D, un T ou rien comme sur l'imprimé que j'ai en main ?).

Chocolat chaud gratis... *"Merci, patron !"*. Je pousserais encore vers Pont-Rouge.

Mais voilà un hangar de paille... *"Est-ce un mirage ou quoi ?"* Allez hop ! je fonce !

400 bornes tout rond, il faut bien les effacer...

17 août

Dès l'aube, je repars dans la brume, comme d'habitude...

8h30, La Rochelle juste pour le café. Et "la cannibale" continue à engloutir les kilomètres... sur un 56x16 (parfois 15... j'ose l'avouer !). La grande frite, quoi...!

À Royan, je dois arrêter et attendre une heure le bac (un vrai...) pour franchir l'estuaire de la Gironde. J'en profite pour me restaurer et écrire quelques cartes...une heure de perdue...

Arrivé sur terre ferme, je reprends le collier, plus volontaire que jamais. Le vent est moins favorable, mais qu'importe ! Ce soir, je dois être à Bayonne. Sans un regard pour les Landes, je fonce... Mimizan, difficile à traverser. Beaucoup de circulation, certes, mais aucune comparaison avec la N10 !! Hossegor, *"charmant ce coin-là !"*

Puis Bayonne en vue, je continuerais bien..., mais il faut être sage car la route est longue. J'avise une villa qui vient de cramer (elle sent encore le roussi...) où il y a bien un coin pour loger le vagabond...

419 km : j'aurais pu faire mieux !

18 août

Le repos a été court..., mais la tâche m'appelle... "*Les Pyrénées, vous connaissez?*".

Et c'est avec un moral de conquérant que je m'élanche dans ses contreforts. Cambo, St-Jean-Pied-de-Port où je m'offre quelques gâteaux basques (une envie...), le col d'Osquich (pour chauffer un peu le 32 dents...), Mauléon, Oloron-Ste-Marie. Ça chauffe dur...

À Izerte, je décide de faire la grande lessive...décrassage, rasage, pansage, massage et graissage pour tout le monde...

Mon habituel fromage blanc à 45% absorbé, je pars ragaillardisé à l'assaut de l'Aubisque. La canicule frappe fort et les voitures sont plutôt encombrantes, voire asphyxiantes...

À 16h45', je suis au sommet. C'est la grande foule... Descente sur Argelès-Gazost.

Installé devant la fontaine municipale, une bonne dame vient en courant me prévenir... que l'eau est polluée : je n'ose la prévenir que j'en suis à mon deuxième bidon !

Deuxième difficulté de la journée : le Tourmalet, atteint juste à 21 heures (il est encore plus succulent en soirée !). Et je dégringole sur Ste-Marie-de-Campan.

À fond, grâce à la dynamo. Pour les montées, l'ATUVU suffit. Surtout, avec ce clair de lune !

Après le ravitaillement, voici Aspin (un 3^{ème} catégorie de ce côté...) puis Arreau.

"S'arrêter dans la vallée ? Pourquoi, Peyresourde est tout près."

Et c'est ainsi que je me retrouve dans la descente à St-Aventin où j'arrête les frais... sous un Abribus... un de plus.

311 km, avec cette canicule et les cols... Faut pas se plaindre !

19 août

Au "Bar Montagnard" de Bagnères-de-Luchon (un habitué...), contrôle du carnet à 6h45.

Filant bon train, j'opte pour le col de Menté (pour changer un peu...). Très coriace de ce côté... Vaincu, je me laisse glisser sur l'autre versant pour rejoindre la N618.

Le Portet d'Aspet...un client !! Et comme j'en ai déjà pris l'habitude, j'y mets pied à terre...

Et oui ! Même Plaine ! "*Et puis alors ? La musculature, ça se préserve !*"

Et c'est la longue déclinaison vers St-Girons. La route est déjà surchauffée et les fontaines me tentent... Massat.

Casse-croûte dans le col de Port, le tout avalé sans effort... Et j'enroule le maximum vers Ax-les-Thermes. C'est là que m'attends ma bête noire : le Puymorens. Mais, cette fois son ascension me paraît facile. J'ai noté au passage le bon travail des Ponts et Chaussées. C'est du billard maintenant.

Voici la longue descente sur Bourg-Madame. Attention aux rafales de vent ! La route vers Mont-Louis n'est pas de tout repos à cause d'Eole. Ensuite, ma foi, il suffit de se laisser glisser jusqu'à la capitale du Roussillon. Perpignan, il est minuit.

Encore un poil... Là près de Salses, je me réfugie sous un abri...tout près de la N9. "*Si des fois je m'endormais...*"

Encore 336 km pour aujourd'hui.

20 août

"Allez, aujourd'hui, pas moins de 400 km, le terrain est plat !"

Et me voilà, de nouveau, martyrisant ma chère moitié....Je passe sous silence la N9 (malgré le dédoublement de l'autoroute) pour arriver sur Narbonne. À Béziers, la canicule est déjà là ! Et je commence à ressentir des signes de fatigue...

Sète et la cohue estivale revenue... Les plages du Golfe du Lion...Je zigzague...je n'avance plus... j'ai sommeil... La défaillance, sans doute... Je m'allonge sur l'herbe une demi-heure... Puis j'ai l'impression d'entendre des voix qui blessent.

"Debout rossard, t'es pas au Palladium ici !"

Et j'enfourche de nouveau mon biclou jusqu'à Aigues-Mortes. Là, devant le Grand Café, j'essaie d'analyser le problème.

"Vaincu par la chaleur comme en 1976 ? Non, je ne veux pas..."

Reprenant courage, je file sur Arles où je prends la longue route monotone vers Martigues, le vent dans le cintre...

Le soleil déclinant, je retrouve de l'énergie. Marseille est en vue... *"Tiens ! la montagne qui brûle"*. Heureusement, toutes les matières ne sont pas combustibles... Moi en particulier, qui trimalle ma carcasse depuis plus de 15 ans...bien que, en Corse en 1969, j'ai failli y laisser ma peau !

Traversée pénible de la cité phocéenne. J'escalade le col de la Gineste avec une vue magnifique sur la baie des Anges, toute illuminée... La nuit a son charme, quoi que l'on dise.

Puis, c'est Cassis, pour un contrôle. Les gens s'arrachent le carnet.

"Alors, vous me le rendez...où je fais un malheur..." (sous tension, j'en suis capable...)

De nouveau à l'air... La Ciotat, Les Lecques. Ras-le-bol... Je m'allonge sous les pins et j'essaie de dormir... dormir...

336 km, ce n'est pas catastrophique, mais quand même...

21 août

Encore quelques stations balnéaires, Bandol, Sanary (en pleine pagaille...) puis Toulon. Pour éviter l'autoroute, je me retrouve à Hyères-plage...

"Avais-je envie de prendre un bain ?"

Je reprends contact avec la N98 et le massif des Maures. Au croisement de la Foux, je prends la route de Saint-Tropez, avec une circulation intense, convaincu que c'est la bonne... Bilan, 10 km de rab. Roulant en 2^{ème} et parfois en 3^{ème} file, je rejoins péniblement Fréjus puis c'est la N7 dans le massif de l'Estérel. Un véritable étouffoir ! Mandelieu, où je m'asperge copieusement. Grimant sur Grasse sans conviction, puis Vence où une sympathique contrôleuse m'offre 10 F de prime... Il paraît que c'est la coutume de la maison (exemple à suivre !).

Puis, je rejoins le N202 et la vallée du Var. L'orage menace..., mais n'éclatera pas. Je remonte vers le Plan puis le pont de la Mescla pour suivre le cours de la Tinée. La nuit est tombée et la température est fraîche. Mais il y a beaucoup de brume et je me dirige un peu à l'aveuglette,

avec l'aide de ma dynamo. Mais je n'abdique pas et j'arrive à St-Etienne de Tinée vers minuit.
"Encore un troquet d'ouvert... quelle aubaine !"
Et pour me coucher, une descente d'escalier... Ça a caillé dur!
307 km seulement ! Sans la canicule, je pouvais prétendre en faire 50 de mieux.

22 août

"Si tout va bien, je pense que dans 24 heures, je ne devrais pas être loin du but. Crache dans tes poignes et en avant mon frère!"

Quelques battements d'ailes... et me voici sur la cime de la Bonette. Majestueux, certes, mais je préfère Allos, question de souvenirs. Longue descente vertigineuse où je passe juste à temps avant que les Ponts-et-Chaussées me coupent la route.

Jausiers, dans la vallée, puis c'est le col de Vars, dans la canicule. Casse-croûte à Guillestre et longue escalade vers Izoard. Ma forme est excellente - l'air de la montagne m'a toujours inspiré - le rayonnage tient et les pneus sont encore en parfait état. Que demander de mieux ?

Au sommet, quelques bavardages avec les amis du refuge et je plonge sur Briançon (ravitaillement). Le jarret est bon et je donne de la bride dans le Lautaret, antichambre du Galibier que j'atteins sans forcer. Glacial est le sommet...recouvert de nuages..., j'entame la descente...

ET 2 KM PLUS LOIN, C'EST LE DRAME...

À faible allure pourtant... je chute lourdement...je suis groggy... j'ai la tête en sang...

Je suis secouru par plusieurs automobilistes. L'un d'eux veut à tout prix me prendre à son bord et me conduire à Valloire.

"Et le règlement, qu'en faites-vous ? Un randonneur doit tout faire par lui-même. "

Comme apparemment, il n'y a rien de cassé et que je suis encore lucide...je m'élance de nouveau, après qu'on ait redressé mon guidon, avec une escorte à mes trousses (il y en a même un qui a fait demi-tour...). "Où va la confiance ?"

En bas, je suis dirigé vers le dispensaire de Valloire. Allongé sur une table, j'y reçois les premiers soins urgents, dont un vaccin antitétanique. Je suis touché à la tête en six endroits différents dont le nez, qui a éclaté...

Comme je m'y attendais, ils veulent que je reste en observation... Alors, là ! C'est un refus catégorique. Si près du but, il faudrait que l'on me coupe les deux jambes et qu'on m'enfile une camisole.

"Je veux m'en aller, S.V.P."

Et à force de supplications, j'arrive à obtenir mon bulletin de sortie...grâce au médecin, cyclo-pratiquant qui a compris que le Tour représentait tout pour moi.

