

Reflets de Pierre dans le Miroir

Textes de Pierre Roques

Photographies choisies par
Micheline, son épouse et Mireille Costes, sa fille
dans
la collection de Pierre

*Recueil de textes
publiés dans le Miroir du Cyclisme
entre 1962 et 1971
et réunis
par Micheline Roques*

Maquette et édition
de Gilbert Jacon
Beaune, 2021

Sur la couverture : **Pierre à Mont de Galié**
le 14 octobre 2012 (*cliché de Sylvain Costes*)

Au verso : **Pierre lors de Bayonne-Luchon 1953**

**Reflets de Pierre
dans le Miroir**

Recueil de textes de Pierre Roques

Préface de Micheline Roques



Sur les Serres de Franquevielle

6 mai 2009

à Pierre

pour nos petits-fils
Sylvain et Lionel



Pierre et Micheline
sur le barrage de Cap de Long
8 septembre 2008

Préface de Micheline Roques

Dans sa première année d'existence, à côté des articles à la gloire des "géants" de la route, aux résultats des courses et aux palmarès, le Miroir du Cyclisme accueille dans ses colonnes les articles d'amateurs authentiques du cyclotourisme.

C'est ainsi que Pierre, succédant à un autre cyclo André Lalanne, livre tous les mois de 1962 à 1971, des écrits transmettant sa noble conception du caractère amateur de cette discipline, confidentielle à l'époque.

Nombre de ses contemporains ont du reste confié l'avoir ainsi découverte et y avoir adhéré.

Il reprendra quelques uns de ces articles dans "Du soleil dans mes rayons" paru en 1976.

Rompu aux randonnées dans ses Pyrénées natales, il conte les aventures de son "double" Godefroy découvrant les horizons et tellement heureux d'atteindre le "sommet" sur sa bicyclette.

Voici une compilation de certains de ces articles dont j'ai retrouvé la copie dans les archives de Pierre. Il est à remarquer qu'elles sont annotées d'une écriture manuscrite, vraisemblablement celle de Jacques Faizant.

J'ai pris grand plaisir à les relire et je suis heureuse de les partager.

*

Avec toute ma reconnaissance à Gilbert Jacon pour son travail d'édition, accompli bénévolement et qui a permis la publication de ce livre, réel témoignage de l'estime qu'il a eue pour Pierre...

VIVE L'HIVER !

Quand un homme valide reste au coin du feu, sa force tourne en graisse et en sottise. (Zoé Oldenbourg).

L'hiver est un grand méconnu. On lui préfère généralement, et c'est normal, la « belle saison », encore que ce terme se révèle fréquemment si mal adapté qu'il tourne à l'humour noir...

L'hiver est une étape, une transition, une coupure, un changement ; nul ne peut le supprimer ; il fait partie de notre existence d'habitants de l'Europe. Nous nous en plaignons volontiers, mais si nous ne l'avions pas, en serions-nous, au fond, plus satisfaits ?

Je ne parle pas ici au nom des skieurs ; eux savent retirer pleinement de la saison froide tout le bénéfice physique et moral que l'on peut en escompter, ils ont raison.

Il pense à la gent cycliste, au petit peuple du vélo, et, plus précisément, aux cyclotouristes. Les coureurs, en effet, profitent de l'hiver pour se « désintoxiquer » du vélo, leur saison étant de plus en plus chargée et épuisante. Le cyclotouriste voit les choses différemment. D'abord, le vélo n'est point, pour lui, une fonction, mais un plaisir ; il n'est pas une source d'épuisement, mais de délassément ; le cyclotouriste ne cherche pas à se désintoxiquer du vélo ; c'est le vélo qui le désintoxique ! Pour lui, donc, il ne devrait point y avoir de véritable interruption dans la pratique de la bicyclette ; tout au plus un ralentissement imposé par la plus grande fréquence du mauvais temps, par la brièveté des jours.

Or l'hiver offre des joies nombreuses au cycliste.

Nos climats ne sont point si rudes que l'on doive sortir avec vestes en duvet, des cagoules et autres impedimenta des alpinistes. Notre soleil d'hiver, dès qu'il paraît, est un bon soleil, souvent presque chaud. Et puis, les paysages d'hiver ont leur beauté, les arbres dépouillés ont des silhouettes nettes et hiératiques, les talus blancs de givre tranchent sur le bleu profond du ciel, l'air froid se glisse sous les narines comme une bouffée de vie âpre, mais vigoureuse. Le brouillard épais de certains soirs de janvier enveloppe toutes choses dans les voiles du mystère ; on est seul, merveilleusement, rigoureusement seul, dans le brouillard.

L'avenir se borne à votre roue avant ; le passé se referme sur votre feu rouge. On va lentement, dans une atmosphère ouatée, croisant ou dépassant d'impalpables fantômes, silencieux comme vous. Les paysages les plus familiers, les plus connus, se transforment, se déforment, l'univers visuel se rétrécit et celui de l'imagination s'étend. Le flanc du coteau devient un contrefort himalayen, la ferme du bord de la route se transforme en manoir pour contes d'Andersen, avec la fenêtre éclairée et les raies lumineuses qui strient la brume du dehors. Vos cheveux et vos sourcils blanchissent ; vous devenez le père Noël à bicyclette, ou le fantôme de vous-même, au gré de votre humeur ou de votre imagination.

Et la pluie, direz-vous? Elle vous surprendra aussi, froide, cinglante, rendant les bordures boueuses, trempant vos pieds, coinçant votre dérailleur. Vous pesterez alors, vous arrondirez le dos sous la bourrasque et vous aspirerez à la chaleur du logis... Mais une fois chez vous, séché, réchauffé, les pieds dans les pantoufles, vous éprouverez l'orgueil de celui qui a bravé les éléments et vous songerez, incontinent, à la sortie suivante...

Vive l'hiver !

Miroir du
cyclisme
n° 15
février 1962

DES CHOSES DE LA NATURE ET DE LA NATURE DES CHOSES

La querelle n'est pas vieille comme le monde, mais vieille comme le cyclotourisme; et elle n'est pas près de s'éteindre. Ce qui au fond, est souhaitable ; les querelles qui ne tuent ni ne blessent sont bénéfiques : elles suscitent, par les controverses qui les accompagnent, des raisonnements usés qui font l'orgueil des plumitifs inquiets s'efforçant de les rénover et de les mettre, au gré de leur veine écrivainonne, au goût du jour.

C'est ce que je me propose de faire...

Au fait. de quelle querelle s'agit-il ? Mais de la querelle de la grande, de l'inépuisable, de la profonde, de l'acérbe, de l'éternelle querelle des CONTEMPLATIFS et des FONCEURS !

Gardons-nous de la définir comme une querelle des Anciens et des Modernes. Des esprits superficiels et peu avertis de la mentalité pédaline pourraient croire, en effet, que les « *anciens* » sont des « *contemplatifs* » et les « *modernes* » des « *fonceurs* »... C'est souvent vrai. Pas toujours. L'inverse se produit, et les exemples n'en sont point si rares... Non, la chose est autrement complexe. Elle se complique d'autant plus que les deux tendances peuvent fort bien s'affronter chez un même individu.

Et c'est ce dernier cas qui m'intéresse plus particulièrement. On pénètre alors dans un domaine autrement ardu et mystérieux que celui des rapports et des différences entre individus.

Ici, le contemplatif et le fonceur ne sont qu'un ; le chronomètre et l'appareil photo sont dans la même sacoche et, peut-être, la machine cyclo-sportive montée sur boyaux voisine-t-elle, dans le même appartement, avec le vélo de cyclocamping.

Les confrontations peuvent être calmes ; chez les esprits méthodiques, froids et pondérés, le raisonnement est simple : c'est une affaire de calendrier.

Mais, chez beaucoup d'autres, que de drames intimes. secrets, violents, douloureux ; que de déchirements, de décisions prises, remises, reprises, de déterminations brutales et définitives, aussitôt suivies de contre-déterminations non moins vigoureuses : « C'est fini, je n'en fais plus de ces montées contre la montre ! C'est idiot. Je me crève. », je « joue au coureur », je me rends ridicule, je ne vois rien, je gaspille mes forces et mes dimanches, c'est fini... Je me remets au « vrai cyclotourisme »...

Et, la semaine suivante : « Quelle forme je tiens... si seulement je n'avais pas ces sacoches et cet appareil photo... des photos, j'en ai marre ! C'est toujours la même chose... les copains qui m'ont largué sont loin... dimanche prochain, je prends juste le sac de guidon, deux oranges et du chocolat, et on rigolera un peu !...

Voilà...

Le conflit a ses variantes, infinies, inattendues parfois : ainsi, on rêvera de paisible cyclocamping au soir tombant d'un brevet de 600 km, lorsque la nuit vient et que la route s'allonge à l'infini, face à la fatigue naissante et au sommeil impérieux.

Et on éprouvera des fourmillements, un pincement au cœur, lors d'une paisible « sortie-promenade » au spectacle d'un « vrai » enlevant en souplesse la côte que l'on a montée à pied « pour digérer en paix ».,

Que conclure de tout ceci ?

Je ne conclurai pas. Certains textes ne souffrent pas les conclusions ; ou alors celles-ci sont forcées, rapportées, collées à ce qui précède pour les besoins de la tradition.

Je ne conclurai pas ; mais j'avancerai pourtant cette réflexion, qui n'est qu'à demi-rassurante, à savoir que cette querelle, cette dualité de tendances, de goûts ou de sentiments constitue l'essence même de notre mentalité cyclotouristique ; un alignement sur telle ou telle ligne de conduite, outre qu'elle est utopique, signifierait que nul d'entre nous ne se poserait plus de questions.

Or, il est grave, pour un être portant cervelle, de ne se point poser de questions.

Vive donc la querelle, mais que, malgré tout, bien qu'étant dans la nature des choses, elle ne nous fasse jamais oublier trop longtemps les choses de la Nature...

Car il n'y aurait plus alors de cyclotourisme... et plus de querelle !

numéro du Cyclisme
n° 15 - mars 1962



Micheline dans l'ascension du col d'Aspin

5 septembre 2010

3

TOI QUI T'ENNUIES...

« Qui veut, peut » (Goethe)

Je te connais bien, toi qui t'ennuies...

Je te vois, le soir, avec tes copains, devant le « Café du Centre » ; non point que tu aies pour habitude d'absorber force breuvages... mais simplement par routine, parce que les autres y sont...

Tu me vois venir, moi, le gars « qui fait du vélo » ; tu as remarqué mon petit sac de guidon, l'appareil photo sur mes reins, les garde-boue astiqués, les plateaux de mon pédalier que tu regardes tourner au soleil avec un fugitif éclair dans ton regard que tu veux indifférent.

Tu es là, toi, devant le « Café du Centre ». Tu es là et tu attends ; tu n'attends rien. Si tes copains lancent à mon passage, sans conviction et comme sacrifiant à un rite, le chétif et usé « Baisse la tête, tu auras l'air d'un coureur ! »... tu ris avec eux, d'un pauvre rire mécanique, forcé et sans joie.

Et tu recommenceras à attendre ; à attendre le moment où tu rentreras à la maison.

Demain soir, tu seras encore devant le « Café du Centre » : tu riras en entendant sur mon passage « Baisse la tête... », et il en sera ainsi chaque soir de la semaine.

Samedi soir, tu iras au cinéma.

Dimanche soir, tu te glisseras dans l'atmosphère confinée du dancing — où tu sais que tu ne danseras pas — où tu t'ennuieras plus que jamais en accomplissant de pitoyables efforts pour « t'amuser et rigoler avec les autres ».

Et la semaine recommencera.

Et peut-être que tu es heureux ainsi, que ton horizon ne s'étend pas au-delà de cet univers clos et sans joie.

Peut-être ; mais je ne le crois pas. À seize ans, à dix-huit ans. Il n'est pas possible que tu vives ainsi sans regret.

Alors, il se peut malgré tout que mon vélo t'ait donné à penser. Il est beau, n'est-ce pas, ce vélo qui roule silencieusement... On doit faire de belles virées... Et ton vélo à toi ?

Et la semaine recommencera.

Et peut-être que tu es heureux ainsi, que ton horizon ne s'étend pas au-delà de cet univers clos et sans joie.

Peut-être ; mais je ne le crois pas. À seize ans, à dix-huit ans, il n'est pas possible que tu vives ainsi sans regret.

Alors, il se peut malgré tout que mon vélo t'ait donné à penser. Il est beau, n'est-ce pas, ce vélo qui roule silencieusement.. On doit faire de belles virées... Et ton vélo à toi ?

Regarde-le ; tu y es assis dessus !... Tu te souviens comme il était beau, lui aussi, quand on te l'a acheté le lendemain du certificat ou pour aller au Lycée ?... Tu l'avais amoureusement, orgueilleusement choisi : vert comme celui d'Anquetil, ou gris comme celui de Gaul. Il avait un « vrai » guidon de course et un dérailleur, et de beaux pignons arrière luisants d'huile fraîche...

Pendant plusieurs semaines, tu as pédalé comme un forcené, fou de bonheur, ivre de joie et d'espace.

Et puis, un jour, le voisin t'a prêté son cyclomoteur. Ça va vite, un cyclomoteur, ça fait du bruit, ça va tout seul. Le lendemain, tu as repris ton vélo hargneusement, tu as pédalé avec mollesse et tu as monté à pied, en traînant la semelle, la petite côte de la sous-préfecture que le facteur lui-même gravit pourtant sans descendre de machine.

Le surlendemain, tu as trouvé que ton guidon était trop bas... et tu l'as retourné, « à la papa », pour bien montrer que tu avais dépassé le stade du vélo et que tu entrais désormais dans l'âge adulte...

Le dérailleur, sevré d'huile, n'a plus fonctionné ; la jolie tresse qui ornait ton guidon s'est desséchée, déchirée, laissant à nu le métal terni comme taches de lèpre. Et le beau vélo du certificat ne te sert plus que d'escabelle roulante, chaque soir, pour gagner le « Café du Centre ».

Alors, si tu as envie de ne plus être bêtement « comme les autres », si tu sens monter en toi la révolte des vrais « durs » que la

jeunesse des muscles et des artères aiguillonne, mène ton vélo chez le mécano, remets en bonne place ton guidon, arrête-moi sans crainte quand je passerai, demande-moi quels braquets j'ai sur ma bicyclette pour franchir sans fatigue toutes les côtes, achète un dérailleur neuf, et, un beau dimanche matin, tout ému de ton audace, et déjà HEUREUX, viens avec moi.

Et laisse « les autres » devant le « Café du Centre » !

Miroir du Cyclisme
n° 17 - avril 1962



Le clocher de Mont de Galié et le pic de Cagire

11 janvier 2010

ESSAIS...

On y va ? On y va !

Et dans un discret crissement de gravillons, les deux cyclos s'en furent. Ils allaient au plateau de Campels.

Pour les cyclotouristes de la haute vallée de la Garonne, le plateau de Campels est le fin du fin, le « nec plus ultra » des casse-pattes de la contrée ; et ceux-ci ne manquent pourtant pas : le « pas du Chat » de l'Hospice de France, la rampe de « l'Homme-Mort » du col du Portet, le dernier kilomètre de Mont de Galié, la côte de Marignac-Laspeyres (côté nord), celle de Montréjeau, les douze lacets du « Bout du Puy », la rampe qui mène au belvédère de Labroquère, ce sont là des accidents de terrain qui se chiffrent allègrement par leurs 15 à 20 % de pente.

Mais la montée à Campels demeure ce qui se fait de mieux dans le genre.

En toute logique, une rampe exceptionnellement rude s'aborde avec le plus d'atouts possibles dans son pédalier, et, inversement, avec le moins de « frêt » possible sur le porte-bagages.