Et me voilà, enfin !, à l'air. LIBRE !

Combien de temps perdu ? Qu'importe, il faut continuer, continuer...

La tête complètement bandée, je m'élance vers le Télégraphe. Puis dans la descente vers St Michel, qui me fait beaucoup souffrir.

La nuit est déjà là! Malgré les maux de tête (traumatisme sans doute...), je trouve assez de ressources pour me mêler au trafic de la N6, le long de la Maurienne. Et je décide de m'attaquer au dernier gros morceau, le col de la Madeleine. Mais là, malgré toute ma volonté, je capitule (ne connaissant pas ce versant) à 4 km du sommet... 253 km...je pleure... mon rêve s'est envolé!

23 août

Fiévreux, et la tête comme une marmite, j'en finis avec ma Madeleine...

Descente très prudente. J'ai oublié de mentionner que "la Cannibale" n'a plus qu'un frein utilisable...

De nouveau dans la vallée (de l'Isère) où je suis l'attraction des villages traversés. *"Vous pensez...avec la gueule que j'ai..."*. Le poilu venant du front... le bon numéro de la loterie des "gueules cassées"...

Je ne peux même plus m'alimenter... ouvrant à peine le bec pour laper la dernière goutte de mon lait Nestlé. Le nez obstrué par le sang caillé, je respire difficilement...

Albertville... À chaque arrêt, c'est le même "mur des lamentations"...

Enfin la dernière rampe... vers la station de Megève, puis Combloux que j'atteins à 11h55', juste avant la fermeture du Syndicat d'Initiative pour le dernier contrôle... 93 km.

Le TOUR est fini... et la VIE continue...

Je rentre au bercail dans l'après-midi sans problème.

Quelques détails...en passant

Sur les 7 Tours que j'ai déjà à mon actif, je peux dire que c'est cette 7^{ème} édition qui m'a le moins affaibli (chute mise à part...). Naturellement, je suis certainement moins véloce qu'en 1966 ou 68 mais l'expérience et l'endurance compensent largement la perte de puissance. Et sans la malchance (qui n'est pas toujours réservée seulement aux autres...), je pouvais prétendre franchir la barre de 312 heures (soit 13 jours).

Mais ce temps n'est certainement pas l'absolu... Je pense sincèrement qu'un autre fada pourra l'améliorer encore de 24 heures soit 288h ou 12 jours. Naturellement en respectant les règles du parfait Randonneur, ce qui n'est pas permis à tout le monde...

Et puis, il y a aussi la météo qui rentre en jeu. Si, dès le départ, vous avez un temps pourri comme moi en 1974 pas question d'aller bien loin. Pour moi, la chaleur est plus supportable. Mais quand il faut la combattre avec le sommeil, c'est encore impossible (voire surtout en 1976).

Le type de vélo importe peu. Mais il est quand même conseillé d'avoir une bonne paire de roues (croisée par 4 avec moyeu Maxi-car)... ce qui n'a pas toujours été mon cas... Cette année, outre la nouvelle monture, j'ai eu la chance d'obtenir un montage de roues, croisées seulement par 3, avec des rayons incassables. *"Ne me demandez pas l'adresse... car le stock est déjà épuisé..."*

Pour les **pneumatiques** - le boyau étant exclu pour ce genre de périple - je conseillerai la jante 700 (ou 650, j'y viendrai sans doute un jour !). Le 700 C2S que j'ai utilisé cette année m'a paru moins confortable que le 28' (surtout dans les descentes...). Quant à la marque du pneu et à sa vitesse d'usure, ça varie d'une année à l'autre. Pour 1978, aucune crevaison et je roule encore sur les pneus d'origine (plus de 7.000 bornes !).

Question plateaux, je suis revenu au triple car pour la randonnée la gamme est plus large : 56x48x32 dont un certain 56 qui en a fait jaser plus d'un ! Mais fallait encore voir ce que la roue libre offrait : 15 - 16 - 17 - 19 - 20 - 21. Mais je reconnais que le 22 n'aurait pas été de trop...(voir le Portet d'Aspet !).

Reste la selle, pièce maîtresse du vélo. Mal conseillé jusqu'alors, c'est un accessoire que j'avais toujours négligé, pensant qu'il n'y avait aucun remède. Puis vint un sorcier et son lubrifiant miraculeux... (travaillé par mes soins). C'est là, je crois, la principale satisfaction de ce raid. Si j'avais connu, ou su, plus tôt... bien des malheurs auraient été soulagés. Alors... *"choyez et attendrissez-la de tout votre cœur"*. Ma selle a plus de 14 ans de règne et des centaines de milliers de kilomètres...

Alimentation : il y a beaucoup à dire...

Pas de recette-miracle pour moi puisque je ne vais plus au restaurant. je fais des repas froids et modérés, le plus souvent à une vitesse record... Mais le fromage blanc à 45%, sucré à volonté, a été ma grande découverte. Avec une recommandation à tous : la frugalité !

Pour la boisson, du "château la pompe"... un petit café tous les matins avec du supplément seulement quand le besoin s'en fait sentir et quelques Cocas en période de grande chaleur.

Pour le **couchage**, évidemment l'hôtel est banni. Si vous vous habituez au confort, vous pouvez abandonner l'espoir de faire une performance. Seul reste valable (pour moi !) le duvet. Même en période de froidure, c'est l'idéal ! Mais évitez quand même de dormir dans les champs... (une coutume qui s'acquiert difficilement!).

Enfin, si je devais conclure avec un dernier conseil, il serait celui-ci :

"Faites du vélo soit! Mais ne suivez jamais mon exemple!"

Un cas... PATRICK PLAINE

PS : dépense totale pour ce raid : 545 F



*... j'ai dû retirer un gros pansement qui me barrait la bouche déformée
et finir au tube Nestlé...*

MON TOUR DE FRANCE RANDONNEUR DE 1978 EN CHIFFRES

du 10 au 23 août – en 13, 5 étapes

Départ de COMBLOUX (74) à 2h35

1	COMBLOUX – ORBEY (68)	504 km	
2	ORBEY – LONNY (08)	420 km	
3	LONNY – GROFFLIERS (62)	378 km	
4	GROFFLIERS – CORNEVILLE-sur-RISLE	364 km	
5	CORNEVILLE-sur-RISLE – PONTORSON (50)	368 km	
6	PONTORSON – CHÂTEAULIN (29)	335 km	
7	CHÂTEAULIN – PONT-ROUGE (85)	400 km	
8	PONT-ROUGE – BAYONNE (64)	419 km	
9	BAYONNE – SAINT-AVENTIN (31)	311 km	
10	SAINT-AVENTIN – SALSES (66)	336 km	
11	SALSES – Les LECQUES (13)	346 km	
12	Les LECQUES – ST-ETIENNE-de-TINEE (06)	307 km	
13	ST-ETIENNE-de-T. – ST-FRANÇOIS-LONGCHAMP (73)	253 km	
14	ST-FRANÇOIS-LONGCHAMP - COMBLOUX	93 km	

 : étape de montagne

ARRIVEE le 23 août à 11h55

Total : 4834 km

TEMPS EXACT : 321 heures et 20' soit 13 jours 9 heures et 20 minutes

L'ancienne meilleure performance avait été réalisée en 1974 par Jean RICHARD de l'U.A.F (Union des Audax de France) en 328 heures pour les 4877 km. Raid effectué en 9 étapes avec quelques demi-journées de récupération. Ce temps améliorerait ma précédente performance de 1970 : les 4910 km en 353 heures et 10 minutes. Mais il y a déjà "belle lurette" que Jean a "raccroché"...

N° 524 PLAINE
SOUS LE PATRONAGE DE L'AURORÉ

524. EX. R. COMBLOUX au TOUR de France Randonneur

**TOUR de FRANCE
RANDONNEUR**

1978

PATRONAGE F.F.C.T. - L.I.F.

ORGANISÉ PAR



L' U. S. MÉTRO de PARIS
SECTION CYCLO
5 FOIS VAINQUEUR DE LA COUPE DE FRANCE

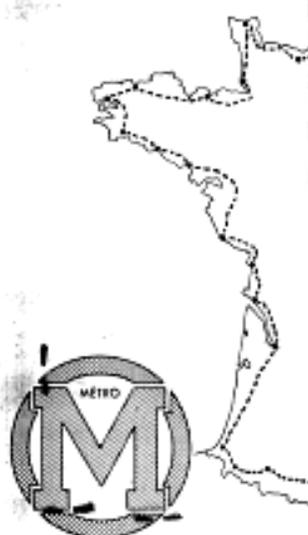
NOM DU PARTICIPANT: **PLAINE**
PRENOM: **Patrick**
DATE DE NAISSANCE: **20.1.1942**
LIEU:
DOMICILE: **JOFFLY - FILLINGS**
74250 VUZÉ à SALLAZ
NATIONALITÉ: **Française**
CLUB: **C.T. Amémont**
FÉDÉRATION: **FFCT**



Imp. H. Sable - PARIS 13^e

4 000 KILOMÈTRES A BICYCLETTE

OBSERVATIONS DES
CONTROLEURS SECRETS



Homologation du T.F.R.

Depart de COMBLOUX
le 10 Aout 1978
Arrive le 22 Aout 78
soit 14 jours
(135 94 km.) soit
la moyenne U.S. METRO

L'U. S. MÉTRO DE PARIS

5 FOIS VAINQUEUR DE LA COUPE DE FRANCE
DE LA FFCT organisateur du
TOUR DE FRANCE RANDONNEUR
certifie que:

M. **PLAINE Patrick**

a régulièrement effectué cette gigantesque
randonnée de 4000 kilomètres en moins de
trois semaines.



LE PRÉSIDENT
DE L'U. S. MÉTRO

LE PRÉSIDENT
DE LA FFCT

VILLE: **Col de Puy Herrens**

DATE: **19.8.78**

HEURE: **18.20**

OBSERVATIONS:

*elle m'a bien convenu
depuis 1966*

GRAND HOTEL DU COL
Caj de Puy Herrens
PORTAUBERT
CHATEL DU
CONTROLEUR
PORTAUBERT

de nuit ...

VILLE: **Col de TOURMALET**

DATE: **18.8.78**

HEURE: **21 H**

OBSERVATIONS:

*En fin de soirée
il est encore plus
savourable*



PARTICIPANT: Vérifier l'identité du concourant.

CONTROLEURS: Vérifier l'identité du concourant.

COURRIER de PATRICK à Gilbert JACCON
Daté du 20 décembre 1998

20 ANS APRES

Suite à mon dernier courrier du mois de novembre, je t'adresse ces quelques réflexions 20 ans après.

Sache avant tout que j'ai raté là un fameux rendez-vous avec moi-même. Car même si cela demeure une extraordinaire performance (et non un record comme certains me l'ont attribué), celle-ci a eu pour moi un goût amer, vu le potentiel que j'avais à cette époque. Un titre comme ECHEC et MAT conviendrait mieux pour le compte-rendu.

Certes, j'aurais pu y laisser la vie... mais, sans risque, il ne peut rien y avoir d'exceptionnel !
Risque du danger de la circulation routière puisque à cette époque, il fallait encore aller jusqu'à Paris et traverser Lille, Metz, Brest, Marseille, Perpignan...
Risque de rouler la nuit dans les régions montagneuses, parfois seul dans les ténèbres pour les descentes des grands cols. Dans la brume et sous la pluie, la dynamo est bien insuffisante...
Risque d'être contraint à l'abandon sur bris de matériel, voire maladie ou accident.

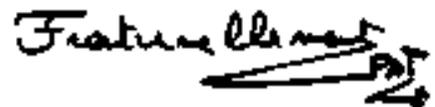
Avec des débuts très pluvieux et la grosse canicule vers la fin en montagne, il fallait que le physique suive... Car pour enchaîner une telle débauche d'efforts sans aucune assistance, il faut une sacrée détermination. Comme je le disais souvent à cette époque sans vantardise : "*Il n'y a que le destin qui peut m'arrêter*". Ça a bien failli arriver comme lors de l'étape héroïque du Tour de France 1970, dont je te joins le récit, car je ne crois pas que tu en aies eu connaissance...

Je t'envoie le récit du TDF de 1978, tel que je l'avais rédigé à l'époque... Très vite, sans m'y attarder car j'étais tellement déçu. J'espère qu'un jour je trouverai le temps de sortir un bouquin sur mes 12 premiers TDF, dits "sportifs". Mais si je pars auparavant vers l'étoile (je ne peux aller que là, avec toutes mes majestueuses "belles"), tu auras toujours dans tes archives un fameux coup de savate du père Plaine... Je ne sais pas si ce récit intéressera les lecteurs du Petit Diagonaliste ? En tout cas sûrement pas la revue Cyclotourisme. Considère que c'est pour toi un cadeau de Noël inédit. Et je te fais confiance pour éditer ce conte "hors-norme" comme je les aime tant !

Je t'envoie toute la documentation qui peut te servir, copies des pages du carnet de route et du seul cliché qu'un photographe a bien voulu me tirer juste après "l'échec". En sportif, je n'ai jamais emporté d'appareil. Je peux t'envoyer des photos mais elles ne seront plus d'époque... Et puis les photos ne correspondent pas souvent à la réalité des choses (voir *Cyclotourisme*). Voilà à toi de jouer du "piano" !

Je ne suis pas venu à l'AG de Saint-Etienne... Il faisait vraiment trop mauvais (neige dans les Monts de la Madeleine) pour sortir ma vieille caisse. À quand les beaux jours ?

Sur ce je te souhaite une bonne, longue et vigoureuse année 99 avec tout plein de projets cyclotouristes... Et n'hésite pas à m'écrire "longuement" quand tu veux... Je suis à l'écoute de la passion 24 heures sur 24... On doit pouvoir grimper aux arbres avec ce truc-là, non ?



LES COULISSES DE L'EXPLOIT : Étape Héroïque

Parmi toutes les aventures vélocipédiques 'sportives' (fort nombreuses...) de Patrick PLAINE, il en est **UNE** dont il a toujours jalousement gardé le secret, sauf à quelques initiés. Celle-ci s'est passée lors de son 3^{ème} TOUR de FRANCE Randonneur⁹ le 22 juin 1970.

Nous sommes dans la 9^{ème} étape et notre 'fou pédalant' n'est déjà plus de première fraîcheur. Mais il est très motivé puisque son administration ne lui a accordé que 15 jours de congés. Le 16^{ème}, une autre tournée l'attend : celle du préposé à la distribution postale de CAEN ! Alors ! Pensez au mental qui l'anime ! Laissons-lui la plume pour qu'il vous conte lui-même son odyssee...

Parti dès l'aurore de COLMARS (04), la journée s'annonce belle et grandiose. Au programme, tous les géants alpins : Allos¹⁰ (mon préféré), Vars par son versant court et abrupt, Izoard le majestueux. Rien ne résiste à mes mollets... C'est la grande forme dans cette région qui m'a toujours transcendé. Le temps est ensoleillé et la circulation rare (le déferlement des vacanciers n'a pas encore commencé !). À 14 h 10, je pointe mon carnet de route à BRIANCON après une descente vertigineuse.

Puis de nouveau, c'est l'envolée vers les sommets..

Au Lautaret, surprise ! La route d'accès au Galibier est fermée (non encore déneigée). La raison ? Hiver tardif et comme la course du Dauphiné Libéré ne l'a pas inscrit à son programme :

"On traîne... Mais, pour le 1er juillet, il sera ouvert." m'assure-t-on... Bref ! limité par le temps, il est hors de question d'attendre, ni même de faire le détour par GRENOBLE.

Pas de panneau d'interdiction ? Donc à moi l'Aventure !

J'arrive à tenir sur le vélo 3 bons km, puis je me heurte aux premières congères et définitivement au grand cirque blanc.

Et c'est là que commence véritablement mon chemin de croix...

Vélo calé sur l'épaule, le souffle court, je progresse péniblement à travers les rafales de vent. Tantôt enfoncé jusqu'aux genoux, tantôt en équilibre du côté du ravin, suivant la nature de la neige, j'essaye de repérer les traces qu'ont laissées devant moi quelques randonneurs alpins. Dévissant parfois de plusieurs mètres, tirant, puis jetant ma monture, le calvaire se poursuit. Là dans un virage, j'aperçois le refuge qui est mon seul point de repère. L'épaule meurtrie, les pieds gelés, je grignote les derniers lacets avec une idée fixe en tête : le sommet ! Le temps est maintenant brumeux et frisquet. Enfin, voici le col ! Mais le passage du tunnel¹¹ est condamné par une immense congère.

Rebrousser chemin... ? " Vous n'y pensez pas après tant de labeur !". Reste une seule solution : passer par-dessus. Le vélo de nouveau "fixé à l'épaule par une courroie", la pompe dans la main

⁹ Tour de France de 4910 km, bouclé en 353 h et 10'

¹⁰ le col de la Bonette n'était pas encore au programme de l'organisation; le parcours empruntait la N202 jusqu'à Entrevaux, puis Annot et le col de la Colle St-Michel

¹¹ pour changer de vallée, "en ce temps-là", il n'y avait pas la route qu'on connaît aujourd'hui. Seul le tunnel, froid et glacé était de circonstance

droite me servant de piolet, je m'attaque à l'Impossible Exploit¹². Procédant en zigzags, assurant chaque pied par des encoches faites (parfois) au couteau - la neige étant de plus en plus gelée - en équilibre permanent, je sens qu'à la moindre glissade, c'en est fini ! Le cœur battant la chamade, claquant des dents, je souffre en silence. Puis la brume s'épaissit. Je n'y vois plus à un mètre. Je suis perdu. Planté comme un piquet, je prie de "toute mon âme" pour que les Dieux viennent à mon secours... C'est mon dernier salut...

Environ, un quart d'heure se passe durant lequel toutes les images du passé me reviennent en mémoire.

"Adieu, ma mère, je t'aimais bien tu sais !"

Et puis soudain, c'est le miracle... Le ciel se dégage et l'espoir renaît. Je repars à l'assaut. La crête n'est plus qu'à cinquante mètres. C'est long 50 mètres. À moitié paralysé par le vent glacial, les yeux remplis de larmes, je m'acharne sur la neige "comme une bête".

Plus que 5 mètres, 4, 3, 2, 1. Je suis enfin sur la cime¹³ !

Le versant nord, lui, est complètement glacé. Seule solution : jeter mon vélo et me laisser glisser sur le dos. Heureusement, en bas, il y a un replat. Allongé dans la neige, enlacé avec ma chère moitié, je HURLE ma joie... Plusieurs minutes passent... Je savoure cet instant d'immense BONHEUR. La victoire sur soi-même, contre les éléments, la peur, l'irréel... (entrerais-je ainsi dans la légende ???).

Mais, le raid doit continuer, puisque le destin m'a épargné.

Une chance : ce versant est dégagé. C'est donc dans d'assez bonnes conditions que je plonge sur Valloire¹⁴. Contrôle-arrêt qui est le bienvenu. Réchauffer (un peu !) mes membres endoloris et reprendre quelques forces car les hostilités continuent... Eh ! oui...

Par le Télégraphe où je rencontre la Randonneuse Suzanne MOTTE, disparue tragiquement quelques années plus tard. Elle vient de faire le tour par Grenoble en 2 jours.

Parla vallée de la Maurienne où la nuit s'est déjà installée et où m'accueille un véritable déluge.

Par la nationale 6, démoniaque et dangereuse avec ses T.I.R. venant d'Italie.

Je suis transi¹⁵. Reste à trouver un hôtel¹⁶. Mais avec ma bobine noircie par la neige, mes vêtements en lambeaux, toutes les portes se ferment devant moi. J'arrive ainsi à Aiguebelle où je supplie le chef de gare de me laisser rentrer dans la salle d'attente.

"S.V.P. Monsieur... juste quelques heures "pour éviter une pleurésie..."

Ainsi s'achève cette illustre journée (267 km) qui restera à JAMAIS gravée dans ma mémoire.

Signé : Le CANNY (alias Patrick Plaine)

¹² 'Exploit' qui aurait pu (ou dû ?) se terminer tragiquement ! J'en prends seulement conscience aujourd'hui.