Mais Robert et Godefroy, les deux pèlerins qui venaient de partir pour ce haut-lieu, devaient ignorer cette règle d'or. Tout au moins, ils s'efforçaient de l'oublier, car ils effectuaient ce jour-là des essais : des essais en charge. Sacoche à l'avant, bricoles à l'arrière, Robert et Godefroy s'essayaient dans l'art subtil du cyclocamping. Et, pour ce faire, ils s'attaquaient incontinent à la plus sévère rampe du Comté.

« Qui peut le plus, peut le moins » avait déclaré Godefroy. « Si nous passons à Campels, nous passerons partout ! » conclut plus explicitement Robert, dont l'esprit hautement mathématique s'opposait volontiers aux élucubrations fumeuses du philosophe Godefroy.

La rampe de Campels se cabre à la sortie du village d'Izaut-dél'Hôtel au nom fort peu sympathique pour qui veut s'adonner au camping. Robert en fit la remarque, mais Godefroy lui rétorqua

qu'il avait connu des moments délicieux dans un bourg appelé « La Vacherie » et qu'il avait essuyé un mémorable « coup de pompe » à la sortie d'une autre localité portant le doux nom de « Reposoir ». Godefroy ne croyait plus à ce genre de présages, ou, du moins, il affectait de les interpréter selon les besoins de l'heure.

Et, sans plus de façons, les deux compères attaquèrent la montée sur leur plus petit braquet : 38 x 24... Passera ? Passera pas?... Ca passait... ça passait lentement, mais sûrement, et, somme toute, facilement.

Les deux garçons s'appliquaient, s'interrogeant sur leurs réactions réciproques : « Ca va toi ? » ... « Au poil... et toi ? » ... « À l'aise ! »

Suivit un temps de silence coupé de profondes inspirations nasales. Soudain, Robert arqua ses épais sourcils de matheux tourmenté et crut bon d'émettre à voix haute un doute affreux : « On est idiots, quand même... charrier tout ça par plaisir ! » ... « Mais, c'est pour essayer ! » ... « C'est vrai, c'est pour essayer, mais quand même ! »... « De toutes façons, en restant à la maison, ce serait moins fatigant ! »

À cet argument blessant, Robert ne répondit pas et, pour mieux hausser les épaules, se mit en danseuse.

Quelques minutes s'écoulèrent encore, occupées par une patiente mais régulière progression... Bientôt, Robert émit un nouveau regret : « J'aurais pu mettre le short » ... « Moi aussi ; tu as chaud ? » ... « Drôlement ; il y a de l'eau là-haut ? » ... « Non, on boira en redescendant ! » ... « Et s'il fallait réellement camper à Campels ? » ... « On s'arrangerait »... « Bien sûr, on s'arrangerait, mais comment ? » ... « En n'ayant pas soif ! » ... Et ce fut de nouveau le silence.

Peu après, Robert reprit : « Quelle moyenne depuis Izaut ? » ... « Euh... 3,5 km en 20 minutes... euh... autour de 10 à l'heure... » ... « C'est correct ».

C'était «correct» en effet ; Robert et Godefroy atteignirent le sommet de Campels, soulagés dans leur orgueil de cyclistes de n'avoir eu, à aucun moment, la tentation, même fugace, de mettre pied à terre. Bien mieux, ayant tout grimpé sagement, de façon presque timorée, ils s'étaient moins employés qu'en grim pant à bonne cadence, les vélos sans bagage.

Ils procédèrent alors à l'acte majeur de cette répétition générale :

le montage de la guitoune. Cinq minutes après, la « monomat », coiffée de son double-toit vieil-or, frissonnait gentiment à la brise, son faîte surmonté d'un bouchon de liège : « à cause des orages », déclara gravement Godefroy.

Il ne restait plus qu'à juger de la logeabilité du domicile, ce dont Robert s'acquitta en y tournant dedans comme un ouistiti au Jardin des Plantes « Impeccable, conclut-il enfin » ... « Et 4 kg tout compris ! » ajouta Godefroy « Y compris le bouchon de liège ! »

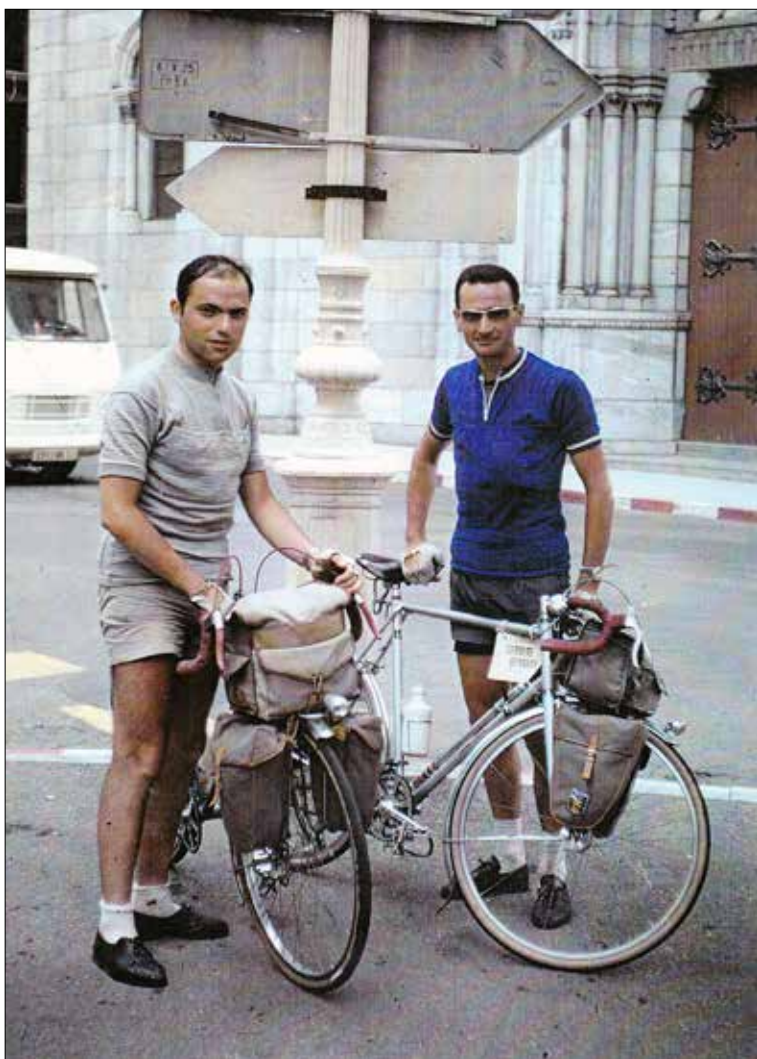
Godefroy pensait aux portes des hôtels cadenassées jusqu'à huit heures du matin, claustrant dans leurs chambres les amateurs « d'aurores aux doigts de roses » ; il se souvenait de certains laborieux départs d'Auberges de Jeunesse, après des balayages de couloirs ou d'escaliers qui lui rappelaient. envers et contre tout, les « délices » de la vie de caserne. Et il se trouva fortifié dans son désir de partir à sa guise, de s'arrêter à sa volonté, de ne retenir sa place nulle part, de se coucher à minuit et de se lever à trois heures, si telle était la fantaisie ou la nécessité du moment.

Il contempla, un instant encore sa « résidence » de Campels, ce panorama « imprenable » des Pyrénées centrales, ces perspectives infinies sur la plaine toulousaine et les coteaux gersois... Tout ça, pour 4 kg ; 4 kg et quelques kilomètres à l'heure de moins... de perdus... de perdus ?

Robert et Godefroy rentrèrent chez eux par le col des Ares ; ils en franchirent le sommet au sprint, pour rire, pour essayer encore une nouvelle forme de cyclisme : « le sprint en cyclocamping »...

Et ils disparurent, la chanson aux lèvres, dans l'échancrure familière qui s'ouvre sur la vallée de Luchon.

Maison du Cyclisme
n° 18 - mai 1962



Robert Garanto et Pierre à Luchon
(cliché de Neville Chauvin)

Août 1968

À QUINZE HEURES TRENTE CINQ...

Les cyclotouristes sont gens qui savent ce que pédaler veut dire. À ce titre, plus et mieux que quiconque, ils jugent ce qu'il y a souvent d'exagéré, de grossi, de frelaté même, dans certaines compétitions ; pour eux, les champions sont des athlètes exceptionnels dont ils admirent en connaisseurs les performances, mais ils n'en font jamais des monstres sacrés, quitte à en garder très longtemps le vivace souvenir, contrairement aux foules aussi délirantes à l'heure du succès qu'oublieuses et versatiles par la suite.

Les champions passent, mais les cyclotouristes qui les ont vus en plein effort dans le cadre de leur gloire, même s'ils n'ont pas, à leur passage, hurlé leur enthousiasme, n'oublent pas, eux. Et Vietto, Bartali, Coppi et Kubler, ces noms déjà ignorés ou, pis encore, oubliés par beaucoup, représentent pour nous cyclos des souvenirs précis et exaltants.

En voici un, de ces souvenirs, pris au hasard dans les réminiscences des anciens « Tours »...

La route du Peyresourde sinue et minaude dans les pâturages. Le soleil de l'après-midi fait chatoyer les couleurs dans la foule qui ourle les talus et met des taches claires et mouvantes sur les versants proches du col. Les derniers échos de la caravane publicitaire se sont tus ; les journaux, les casquettes, les mille bricoles de pacotille jonchent les fossés. Et maintenant, c'est presque le silence ; on attend. Les voitures et les motos sont rares ; ce sont des « officiels » qui passent très vite, l'air préoccupé, lourds des grands secrets qu'ils cachent au menu peuple ; les derniers pique-niqueurs ont quitté les ombrages et refluent, eux aussi, sur la route. On attend, on ne sait rien encore. On suppose, on prévoit, on parie...

Godefroy s'est mis à l'écart dans les fougères. Godefroy craint la foule, la foule « qui n'y connaît rien », qui dit des bêtises et des énormités. Lui sait, lui devine ; il a regardé sa montre ; plus que deux heures. Ils sont dans l'Aspin : là-bas, au-delà de l'échancrure du Louron et de la vallée d'Aure, il « voit » la sapinière de Payolle. Qui

est en tête ? Il n'a pas connu les passages au Tourmalet ; c'est mieux ainsi, Godefroy aime ces énigmes ; ce que les journalistes appellent « la glorieuse incertitude du sport », il l'éprouve avec une âpre joie ; l'attente lui est un plaisir ; il poursuit son rêve intérieur et vit intensément cette grande étape qu'il connaît si bien. Aubisque, Soulor, Tourmalet, Aspin, Peyresourde. Comme il a senti toutes ces choses ! La progression du peloton vers Laruns, le lent mais sûr éparpillement du paquet dans les lacets de Gourette, les premières clameurs en haut d'Aubisque, la griffe d'air froid au long des falaises du Soulor, la touffeur de la méridienne au creux des gorges de Luz, le long cheminement au rythme synchronisé des pédales et des épaules, de la sortie de Barèges vers le dernier lacet à gauche qui annonce le sommet du Tourmalet, le graillement des roues-libres sous les hêtres de Caderolles, le grincement des freins devant l'église de Sainte-Marie de Campan, la raideur des cuisses sur la première rampe d'Aspin, avant la Séoube, le parfum puissant des grands sapins...

Godefroy s'est redressé ; la foule s'agite, ondule, frissonne et s'enfièvre ; au creux du vallon, un haut-parleur a jeté deux noms : Coppi, Koblet... Ça y est ; la voiture est plus proche, un pli de terrain la dissimule encore, et soudain, à cent mètres, le haut-parleur relance son message, voix grésillante, posée et un peu solennelle : « À 15 heures 35, au pont d'Avajan, deux hommes en tête : Hugo Koblet et Fausto Coppi... » Godefroy est debout ; il se trouve ridicule de trembler ainsi : c'est chaque fois pareil. Et maintenant, alors que les deux champions doivent progresser, là-bas, dans les virages de Loudenvielle, Godefroy va rester debout, fébrile ; il sait bien à quel endroit exact il va « les » distinguer. Il regarde sa montre, calcule rapidement... dans dix minutes, dans douze minutes au plus, il les verra.

Et il les a vus... loin, très loin encore sur les pentes, il a distingué devant une longue et lente chenille motorisée les deux petits points sombres ; il a saisi l'éclat d'un guidon, d'une jante. Et puis la montagne les a cachés à nouveau. Sur la route, plus rien ne passe maintenant, sauf, de loin en loin, quelque moto de presse. À la verticale du col, un petit avion décrit des spirales savantes et miroite en s'inclinant sur l'aile. À deux cents mètres, au coude de la route, la foule s'agite plus fort, les têtes se tournent ; on crie ; Godefroy ne voit rien encore, mais il a entendu ce bruit bien connu, unique, particulier, révélateur, des moteurs en première qui suivent au ralenti.

Et ça y est; ils sont là... Koblet, dans son maillot rouge à croix blanche, et Coppi, le grand et long Coppi ; ils sont côte à côte ; leurs épaules oscillent au même rythme. Koblet est nue-tête. Ses mèches blondes collent et son crâne et sur ses avant-bras luisants de sueur saillent les muscles sous la peau brune. Coppi pose lentement la main droite sur une poignée de frein, puis la gauche sur l'autre poignée ; il quitte la selle et se dresse, longiligne et tout en muscles, sur ses pédales ; ses yeux sont fixes ; de son grand nez pointé au-dessus de la roue avant coule en larges gouttes la sueur qui sourd de son front et de ses orbites... Ils sont déjà passés ; un instant, leurs échines arrondies se balancent et leurs dossards fripés sur la poche arrière des maillots scandent leur progression. Ils ont disparu. Godefroy respire vite ; il n'entend rien ; la longue théorie des voitures et des motos défile en troupe pressée ; il a le vertige ; il est heureux, heureux jusqu'à l'angoisse.

Alors, d'un coup, lui parviennent les hurlements de la foule, les plaintes des moteurs, l'appel des klaxons. Il songe que lui n'a rien dit, rien crié, qu'il n'a pas applaudi. Qu'importe... déjà, au virage, en contre-bas, apparaît le troisième... ce coup de pédale syncopé, cette silhouette bien assise en machine, ces épaules carrées, ce crâne dégarni, c'est Bartali... Et Godefroy encore ne dit rien et n'applaudit pas : il regarde, il regarde et grave en sa mémoire, sans le savoir, l'image fugitive que jamais il n'oubliera.

Miroir du Cyclisme

n° 22 - août 1962



Pierre (à g.) et Marcel Ongenaë
1959 - "Prix des Gentlemen"

MERCI ONGENAE

D'heureuses circonstances ont permis à trois cyclotouristes commingeois, Descadeillas, Garanto et moi-même, de suivre un coureur du Tour dans l'étape contre la montre Luchon-Superbagnères.

C'est avec un mélange de curiosité et de crainte que nous pénétrâmes ce vendredi matin 6 juillet dans la cour de l'hôtel où avaient passé la nuit les équipiers du malchanceux Van Looy.

Curiosité pour ce monde très fermé des coureurs du Tour, vague crainte de nous trouver en contact avec des garçons nerveux, distants, pleins de suffisance ou, peut-être, de vanité.

Il n'en fut rien. Les mécanos nous confièrent d'abord le vélo du coureur que nous devons suivre, vélo que nous juchâmes avec mille attentions sur la galerie de ma voiture accoutumée à ce genre de transports...

Puis, dans son survêtement rouge, les pieds à l'aise dans des babouches, le teint cuivré et fleurant l'embrocation, vint « notre » coureur, Marcel Ongenae, longiligne mais solide flandrien, que je connaissais déjà un peu pour l'avoir eu comme entraîneur dans un « Prix de Gentlemen » disputé à Saint-Girons au début de 1959.