¹³ ainsi fus-je baptisé par mes pères, le "Cannibale des Cimes"

¹⁴ Briançon-Valloire sont distants de 58 km, accomplis en 5h10. Dont plus de 3h30 pour parcourir les 7 derniers km vers la cime du Galibier... ce qui démontre l'ampleur de la tâche.

¹⁵ à cette époque-là, j'étais complètement insouciant; je parlais souvent avec ma brosse à dents, sans gants, sans collant long, et encore moins avec un poncho....

¹⁶ non encore converti à l'autonomie intégrale, il m'arrivait de temps en temps... de dormir dans un lit !



HOMMAGE AU 'GAULOIS'

De Brantes, dans l'ambiance Pascale de la Concentration, j'ai vainement cherché ta silhouette...
Qui pouvait deviner, qu'en face, sur le Ventoux enneigé, tu allais nous quitter à jamais... Toi, le
Légendaire !

'GAULOIS', Randonneur prestigieux et grand sportif complet, 'AUDAX' de toute une génération dite
de la "belle époque".

À toi seul, tu représentais la "gent pédalante" aux 4 coins de notre hexagone et même hors de ses
frontières.

Maître incontesté de l'allure Audax, tu en étais devenu un symbole de bravoure et de fraternité.

Vraiment, tu faisais l'admiration de tous. Longtemps encore, ta mémoire restera sur terre.

Dorénavant, la flamme de ton Ame s'est allumée juste au-dessus de ton dernier assaut. Tu es
désormais un Géant... et un admirateur éternel du Ventoux.

Au revoir, Pierrot.

Ton ami, l'écolo
Patrick PLAINE

*PS : Pierre KRAEMER, le 'GAULOIS' est décédé le 2 avril 1983 dans sa 55^{ème} année, en escaladant la
face sud du Ventoux enneigé..*

A PROPOS D'EMULATION ET DE COURAGE

L'émulation est un sentiment qui pousse à vouloir surpasser les autres.

C'est un élément de vie dans un club sportif, à condition d'exclure toute jalousie.

La meilleure émulation, c'est l'émulation avec soi-même.

Le courage consiste à ne pas redouter la douleur et à vaincre la peur.

Parfois, hélas !, au détriment de sa vie.

MON TOUR DE FRANCE RANDONNEUR EN 1981

par Pierre KRAEMER de l'U.A.P.

Allez Gaulois, secoue-toi ! Fais-le cet article que tu t'es promis de faire à ton arrivée... le 24 juillet dernier. Et c'est parti, mais nous sommes le 26 décembre !

Le plus difficile pour moi, c'est de démarrer, de prendre effectivement la plume. Pour m'aider dans ce déclenchement, je pense souvent à ce que mon frère Lucien m'a dit un jour lorsque j'étais gamin : "Rien n'est difficile, il suffit de s'y mettre" et par l'expérience (déjà) je reconnais quant à moi qu'il a raison -pour bon nombre d'activités en modifiant toutefois légèrement cette maxime, soit : " Le plus difficile, c'est de s'y mettre ".

En guise d'introduction, je dirais qu'il faut être un champion de la prose pour faire revivre exactement sa randonnée par le lecteur et ce n'est pas mon cas. Je souhaite, néanmoins, l'intéresser par le récit des faits marquants qui ont émaillé cette boucle de 4800 km et lui faire connaître ainsi ma façon de randonner non pas comme modèle du genre, mais à titre d'information pour l'aider si nécessaire à déterminer sa propre méthode.

Le randonneur, tel que je le conçois, n'a pas de voiture suiveuse, aimant la part de risques qu'il s'impose. Il cherche seul, éventuellement, le dépannage, mais il ne veut pas que le "dépanneur" soit là, au garde à vous, en quelque sorte prêt à intervenir. Il roule pour rouler, ne s'impose pas un kilométrage fixe, journalier, improvise donc plus ou moins, ses étapes suivant sa forme car, je le précise, "mon" randonneur ne fait pas de tourisme et s'il n'est pas contre de partager sa route avec un ou deux compagnons, il le fait rarement vu qu'il est difficile de trouver un autre randonneur à "ses cotés", il préfère rouler seul.

Je dirais, à titre d'information, pour terminer ce préambule, que, de toutes les façons de pratiquer le cyclisme, de la ballade à la compétition en passant par les courses, le cyclotourisme, les brevets ou tests, la randonnée, seule la compétition ne m'a jamais attiré. J'envisageais ce tour depuis de longues années mais des ennuis groupés de santé, familiaux et professionnels m'en ont fait reculer la réalisation.

Après cette mise en condition du lecteur, le Gaulois étant ce qu'il est, ce n'est que début mars qu'il décide de prendre le départ, fin-juin début-juillet et donc de penser à sa préparation matérielle-, l'entraînement n'étant pas un problème à partir du moment où on a la santé et le temps de rouler simplement par plaisir depuis le début de la saison, comme ce fut mon cas.

Pour vous préciser dans quel esprit j'ai effectué ce Tour de France, sachez que j'ai toujours aimé faire "mon temps" (et non "un" temps), c'est à dire atteindre et connaître mes limites - ce qui implique d'accepter un peu de souffrir, masochisme diront certains. J'envisageais pour cela de passer une ou deux nuits sur la route. Malheureusement, un malaise

dans les derniers kilomètres des 24 heures de Saint-Ouen Audax 400 à la mi-juin, alors que tout "baignait dans l'huile", comme l'on dit, depuis le départ, me fit perdre un peu de ma confiance en moi et mit fin à cette intention. Je n'en veux pas trop à mon ami Bobby Guillion, organisateur de ces 24 heures, de m'avoir laissé transporter à l'hôpital pour examens me contraignant à un abandon que je ne désirais pas.

Je prévoyais néanmoins de dormir le plus possible à la belle étoile ceci autant par goût que pour profiter au maximum du jour et éviter les pertes de temps dans la recherche d'un hôtel impossible à 10 h ou 11 h du soir, en pleine période de vacances de "Monsieur tout le Monde". Hôtel où, de toute façon, le petit-déjeuner, même à 7 h du matin (ce qui est souvent bien tard pour le cyclo) est lui-aussi problématique.

En principe, le vrai randonneur n'est pas attiré par le confort, encore moins par le luxe, ce qui serait pour lui un handicap ! Le côté financier y trouve aussi son avantage et, bien que je ne me sois jamais privé de ce que j'avais envie, je pense surtout à la nourriture nécessaire qu'il faut presque doubler sur la route par rapport à la vie courante vous le savez aussi bien que moi, aussi disais-je, sachez d'ores et déjà que mon tour de France m'a coûté, à quelques francs près, de la Porte Maillot à la porte Maillot, la somme de 1.840 francs pour mes 23 jours et quelques heures. À vous de juger si je dois ajouter à cette somme l'achat des deux pneus neufs et de la chaîne neuve que j'avais mis au départ ? Pensez à déduire ce que j'aurais dépensé au moins pour me nourrir si j'étais resté à la maison pour connaître ma dépense exacte et vous verrez qu'il ne restera pas grand-chose !

Cela me fait penser à l'utilisation de boyaux que je considère comme un luxe et non une nécessité pour le cyclo, qu'il soit randonneur ou touriste.

Je mettais au point, facilement, ma fidèle "Randonneuse" René Herse, peu éprouvée ces dernières années, compris chaîne et pneus Wolber 25 neufs. En voici les principales caractéristiques : - Cadre Reynolds 531 - Roues de 700 C - Trois plateaux de 50x44x34 - R.L. de 15, 16, 17, 19, 22 - Dynamo Soubitez - j'installais un petit porte-bagages à l'arrière, gagné dans un rallye hivernal il y a bien longtemps, pour le transport de mon duvet dans un sac étanche en plastique de ma confection. L'imperméable derrière la selle. Le porte bidon est devenu le porte-bouteille thermos pour le petit-déjeuner chaud, en pleine nature, ou la boisson fraîche à l'occasion - 4 rayons sur la tringle du garde-boue arrière.

Dans le sac du guidon de taille moyenne : collant long en soie, gants et socquettes blanches (que je n'ai jamais portés), casquette, pull de laine, petite serviette de toilette, gant de toilette, brosse à dents, slip de bain (non utilisé non plus, emporté par erreur), lunettes médicales, pansements pour petites plaies, ciseaux, une grappe d'épingles à nourrice, un transistor de poche, une petite fiole d'alcool de menthe et, pour information, mes collyres pour les yeux et comprimés pour la tension.

Sur moi : maillot de corps, maillot U.A.F, à manches courtes, cuissard, short

Répartis dans les poches - carnet de route, porte-monnaie, mouchoir, couteau de poche, petite cuillère sans oublier le matériel de réparation des crevaisons, plus une chambre

de rechange et une clé à rayons, ni le bidon plat pour l'eau. Et dans la sacoche de guidon, suivant les circonstances : une seule carte Michelin (France Grandes Routes) et tous les papiers officiels indispensables, licence F.F.C.T. ,Guide des bonnes adresses, C.C.P. 24-24 (très pratique) et vous allez peut-être être surpris : mon testament.

Pas de montre, il y aura assez d'horloge et de pendule publiques sur le parcours. Je prévoyais l'achat d'un tube de Cétavlon, produit bien connu maintenant des cyclos, efficace pour le séant, sur le parcours à la demande.

Pieds nus dans mes chaussures cyclistes, je suis très à l'aise depuis plusieurs années et je ne suis pas le seul.

Petite musette sur le dos pour la nourriture de route : fruits, chocolat, gâteaux secs, fromage et un étui plastique rigide pour les denrées fondantes.

Je décidais, de plus, de ne pas me raser et je suis toujours sous le régime de cette discipline malgré les protestations de mes ancêtres qui, eux, ne portaient pas la barbe.

Non esclave des contingences matérielles citées ci-dessus, j'ai pu éviter, au maximum, ces pertes de temps et effectuer ainsi, malgré mes possibilités décadentes, mes 200 à 220 km journaliers en plaine, 150 km en montagne, en moyenne, sans fatigue anormale lorsque je m'enfilais dans mon duvet, vers 10h 30-11h, pour ne me lever qu'au jour et reprendre la route entre 7h et 7h 50. Deux ou trois arrêts casse-croûte de 20 à 30' suivant les circonstances, la queue chez les commerçants entre autres, et un dîner chaud au restaurant.

Dire que j'ai toujours trouvé l'emplacement idéal serait mentir. Le petit chemin qui vous éloigne de la route n'est pas forcément au rendez-vous. Au fil de ce récit, vous apprendrez que je m'en suis pas mal sorti dans l'ensemble, favorisé, de plus, par le beau temps sur les trois quarts du parcours.

1er juillet :

Parti de mon domicile, à Antony dans la banlieue sud de Paris, pour un départ Porte Maillot à 8h, je fais demi-tour au bout d'un kilomètre. J'avais simplement oublié ma musette garnie !

Une fois dans Paris, j'évite de justesse une cycliste venant de la gauche, en pleine voie, coupant en travers des voitures qui avançaient au pas, alors que j'étais sagement à ma droite (cela m'arrive !) évitant un accident sérieux. J'en frémi encore en écrivant, ces lignes. C'eût été trop beau que je partisse à l'heure. Je casse donc mon premier rayon à l'arrière avenue Georges V. J'ai bien dit mon premier rayon mais, au fait, je ne suis pas encore parti. Ça ne compte pas !

Les formalités de départ accomplies, mes 20' de retard me donnent le moral nécessaire pour me perdre dans Nanterre que je ne devais pas traverser, moi le Parisien !. Je ne vous énumérerai pas le détail des villes traversées, imposées par l'itinéraire, ni celui, à mon

avis, fastidieux du kilométrage lorsqu'ils ne m'ont laissé aucun souvenir, donc sans intérêt. Surtout que vous avez dû déjà lire le Compte-rendu très détaillé en cours de parution dans la revue lorsque j'écris ces lignes, de Jacques Répande, de son Tour de France qu'il effectua en 1977. Sachez tout simplement que l'itinéraire d'origine, qui empruntait plutôt les routes nationales, a été modifié à la demande des B.C.N. - B.P.F, en 1978. S'il est plus agréable de rouler sur des routes secondaires, je ne conçois pas personnellement le pointage à la sauvette de ces brevets touristiques au cours d'une randonnée.

Je ne me plains pas du beau temps et du vent plutôt favorable. Je n'en reparlerai que lorsqu'ils changeront.

Par Pontoise, Beauvais et Abbeville, j'arrive à Etaples, dans le Pas-de-Calais. Il fait frisquet et, sans prolonger mes recherches, je m'installe dans les toilettes d'un camping à la sortie de la ville. Peu "d'envies" et, quoique le carrelage manque un peu beaucoup de souplesse, j'ai bien dormi.

2 juillet

Dans la traversée de Boulogne-sur-Mer, je suis rattrapé par les deux cyclo-campeurs d'Orléans dont j'avais fait la rencontre, déjà hier, dans les environs d'Abbeville, effectuant le Tour de France dans le même sens et partis, aussi la veille au matin, de la Porte-Maillot. Je suis effrayé à la vue de leur chargement et des 26 jours de route qu'ils ont prévus. J'apprends au fil des kilomètres que nous ferons ensemble pendant quelques jours, qu'ils ont préparé minutieusement leur tour, tant matériellement qu'au niveau de l'entraînement.

Bien sûr, cela aurait été trop beau si je n'avais rien oublié et à Calais, j'achète câbles de dérailleur et de frein. Après avoir frôlé Dunkerque, direction Sud-Est, je me perds, pourquoi pas, dans la traversée de Lille, malgré les explications détaillées d'un agent de police (j'allais dire un "flic" !). Je fais ainsi connaissance avec la piste cyclable que les Lillois se payent le long de leur "périphérique". Piste qui prend parfois le chemin des écoliers. J'en oublie de me faire contrôler dans la ville même et, ayant perdu trop de temps, je pointe à 1500 mètres de l'autre côté du Pont Frontière à Hellemes, le patron du café me certifiant que c'est toujours Lille. Ce sera ma seule faute, si faute il y a.

J'arrive, plutôt humide, à Saint Amand-les-Eaux. Il a plu lentement mais sûrement toute l'après-midi et j'ai ainsi pu apprécier un peu plus les routes du Nord avec, entre autres, une traversée de Bouvines sur la boue noire de la chaussée en pleine réparation.

Il n'est que 19h 30, mais ce n'est qu'en insistant, après avoir fait le tour de la ville, que j'ai pu dîner, y compris le fameux potage qui m'est si cher, dans le premier restaurant qui m'avait refusé, ne faisant pas le dîner, exceptionnellement ce soir-là ! Je bavarde avec un client du bar qui m'indique un Gîte d'Etape qui vient de s'ouvrir à quelques kilomètres de là, sur la route, mais en pleine forêt, le Luron où j'arrive sous la pluie. Seul client ce soir-là, je profitai de toutes les installations pour ... 17,00 F.

3 juillet

Ce troisième jour au contrôle de Loquignol, dans le Nord, je retrouve mes deux Orléanais. Photo souvenir car il vaut mieux tenir... Le beau temps est revenu en fin de matinée.

Je connaissais déjà la Nationale 186 de Versailles au Petit-Clamart (15 km) transformée en autoroute et découvrais la Nationale 43 de Charleville-Mézières à Sedan (22 km) devenue l'A203. Mais là, on laisse les cyclistes emprunter la voie de droite, me dit-on au contrôle de Charleville, comme il n'existe pas de route parallèle. A nous le verre brisé et toutes les projections.

J'arrive assez tard à Longuyon pour me mettre à la recherche d'un abri pour passer la nuit. C'est en passant par la Maison des Jeunes et le cinéma où le Directeur de la dite Maison des Jeunes aurait dû se trouver, que, " tuyauté par les ouvreuses ", j'atterris à la Maison de Retraite où rarement j'ai été si bien accueilli dans ma carrière de cyclo ! Il ne fut pas question de coucher sous l'appentis dans la cour, je me retrouvai dans un lit douillet fait sur le champ par la veilleuse de nuit, dans une chambre en compagnie de deux pensionnaires du 3ème âge. Il m'a fallu insister pour dire que j'avais dîné, mais je n'ai pas pu échapper au petit-déjeuner qui était plutôt grand que petit. Merci mille fois, Mademoiselle, à vous et à votre Directeur que vous avez averti, par téléphone, de mon arrivée.

4 juillet

Le quatrième jour sera simplement marqué par le remplacement d'un troisième rayon et une bonne choucroute en compagnie de mes deux Orléanais qui me firent profiter de leurs cartes détaillées plusieurs fois dans la journée.

J'arrive à Strasbourg vers 22h où je trouve facilement l'A.J., guidé par un cyclo handicapé vocalement, lequel m'a rappelé mon ami Audax Maurice Gadois, disparu à Pâques. Le gars voulait me laisser son antivol ! Beaucoup plus d'étrangers que de Français dans cette A.J. vaste et moderne ! J'eus cependant la désagréable surprise d'attendre jusqu'à 7 h 20 pour l'ouverture des portes le lendemain matin. L'accueil se prolongeant jusqu'à minuit était l'argument du gardien.

5 juillet

En arrivant à Sélestat, ce dimanche 5 juillet dans la matinée, je casse mon câble de dérailleur, à la hauteur de la manette, emplacement d'usure mystérieux pour moi. Incident qui aurait dû être banal puisque j'avais heureusement pensé à acheter un câble à Calais. Oui, mais voilà, j'enfile mon câble et... je m'aperçois qu'il est trop court de 5 cm. En une fraction de seconde, je me suis vu attendre le mardi matin, l'ouverture des magasins, ou pédaler en mono, en jouant sur les plateaux jusqu'à ce jour-là. Belle perspective avant que mon cerveau ne trouve la troisième solution au bout de cinq minutes. La bonne : celle de rallonger mon câble neuf avec le vieux en faisant un superbe nœud. Mon vendeur de Calais saurait-il pourquoi son câble était trop court ? Quoi qu'il en soit, ma réparation tient toujours ! Dire que Sélestat est le pays de mes grands-parents paternels ! Aucun rapport me direz-vous, mais j'ai tout de même pensé à eux.

À Sainte-Marie-aux-Mines, pour changer, je me trompe de route et escalade le col de Sainte-Marie au lieu de celui du Bonhomme, ce qui me vaut 15 km de rab. Mais avec le plaisir de croiser dans la descente sur Fraize, avant d'attaquer pour de bon ce col du Bonhomme, les cyclistes effectuant le brevet de Randonneur des Vosges.

Pour la première fois depuis mon départ, j'apprécie la route touristique, celle des crêtes qui se termine au Grand Ballon, sans oublier le détour au Lac Blanc, un peu en contrebas, pour le contrôle. Grand Ballon où j'arrive cinq minutes avant mes deux Orléanais, furieux d'avoir pris une mauvaise route depuis le Lac Blanc. " Avec mon col de Sainte-Marie, nous sommes quittes ", leur dis-je. Et de les " chambrer " avec leurs cartes Michelin.

Ils s'arrêteront là... mais à l'hôtel ; nous ne nous reverrons plus.

La route est belle pour plonger dans la vallée au soleil couchant. J'arrive trop tard pour dîner chaud et, après avoir fait le plein de café au lait, je m'installe auprès d'un arbre, sur l'herbe tendre, en face de la gare d'un petit pays à une trentaine de kilomètres de Belfort.

6 juillet

Le sixième jour sera sans histoire sur une route redevenue plate. J'évite Belfort et par Morteau (je pense aux saucisses fumées), Pontarlier, j'arrive au contrôle de Saint-Point du Lac. Pour dîner, je me paye une truite après le potage - j'avais pris le temps dans l'après-midi d'acheter quatre rayons et un câble de dérailleur en vérifiant bien la longueur.

Je m'installai sur l'herbe tendre du talus de cette route secondaire, en toute confiance. Surpris par l'intense humidité qui m'envahit avant le petit jour et l'intense circulation tardive et matinale, je n'ai pas fait de beaux rêves. Ce sera ma seule, vraiment, mauvaise nuit.