Le contact fut vite rétabli, nous montâmes en voiture et... en route pour Luchon.

Dès le début, Marcel Ongenae se révéla fort aimable, d'une simplicité extrême, d'une distinction et d'une politesse teintées d'un brin de malice rieuse et bon enfant. Nous partîmes bientôt comme de vieux copains, lui nous disant ses soucis, ses espoirs, nous contant ses souvenirs de coureur professionnel déjà chevronné, nous parlant de sa maison, de sa famille.

Ce contact avec un champion nous apparut aussi très vite instructif et enrichissant ; ce garçon intelligent, au français parfois hésitant mais à l'inimitable accent flamand, nous permit de juger clairement la vie et la condition d'un coureur du Tour. Il se dégageait de

ses confidences, tandis que nous approchions de Luchon, une impression d'extrême modestie, mais aussi une réelle hantise de l'élimination de cette très dure course dont chaque étape est un combat nouveau ; hantise aussi de la chute grave. Ongenae se trouvait dans la roue de son « patron » Van Looy, lors de l'accident de ce dernier ; il insista aussi sur la culbute de Marcel Ernzer, la veille dans le Peyresourde.

Comme nous lui montrions, dominant la vallée, le plateau de Superbagnères surmonté de son grand hôtel noyé dans une brume grise, il eut un geste de la main et dit simplement : « Je verrai assez tantôt, sais-tu ! » « Tantôt », ce fût la course, une montée à une cadence folle, inouïe, un effort d'une violence que nous, cyclos, concevons et évaluons avec effarement, mais que le grand public, visiblement, ne soupçonne que très imparfaitement.

Ongenae monta en 54' 24" ; pour lui, c'était un temps honnête, sans plus. Pour nous, c'était un monde...

Et pourtant, lorsque nous le quittâmes, le soir, à son hôtel, il vint sur le balcon pour nous adresser, de la main, un geste d'au-revoir, à nous, « cyclotouristes », comme il disait, nous qui sommes devenus ses amis.

Miroir du Cyclisme - n° 22 - Août 1962

CONTRE VENTS ET MARÉES

5 heures

L' aube de ce dimanche laisse augurer une belle journée ; les « brumes et brouillards matinaux » traînent encore dans les fonds de vallées, mais les sommets baignent déjà dans la lumière rose des levers de soleil.

Jules enfourche son vélo; un bien beau vélo; il l'a étrenné, voici huit jours, au soir glorieux d'un Certificat d'Études réussi.

Jules est fier de son vélo « demi-course » ; pour mieux ressembler à un coureur, il en a ôté les garde-boue et l'éclairage, ne laissant, à contrecœur, que l'indispensable et administratif catadioptre.

Jules n'est pas frileux ; la matinée est fraîche, mais il lui suffit d'une chemisette pour attendre les premiers rayons du chaud soleil de juillet. Jules a entendu dire d'un sien cousin, couraillon du dimanche, qu'à bicyclette, le poids est l'ennemi. Il part donc, ce matin, armé de son enthousiasme (qui est grand), de sa jeunesse (qui est précieuse) et de son inexpérience (sans limite).

Jules sait où il va ; il va au col du Tourmalet ; il l'a vu sur des photos et il sait que Gaul l'a monté en une petite heure. Lui, Jules, ne se compare pas à Gaul, mais du diable s'il met plus d'une heure 30, surtout avec son vélo sans garde-boue ni éclairage.

Et puis, de toute façon, Jules a un double-plateau. Un fascinant double-plateau, grand comme un plat à truites et brillant comme une lune d'hiver.

10 heures

Jules est en colère ; le voici à peine au pied de ce Tourmalet qu'il croyait attaquer beaucoup plus tôt ; il s'est trompé de route — trois fois ! — a voulu prendre un « raccourci » et s'est trouvé aux alentours de Bagnères-de-Bigorre, dans une cour de ferme. Au passage dans la petite cité bigourdane, Jules a fait l'emplette d'une carte routière ; il l'a glissée dans sa musette, entre deux bananes et une boîte de sardines...

midi

Les jambes allongées sur le gravillon, le dos calé contre une borne, Jules pèle sa dernière banane. La borne indique « Tourmalet 6 km ». Le vélo est couché sur le talus ; les grands plateaux brillent au soleil et Jules les contemple, l'oeil rancunier. Il a donc raison, le cyclo-touriste de la maison voisine de la sienne, en prétendant nécessaires ces minuscules plateaux dont Jules souriait immanquablement. C'est dur, le Tourmalet ! Jules marche à pied depuis plus d'une heure ; bien sûr, il ne le dira pas aux copains ; mais il rumine, pour l'instant, sa déconvenue.

15 heures

Le soleil s'est caché. De la vallée de Luz montent les noires nuées d'un orage qui mûrit, depuis longtemps, sur le Balaitous. Jules est inquiet. Il faisait si beau, ce matin !

Il est trop tard ; un tourbillon de poussière s'élève d'une crête voisine, un claquement sec et violent se répercute sourdement au long des pentes, une langue de brume masque toutes choses et sur le dos de Jules, la pluie, mêlée de grêle, crépète furieusement.

Jules est en chemisette ; Jules n'est pas frileux, mais à 2 000 m, affolé, claquant des dents, dégoulinant, transi, Jules n'est plus qu'une petite chose minable et pitoyable. De ses roues, deux geysers d'eau boueuse montent et retombent en courbe gracieuse, ajoutant sur son crâne leurs souillures brunes aux ruissellements de la pluie. Jules a l'onglée, oui, l'onglée en plein été ; il ne sent plus ses poignées de freins et s'arrête, abruti de froid, sous une roche surplombante.

21 heures

Il fait nuit ; dans sa rue luisante de pluie, Jules se rapproche de sa maison, éreinté, crotté, réduit à l'état de loque ; il annoncera à son père l'obtention d'une amende pour défaut d'éclairage, amende due à la vigilance des motards de la route. Et à ses copains, il dira que le vélo est le pire des sports... évidemment !

* * *

Évidemment... Jules aurait dû faire... Jules aurait pu faire...

Qu'aurait-il dû ? Qu'aurait-il pu ? Fort peu de choses en vérité.

Jules aurait dû conserver ses garde-boue et son éclairage ; il aurait dû faire changer son double plateau et suivre l'exemple de son voisin le cyclo qui lui conseillait un 46 et un 30 à l'avant et une couronne de 24 ou de 26 à l'arrière. Bien sûr, le marchand de cycles... mais les marchands de cycles, trop souvent, ne sont que des marchands, et c'est bien dommage pour des néophytes comme Jules !

Jules aurait dû fixer à son guidon une petite sacoche, laquelle aurait dû être garnie :

- d'un nécessaire à réparer (colle, rustines, chambre à air) ;
- d'un pull-over à manches longues ,
- d'un poncho en nylon ;
- d'une paire de gants ;

le tout complété par quelques morceaux de sucre dans une poche en nylon, la carte routière et le porte-feuille. Quant au ravitaillement normal, Jules sait bien qu'il n'habite pas un désert : les épiceries et les boulangeries sont nombreuses sur la route. Encore faut-il apprendre à manger quand il est temps. Mais le sucre est là, en cas de défaillance en rase campagne, pour le tirer d'affaire.

Jeunes cyclistes, qui rêvez de randonnées, méditez ces conseils et sachez que même un coureur du Tour de France ne dédaigne pas, par mauvais temps, l'imperméable. Vous n'êtes pas des coureurs ; ne vous dégoûtez pas du vélo par la faute de quelques négligences faciles à éviter et qui vous laissent sur la route sans défense contre la nature et les éléments.

Miroir du Cyclisme
N° 25 - Novembre 1962



Pierre dans le col du Tourmalet

18 juillet 2011

UNE HISTOIRE DE JARRETS

Les cyclotouristes ont l'amour-propre chatouilleux, dès lors que l'on met en doute leur félicité de pédaleurs, et plus encore, dès qu'on émet quelque critique sur la pratique du vélo et les possibilités de cet engin qu'ils chérissent.

Or, lisant un ouvrage d'Albert Dauzat, intitulé « Toute la montagne », il me vint sous les yeux une phrase concernant la bicyclette, phrase qui me plongea incontinent dans une rage sombre, mais impuissante ; il est bien connu que les mensonges les plus effrontés passent souvent pour des vérités premières, et la phrase d'Albert Dauzat, écrite sans doute à la légère et assurément sans aucune connaissance du sujet, serait sans nul doute lue, assimilée et digérée par de nombreux lecteurs, sans que nul puisse les détromper en temps utile.

La voici donc, cette phrase maudite, cette contre-vérité qui fera rugir tous les cyclotouristes, les petits, les grands, les gros, les maigres, les marmots, les vieillards et tous les autres, tous ceux qui savent, tous ceux qui aiment, tous ceux qui proclament hautement ce que pédaler veut dire.

« Elle fait piètre figure en montagne, la légère fée de la plaine, n'en déplaît à ses fervents et aux systèmes les plus ingénieux des "petits développements", qui n'arrivent jamais, sauf sous les jarrets exceptionnels de champions endurcis, à avoir raison des côtes. »

Et voilà !!

Voilà comment on donne pour noir ce qui est blanc, comment on nie ce qui est vrai, comment on affirme ce qui est faux et comment on écrit des âneries.

La preuve? Les preuves ? Elles sont innombrables et leur nombre même pourrait gêner un avocat ; depuis l'affaire Dreyfus, les piles de preuves, les tonnes de preuves font mauvaise impression. Bornons-nous à en citer une seule, prise presque au hasard et que je lance comme un défi, car elle s'appuie sur un événement futur.

Cette preuve, c'est la Randonnée Bayonne-Luchon des cyclo-touristes, qui se déroulera en juillet prochain sur les 325 km qui séparent la capitale du Pays basque français et la belle cité thermale haut-garonnaise. En fin d'après-midi, le samedi, les dirigeants de l'Aviron Bayonnais donneront le départ de cette chevauchée qui a lieu tous les deux ans, alternant avec la Randonnée des Cols Pyrénéens Luchon-Pau. Que verrons-nous ? Nous verrons plusieurs dizaines de cyclotouristes, de 18 à 70 ans et plus, des costauds, des maigrichons, des chauves, des barbus, des peintres, des docteurs, des maçons, des percepteurs, franchir avant le dimanche après-midi à 17 heures, indépendamment des montées et raidillons du Pays Basque, les six cols suivants : Osquich, Aubisque, Soulor, Tourmalet, Aspin et Peyre-sourde, dont trois culminent à plus de 1500 mètres d'altitude.

Et le soir, tous ces sportifs regagneront leur logis pour reprendre leur travail de tous les jours. Des champions, ces cyclistes ? Vous les feriez rire ou vous les fâchiez en les traitant ainsi ; quant aux « jarrets exceptionnels », le plus ignare de ces cyclistes vous précisera en riant que les muscles les plus sollicités chez lui sont ceux des cuisses, les mollets ne jouant qu'un rôle secondaire.

Et si M. Albert Dauzat avait voulu essayer, lui aussi, nul doute qu'il franchirait les six cols pyrénéens sans mettre pied à terre, précisément grâce à ces fameux petits développements qui ne sont pas une rêverie de quelque professeur Nimbus, mais une réalité mathématiquement évidente et démontrée chaque jour au grand ébahissement des automobilistes qui ouvrent de grands yeux ronds en voyant des enfants ou des grands-pères grignoter en souplesse certains cols où les moteurs rechignent.

Monsieur Albert Dauzat, vous vous êtes trompé. Si vous avez écrit cette phrase par ignorance du sujet, vous êtes impardonnable, car un écrivain ne doit affirmer que ce dont il est sûr, à propos de ce qu'il connaît parfaitement.

Si vous l'avez écrite par aigreur et animosité gratuite envers le petit peuple des cyclistes, alors j'aime mieux n'en plus parler.

*Miroir du
Cyclisme*

*n° 26 - décembre
1962*

VOYAGES SOUS LA LAMPE

Dans un récent article du « Miroir du Cyclisme », notre camarade Lalanne préconisait fort justement la poursuite des activités de plein air, et notamment du cyclotourisme, durant les mois de la « morte saison ».

Pourtant, ce serait mal connaître un cyclotouriste que de le croire moralement satisfait de courtes sorties autour de chez lui ; il y trouve du plaisir, il s'en contente momentanément, il y puise des joies inédites, mais son esprit, lui, s'évade et vagabonde bien au-delà des horizons hivernaux.

Le cyclotouriste est un rêveur. Il rêve des randonnées passées, des voyages révolus, des raids entrés dans la légende pédaline ; il rêve aussi, il rêve surtout des routes à venir, il échafaude des projets et il escalade en pensée quelque col des Dolomites, tandis que se déroule autour de lui un paysage plus familier qu'il regarde mais ne voit pas...

Mais le cyclotouriste est un rêveur pratique. De retour au logis, sa monture nettoyée et ses pieds séchés, il étale sur sa table ce qu'il considère comme les plus merveilleux livres d'images : les CARTES ROUTIÈRES.

Un cyclotouriste sans carte routière est un homme malheureux ; par négligence ou ignorance, il se prive de joies infinies et tourne le dos à une abondante source de rêves délicieux.

Voyez un peu ces longues veinules multicolores, ces lignes droites qui strient la feuille et vous mènent à travers les plaines très loin de chez vous...

Suivez plus soigneusement ces courbes capricieuses qui ensèrent dans leurs méandres les crêtes des collines.

Détaillez amoureusement la course zigzagante de ces routes de montagne, franchissez les liserés bleus des torrents, côtoyez la tache verte d'une vaste forêt, arrêtez-vous sur la croisée de deux chemins où s'inscrit le nom d'un hameau lointain.

Refaites lentement vos itinéraires passés. Au gré des noms de

villes, de villages, au hasard des grandes courbes, des cotes d'altitude, vous revivrez des heures précieuses, vous reverrez le petit pont moussu, le vert sur la murette, l'ouverture éblouissante de la sortie d'un tunnel ; vous sentirez la gifle glaciale du vent sur la crête d'un grand col, le talonnement brutal de votre jante sur les silex d'un vieux chemin...

Partez à l'aventure ; dépassez le pointillé noir des frontières, déchiffrez des noms bizarres, imprégnez-vous des consonances germaniques, italiennes ou ibériques ; découvrez Innsbruck, le Splügen, le Stelvio, longez la longue tache bleue du lac de Côme, prélassiez-vous au soleil de Gênes, d'Impéria ou d'Alassio, égarez-vous au sud de l'Espagne, jusqu'à ce « Puerto del Cabrito » que vous découvrirez à un centimètre de Gibraltar...

Les lettres dansent devant vos yeux ? Les couleurs se mêlent, les routes embrouillent leur réseau ?... Il est temps alors de ranger vos cartes... jusqu'au lendemain.

Le miroir du Cyclisme - n° 27 - Janvier 1963

LE POUILLEUX...

Il était une fois un cyclotouriste qui grimpait vers le Mont Ventoux... Et ceci se passait à l'époque fleurie où les neiges sommitales cèdent la place au soleil printanier.

Parvenu cependant à proximité de ce lieu de délices qui a nom « Col des Tempêtes », le cyclotouriste-qui-grimpait au Ventoux dut mettre pied à terre, les roues de sa monture engluées dans un épais magma de neige molle. De chaque côté de la route, deux hautes congères allaient se resserrant avec les hectomètres que le cyclopiéton négociait laborieusement.

Il vint un moment où la chaussée se fit si étroite qu'elle aurait pu tout juste laisser le passage à une voiture de Français moyen.

C'est alors qu'apparut « le wagon » ; du moins ce fut ainsi que jugea le cyclotouriste à la vue du puissant et opulent véhicule qui venait vers lui, à reculons, comme un fox-terrier imprudemment engagé dans une trop étroite tanière. De part et d'autre de l'engin, une collection de visages inquiets surveillait la manoeuvre conduite par un personnage chapeauté et grommelant.

Le cyclotouriste-qui-grimpait au Ventoux, dans cette alternative, demeura quelques secondes indécis ; le monsieur chapeauté et grommelant lui lança un regard froid. Il fallait prendre parti, et le cyclo opta pour la position effacée, le dos collé à la congère, les talons joints, le vélo soulevé à la hauteur du visage, une pédale coincée entre l'épaule et la nuque... Ainsi campé, le cheveu hirsute, son pull noué sur les reins et les pieds écartés « à la Charlot », le cycliste se trouvait dans la position inconfortable et humiliante du troupiier malchanceux qui perd ses pantalons pendant la revue du général.

« Le général » parvint à sa hauteur et lui lança d'un ton rogue :
 « Pouvez pas vous pousser un peu, non ? »
 « ... ? ... »
 « Poussez-vous donc, vous ne voyez pas que je passe ? »...

Alors, le cyclo eut un instant de révolte et voulut faire remarquer que « l'on ne monte pas au Ventoux, à Pâques, avec un wagon »...

Le terme était malheureux et l'injure grave. La tête chapeautée s'empourpra, le pied se fit rageur et, dans un souffle chaud de fauve dangereux, le « wagon » bondit de quelques mètres, frôlant à le toucher le cyclotouriste raidi et pétrifié contre sa congère comme un saint dans sa niche...

Et comme les visages des deux antagonistes ne se trouvaient plus séparés que de quelques travers de main, la bouche de la tête chapeautée se fendit dans un rictus de dégoût et lâcha dans un accompagnement de postillons : « Un wagon ! un wagon ! POUILLEUX, va !! »

Et le cyclotouriste-qui-grimpait au Ventoux ne vit plus devant lui que deux ornières bourbeuses et noirâtres et un mur de neige suintant doucement sur le ciel gris.

Le Miroir du Cyclisme - n° 28 - février 1963

LA REVANCHE DU POUILLEUX

En ce matin de « grand beau », Godefroy s'était mis en route pour Cap de Long. Cap de Long est un haut lieu pyrénéen, sis au terminus d'une étonnante route qui love ses lacets au pied du Néouvielle jusqu'à la cote 2 200 m.

Godefroy s'élevait dans la sérénité et son front pourtant luisant d'une auguste moiteur ne reflétait que la calme jouissance de l'être humain qui se sent vivre.

Il avait dépassé le carrefour d'Aragouet et s'apprêtait, après quelques courtes séances de danseuse, à pénétrer sous les ombrages de la sapinière de Couplan. Il se réjouissait par avance de cette approche, car il savait y trouver les restes bienfaisants et stimulants de la fraîcheur nocturne.

En attendant, il continuait à poursuivre son ombre bien nette qui courait à sa droite sur l'écran rugueux d'un mur de soutènement.

À cet instant de calme infini et de haute félicité orchestrée, en contrebas, par les eaux claires de la Neste de Couplan, il perçut sur ses arrières le ronflement bien connu et toujours incongru d'un parasite motorisé. Il en conçut de l'humeur et attendit, contracté et frémissant, l'inévitable coup de klaxon...

Celui-ci ne manqua pas de déchirer les échos et aussi les tympans irritables du cyclo, qui obtempéra pourtant et serra sa monture vers la droite, par un vieux réflexe de conservation qui parvenait toujours à vaincre les élans frondeurs d'une obstruction goguenarde mais hasardeuse.

La voiture le frôla pourtant, grosse bête chaude et puante qui disparut très vite, non sans laisser en sillage un relent de brûlé qui ne trompa point Godefroy : « Celui-là, il n'ira pas loin ! » ricana-il dans les tréfonds de son âme vindicative...

Après quoi, il n'y pensa plus et pénétra sous les ombrages de Couplan.

Les minutes coulèrent, les hectomètres passèrent au rythme têtue du cycliste qui laissait vagabonder à l'envi ses pensées apaisées.

Soudain, au détour de la route, Godefroy revit la grosse voiture arrêtée, capot levé, moteur nimbé de vapeurs blanchâtres qui montaient dans l'air calme en gracieuses volutes ; le cyclo eut un tressaillement et son rythme s'accrut à la seconde de quelques km-heure. Il s'apprêtait à doubler l'équipage en détresse, le visage olympien et la jambe légère, lorsqu'il vit émerger des berges du torrent voisin un grave et gros monsieur cravaté qui, congestionné, le souffle court et les genoux tremblants, se hâtait vers sa voiture, tenant à deux mains, comme une offrande, son chapeau mou débordant d'une eau qu'il destinait visiblement au radiateur altéré.

Le tableau parut d'abord cocasse à Godefroy ; puis, à la réflexion, la pitié s'insinua en son âme naïve et il considéra avec plus de bienveillance le pitoyable porteur d'eau qui parvenait à son moteur, ne tenant plus dans ses blanches mains qu'un feutre informe d'où s'échappaient les dernières gouttes d'un liquide trop volage.

Alors... alors Godefroy hésita, ralentit sur quelques mètres, puis, le visage ouvert comme une lune et le bras impérial, il tendit vers l'homme éperdu son bidon de cycliste.

Il fit très beau, tout ce jour-là, sur Cap de Long.

Annuaire du Cyclisme
n° 30
avril 1963

SI VOUS LE VOULIEZ...

JEUNES sportifs qui vous intéressez au cyclisme, qui aimez peut-être déjà le vélo, qui êtes intrigués par ces gens que l'on appelle les cyclotouristes qui, dans votre esprit, se tiennent dans une zone mal définie entre les coureurs et les pêcheurs à la ligne, lisez cette petite histoire ; elle vous est dite par un gars de seize ans, élève de troisième d'un C.E.G. du Sud-Ouest : c'est une histoire, vraie.

* * *

« Nous sommes rentrés hier soir au clair de lune, à l'heure du dîner. J'étais délicieusement las et dévoré d'appétit. J'étais surtout très heureux et ma tête est pleine de souvenirs.

Trois jours de route... trois jours de vélo, de cols, de soleil, de vent... trois jours de liberté, d'aventure, de sport... trois jours où j'ai assouvi cette fureur de vivre que beaucoup de copains ne savent pas éprouver.

J'ai un beau vélo, un vrai « randonneur » de dix vitesses avec un double plateau de 45 x 28 et 15, 18, 20, 22, 24 à l'arrière. Ne me dites surtout plus que c'est "trop petit" ; je sais maintenant que je peux aller où je veux, aborder toutes les rampes en souplesse, lutter des heures durant contre la tramontane. Je sais bien qu'Anquetil utilise un 52 ; je sais aussi que je ne suis pas Anquetil et que j'ai pourtant couvert en trois jours 500 kilomètres. Je sais que j'ai franchi huit cols sans jamais tirer la langue...

J'ai aussi un sac de guidon d'où j'ai été bien aise de retirer au bon moment le poncho avant l'averse, les gants et le pull avant les longues descentes et le casse-croûte sauveur. J'ai crevé deux fois. Mais c'était un jeu pour moi de réparer parce qu'il m'avait été recommandé d'emporter de la dissolution et quelques rustines. Je ne veux pas de boyaux sur mon vélo car ils sont trop fragiles et j'aime passer par des chemins au sol parfois raboteux.

Je me suis aperçu que les grandes « nationales » ne sont pas toujours très roulantes et que les camions et voitures m'obligent à rouler sur les gravillons des bordures ; j'ai donc suivi des routes

secondaires où j'ai passé des heures sans être dérangé plus de quatre ou cinq fois.

J'ignore à quelle moyenne je roulais ; mais je sais bien que j'ai beaucoup vu.

J'ai vu le bassin de Saint-Ferréol dans la Montagne Noire, le site ensoleillé de Saissac, la cité de Carcassonne, la route en colimaçon du col Saint-Louis, les gorges de Galamus où le vent hurle et vous bouscule, le château-fort de Quéribus, digne des créations picturales de Walt Disney, j'ai aperçu, de son donjon, le bleu de la Méditerranée, j'ai franchi, au soir tombant, le col Campérié, j'ai gagné Quillan par le défilé de Pierre-Lys, j'ai grimpé le col du Portel, celui de Babourade, et par les lacets du Tremblement, j'ai gagné le nid d'aigle de Montségur. De là-haut, je voyais la plaine toulousaine et la chaîne des Pyrénées, toute blanche encore des neiges du printemps. En bas, contre le talus de la route, mon vélo minuscule brillait au soleil et j'étais heureux. Et je suis encore heureux d'avoir vécu cela, car je l'ai précisément VÉCU... »

* * *

Si vous le vouliez, amis du vélo, vous pourriez vivre aussi l'aventure du cyclotourisme qui est, à l'instar du cyclisme de compétition, « une geste hasardeuse et une science exacte »...

Ce jeune de seize ans a voulu, lui. Pourquoi pas vous ?

Miroir du Cyclisme, n°31, mai 1963

UNE HISTOIRE DE FOU

Par un moite après-midi de l'été finissant, Godefroy s'en fut, au sud de Bayonne, vers les montagnes basques. Pour qui connaît ce pays, il n'est point d'explications à fournir, si ce n'est que Godefroy prit la route d'Hasparren, puis celle d'Irissary qui le menait vers Saint-Jean-Pied-de-Port.

Pour les autres, pour tous ceux qui n'ont point traîné leurs pneus en ces contrées ou qui n'en connaissent que les plages littorales, sachez qu'un chroniqueur du Moyen Âge décrivait le pays basque comme « fort bossu ». Et c'est peu dire.

Imaginez donc une suite ininterrompue de côtes, courtes souvent, longues parfois, dures toujours, très dures à l'occasion, extrêmement dures à plusieurs reprises. Dans un virage, Godefroy se trouva même en posture délicate, sur son dernier braquet (28x24), dans ces instants indécis où la force de propulsion tend à s'égaliser avec les résistances.

Bref, la journée était fort avancée lorsque le cyclo parvint sur les lieux au combat.

À trois kilomètres de Saint-Jean, sur la droite, un discret panneau de bois peint, émergeant à peine d'une haie, annonce laconiquement : « Pic d'Arradoy ».

« C'est ici... » pensa Godefroy ; et sans l'ombre d'une hésitation, il s'engagea sur une aimable petite route goudronnée qui s'élevait en se tortillant parmi les herbages, les meules en forme de cabanes gauloises et les « cayolars » de plus en plus espacés.

Un rapide calcul lui démontra qu'il devrait se hâter car il se trouvait à 70 km de son point d'attache et il était plus de 17 heures...

Tout se passa bien durant cinq ou six kilomètres. La pente était régulière, les lacets bien tracés, amusants à compter... un à droite, un à gauche, un à droite...

Et puis, plus de goudron... des cailloux, des petits cailloux biscornus, sournois, roulant sous les roues...

Et puis, plus de cailloux... de l'herbe, des racines, de l'humus où les jantes creusent leur sillon.

Et puis, plus rien... Godefroy jura intérieurement, inspecta les alentours. Le sommet était proche sans doute, bien que dissimulé aux regards par les frondaisons et les troncs nouveaux d'un bois de hêtres. Il fallait continuer.

Il existe chez les cyclos une puissante confrérie dite « Ordre des cols durs » et dont les membres font profession d'atteindre cols et sommets AVEC leur vélo. Godefroy fait partie de cet « Ordre ».

Il prit donc son vélo sur l'épaule et, nouveau Dufraise ou Jodet des fougères, il se hissa dans la verdure par des talus abrupts. La séance fut assez brève et s'acheva sur une plate-forme dénudée d'où se découvrait un panorama étonnant : c'était le sommet.

Godefroy coucha sa machine sur la roche et observa un moment Saint-Jean-Pied-de-Port qui écartelait à ses pieds les ruelles de ses vieux quartiers. Il était vaguement gêné par la présence de touristes pétrifiés d'étonnement depuis qu'ils avaient vu surgir à leurs cotés ce quidam ruisselant de sueur et traînant après lui... une bicyclette ! Alors, l'air superbe et dégagé, Godefroy releva sa monture et, d'un pied assuré, il reprit ce qu'il pensait être le chemin du retour.

Au bout de quelques minutes, la pente s'accroissant et les fougères devenant hautes et drues, Godefroy s'arrêta, perplexe et envahi de doutes certains. Autour de lui, des fougères, encore des fougères, toujours des fougères, de ces fougères basques, épaisses et vivaces, ressource des contrebandiers et désespoir des gabelous...

Godefroy s'était perdu.

« Le vent fraîchit, la montagne devint violette, c'était le soir... » Heureusement, il n'y avait pas de loups, mais l'herbe du clos était plus éloignée pour Godefroy que pour la biquette de M. Seguin.

Le cyclo se décida alors à se défaire momentanément de sa monture ; il la coucha dans un profond et moelleux berceau de fougères et s'en fut, les bras en avant, le cou tendu, dans cet océan végétal qui lui fouettait le corps et entravait ses jambes lasses.

Il tourna un moment à flanc de montagne et retrouva enfin le chemin muletier qui prolongeait la route goudronnée.

Content de lui et déjà soulagé, il tourna bride en toute hâte pour aller quérir sa monture.

Ce qui fut une tout autre histoire...

Rarement chasse au trésor dut être plus fiévreuse, plus inquiète, plus angoissée. Godefroy s'affola très vite et, tournant comme un damné, multipliait ses traces qui se recoupaient et rendaient toute recherche méthodique de plus en plus aléatoire.

Les brumes du soir traînaient dans les vallées ; un chien aboya dans le lointain : une buse s'envola lourdement et plongea sous les arbres. 18 heures. Godefroy cherchait toujours. Existe-t-il spectacle plus insolite, plus pitoyable, plus ridicule que celui d'un cyclotouriste qui a perdu sa bicyclette ? Même sans témoin, Godefroy avait conscience de ce ridicule et, en ces instants, il ne se faisait pas de lui-même une idée très avantageuse.

Il trébucha enfin sur son engin comme il envisageait de descendre à pied à Saint-Jean pour regagner ses pénates en taxi ! Jamais vélo ne lui parut si beau, si précieux, si jalousement aimé... Il en saisit le cadre d'une poigne fiévreuse et, tremblant d'émotion et de fatigue, il rejoignit enfin le chemin des hommes.

Ce soir-là, Godefroy ne soupa qu'à 22 heures.

Miroir du Cyclisme, n°37, octobre 1963



Vers Estadens

16 mai 2011

ATTENTION AUX PYRÉNÉES !

Les coureurs professionnels lisent-ils parfois la page du « Miroir du Cyclisme » consacrée à la faune cyclotouriste ? J'en doute, mais c'est possible, du moins durant les quelques semaines d'hiver où leurs obligations leur laissent du répit.

Or donc, grands frères de la route, hommes du « Tour », vous n'ignorez plus que cette année l'étape de la Grande Boucle qui vous mènera de Toulouse à Luchon empruntera trois cols : le Portet d'Aspet, le Menté et le Portillon.

Je passe sur le premier et le dernier... Quand j'écris « je passe », je m'entends bien : le Portet est court, mais il fait mal, surtout à partir d'un petit village du nom de Saint-Lary. Quant au Portillon, son versant espagnol (le vôtre) est moins raide que la descente sur Luchon, mais son revêtement rugueux vous gênera beaucoup, surtout « en danseuse ». Bref, passons tout de même.

Et le Menté ?

En cyclotouriste organisé et, qui plus est, Commingeois, donc voisin immédiat de ce « nouveau » col, je préciserai d'abord qu'il fait communiquer l'étroite et verdoyante vallée du Ger avec celle de la Garonne qui vient tout juste de quitter ses rives ibériques.