7 juillet

Depuis Saint-Laurent-en-Grandvaux, le petit col de la Savine m'amène au col de la Faucille, par le côté le plus facile. Plongée sur Genève où, à la sortie, pour ne pas perdre mes bonnes habitudes, je prends la mauvaise route qui me fait passer par Annemasse, pour rejoindre Thonon, point de contrôle, par une longue côte, en ligne droite, interminable, sans saveur, au lieu de longer la rive du lac Léman. Cinq kilomètres à ajouter à mon actif. Il commence à faire chaud et, muni de mon tampon, je rentre à nouveau dans "le bois dur", non sans un arrêt casse-croûte dans les premiers lacets de la montée, en direction des Gets.

Sachez une bonne fois pour toutes que mon alimentation, dans la journée, se composait principalement de steak cru haché, tomates, fromages divers, fruits, gâteaux secs et de l'eau fraîche. En écrivant ces lignes, je pense aux défaillances nombreuses de Jacques Remande dues à ses fringales. J'avais un bon coup de fourchette à son âge, mais je crois qu'il m'aurait battu !

J'arrive à 23h à Combloux où je trouve une auberge encore ouverte, comme je l'avais appris à mon passage à Sallanches. Il fait très bon là-haut et je passe une bonne nuit à la belle étoile, à la sortie du pays.

8 juillet

...Clac, clac, clac, qu'est-ce que c'est ? Comme des sauts de chaîne qui ébranlent tout l'arrière du vélo pendant quelques kilomètres et ça se passe. Ce ne sera que le début d'ennuis périodiques qui me retarderont sérieusement et dont je ne trouverai le remède définitif qu'à Arreau, au pied du Col d'Aspin dans les Pyrénées.

La route est belle ce huitième jour, avant d'arriver au pied du Col de la Madeleine, que je ne connaissais que de réputation. Clac, clac, clac, ça recommence dans les premiers lacets que j'évalue à 10%. Brisé dans mon effort, par la secousse énorme de la chaîne se remplaçant sur la denture de la roue libre, je m'arrête par peur de tout casser. En examinant la situation, je m'aperçois qu'un maillon reste coincé, comme cela arrive parfois au rivage d'une nouvelle chaîne. J'en suis à environ 1500 km depuis le départ, alors mystère ? Et de faire faire de la gymnastique au maillon récalcitrant, sur le bord de la route, en pleine chaleur, non sans me noircir copieusement les mains malgré un papier protecteur à défaut de chiffon. Quelle chance, ça tourne rond et de poursuivre mon ascension. La pente ne se calmera que dans les derniers kilomètres, mais j'en prends un bon coup et monte à pied pendant 1500 Mètres. Touristiquement parlant, ce col est certainement très agréable. La route, bien qu'en mauvais état, est en partie ombragée sur ce versant.

Au contrôle de Saint-François-Longchamp, dans la descente, je pointe à la Maison de la Presse. La patronne, voyant mon désarroi en m'apprenant que la laiterie est encore fermée, m'offre spontanément un litre de lait de sa réserve personnelle. Aucune surprise sur son visage lorsque je lui rends l'emballage vide quelques minutes plus tard. Mille fois merci, Madame !

Bien retapé, je poursuivis ma progression, lentement mais sûrement, ce sera ainsi dans toutes les grimpettes de ce Tour de France. J'arrive au col du Télégraphe, sous une pluie fine qui s'accroîtra dans la descente sur Valloire où j'arrive complètement trempé, l'imperméable toujours derrière la selle ! Il n'est pas question de coucher dans la nature par ce temps et après avoir basculé dans la boue en butant maladroitement contre une barrière de travaux. Je pénétrai, dans l'état que je vous laisse supposer, dans l'Hôtel de la Poste, avec l'intention d'y passer la nuit. Je n'osais penser que l'on me réponde "complet". Bien reçu par un couple d'un certain âge, je dîne bien et couche pour un prix raisonnable. Le potage était au rendez-vous et le petit-déjeuner servi à 7h, quoi de mieux ?

9 juillet

Au départ de ce neuvième jour, le beau temps était revenu. La montée est agréable. Il fait bon au col de Galibier, le vrai, que je franchis pour la première fois, une centaine de mètres plus haut que le tunnel toujours fermé pour remise en état. Je ne suis pas mauvais descendeur, mais suis-je assez prudent ? À Briançon, j'ai du mal à trouver un magasin pour me procurer une nouvelle casquette, ayant oublié la précédente au bureau de poste de Maiche, le sixième jour.

Toujours de bonnes conditions dans l'ascension du col d'Isoard, au début de l'après-midi. Je remarque, avec étonnement, nettement en retrait de la route, en pleine nature, bien dégagée, ce que je crois être une petite baraque spécialisée puisqu'il y a écrit sur la porte :

W.C. Privé et, je m'aperçois, tout en roulant, que cette porte est seule sur son cadre. Un gag ou un vestige ?

Ce n'est pas sans émotion que je demande au propriétaire du Refuge Napoléon de revoir sur le livre d'Or de l'année 1952 la page où figure le dessin de Gégé, symbolisant le sauvetage de mon vélo tombé dans la Casse déserte alors que je filmais, datée du 15 août... Gégé, c'est Gérard Lévêque, toujours Audax. Des deux autres, Jean Rodier ne roule plus depuis longtemps et le second, René Larfide, a été tué sur la route l'année suivante. C'était au retour du Premier Paris-Nice-Audax...

Beaucoup de vélos dans ce col, mais curieuse façon de grimper, à l'envers, sur le toit des voitures...

J'ai bien reconnu la pente irrégulière dans la montée du col de Vars. Je prends la précaution de pointer au Refuge Napoléon à 19h 50, supposant qu'il n'y a rien au col et j'ai bien fait. Le soleil est bien bas lorsque j'arrive à Jausiers. J'apprends, en dînant, qu'il existe un Gîte d'étape. Il fait un peu frisquet et je me laisse tenter. Ce n'est pas "Le Luron", Gîte d'Etape modèle, si on peut dire, où j'ai fait étape dans le Nord. Simple petite A.J. de campagne, en cours d'aménagement, serait plus juste comme appellation.

Si j'y ai mal dormi, ce n'est certainement pas dû à la modestie de l'établissement, mais je pense à la forte dose de café que je me suis laissé aller à boire en compagnie des jeunes bien sympathiques.

10 juillet

Avant le départ, je remplace mon cinquième rayon, qui a dû lâcher sournoisement quelque part dans la journée d'hier. Malgré mon insomnie, je suis bien dans la montée régulière du col de Restefond. La route est très, très mauvaise pendant cinq ou six kilomètres. Il vaut mieux monter que descendre. Il ne nous est pas demandé de monter jusqu'à la cime de la Bonnette et je me lance dans la descente définitive ou presque vers la Côte d'Azur. Peu de circulation sur cette belle route longeant les Gorges de la Tinée, puis la vallée du Var. Un délice d'une centaine de kilomètres mais "Que Calor !" dans la remontée sur Vence.

Pour la première fois, je me vois interdire de casser la croûte par le patron du premier café-tabac où je voulais pointer. Je n'ai que 50 mètres à faire dans ce quartier animé, aux rues étroites, pour un second café tabac qui ne me fait aucune objection. Il faut de tout pour faire un monde.

Je longe maintenant la Grande Bleue et si ce soir je n'ai pas mon potage quotidien, j'ai la chance de trouver à La Napoule une herbe sèche comme la paille dans un dégagement tranquille, à deux pas de la mer. Une de mes meilleures nuits !

11 juillet

La mer a beau ne pas être loin, il y a de sacrées bosses qui me font transpirer sur la route qui suit plus ou moins la côte. Elle serait parfaite, cette côte, s'il y avait moins de monde.

Sur le point de m'en sortir, clac, clac, clac, dans la montée, à la sortie de Cassis. Il y avait longtemps ! Et de faire faire à nouveau de la gymnastique à ma chaîne. C'est tout de

même agaçant et mystérieux. Ça à l'air d'aller mais jusqu'à quand ? En attendant, un kilomètre plus loin, je perce à l'arrière, ce qui me remonte le moral. De plus la chaleur rend pénible la réparation.

À Marseille, le restaurant recommandé n'est pas recommandable à mon avis. Il fait nuit lorsque je repars et, malgré les explications du serveur, je suis obligé de redemander ma route deux fois pour traverser l'agglomération marseillaise. La première, dans un bistrot où le patron m'offre un bon demi, ensuite, dans une station-service. Une côte interminable, toute droite, avant de me trouver dans la banlieue et, petit à petit, la campagne apparaît à nouveau. Je commence à avoir sommeil et après avoir failli ne tromper de route, je m'installe sous un petit arbre, bien en dehors de la route, par un beau clair de lune

12 juillet

En m'éveillant au petit jour, je n'avais qu'à tendre le bras sans me redresser, pour cueillir de magnifiques abricots ! J'ai bien sûr fait le plein !

Peu avant Fos, un cycliste auquel je n'allais pas prêter attention m'interpelle en me croisant : "*Salut le Gaulois*". Je n'ai pas le temps de le dévisager et roulant assez vite, il ne m'a pas donné l'impression de vouloir s'arrêter. Saurais-je un jour qui c'était ?

Un peu plus loin, je double une demoiselle, seule en cyclo-camping, son chien confortablement installé dans un large panier, sur le porte-bagages avant.

Enfin, le vent dans le nez à Fos, en pleine Crau pour mieux en profiter ! J'acceptai bravement la lutte, les mains en bas du guidon, encouragé à la pensée que la route sera pratiquement plate jusqu'à Perpignan, soit sur 270 kilomètres.

Arles, Aigues-Mortes, Montpellier où je cafouille un peu, par ma très grande faute. Déjà le vent redevient favorable. J'arrive à Sète en pleine fête nautique. En traversant un pont, j'aperçois un combat de joutes. J'ai du mal à me faire servir dans l'un des restaurants du port, les seuls ouverts, envahis de touristes, anxieux de plus sur la sécurité de ma monture plus ou moins masquée par la foule. J'ai tout de même obtenu mon potage!

Encore une bonne nuit à la belle étoile, à la sortie de Béziers, dans un coin de verdure, derrière une haie.

13 juillet

En arrivant à Narbonne, je jette un œil à l'horloge de la gare, il est 8h. Ces douze jours de route marquent la moitié de mon périple, soit 2420 km en kilométrage officiel.