Le col culmine à 1330 m dans un décor forestier de hêtres et de sapins. Vous l'attaquerez sans transition, sur votre lancée, quatre kilomètres après avoir franchi le sommet du Portet d'Aspet. Dès le début, la route se tortille au fond d'un val très encaissé ; sa pente est faible sur deux kilomètres (4 à 6 %), la chaussée étroite et les virages nombreux.

Parvenus à un petit groupe de maisons et de granges, brusque virage à gauche et là, gare ! du 10 à 15 % sur deux kilomètres, puis une brève descente de 400 à 500 mètres. Alors, ayant franchi un petit pont, vous attaquerez le premier d'une douzaine de lacets qui vous mèneront, en 6 km, à la lisière de la forêt, par une rampe continue de 8 à 10 %, avec quelques brèves accalmies de 4 à 5 %. S'il fait soleil, vous aurez très chaud : ces lacets sont exposés au sud-est et sont tracés à travers des pâturages.

Parvenus dans la forêt sommitale, il vous restera encore deux bons kilomètres de rampe à 8 % avant de passer le grand braquet pour la descente.

Gare à cette descente : les lacets y sont nombreux et très secs, la pente est forte. Après 13 km de toboggan, vous traverserez la Garonne à Saint-Béat et vogue votre galère vers l'Espagne !...

Grands frères du Tour, je serais désolé, en mon âme commingeoise, que vous conserviez un fâcheux souvenir du Menté. Hélas, je discerne que les soucis de la course, le tintamarre des voitures et des motos qui vous escortent, vous empêcheront de goûter les jeux de lumière de la vallée du Ger, d'écouter le torrent et, plus haut, les grillons des prairies de Ger de Boutx ; et dans la descente, l'échine plate, les doigts sur les freins, vous ne verrez pas les toits d'ardoise de Boutx se serrer au soleil au-dessus de Saint-Béat.

C'est dommage, grands frères du Tour, c'est dommage... Mais alors, il vous faudra revenir un jour au col du Menté, sans caravane, sans dossard... avec votre vélo : les cyclotouristes commingeois seront heureux de vous accueillir.

livroir du Cyclisme
n° 40 . Janvier 1964

LETTRE D'UN "YÉ-YÉ"

Toulouse

Cher copain,

Je te remercie pour les disques. Ils sont tous au poil, mais celui de Vartan est assez moche sur la première face. Remarque bien que je n'ai pas eu le temps de les écouter souvent ; les profs nous coincent drôlement cette année et j'ai déjà été collé deux fois.

Le dimanche, on sort encore avec le club cyclo où je suis depuis janvier. En y allant, j'avais peur au début de trouver des vieux ou des gars qui foncent trop. Tu te souviens que je t'avais raconté les premières virées où je m'étais aperçu que c'est formidable de se balader à vélo, surtout que maintenant j'ai un engin du tonnerre avec un cadre de course et trois plateaux au pédalier ; avec le tout petit, je monte partout sans coincer. Tiens, l'autre jour on a fait une sortie au col d'Aubisque ; oui, celui du Tour de France. Nous sommes allés par le train jusqu'à Lourdes et nous avons ainsi passé toute la journée dans la montagne.

Et bien, l'Aubisque, c'est un truc du tonnerre. Si tu voyais ces virages... Il y a un passage en corniche, sans parapet ni rien, avec deux tunnels. Sous le second, on a trouvé des vaches. Elles ne bougeaient pas ; il a fallu descendre de vélo pour passer.

Après, vers le haut du col, il y a des grands pâturages avec des trucs en fougère pour chasser les palombes. On en a vu deux vols. À l'Aubisque, le vent m'a emporté la casquette, tu sais, la rouge, celle que j'ai récupérée au « Tour » de l'an dernier.

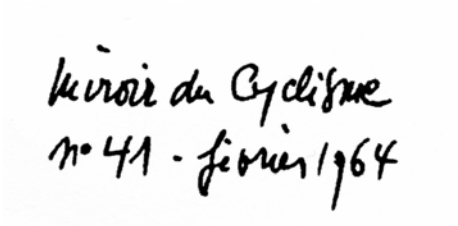
Nous sommes descendus par Gourette, une station de ski. Quel toboggan ! On traverse un bois de sapins et d'autres arbres ; le président du club nous a dit leur nom mais je ne m'en souviens plus.

Je te jure, si tu viens habiter à Toulouse comme je l'espère, il te faudra venir avec nous. Ta mobylette, à côté, c'est du bidon.

A bientôt, mon vieux.

P.-S. — Je t'envoie deux photos. C'est un copain qui les a prises à la sortie que je te raconte.

FRANCIS



*Leiroir du Cyclisme
n° 41 - février 1964*

POURQUOI PÉDALER ?

« L'alpiniste développe sa propre puissance et se la prouve à lui-même ; il la sent et la pense en même temps... Mais celui qu'un train électrique a porté jusqu'à la cime n'y peut pas trouver le même soleil. »

ALAIN

Que voici des propos savants... Et où se trouve, en ces discours, la bicyclette ? Elle n'est pas si loin ; remplacez simplement, dans ce propos d'Alain, le terme d'alpiniste par celui de cycliste ; nous y voilà.

Quel cycliste amateur en général, quel cyclotouriste en particulier ne s'est jamais entendu demander, à peu de choses près, pourquoi il s'obstine à se propulser sur un vélo alors que le cyclomoteur...

La question se nuance d'ironie ou d'inquiétude si le cycliste est possesseur, également, d'un engin motorisé qu'il dédaigne souvent, et de façon inexplicable pour les êtres « sensés » qui l'interrogent ou s'interrogent sur la santé mentale de l'original.

Ayant subi moi-même, et bien des fois, cette monotone et insidieuse remarque, j'ai pris pour habitude de donner deux sortes de réponses.

Si je pense avoir devant moi un interlocuteur d'esprit borné, obtus et mal intentionné, je proclame gravement que l'usage de la bicyclette m'a été conseillé pour des raisons hautement médicales ; une simple allusion de ce genre suffit généralement pour imposer silence au quidam qui ne veut que nous embarrasser sans chercher un quelconque enrichissement dans votre réponse.

Pour les autres, pour ceux qui s'étonnent de votre passion pédalante au siècle du moteur, mais qui s'étonnent parce que, déjà, ils se posent des questions, la réponse mérite à fa fois d'être sincère d'abord, claire ensuite, convaincante enfin, dans la mesure du possible.

Pourquoi pédaler ? D'abord parce que l'on aime le vélo ; car il existe un amour du vélo, une passion qui se contracte suivant des processus mystérieux et complexes, mais une passion libératrice et non contraignante.

Celui qui la détient tombera en arrêt devant une fine bicyclette de course et de randonnée, flairera de longues minutes la vitrine d'un vélociste « à la page »... et ne se retournera pas au passage de la « Jaguar » dernier cri.

Cette passion acquise et constatée, il ne faut pas craindre de dire à votre interlocuteur que le plaisir de pédaler s'apparente, à bien des égards, à celui de la marche ; on y retrouve le rythme, la continuité, l'automatisme aussi dans une certaine mesure, qui libère l'esprit et lui permet d'orienter les pensées en tous sens, très loin, souvent, de la route. Le cyclotouriste, du reste, se double souvent d'un marcheur convaincu et pratiquant. L'amour de l'effort physique est un tout. De plus, le vélo décuple vos forces par le miracle continu du pédalage ; l'usage du dérailleur aiguise en vous les notions de pente, de profil ; vous réglez vos efforts, vous décidez, d'un geste, quelle résistance vous voulez vaincre. Vous êtes à la fois propulseur et propulsé.

Vous vivez enfin.

De plus, pour le cyclotouriste, l'usage du vélo permet un rayon d'action décuplé par rapport à celui du marcheur. Entendons-nous bien ; le marcheur est roi dès qu'il emprunte le sentier ou tout autre terrain tourmenté. Mais la route appelle la roue. Marche et pédalage, ici encore, se complètent et ne se concurrencent pas.

Il est parfois reproché au cyclotouriste d'évoluer dans la contradiction ; il veut être lent pour bien jouir des paysages, mais il tient au vélo qui lui permet d'aller plus vite et plus loin qu'à pied.

C'est qu'en réalité, la vitesse du cycliste reste telle qu'il n'est jamais gêné par elle pour remarquer les plus infimes détails du paysage. Et puis, un cycliste s'arrête n'importe où, n'importe quand, sans souci de parking, d'étroitesse de la chaussée ou de profil de la route.

Mais alors que le piéton, dans certains cas, évolue de longues heures dans un paysage uniforme avant de voir changer un décor qui peut le lasser, le cycliste va malgré tout assez vite pour éviter facilement cette monotonie d'une plaine trop vaste ou d'une vallée trop longue.

Mais l'auto va plus vite, plus loin... Certes ; vous pouvez répondre alors que, pour se promener, elle va trop vite et trop loin ; les paysages vous fuient et vous vous retrouvez, à l'étape du soir, la tête lourde ou vide, sans souvenir précis et durable des contrées traversées. L'auto est une admirable servante, mais une servante. La bicyclette est une « petite reine », mais une Reine.

humour du Cyclisme
n° 43 - avril 1964



Micheline dans le Port de Pailhères

30 juin 2010

LA GRANDE ILLUSION...

Le spectacle d'une course cycliste est fertile en enseignements pour un cyclotouriste. Non point qu'il veuille y prendre quelque graine ; les moyens et surtout les buts du cyclotouriste sont fort éloignés de ceux des coureurs. L'un pédale comme un forcené pour battre les copains ou les adversaires, pour gagner quelques centaines d'anciens francs ou tout simplement sa vie s'il est professionnel.

L'autre pédale par plaisir, suivant son caprice, et sans chercher autre chose dans sa pédalée qu'une satisfaction physique et une plénitude morale que les motorisés ne soupçonnent pas.

Certes, le spectacle d'une course disputée par des athlètes de valeur ne manque pas d'attraits. Quel cyclotouriste songerait à dénigrer l'allure d'Anquetil contre la montre ou de Poulidor dans le Tourmalet ? Quel cyclotouriste d'âge mûr, même exclusivement poète et photographe, serait prêt d'oublier l'image de Coppi sur les trottoirs de Paris-Roubaix ou dans les rampes de la Casse Déserte ?

Les enseignements dont je veux parler sont d'une autre sorte. Je pense notamment à ces courses d'amateurs où nombre de jeunes, aveuglés par une infantile gloriole et lancés dans des luttes épuisantes à l'âge de l'huile de foie de morue, s'échinent dans les queues de pelotons, traînant à 25 km/heure les braquets de 50 ou 52 x 15 que des dirigeants parfois irresponsables tolèrent sur les machines de leurs « poulains ».

Je pense à ces mêmes couraillons, la face blanche et exsangue, qui s'éclipsent aux arrivées pour restituer derrière les tribunes un repas mal composé et ingurgité trop tard avant le départ.

Je pense à tous ces gars, pourtant si volontaires, et souvent si purs au début, et qui, après quelques demi-succès à la Ronde de Cantaous-Tuzaguet et au Critérium d'Escanecrabe, se voient déjà de grands personnages, se drapent les épaules et les cuisses de publicités tapageuses, stigmates de leur célébrité cantonale, et font leur chemin dominical au prix, déjà, de maintes pilules que le petit copain « de marque » leur conseille sous le maillot.

Vient le service militaire ; vient le mariage. Mis à part les quelques dizaines de sujets exceptionnellement doués et résistants, particulièrement bien guidés et fortement aidés par la chance, les autres, à moins de trente ans, ne sont plus que des sportifs de télévision et de gradins de stade, des « anciens coureurs », de ceux qui vous disent, alors que déjà s'arrondit la bedaine :

« J'en ai fait, moi aussi, de la bécane... 3^e à Tuzaguet en 19... 7^e à Escanecrabe en 19... ; et encore, j'aurais fait sans doute 3^e si ce cochon de... ne m'avait pas tiré par le maillot... »

Si vous demandez à ces vieilles gloires pourquoi elles ne font plus de vélo, les raisons sont innombrables : l'âge, le mariage qui a fait d'eux un bibelot de ménage plus qu'un homme, le métier, les soucis, le « standing », les enfants...

Quant à faire du cyclotourisme, quant à pédaler sans public, sans prix, sans maillot tapageur, sans banderole d'arrivée, c'est impensable. À la rigueur, de loin en loin, on accepte de figurer dans quelque prix de vieilles gloires, on exhibe une graisse insidieuse, des mollets avachis, une peau bien blanche déshabituée depuis longtemps du grand air des routes. Et, le lendemain de cette folie, on parcourt avidement la rubrique locale du journal pour y retrouver dans une lueur de jeunesse et de regret, son nom encore une fois imprimé. Et c'est tout.

Voilà ce à quoi peut songer un cyclotouriste au passage d'une course cycliste, ce cyclotouriste dont personne ne parle, mais qui, à quinze ans, monte déjà TOUT le Tourmalet parce qu'il n'a pas « honte » de mouliner sur 28 x 24 à 10 km/heure ; à vingt ans, il monte toujours le Tourmalet ; il le monte encore à cinquante ; il le montera à soixante-dix ans ; n'est-ce pas, Monsieur Christophe ? N'est-ce pas, Monsieur Bastit ? Et tant d'autres...

Que ces modestes réflexions ne passent point pour une critique bilieuse de la compétition. Je vais voir passer chaque année le Tour au meilleur endroit de l'Aubisque ou du Peyresourde... Mais si quelques anciens du vélo, ou même des jeunes en proie aux désillusions de la course, daignent réfléchir et pédaler pour eux, je serais très fier de leur avoir fait tourner le dos à leur grande illusion.

Miroir du Cyclisme
N° 44 - mai 1964

COMME “CEUX DU TOUR” MIEUX QUE “CEUX DU TOUR”

Le dimanche 12 juillet 1964, comme tous les deux ans, aura lieu dans les Pyrénées la désormais classique Randonnée des Cols Pyrénéens, la prestigieuse R.C.P. organisée par les cyclotouristes palois.

Les anciens, les chevronnés du cyclotourisme n’ont rien à apprendre de la R.C.P. Pour les nouveaux-venus, les jeunes, les pattes-tendres que nous fûmes tous et que sont encore beaucoup, il faut que l’essentiel soit connu de cette R.C.P., car c’est une belle aventure sportive et touristique qu’ils se doivent de vivre une fois au moins.

Sachez donc qu’il faut aller à bicyclette de Luchon à Pau entre 3 heures du matin et 20 heures, ceci en franchissant cinq cols dans la journée : Peyresourde (1566 m), Aspin (1489 m), Tourmalet (2114 m), Soulor (1445 m), Aubisque (1710 m).

De fameux cols, comme l’on voit, fameux par la légende sportive du Tour de France qui y connut et y connaît toujours de grandes heures, fameux par leurs rampes sans concession, fameux enfin et surtout par les décors où se nouent leurs lacets.

Le départ se donne donc le dimanche matin, à 3 heures, sur les allées d’Étigny-de-Luchon, comme à la noble époque des Pélissier et de Bottechia. On peut, si on le veut, partir plus tard ; mais la fable du lièvre et de la tortue est trop célèbre pour insister sur ce détail.

Et c’est, aussitôt, Peyresourde. Il fait nuit. Dès les dernières maisons de Luchon, deux larges lacets vous haussent au-dessus d’une usine électrique dont le sourd ronron se mêle au bruit des eaux du Louron. Les grands arbres qui bordent la route rendent plus opaque l’obscurité. Sous le mince faisceau des lampes à pile, de vagues détails émergent de l’ombre, une borne hectométrique noyée dans les herbes, le fugace éclair d’une pédale, le reflet d’un garde-boue. On monte paisiblement, prudemment, sur de petits braquets (32, 30 ou 28 à l’avant, 20, 22, 24 ou 26 à l’arrière).

Vous riez, cracks du vélo, jeunes coureurs d'interclubs aux dents longues... vous riez car vous n'avez jamais fait la R.C.P. ; vous devriez la faire... mais vous n'aurez au bout qu'une médaille qu'il vous faudra payer !

Dans la nuit, on ne voit pas les rampes, on ne mesure pas les distances, les herbes des talus semblent défiler plus vite... et dans les lueurs blafardes qui annoncent l'aube, on atteint le sommet. Et d'un...

La descente sur Arreau s'effectue prudemment ; l'aube est encore grise, les virages traîtres, les gravillons, cet ersatz de revêtement à bon marché, nombreux.

À Arreau, il faut une attention pour son estomac et, sans transition aucune, après quelques hectomètres de plat très relatif, nous voici dans le premier des 12 kilomètres d'Aspin.

Ici, il fait grand jour. Bientôt, le soleil émergera des sommets ariégeois et viendra caresser les pentes bucoliques où se tortille une route pentue, certes, mais si belle et si variée dans ses perspectives que l'on n'ose pas laisser son nez dans le guidon. Là encore, plutôt que de pousser comme un sourd pour distancer le copain qui vous distancera à son tour plus loin, il vaut mieux mettre son orgueil à monter en souplesse, sans heurt, dans le plaisir et la jouissance d'un pédalage facile sur une route encore libre des parasites motorisés enfermés, à cette heure, dans les garages d'hôtels.

L'Aspin grimpe sur 12 kilomètres. À mi-col, vous voyez toujours Arreau ; vous le verrez encore du sommet. Et c'est un grand plaisir que de se hausser ainsi, de lacets en lacets, au-dessus d'une vallée qui se creuse presque à vue d'œil sous vos pédales.

Voici, à nouveau, la descente : une belle descente sous de grands sapins qui gardent encore la fraîcheur et l'humidité de la nuit ; la lumière y est tamisée, les rayons de soleil obliques caressent vos paupières un peu lourdes de votre départ matinal.

Le solide ravitaillement prévu par les organisateurs à Sainte-Marie de Campan vous armera pour le Tourmalet.

C'est ici que vous saurez si vous avez trop fait le fou dans les deux premiers cols, ici que se dessinera nettement la suite de votre entreprise.

Vous avez 17,5 kilomètres de rampe à peu près continue. Jusqu'à Gripp, sur les premiers kilomètres, la route s'élève par escaliers ;

les marches sont déjà dures et inégales. À Gripp, c'est fini, plus de marches : un plan incliné (ô combien !) jusqu'à la tranchée sommitale.

Jusque là, si vous avez su réserver vos forces, si votre braquet est assez réduit, vous profiterez d'un décor bucolique d'abord, en bordure de l'Adour du Tourmalet qui serpente entre des murettes de pierres grises, de vertes pâtures et des granges couvertes de chaume ; plus âpre, vers le lacet de Caderolles, dans les bois de hêtres de plus en plus clairsemés ; rude et splendide enfin au-dessus de la zone trop civilisée de La Mongie, dans les derniers lacets qui font face aux impressionnants éboulis du pic d'Espade.

Le Tourmalet est un grand col ; et vous ressentirez, à le vaincre, une autre fierté, une autre joie, une autre griserie intime mais puissante, que celle d'un motorisé qui a laissé hisser sa flasque carcasse jusque là-haut au creux de coussins ramollis.

Il faudra, encore, redescendre, plonger littéralement vers les rives du Bastan dont le ruban miroite, tout au creux de la vallée, vers Barèges.

En levant les yeux, vous découvrirez à votre verticale le pic du Midi de Bigorre et son étonnant relais de télévision. Au détour d'un virage s'ouvrira la profonde échancrure de la Gaubie que vous franchirez sur un rustique pont de grosses pierres.

Et déjà, la tiédeur des vallées vous enveloppera, vous englutira. Réparaîtront les hêtres, les peupliers, les jardins fleuris de Barèges et de Luz. Vous serez au milieu du jour. À cette heure, le vent remontera sans doute en force au long des gorges qui débouchent sur Pierrefitte. Il faudra vaincre ce souffle puissant ; la pente vous y aidera et, à Argelès, sans une pensée pour la route facile qui continue vers Lourdes et la plaine, vous virerez à gauche, laisserez retomber la chaîne sur le petit plateau et... en route pour la quatrième grimpette : Soulor.

Celui-la vous tendra bien des pièges : raideur des pentes, chaleur, fringale trop tardivement ressentie, course aux fontaines, vous connaîtrez un de ces obstacles, peut-être tous à la fois. Il faudra alors les envolées à la Gaul, les démarrages de Bahamontes, ignorer surtout l'herbe grasse et les ombrages du val d'Arrens.

Alors, vous serez sauvés. Il se peut que vous rencontriez le brouillard sur l'impressionnant balcon qui mène du Soulor à l'Aubisque ; mais vous n'en aurez cure car vous sentirez la R.C.P. à portée de votre guidon.

Le col d'Aubisque vous paraîtra facile, pris de son marche-pied du Soulor et, parvenus en ces lieux prestigieux, face aux escarpements dolomitiques du pic de Ger ; vous pourrez songer avec quelque commisération aux « copains » trépignant à la même heure devant une guitare électrique. Il y a loin de l'Aubisque à Richelieu-Drouot et vous le sentirez mieux encore en filant en roue libre vers Gourette et Laruns.

Dès lors, pourquoi se hâter ? La vallée qui descend doucement vers Pau est accueillante et douce aux yeux : notre avance sur horaire largement calculé est confortable. Vous avalerez les derniers kilomètres en dilette, en gourmand, comme on déguste un dessert délicat et léger après un plantureux repas.

Et, l'oeil clair, la jambe bronzée mais sûre, vous remettrez aux organisateurs palois votre glorieuse carte de route, votre carte de route de la R.C.P.

Luchon-Pau comme « ceux du Tours » ? Je dis, MIEUX que ceux du Tour car vous aurez peiné peut-être, mais *aussi beaucoup vu et beaucoup vécu* durant cette journée.

Miroir du Cyclisme
n° 45 - Juin 1964

LES “LAVETTES”¹

Camarades cyclotouristes, émules de Velocio, disciples de l'École Stéphanoise et adeptes des bicyclettes polymultipliées, escaladeurs de grands cols, dévoreurs de kilomètres, habitués des passages muletiers, aventuriers des pistes hasardeuses du Cap Nord ou des lacets plus familiers du Galibier, j'ai le regret de vous informer que vous êtes des « LAVETTES ». J'ai le regret de savoir que je suis, moi aussi, une « LAVETTE ».

Pour ce qui me concerne, j'accepte le jugement avec une hypocrite modestie et une feinte humilité. Je me croyais, voici quelques jours encore, capable de quelque chose, sur la route ; pas de beaucoup, mais de ce peu qui creuse le fossé entre la limace et l'être vertébré. Je me trompais. Je suis une « LAVETTE ».

J'ai connu ce verdict, en ce beau mois de mai, quelque part entre Saint-Girons et le col du Portet d'Aspet, dans les Pyrénées ariégeoises.

Les hasards de ma route me firent rejoindre, sur les faux-plats de la vallée du Lez, un trio de jeunes pédaleurs fort aimables avec lesquels j'engageai conversation.

Ils me dirent fréquenter la noble caste des coureurs Saint-Gironnais. Leurs vélos de course, les boyaux, les grands plateaux, les petites couronnes de roues libres, l'absence du moindre garde-boue, du moindre petit bagage les plaçaient dans cette catégorie de rouleurs rapides. L'un deux, lorgnant ma monture de randonneur, mes garde-boue, mon porte-sac de guidon, ma dynamo, mon triple plateau, ma couronne arrière de 24 dents, mon imperméable roulé sous la selle, me demanda même : « Ça doit être lourd, tout ça ?... »

Imaginez le mot « lourrrd » prononcé par un Ariégeois ; c'est un mot terriblement pesant. Je subis pourtant cette première charge sans broncher. Les kilomètres défilant et la pente s'affirmant, il ne resta plus bientôt avec moi qu'un seul escorteur ; un jeune bachelier, grand, mince, le coup de pédale élégant et l'esprit ouvert, prompt à saisir et à manier l'ironie.

(1) Terme d'argot, nettement péjoratif, désignant les individus ridiculement faibles, dans le domaine sportif notamment.

Ce garçon me parla sans détour. Il me raconta comment se passent les sorties cyclistes à Saint-Girons. On part sur la route nationale, on fonce, on fonce.

À une vingtaine de kilomètres de la ville, on vire de bord, et on refonce... et c'est fini jusqu'à la semaine suivante.

Certes, voila un beau programme propre à allonger le souffle et à muscler les quadriceps. Mais le garçon un peu poète, le farfelu qui a le tort d'aimer à la fois le vélo et... la nature, celui-là doit se contenter de darder un œil fixe sur les reins ou la roue de celui qui précède ou de voir défilier en stries grisâtres sous son pédalier le bitume du chemin...

Et nous abordâmes ainsi les dures rampes qui précèdent le col de Portet.

Là, ahurissement de mon compagnon ; lui, dressé sur les pédales, la chaîne tendue sur un 46 x 20 ; moi, mollement assis, les mains bourgeoisement posées sur le cintre, la chaîne enroulant sans gloire ni secousses un braquet de 28 x 22 qui ne tarda pas, à l'amorce des derniers lacets, à devenir 28 x 24.

Il fallut bien ajourner le dialogue. Mon fringant escorteur, obligé de conserver coûte que coûte une vitesse suffisante pour ne pas « coincer », s'en fut en zigzagant et atteignit le col quelques encablures avant moi.

Là-haut, nous échangeâmes nos impressions. Et voici ce que me dit l'Ariegeois :

« L'entraîneur du club (mais oui, l'entraîneur...) ferait une drôle de tête si je lui parlais de vos braquets. Il nous a dit l'autre fois que celui qui n'est pas capable de monter au Portet sur 46 x 18 est une LAVETTE !... »

* * *

Jeune Saint-Gironnais, je t'ai jugé trop fin et trop intelligent pour n'avoir pas senti que toi, du moins, tu avais saisi l'énormité pour ne pas dire plus, d'un tel verdict.

Jeune Saint-Gironnais, je ne connais pas l'entraîneur de ton club. Tu m'as dit qu'il est ancien coureur. Tu m'as dit aussi qu'il ne fait plus de vélo parce qu'il a grossi. Je veux croire, moi, qu'il a grossi parce qu'il ne fait plus de vélo.

Je veux croire aussi qu'il sortira de Saint-Girons de grands champions par la grâce d'un tel conseiller technique.

Pour moi, ignorant si je pourrais, le cas échéant, monter le Portet sur 46 x 18 et ne me souciant pas d'essayer, je continuerai, avec mes amis cyclos, d'y maigrir sur 28 x 24, comme de vraies LAVETTES que nous sommes.

N.B. - Les derniers kilomètres du col de Portet, versant est, comportent des pourcentages de 8 à 15 %.

Le versant ouest est affecté d'un passage à 23 % (rampe dite de « L'Homme-Mort »).

Miroir du cyclisme - n° 48 - Août 1964 -



Micheline et Pierre en voyage

LES RAISINS VERTS

Quel cyclotouriste en campagne n'a pas entendu cent fois sur sa route le monotone, inévitable, inéluctable, rituel et fatidique « Vas-y Bobet !... » ?

Pour sa part, Godefroy, en ce torride après-midi d'août, en était à la vingt-septième apostrophe de ce genre depuis le pied du col qu'il gravissait pourtant en « contemplatif », sur son petit braquet, à huit ou dix à l'heure, l'appareil photo en bandoulière et l'air aussi peu coureur que possible.

Mais quoi... en l'an de disgrâce 1964, « les choses étant ce qu'elles sont », Godefroy se faisait une raison et s'apprêtait à subir sans broncher son vingt-huitième « Vas-y Bobet » de l'après-déjeuner. Justement, surgissait à l'entrée du lacet qu'il venait de franchir une large familiale d'où émergeaient, rougeaudes et excitées, des faces de tous âges et de tous sexes. C'était fatal, « ils » ne pouvaient réagir autrement, « ils » allaient pousser, eux aussi, leur obligatoire hennissement.

L'attente de Godefroy fut brève et son espoir comblé : il jaillit de la voiture une cacophonie de miaulements et de piailllements hystériques. Tout le monde brailla, y compris le « pater familias » qui se cramponna à son volant pour mieux éructer sa prose, le cou tendu derrière la nuque d'une grosse mémère gloussante, avachie à ses côtés. Il ne subsista heureusement de ce tintamarre qu'un peu de poussière, un relent d'huile chaude et une larme de goudron sur le mollet de Godefroy, lequel demeura songeur.

Une fois encore il se posa la question. Quel phénomène psychologique ou physiologique, ou les deux à la fois, quel mobile profond se trouvait à l'origine de telles manifestations ? Autrefois, bon prince et naïf, Godefroy, dans ses pédalées juvéniles, s'imaginait qu'« on » lui témoignait ainsi de l'admiration. Cette douce croyance ne résista pas aux années et aux expériences renouvelées.

Il fallait se rendre à l'évidence : si Godefroy était ainsi remarqué, comme le sont ses congénères, c'est qu'en ces temps motorisés, les cyclistes, bien que toujours nombreux, sont devenus des exceptions de par la loi des proportions, surtout là où il est, en principe, dur de

pédaler. Or, les foules modernes sont avides d'exceptions, noyées, engluées qu'elles sont dans leur conformisme sans précédent et leur angoissante uniformité.

De plus, le terme de cycliste, par le fait de la grande presse et de la télévision, s'apparente à la vision d'un champion en cours d'exercice. Pour les profanes, jeunes ou adultes, faire du vélo, c'est « faire des courses ». Si l'on a sous les yeux un coureur cycliste en renom, on l'adule, on l'idolâtre, on le siffle même.

Mais gare à celui qui pédale et qui n'est pas un champion, à celui qui gravit un col sans dossard, ni essaim de photographes. Celui-là est un faux, un rigolo, un ridicule : sa vision déclenche chez le « vulgum pecus » une série d'excitations et d'associations d'idées très rapides et inconscientes qui aboutissent, tel le fameux réflexe de Pavlov, à une surabondante salivation et à l'usage immédiat de ladite salive ; et c'est le « Vas-y Bobet (1), tu les auras, ils ne sont pas loin, tu gagnes... » où se mêlent la moquerie, la dérision, le besoin de se distinguer sans en avoir les moyens, l'instinct de lucre aussi et la méconnaissance de « l'acte gratuit » (Tu gagnes...).

Il y a donc, dans ce « Vas-y Bobet » beaucoup de moquerie, souriante le plus souvent, méchante parfois, voire agressive (mais oui !...), impolie toujours, de toute façon ; mais ceci est une autre histoire ! Cependant, Godefroy s'est plu à déceler, chez nombre de « crieurs », un autre mobile, plus secret, moins évident mais, tout compte fait, bien humain.

Le renard de la fable, devant les raisins convoités mais inaccessibles, tente de se consoler et de sauver la face en exprimant bruyamment et vigoureusement un dédain apparent et gratuit : « Ils sont trop verts, dit-il, et bons pour des goujats... ».

Et Godefroy, en cet après-midi d'août, se dit à nouveau qu'il était après tout un raisin vert, trop vert pour les renards qui glapissaient à sa vue.

*Miroir du cyclisme - n° 50
octobre 1964*

(1) Le terme de Bobet, chez beaucoup, est un symbole. Certains jeunes, qui n'ont jamais vu courir ce grand champion, citant son nom car il est d'une élocution rapide et sonore. Godefroy, sur son vélo, s'est parfois entendu appeler Jazy, pour le raison précitée sans doute...