C'est presque la canicule lorsque j'arrive à Perpignan, ville de France où l'on enregistre les plus fortes chaleurs. Il est juste passé midi et la poste sera fermée jusqu'au 15. Encore fallait-il le savoir ! Mon C.C.P. 24/24 me rend bien service. Je casse la croûte et remplace mon sixième et septième rayon toujours à l'arrière, ce que j'avais négligé sur le moment, ce qui n'est pas conseillé ! Je laisse un peu de voile à ma roue pour ne pas trop les tendre. L'avenir me dira si j'ai eu raison, mais je commence à croire qu'il y a quelque chose !

L'allure n'est pas bien rapide dans la montée sur Prades, avec à nouveau un vent fort de face, sur une mauvaise route qui me fait souffrir terriblement de la selle, bien que, depuis l'Alsace, je fasse un usage quotidien de Cétavlon. Après Prades, le vent se calme

progressivement en même temps que la chaleur. Dîner à Olette et je me laisse sombrer dans les bras de Morphée, une quinzaine de kilomètres avant Montlouis, sur le tapis vert d'un dégagement naturel (côté montagne!) de la route, bien qu'il fasse très bon à rouler. C'est vraiment un régal pour moi de m'endormir, bien au chaud dans mon duvet, en regardant les étoiles.

14 juillet

Frais et dispo, je continue l'ascension de mon premier col pyrénéen, en ce jour de la Fête Nationale, celui de Puymorens que j'atteints vers 12h. Je trouve la route trop belle pour descendre sur Foix. Un véritable boulevard, plus large que dans la vallée. Je n'ai plus l'impression d'être si haut. Cela retire au grandiose de la montagne. C'est bien dommage, mais l'Espagne est là, à deux pas, et il faut que les voitures, de plus en plus nombreuses, passent de plus en plus facilement. Ces sacrées voitures !

J'ai toujours été plus sensibilisé par la beauté des Pyrénées que par celle des Alpes et les kilomètres défilent agréablement sur une route qui serpente dans la vallée, par Saint-Girons, toujours favorisé par le beau temps et le vent favorable.

J'arrive ainsi au pied du col du Portet d'Aspet (de réputation, d'"Aspet" sévère, mais sur l'autre versant). A Saint-Lary, je dîne pour 40 F, compris ma thermos remplie de café au lait, dans un petit restaurant où on vous met encore le litre de vin sur la table et non la dose tarifée.

L'ascension du col ne me pose pas de problème et il fait encore assez clair, une fois là-haut, pour repérer un arbre magnifique dans la verdure digne de me recevoir à son pied pour mon bivouac. Seuls, par ma présence, les aboiements proches et prolongés d'un chien brisent le silence de la montagne et m'empêchent de m'endormir rapidement. Brouillard et humidité au réveil, mais quand on a le moral, tout est bon et j'apprécie d'autant plus mon café au lait, pain, beurre et confiture.

15 juillet

J'enfile le collant long pour la descente que je reconnais par son fort pourcentage. Légère remontée pour le col des Ares, simple formalité. Une fois dans la vallée, nouvelle rencontre de deux autres cyclo-campeurs, eux en sens inverse. Ce sont des Lillois. Chapeau, il faut le faire dans de telles rampes ! Ils ont prévu d'utiliser leurs trente jours. Une manivelle, quelques rayons de cassés aussi, mais le moral est d'acier.

À Luchon, je fais le plein de rayons. J'achète aussi du fil et des aiguilles, mon short a besoin que je m'occupe de lui.

Je perce pour la deuxième et dernière fois, à l'avant, au départ du col de Peyresourde et dans l'ordre inverse, par rapport à ma crevaison à la sortie de Cassis, ma chaîne coince à nouveau. À la pensée du temps que je vais perdre encore, je fais quelques centaines de mètres à pied, désespéré, cherchant la solution définitive. Je tripote à nouveau, cette chaîne, en compagnie de deux cyclos style "nouvelle vague" qui, malgré leur bonne volonté, ne firent pas mieux que moi. Je pus cependant repartir mais je n'osais pas appuyer sur les pédales, et cette montée qui aurait dû être belle !...

Même comédie dans le premier kilomètre du col d'Aspin, à la sortie d'Arreau. Là, rien à faire ! Les mains pleines de cambouis, je retourne au village et trouve assez facilement un vélociste. Très sympa, il me remonte le moral en "m'arrangeant ça" comme il dit, bien que sa méthode de guérison ne différerait pas beaucoup de la mienne. À cheval et... clac, clac, clac, c'est reparti. Et de retourner chez mon vélociste qui se décide à retirer le maillon en question, comme d'ailleurs, je le lui avais demandé la première fois. Nous découvrons un axe qui se coinçait dans un trou qui s'était ovalisé et agrandi. C'est ça la qualité Reynolds !

J'ai tendance à oublier plus vite les mauvais moments que les bons et, malgré les heures de perdues mais débarrassé de cette défaillance mécanique, je prenais vite un rythme dans la montée régulière de ce col que je dirais de deuxième catégorie, avant d'attaquer le géant des Pyrénées : le col du Tourmalet. .

Le sort pourtant avait décidé de me contrarier encore un peu, en me faisant subir le test du goudronnage sur trois ou quatre kilomètres. En quelques centaines de mètres, mes pneus de 25 étaient devenus des pneus de 35, se frayant difficilement un passage sous les garde-boue et m'obligeant à appuyer un peu plus fort sur les pédales.

La route redevenue bonne, je me retrouve dans la vallée, à Sainte-Marie de Campan où je ne m'attarde pas, car il fait bien tard mais; où j'ai tout de même une pensée pour le Père Christophe et sa fourche.

C'est ainsi que j'arriverai seulement à la Mongie, à la nuit tombante, en plein brouillard à cinq kilomètres du col du Tourmalet que j'aurais dû avoir franchi aujourd'hui. Consolation tout de même pour avoir découvert dans cette station d'hiver déserte, un 15 juillet à 20h, un snack "Le Yeti" où je pris certainement mon meilleur dîner. Je me souviens du potage carbure dans la soupière et d'avoir calé, malgré mon coup de fourchette, ce soir-là sur tous les plats. 45 Francs tout compris, même mon litre de café au lait, entrée, plat de viande garni, salade, plateau de fromages, fruits, trois diabolos citron, sans oublier le verre du patron.

Par contre, pour faire "dodo", je n'ai eu droit qu'au froid béton du palier d'un immeuble en construction.

16 juillet

Seizième jour, je suis seul au col du Tourmalet vers 7 h 50.

R.A.S. sur cette route que je connais bien, qui me conduit au col d'Aubisque, par Argelès-Gazost et le col du Soulor. J'ai presque toujours le vertige, à la vue de l'à-pic du Cirque du Litor entre les deux cols. La route est jolie, mais il ne faut pas rêver.

Les grands cols, c'est terminé. Je n'oublierai pas, entre autres bons souvenirs, les rencontres surprises, en pleine montagne, avec vaches, moutons, chevaux, stationnant paisiblement, en plein milieu de la chaussée, parfois à la sortie d'un virage, sans avoir posé le triangle réglementaire.

Descente sur les Eaux-Bonnes et à Arudy, je pénètre dans le Pays Basque avec tous ses noms de villages difficiles à prononcer.

Un cyclo parisien ou de Maurepas, en vacances et en voiture ce jour-là me reconnaît dans la traversée de Mauléon. Il tombe bien pour m'indiquer un hôtel dans la descente de mon dernier col de ce Tour : le col d'Osquich, col secondaire que je franchis à bonne allure en restant toujours au dedans de mes moyens.

Je ne loupe pas l'hôtel recommandé. Après un dîner moyen, couture, lavage, toilette m'occupent une petite heure avant de m'enfiler dans les draps.

17 juillet

Dix-septième jour. La route reste sinueuse et vallonnée à travers bois jusqu'à l'entrée de Bayonne et, changement de décor, me voilà dans les Landes à Hossegor contrôle. Le patron me paye le coup quoique j'aie interrompu sa conversation "rapprochée" avec une jeune cliente.

Je roule maintenant avec un faible vent de face, sous une légère pluie qui laissera place, à nouveau, au beau temps dans la soirée.

Le patron du restaurant où je dîne, n'apprécie pas que je lui fasse remarquer la légèreté des portions. D'autant plus surpris qu'il venait de servir un club de patins à roulettes, donc des sportifs.

Mon bivouac, à la sortie d'Andernos, aurait dû ressembler aux précédents si je n'avais pas essuyé un violent orage au petit matin ou plutôt si j'avais figolé l'étanchéité de mon sac plastique !

18 juillet

Dix-huitième jour. L'uniformité du paysage landais ne me passionne pas bien qu'il ne reste que quatre-vingt-dix petits kilomètres pour arriver au Bac du Verdon. Traversée nautique légale pour Royan. En attendant, le vent mord un peu et, à mi-parcours, je prends la roue de deux vétérans régionaux qui me doublent. Je reconnais que c'est immoral pour un cyclo engagé dans le Tour de France. Que Dieu Vélocio me pardonne ! Cela dure une quarantaine de kilomètres, mais j'ai été puni car en arrivant à l'embarquement vers 15h, j'apprends que le personnel est en grève illimitée depuis le matin. Il n'est pas question d'envisager le détour d'au moins deux cents kilomètres par Bordeaux.

Je ne bats pas en retraite, pour cela, et d'information en information du bistrot à la police fluviale, en arpentant le port, je traite avec un petit rafiot de pêche qui y retrouvera son compte, en faisant payer le double du bac. Le temps a passé et nous n'avons embarqué qu'à 16h, moi et deux cyclotouristes allemands auxquels j'avais proposé de profiter du voyage, trois clients décidant plus facilement le passeur. D'ailleurs sa petite famille est à bord pour une traversée qui devait certainement être programmée. Peu importe, le fils m'offre le casse-croûte en insistant : miche de pain, côte de porc, litre de rouge. La mer est un peu houleuse pour le capitaine mais beaucoup pour nous trois et il est plus prudent de rester assis. Les plaques de mer lèchent nos vélos. Nous débarquons au bout de trois quarts d'heure sur l'autre rive de la Gironde.