UN MAÎTRE “COUP DE POMPE”

Avec l’assagissement inhérent aux années qui passent grâce à quelque expérience en la matière, Godefroy pouvait se vanter, en ce clair matin de juillet, qu’il n’avait plus connu de vrai « coup-de-pompe » depuis des lustres. Il se contentait, depuis nombre d’années, de compatir sur le sort d’un compère en difficulté ou d’énoncer quelque sentence vélocienne à la vue d’un jeune entraîné par sa fougue hors des frontières du possible ou du raisonnable.

Partisan acharné et prudent des régimes sans à-coups et des bienfaites haltes vespérales, il aimait à évoquer, pour l’édification des jeunes couches, les agonies d’antan au long des talus herbeux ; mieux encore, lorsque le démon engourdi du bagarreur tentait quelque révolte en sa sage cervelle, il se remémorait quelques visions inoubliables de certains Tours de France, au Peyresourde de préférence, à trois kilomètres du sommet, au « virage du transformateur », à l’issue de quelque Pau-Luchon de grand cru.

Donc, par ce matin de juillet, Godefroy, accompagné de son compère Robert le Diable (à cause de son maillot rouge), se préparait à vivre, une fois encore, une journée attrayante, mais sans histoire.

Tout l’incitait à la quiétude : la perspective de vacances à peine entamées et riches de promesses, la compagnie d’un bon copain et la vision grisante et inhabituelle des Alpes Dauphinoises où il était venu s’ébattre pour quelques jours.

Le menu de la journée prévoyait, comme entrée, un col de la Chartreuse du nom de « Charmette », suivi d’un aimable « amuse-gueule » appelé col de la Placette (1). Après un entracte dans la vallée de l’Isère le morceau de résistance devait être le col de Romeyère, sur les abrupts versants occidentaux du Vercors.

La chaleur, ce matin-là, devint gênante dès neuf heures. Godefroy trouva fort belle la montée à La Charmette, fort belle mais assez longue et assez raide.

(1) « amuse - gueule » par le versant de Saint-Laurent-du-Pont.

Pour tout dire, Godefroy n'avait plus faim et le repas commençait à peine. Robert, pour sa part, manifestait encore un évident appétit et Godefroy, pour l'heure, se contente de s'éponger sans gémir avant de dégringoler vers Saint-Laurent-du-Pont.

Pour sa part, Godefroy sentait que quelque chose de spécial et de redoutable se préparait. Son énorme soif, ses mollets sournoisement étirés de petites crampes sporadiques, sa nuque lourde lui laissaient mal augurer de l'avenir. Vint le pied du Romeyère. Il y fut célébré une longue cérémonie sous forme d'ablutions généreuses devant une fontaine. Et puis, sur le petit « moulin », à travers les pâtures et les bosquets de noyers où se hissait la route, ils s'en furent.

Au début, tout se passa à peu près normalement. La lenteur de la cadence, le souvenir du tout récent arrosage maintenaient sous les casquettes un petit moral acceptable. Mais, les minutes coulant, la chaleur reprit tous ses droits. Robert fut le premier à stopper, brutalement. Il coucha son vélo dans l'herbe et s'assit, sans mot dire, sous un petit chêne, la mine fermée et la casquette sur le nez.

Godefroy continua, plus par flemme de mettre le pied à terre et d'enjamber le cadre que par réel désir de continuer.

Il allait si doucement... si doucement, qu'un infirme encombré de béquilles l'eût peut-être lâché. Sa cadence, sur un braquet de 2 m 20, avoisinait 30 ou 40 tours/minute. Il appuyait juste pour ne point perdre l'équilibre.

Là-dessus, la route, sortant de la forêt, vint se plaquer contre une falaise si étroitement qu'elle s'y incrusta bientôt, comme une cicatrice de barre de mine géante.

Sur cette falaise dénudée, le soleil frappait de face et la chaleur amassée saisit Godefroy comme celle d'un four de boulanger ouvert inopinément.

Cette fois, suffoqué, il oscille un instant sans plus avancer et enraye de justesse une imminente chute en s'appuyant de la main contre la paroi.

Ainsi réduit au « sur-place » comme un sprinter fourvoyé en montagne, il demeure quelques secondes, les yeux mi-clos, l'épaule irritée par le contact de la roche rugueuse et chaude. Et puis, avec une lente raideur, il dégage ses pieds des pédales et se retrouve debout, le torse incliné, les bras ployés vers un vélo qui lui servait de canne.

Il décida de faire un pas et observa, tout surpris, que son pied droit obéissait, puis son pied gauche, et encore son pied droit. Il parcourut une dizaine de mètres de la sorte, la semelle traînante, dans un état de demi-conscience. Il réalisa soudain que Robert était là aussi. Et comme Robert avait également mis pied à terre, ils se dévisagèrent une seconde comme des étrangers ; puis, soudain conscients de leur état respectif et de leur position ridicule, ils éclatèrent de rire en même temps ; et ce rire résonna au long des parois du Romeyère, jusque sur les corniches ourlées de sapins noirs.

Alors, la semelle toujours traînante, appuyant leur carcasse moulue sur un guidon hésitant et louvoyant, ils parvinrent enfin dans une zone d'ombre fraîche, au creux d'une gorge étroite aux rochers moussus et suintants.

Et comme ils ne savaient plus ni marcher, ni pédaler, ils s'affalèrent sur les cailloux et attendirent, sans plus mot dire, le miracle qui les remettrait sur pied, puis, à l'extrême rigueur, en selle.

* * *

Lorsque, sur le tard, l'épouse de Godefroy vit surgir, à l'entrée du bercail, deux espèces d'ombres titubantes émergeant de la nuit déjà noire, elle disposa, sans commentaire, deux chaises devant deux assiettes, servit le potage puis considéra, songeuse, le tableau offert à ses yeux : Robert et Godefroy, l'œil écarquillé comme des nocturnes surpris par la vive lumière, vidaient en série, sans s'interrompre, verres d'eau sur verres d'eau.

Alors, seulement, Godefroy prononça ces simples mots :
« Il a fait chaud, ici, aujourd'hui ? »

Mirair du Cyclisme
n° 51 - novembre 1964



Pause casse-croûte pour Pierre et Micheline

26 août 2012

(cliché de Marc Cougoule)

DÉFAUTS OU QUALITÉS ?

Le cyclotouriste est avant tout cyclotouriste. Il semble parfois qu'il soit autre chose : ouvrier, ingénieur, perceuteur, instituteur, docteur, acteur, dessinateur, écrivain, garde-chasse, écolier... Mais ce n'est que façade. En chacun de ces êtres apparemment si différents, on retrouve en réalité des signes particuliers, des stigmates, d'insupportables défauts qui lui appartiennent en propre et qu'il traîne comme un relent sulfureux des enfers dans le sillage de ce commun démon : le vélo.

Ces défauts qui sont comme l'uniforme moral des cyclotouristes, ces défauts sont les plus repoussants, les plus honteux, les plus affreux, les plus abominables que puisse posséder un homme du XX^e siècle. Jugeons-en :

- Le cyclotouriste est ANTI-CONFORMISTE. Il professe un étonnant amour de l'effort physique et, circonstance aggravante, de l'effort physique gratuit, sans cachet ni prime kilométrique. Il fuit les lieux à la mode, ceux où tout le monde va et où l'on s'amuse. Il considère d'un œil froid et méchamment lucide la vedette ou le « crack » adulé des foules. Il affecte la plus parfaite indifférence pour les joies enivrantes du 200 km/heure.

- Le cyclotouriste est ORGUEILLEUX. Il affronte des parcours et des difficultés considérés par tout un chacun comme disproportionnés avec ses modestes ou minables moyens physiques. Il considère que son sport est le plus beau de tous. Il aime conter ses souvenirs, montrer ses photos, ses films.

- Le cyclotouriste est CURIEUX. Il quitte systématiquement la grand'route pour fouiner dans les petits chemins, au creux des vallons reculés. Il hante les ruines médiévales, s'attarde sous les vieux ponts, traîne la semelle au long des ruelles ombreuses des moindres villages....

- Le cyclotouriste est MANIAQUE. Il faut le voir se lamenter quand il découvre une éraflure sur sa fourche. Il faut le surprendre, essuyant d'un doigt humecté de salive la moucheture de poussière demeurée sous la boîte de pédalier. Il faut l'observer en train de garnir

son sac de guidon de mille petits riens insolites ; il faut le détailler lorsqu'il prend un donjon en photo, les fesses dans les ronces, le torse déformé, le cou tordu, la face convulsée dans un rictus derrière le viseur de son appareil.

- Le cyclotouriste est LOUFOQUE. Il franchit des cols muletiers son vélo sur l'épaule, il quitte le train ou la voiture lorsque commencent les vraies difficultés de parcours, Il s'obstine à planter sa minuscule tente en des lieux sauvages et déserts quand il existe des tentes où l'on se tient debout installées dans des camps normalement peuplés.

- Le cyclotouriste est ILLOGIQUE. Il affecte de dédaigner la compétition mais il roule souvent à la cravache et n'ignore rien des potins de pelotons. Il s'inscrit fréquemment dans des sociétés mais il adore rouler en solitaire à la première occasion.

- Le cyclotouriste est MENTEUR. Il prétend et entend démontrer que le vélo n'est pas un engin de torture alors qu'il a connu la veille le plus mémorable coup de pompe de sa carrière. Il lui arrive cent fois de « raccrocher » définitivement mais on le voit reprendre la route le dimanche suivant.

- Le cyclotouriste est OBSTINÉ. Connaissant tous ces défauts, non seulement il ne les nie pas, mais il s'en glorifie, ajoutant à l'horreur de ses doutes par sa morgue et son cynisme. Il ne cherche nullement à se corriger ; au contraire, il cultive ses travers avec un soin et une constance de diabolique jardinier. Bien loin d'écouter d'une oreille confuse et honteuse les critiques et les remarques de personnes sensées et raisonnables, il affecte de les plaindre et de les considérer comme créatures aveugles et incomplètes.

Enfin, tel qu'il est, bourré d'imperfections, d'infirmités morales, promis aux pires déchéances, le cyclotouriste personnifie l'être repoussant par excellence. Il faut le fuir et non point le secourir, le honnir et non point le plaindre. En mon nom, il vous en dira merci.

Car je crois être, aussi, Cyclotouriste.

histoire du Cyclisme . n°13 - Janvier 1965

LETTRE À UN LYCÉEN DE BESANÇON

Ami cyclo

Votre lettre adressée à la Rédaction du « Miroir du Cyclisme » est éloquente : vous aimez le vélo.

Bien mieux : si tout ce qui touche le cyclisme vous intéresse, vous gardez une préférence marquée pour le cyclotourisme. Comme je vous comprends ! Cette activité est si vaste, son champ d'application si varié que l'on y trouve tout ce que peut désirer un cycliste... sauf la gloire et le gain, il est vrai.

De la montée chronométrée au cyclo-camping, de la Polymultipliée à la promenade vespérale, de la Diagonale à la sortie gastronomique, il y en a pour tous les goûts, toutes les forces, tous les âges et toutes les humeurs. Et le même qui aura « rivalisé » un dimanche avec des camarades sur quelque rampe célèbre se retrouvera le dimanche suivant, avec ces mêmes camarades, au long d'un petit chemin écarté, l'appareil photo en batterie.

Vous êtes donc, en fait, cyclotouriste. Et vous le resterez !

Par ailleurs, vous semblez très justement soucieux du côté matériel de cette activité. En fait, le cyclotourisme étant un peu comme la prose de Monsieur Jourdain, on peut le pratiquer avec n'importe quelle bécane, pour peu qu'elle roule.

Mais le randonneur amoureux de sa bicyclette et soucieux d'effectuer dans de bonnes conditions de vraies et grandes sorties devra s'équiper en conséquence.

Point n'est besoin, pour cela, d'un vélo « bijou » de 130 ou 150 000 francs (il en existe). Je ne saurais trop pourtant vous mettre en garde contre une marchandise à trop bon marché et je me permettrai ici d'insister sur quelques points essentiels que vous m'excuserez de préciser avec une sécheresse que l'expérience et une solide conviction expliquent :

I. LE CADRE Les plus beaux, les plus chers, sont construits en tubes « Reynolds 531 » ou « Vitus ». Il s'en construit aussi d'excellents en tubes « Speedy ». Si vous choisissez un cadre « standard », veillez à ce que votre tige de selle et de potence ne dépassent pas trop du cadre lui-même : un cadre trop petit vous oblige à trop « sortir » ces tiges.

L'idéal consiste évidemment à s'adresser à un artisan constructeur qui vous confectionnera une machine à vos mesures. Il existe un certain nombre de ces artisans en France. Ce sont de véritables artistes du vélo et ils connaissent à fond tous les problèmes de la machine de cyclotourisme, problèmes souvent mal connus, ou totalement ignorés de bien des vélocistes courants.

Pour connaître les adresses de ces spécialistes, demandez-les à la « Fédération Française de Cyclotourisme » : je ne puis vous les indiquer ici et, de toutes façons, je pourrais en oublier, et des meilleurs.

2. LES ROUES Pas de boyaux ; coûteux et fragiles, ils vous causeraient des soucis et des déboires nombreux. Indispensables en course, ils sont à proscrire en cyclotourisme où vous n'aurez pas de voiture dépanneuse dans votre sillage. Des démontables légers, demi-recouverts, font l'affaire.

Pour ce qui est des dimensions, le choix entre les 700 C et les 650 B est une affaire de goût personnel. Les 700 C sont peut-être plus élégants, plus « jeunes », plus au goût du jour. Ils sont d'un excellent rendement sur de bonnes routes.

Les 650, d'aspect plus lourd, sont en fait aussi légers et leur rendement en montagne et sur routes médiocres est remarquable.

En tout cas, exigez des jantes en dural : 100 grammes économisés sur la périphérie des roues valent largement 1 kg gagné sur le cadre lui-même.

En 700 C, exiger un montage de rayons « croisés à 4 ». C'est le montage utilisé chez les « pros », le seul qui vous causera un minimum d'ennuis. En 650, le diamètre de la roue étant moindre et la jante plus rigide, le problème est moins épineux.

3. LES BRAQUETS À l'avant le triple plateau devient chez les cyclos chose fort courante ; avec 5 dentures à la roue libre, vous obtenez ainsi 15 vitesses théoriques. En pratique, à cause des frottements et de la torsion de la chaîne sur les rapports extrêmes, vous

pouvez utiliser couramment une douzaine de vitesses. Le système a fait ses preuves ; songez que vous pouvez échelonner vos développements, par exemple, de 7 m à 2,20 m sans « trous » intermédiaires.

Quant aux dentures, il vous est loisible, si vous vous sentez « costaud », d'utiliser de loin en loin un 50 x 14. MAIS, en tout cas et obligatoirement, prévoyez AU MOINS un rapport inférieur à 3 m, de préférence inférieur à 2,50 m. Dans les derniers kilomètres de l'Iseran, du Stelvio, du Grossglockner ou du Tourmalet, vos jambes et votre cœur vous en diront merci.

4, LES "ACCESSOIRES" Je ne saurais prétendre ici faire le tour de la question. Il y faudrait un volume. D'autres y ont pensé et ce volume existe. (*La Bicyclette de Course et de Cyclotourisme*, par Daniel Rebour.)