L'heure tardive et la faim, sur cette route nationale, sans décor, avec un bon vent de face, me font m'arrêter dans un motel, en pleine nature, dans l'espoir d'y dîner, mais les prix ne me conviennent pas et je file vers La Rochelle, sur cette route qui n'en finit pas. J'ai la chance, en arrivant vers 23h, de tomber sur une fête foraine où je peux me payer deux "saucisses frites" arrosées d'une bonne bière. Les bosquets d'un grand parc public me tendent les bras et, si mon duvet n'avait pas été humide...

19 juillet

Si je n'ai pas pu faire le plein de ma thermos, je peux prendre mon petit-déjeuner très tôt, sur le vieux port. Je tourne en rond sur les petites routes pour sortir de l'agglomération rochelaise. Il y avait longtemps !

À la sortie des Sables d'Olonne, je remplace mon huitième rayon. J'anticipe en vous disant qu'il n'y aura pas de neuvième rayon. Ma roue tient toujours le coup depuis, malgré les kilomètres encore accumulés ayant la fin de la saison dont le Paris-Brest-Paris.

Quelque part sur la route côtière, je croise un cycliste de plage avec une remorque interminable. Pas étonnant, il transporte une planche à voile !

Le paysage, depuis cette route plate mais heureusement sinueuse, n'a rien d'affolant. La violence du vent de face s'accroît dans l'ascension du pont enjambant l'embouchure de la Loire. Tient, il y a un péage de l'autre côté ! C'est très bien pour les voitures, me dis-je et je passe à droite où il n'y a personne, sans entendre de coup de sifflet. Après tout, les vélos ne paient peut-être pas ?

Mon duvet est encore un peu humide pour que le repos soit parfait, auprès de cette cabane, dans un bled non loin de là !

20 juillet

Après Vannes, les bosses réapparaissent en même temps que la beauté de la campagne bretonne, mais il fait bien chaud tout de même.

À Quimperlé, je me trompe de route et file directement sur Quimper. C'est grâce à cette erreur - il y a eu un Bon Dieu pour moi ce jour-là - qu'un cyclo quimpérois me reconnaît à l'entrée de la ville, de son nom Lavolé André, au volant de sa voiture, en rentrant de son travail. Il est 20h et il m'invite à dîner chez lui. "*Ensuite*, me dit-il, *tu pourras coucher à l'A.J.*". C'est Daniel Boubarne, J'hésite, en envisageant un repas rapide pour rouler encore un peu. J'accepte enfin et c'est en faisant honneur aux plats devant sa femme et ses deux filles, non surprises par mon appétit féroce, car ce sont tous des cyclos, que mon hôte me fait remarquer, en regardant sur ma carte Michelin le parcours que j'ai tracé au crayon, que j'aurais dû pointer à Pont-L'Abbé, avant de passer à Quimper. J'en fus quitte pour un aller et retour, soit quarante kilomètres donc vingt à ajouter à mon actif, déjà copieux. J'écourtai alors mon arrêt chez les Lavolé. Remerciements et R.V. à la Semaine Fédérale de Libourne. Sans cette rencontre, quand me serais-je aperçu de cet oubli de contrôle ?

Il fait beau, la route n'est que légèrement vallonnée et c'est à la nuit tombante que je rentre à nouveau dans Quimper pour trouver assez facilement l'A.J. d'après les explications de mon hôte. Avec Daniel Boubarne - le « Père Aub », une vieille connaissance à moi - et sa femme Maria, je me laisse aller au bavardage dans les souvenirs dont le célèbre Paris-Rome de 1960 et je me couche assez tard. Bien qu'en surnombre dans le dortoir, je me repose bien et pars de bonne heure sur la pointe des pieds.

21 juillet

À Châteaulin, j'emprunte la voie rapide qui, une fois de plus, a annexé la route nationale. Ces voies ne sont pas encore interdites aux cyclistes mais jusqu'à quand ? Les kilomètres défilent rapidement jusqu'à Brest et je me retrouve après un virage sérieux à droite sur la route de la Grande Quinquennale que je ne vous ferai pas l'affront de nommer, jusqu'à Morlaix. "Un détour" par Lannion, Tréguier, pour me retrouver à Saint-Brieuc Dîner et plongée sur Yffiniac (je pense malgré moi à Bernard Hinaut) où je décide de m'arrêter. C'est sous un arbre dans une petite tranchée près du stade municipal que je m'installe confortablement pour une nième nuit à la belle étoile. Ce sera, ce 21 juillet, ma plus longue étape (274 km) sans fatigue, anormale.

22 juillet

Je poursuis mon périple par Dinard, Avranches. Laisant la Bretagne derrière moi, j'ai l'impression de découvrir les bosses non négligeables de la Presqu'île du Cotentin à partir de Coutances. Un violent orage qui se prolonge me contraint à revêtir l'imperméable pour la première fois. Quel dommage, moi qui avais souhaité ne pas m'en servir !

L'arrivée à Cherbourg me rappelle celle de Brest, venant de Paris, car la route monte plus qu'elle ne descend depuis Lessay, soit 55 km pour atteindre Cherbourg, par une superbe descente, à sept kilomètres seulement de la ville.

Au café tabac où je me fais contrôler : un sandwich, un œuf dur, un demi de bière, mon café au lait, le tout pour 15 F !

L'A.J. est à 200 mètres. Pour un départ matinal, on me confie la clé de la porte d'entrée en me recommandant de ne pas oublier de la déposer dans la boîte aux lettres, une fois dehors, la porte refermée bien sûr !

23 juillet

Une fois dehors vers 7h, je n'ai pas oublié... mais ma thermos est restée dans la cuisine. J'escalade cette grande et haute porte en fer au risque de m'empaler. Au retour, la brave gardienne m'aperçoit et me fait la morale.

Ma superbe descente devient une superbe côte. À Valognes, je bifurque à gauche pour Carentan. À l'entrée d'Isigny, je suis surpris d'un contrôle de Gendarmerie. Un cycliste aurait renversé un gosse et se serait enfui... c'est bien triste.

Depuis Grandcamp, je longe la côte jusqu'à Honfleur. Je n'apprécie pas ce secteur, plus ou moins "Merlinisé", et je ne suis certainement pas le seul cette fois à cafouiller dans les routes intérieures des nouvelles citées où les indications sont plutôt rares.

À l'entrée d'Honfleur, dernière rencontre, celle d'un cousin de Georges Lebigot, Président des Cycles de Maurepas. J'avais fait sa connaissance l'an dernier, lors d'un bref passage au Baye, dans les environs de Brive, son pays.

Ça commence à sentir l'écurie maintenant. La pluie qui fait part égale avec le soleil depuis Riva-Bella donnera une note triste à ce retour vers la "capitale" sur les routes normandes. Mon imperméable se venge d'être resté ligoté trop longtemps derrière ma selle.

J'arrive trempé à Pont-Audemer et ma dernière nuit se passera dans un hôtel, un peu trop ordinaire mais je n'avais pas le choix. Mon dernier dîner en ville sera quelconque, mais la patronne est sympa et bavarde. Je lui raconte un peu ma vie de cyclo, ce qui intéresse, tant soit peu, les quelques clients présents.

J'ai craint pour mon vélo qu'il m'a fallu laisser dans le passage, victime d'une tenancière pas du tout disposée à rendre service.

24 juillet

Un seul petit incident marquera ce dernier jour : cherchant un point d'eau, j'avise une station-service en pleine campagne, bien en évidence de par son enseigne, peu après Louviers. En fait de plein, je n'ai eu droit qu'à me faire mordre le mollet par le gardien à quatre pattes de cette station déserte !

C'est par une route trop connue de moi que j'arrive à Vetheuil, dernier contrôle. Je me sens de plus en plus dans mon élément au milieu des voitures de plus en plus nombreuses, en me rapprochant de ma capitale.

Paris Porte-Maillet, ce 24 juillet, 16h 30, soit 23 jours et 8h 30.

Tout est bien qui finit bien, c'est ce que j'ai inscrit sur mon carnet de route.

Conclusions

Avant de mettre un point final à ce récit, voici quelques réflexions :

Sachez que, chose curieuse, ma plus mauvaise journée a fait suite à ma plus belle journée, soit les 14 et 15 juillet, dans les Pyrénées. Ce 15 juillet fut aussi ma plus courte étape, 115 km, victime de ma chaîne défailante.

Il n'y a pas qu'au Refuge Napoléon du col d'Izoard, Gégé, que j'ai pensé à toi en évoquant notre passage en 1952 mais tout au long de cette Boucle à chaque fois que mon regard tombait sur ma plaque de cadre car j'étais sûr d'avoir reconnu le style du peintre en lettres dans les chiffres de mon numéro.

Dans les derniers jours, je vous avouerai que ma tenue n'avait pas la "blancheur Persil" (réclame non payée) vous vous en doutez bien, mais partout où je me suis arrêté, je n'ai jamais remarqué une réticence dans l'accueil vis à vis de cet aspect extérieur. Cela prouve que les préjugés à ce sujet, quant à la soi-disant correction dans la tenue, doivent disparaître pour ne pas brimer le randonneur. Cela fait une trentaine d'années que j'en fais l'expérience.

Merci, Messieurs les organisateurs de l'U.S.M.C.T. pour toutes les sensations que j'ai ressenties intensément tout au long de ce Tour de France, qu'elles aient été de plaisir comme de souffrance et je pense déjà à une deuxième édition, mais en sens inverse.

Je lirais toujours avec beaucoup d'intérêts le récit d'autres tours car il n'y en a pas deux pareils.

Permettez-moi une remarque cependant : je ne suis pas d'accord pour que vous ayez prévu dans le règlement la possibilité d'effectuer ce tour en deux ou trois fois. Pour moi ce n'est plus un Tour de France ainsi fractionné. Si on ne dispose pas de trente jours

consécutifs, tant pis, mais le Tour de France par définition c'est une boucle continue. Il ne faut pas déprécier le caractère fondamental d'une épreuve pour satisfaire la disponibilité des participants.

C'est une suggestion du "GAULOIS" qui n'entraîne que sa propre responsabilité.

Ce Tour de France ne s'est véritablement terminé qu'à la remise des médailles au Stade du Métro à la Croix de Berny, le 13 décembre 1981.

J'y ai retrouvé mes cyclos-campeurs qui avaient rempli leur contrat.

FIN