J'insiste donc uniquement sur l'essentiel. À moins de vouloir à toute force singer un coureur, il faut, sur un vélo de cyclotourisme *des garde-boue*. Il en existe en dural, en matière plastique aussi ; ils sont légers et efficaces. Vous y gagnerez, par temps de pluie, de garder vos fesses au sec et votre face à l'abri des projections de boue. Si vous avez vraiment trop la nostalgie du vélo de course, prestigieux dans sa nudité, faites des économies pour avoir deux engins.... et ne vous servez de celui de « course » que par beau temps et dans un rayon limité autour de chez vous.

Il vous faut enfin un ou des porte-bagages. Sachez que vous devrez autant que possible éviter de charger à l'arrière. N'oubliez pas que les 2/3 environ du poids du corps sont déjà supportés par l'arrière. De plus, tout bagage placé de la sorte, pour peu qu'il dépasse le poids d'un imperméable, donne à votre machine un « ballant » désagréable, voire dangereux.

Ayez donc un porte-sac sur votre roue avant. Vous y fixez un de ces sacs de guidon si courants chez nous et que vous pourrez acheter chez les spécialistes dont je parle plus haut, ou tout simplement, chez les commerçants en articles de sports spécialisés dans le cyclisme et le cyclotourisme.

Mirai du Cyclisme - N° 53 - Janvier 1965



Pierre au Port d'Aula

7 septembre 2009

DIGESTIF

“Ne jamais pédaler par amour-propre”

Vélocio

En ce début de tiède après-midi de septembre, Godefroy se jucha avec lenteur sur sa bicyclette, car il avait trop mangé.

La ceinture largement débouclée, les mains posées avec mollesse sur la partie la plus accessible du cintre, la tête haute et les épaules redressées, il s'en alla, à petits coups de pédales alanguis, vers la plus proche descente.

Sa bonne cité commingeoise se trouvant par chance bâtie sur un plateau, les départs y sont toujours chose aisée ; cette fois, plus qu'à l'accoutumée, ce hasard géographique le servit et notre cyclo gagna en roue libre les rives de la Garonne.

Il laissa rouler sa machine sur son erre, franchit ainsi au ralenti le pont de Miramont et recommença à pédaler, presque à contre cœur, vers les premières croupes des « Petites Pyrénées ».

Godefroy se proposait, pour la centième fois peut-être, de « faire » le col des Ares. Le col des Ares est un peu, pour les apprentis grimpeurs du Comminges, le Certificat d'études. Facile, sans excès, court, sans être ridicule, il dévide ses gracieux méandres face au pic du Cagire (1912 m., comme le Ventoux !) et fait le gros dos dans les bois sans dépasser 800 m d'altitude et 7% de pente.

C'est aussi le col des premiers entraînements hivernaux : c'est l'ami reposant des soirs d'été où l'on va se délasser les muscles après quelque « Luchon-Pau » ou « Bayonne-Luchon » de haute lignée. C'est le confident des périodes de petite forme et l'excuse des jours de flemme.

C'est pourquoi Godefroy allait, une fois de plus, au col des Ares.

Il s'en approchait doucement, mollement, l'œil mi-clos, le mollet paresseux et le souffle paisible.

Il s'accordait, pour y parvenir, une grande heure et demie. Après quoi, il caressait déjà l'idée d'une savoureuse sieste à l'ombre des hêtres noueux qui dominent le col.

Un programme de tout repos

Il grignota sur un braquet minuscule la première côte du parcours, se remit avec délices en roue libre jusqu'à la petite plaine de Soueich dont il commença la traversée dans une douce euphorie.

Devant lui, s'allongeait la route tranquille, ombragée, piquant droit vers le fameux « Cagire » découpant sur le ciel bleu pâle son majestueux profil, comme « un grand livre ouvert sur un divin pupitre ».

Une colonie de corbeaux s'ébattait dans les prés d'alentour : ces bêtes rusées ne jugeaient pas utile de s'éloigner de ce peu redoutable intrus et Godefroy les observait à loisir, lustrant du bec leurs ailes bleutées et luisantes sous le ciel d'automne.

Bref, pour utiliser le langage technique des gens de sa race, Godefroy se trouvait en ces instants dans l'état le plus pur du « CYCLOTOURISTE CONTEMPLATIF ».

Soudain, une ombre semblable à la sienne se projeta sur le goudron au niveau de sa roue avant. Et, aussitôt, UN AUTRE CYCLISTE le doubla, sans mot dire, sans se retourner.

Pas de garde-boue, des boyaux, un survêtement, un joli coup de pédale, des grands braquets... un coureur. En moins de deux secondes, la mentalité de Godefroy bascula complètement. Surpris, vexé ensuite de ce dépassement silencieux et sans bavure, il se mit à « râler » comme un jeune coq, embraya sur le sept mètres et vint sans retard se nicher dans la roue de « l'autre ».

Pendant la première minute, la nouveauté de la situation, le bon abri, la platitude de la route empêchèrent Godefroy de ressentir le changement d'allure. Mais, très vite, le souffle se fit un peu court, le braquet plus lourd. La sueur perla aux tempes. La position basse que, d'instinct, le cyclo avait adoptée pour « accrocher » le wagon lui devint gênante, puis pénible, intolérable enfin. Il se releva.

Du coup, l'abri se fit moins douillet, les remous se multiplièrent. Devant, le coureur ne se retournait même pas, mais, averti de la présence de Godefroy par l'ombre portée au niveau de son pédalier, il accéléra sournoisement et atteignit vite un haut régime.

Godefroy enrageait. Que faire ? Se laisser distancer, là, sur le plat, comme un facteur ? Jamais de la vie. Il fallait « faire quelque chose »...

En ces circonstances, il convenait de jouer au plus rusé et de faire preuve d'audace.

D'un coup de rein qu'il s'efforça de rendre aisé et fulgurant, le cyclo se porta à la hauteur du fringant coursier, et, l'air dégagé, la voix posée, il engagea « ex abrupto » la conversation.

Aussitôt, impressionné par le peu d'effet apparent de sa vigoureuse démonstration, le coureur coupa sa pédalée un instant pour répondre à son tenace compagnon.

- Vous allez loin ? dit Godefroy.
- Oh, non... au col des Ares !
- Au col des Ares ?
- Oui... pourquoi ? Vous y allez aussi ?

Paroles imprudentes et amour-propre

À cette seconde, se joua pour Godefroy le destin d'une digestion déjà un peu troublée. Répondre qu'il allait aussi au col des Ares, c'était se condamner à souffrir mille morts dans la roue de son bourreau ou à essuyer l'épouvantable affront d'un lâchage en terrain facile. La chose se saurait. Il y allait peut-être de l'honneur des autres cyclos commingeois. Alors, sans plus réfléchir, ses paroles devançant même sa pensée, Godefroy répliqua d'un ton paisible :

— Aux Ares ? Non, c'est archi-connu et trop facile ! Je vais faire LE MENTÉ !... (1).

Cette fois, le coup avait porté. Le coureur siffla d'un ton admiratif et comme approchait le carrefour de leurs destins différents, ils se séparèrent poliment et sans autre cérémonie.

Godefroy se retrouva seul, soudain conscient de la situation où il s'était jeté.

(1) autre col commingeois de difficulté comparable à celle du Peyresourde

Sous ses roues se relevaient déjà les premières rampes de la Henne-Morte, prémices des hautes festivités du Menté. Retourner ? Reprendre cette route des Ares, confortablement hors de vue du jeune coureur ? Tout de même pas ; on a de l'amour-propre, chez les cyclos ; on se respecte !

Et c'est ainsi que Godefroy, parti pour digérer en paix sous les hêtres du col des Ares, passa la soirée à transpirer d'abondance de lacets en lacets, sur ces pentes longues et rudes du Menté que les coureurs du « Tour » apprécieront sans doute un jour.

Miroir du Cyclisme .
n° 54 - février 1965

COMPARAISONS

Il serait vain de nier, que, dans l'esprit de beaucoup de sportifs, le cyclotourisme (en un seul mot, typo !) soit une activité mineure, aimable mais un peu infantile, propre à satisfaire quelques maniaques, des vieux illuminés ou des jeunes timorés, rêveurs ou incapables de « faire des courses ».

Le terme même de cyclotourisme, à la signification pourtant claire pour qui veut bien savoir lire, apparaît comme bizarre, confus ; par son excroissance de « tourisme », d'aucuns le considèrent comme une manière d'infirmité du cyclisme tout court.

Bien pis, on peut lire fréquemment, sur des journaux non spécialisés et sous la plume d'échotiers locaux pourtant bien intentionnés, le terme de « cyclomotoristes » ou même « cyclomototouristes » (mais oui !) au lieu de « cyclotouristes ». C'est assez dire qu'aux yeux de ces gens, le cyclotouriste est un animal bizarre pour lequel il est nécessaire d'utiliser un vocable de sens et de construction imprécis et tarabiscotés.

Considérons d'abord le côté purement sportif du cyclotourisme, ou, plus exactement, le côté musculaire.

Il faut dès l'abord poser en principe qu'il n'est pas question de vouloir comparer qui que ce soit d'entre nous aux champions professionnels : leurs dons exceptionnels, leur classe souvent, leur préparation très spéciale et intensive les placent en dehors et au-dessus du lot.

Mais j'aimerais savoir combien de coureurs amateurs s'engageraient avec enthousiasme, et sans en espérer **aucun autre profit** que la satisfaction morale, dans quelques-unes de ces chevauchées cyclistes dont les randonneurs sont friands.

J'aimerais savoir en quoi un randonneur qui se lance dans **Paris-Brest-Paris** (1 200 km. en trois jours et deux nuits), qui lutte durant des dizaines d'heures contre le vent, la pluie, le sommeil, qui est livré à lui-même, qui fait face aux crevaisons en pleine nuit, aux pannes mécaniques, aux défaillances physiques ; qui poursuit malgré tout sa

route pour ramener à Paris un peu de linge sale et une médaille... qu'il paie ; j'aimerais savoir, dis-je, en quoi cet homme serait un sportif de qualité inférieure sous prétexte que son vélo est muni de garde-boue et qu'au lieu d'un maillot d'homme-sandwich, il porte un vêtement aussi peu tapageur que possible.

J'aimerais savoir combien de fringants coursiers du dimanche trouveraient assez de ressources dans leur esprit sportif pour entreprendre sur leur vélo l'une de ces effarantes « **Diagonales** » qui mènent le cyclotouriste de Dunkerque à Hendaye, en quelques dizaines d'heures de chevauchée.

J'aimerais être certain que tous les petits maîtres grimpeurs des Alpes ou des Pyrénées mèneraient à bien dans les délais impartis aux cyclotouristes des raids de haute volée comme le **Brevet de Randonneur des Alpes** (Glandon, Croix-de-Fer, Télégraphe, Galibier), **Bayonne-Luchon** (325 km avec l'Osquich, l'Aubisque, le Tourmalet, l'Aspin et le Peyresourde), le raid **Léman-Méditerranée** ou le **Raid Pyrénéen** (Hendaye-Cerbère).

Écrivant cela, je ne m'illusionne pas. On me rétorquera qu'un jeune et robuste garçon de vingt ans, rompu aux efforts violents de la compétition, est à priori supérieur physiquement à un randonneur de quarante ans ou plus.

C'est en effet probable ; ce qui est non moins probable, c'est que ce même jeune, souvent porté à vouloir monnayer un embryon de classe ou de notoriété locale, se trouvera absolument incapable d'entreprendre, ou même d'envisager un grand raid d'endurance qui ne lui rapporterait rien.

Par contre, il n'est pas du tout prouvé qu'un randonneur ne puisse, à âge et préparation similaires, tenir tête à des coureurs. Cela se voit souvent au hasard de sorties d'entraînement. Et le dernier mot n'appartient pas toujours au coureur, surtout si le profil est tourmenté...

Je crois donc qu'il est difficile de prétendre que, sur le plan physique, un cyclotouriste soit un sportif de deuxième zone.

Sur le plan moral, les conclusions peuvent être brèves. La définition du sport découle du vieux mot « *desport* », jadis adopté par les Anglais qui nous l'ont restitué un peu raccourci. Jadis *desport* signifiait : délassement, ébats, évasion de l'être par goût.

Or, un cyclotouriste pédale précisément en dilettante, il lutte sur la route par plaisir, il affronte les cols par goût de l'effort physique et par amour spirituel des sites de montagne. Il se livre par excellence au *desport*. Et, en définitive, seuls les sportifs cravatés et chapeautés des tribunes de stade et des écrans de télévision peuvent prétendre que nous ne sommes que des médiocres, pour cette seule et primordiale raison que nous ne constituons pas... un SPECTACLE !

Miroir du Cyclisme - n° 55 - Mars 1965



**Micheline dans la Croix-de-Fer,
au fond, les Aiguilles d'Arve
*28 juin 2009***

UN COL DUR

Bien des jeunes cyclistes, et des moins jeunes, n'ont jamais encore eu l'occasion de s'aventurer en montagne sur leur vélo ; aucun, pourtant, n'est insensible à la légende qui s'attache au cyclisme de montagne. Tous rêvent de franchir les pentes célèbres du Tourmalet ou du Galibier. Ils ont raison.

La petite histoire qui suit est strictement véridique et sincère. Puisse-t-elle rappeler aux chevronnés des routes en lacets, des impressions vécues ; puisse-t-elle, surtout, montrer aux néophytes qu'un grand col escaladé à vélo, en coureur ou en touriste, constitue TOUJOURS un acte marquant de l'existence d'un sportif.

* * *

Ç'avait été chez Godefroy une idée farfelue que celle d'un détour par le col du Turini au lieu de gagner Nice, sans façons, par la route plate de la vallée du Var ; aussi, n'y eût-il renoncé pour tout l'or du monde !

Il remontait donc, content de lui, les gorges de la Vésubie. Un vent de Sud, chaud et puissant comme une haleine de monstre, rebroussait en ronflant sur les rochers, les buissons et les branches de figuiers qui mettaient des ombres noires sur les murs blancs des maisons.

Aux approches de La Bollène, base du Turini, le nomade, prévoyant et vaguement soupçonneux des difficultés à venir, emplit son bidon à une miraculeuse source fraîche jaillie d'un mur de pierres sèches.

Et presque aussitôt, roulant sur son ombre trapue, ses yeux plissés sous la violente lumière du soleil à la méridienne, les gouttes de sueur stillant déjà au long de son nez, il s'attaqua à cette entreprise loufoque : monter l'aride Turini par le versant de la Vésubie, au début août, à deux heures de l'après-midi.

Braquet : 28 x 21 !.. Dès le premier kilomètre, Godefroy n'eut plus aucune pensée, aucun sentiment, aucune réaction d'une sensibilité jusque-là offerte aux sensations multiples de la route. Il se trouva, en quelques minutes, réduit à la seule notion charnelle d'une chaussée brûlante et ramollie, d'une pente raide, brutalement raide, sans la moindre hypocrisie, le moindre adoucissement d'un faux-plat ou d'une illusion d'optique. Le bourg de La Bollène, à peine traversé, tassait déjà en contrebas ses toits plats et blanchâtres ; le sillon de la Vésubie s'estompait dans les tremblotements de la brume de chaleur.

Elle était partout, la chaleur, comme aux heures brûlantes d'Aigues-Mortes et de Donzère (1) : mais en ces instants, aux ardeurs solaires s'ajoutait l'âpreté de la pente sur un versant abrupt, la route s'agrippait et zigzaguait, convulsée en nombreux lacets, étageant ses murs de soutènement qui la trahissaient jusque très haut dans les rochers, si haut que Godefroy, la tête levée, en distingua un tronçon disparaissant dans les mélèzes des zones sommitales : il n'en était pas encore là, et il peinait déjà assez pour désespérer de les atteindre jamais, ces mélèzes.

Il eut peur, peur de faiblir, d'être écrasé par cette presque ultime difficulté de son périple. De toute sa ruse, de tout son entêtement, il gagnait des mètres, ses facultés tendues vers un seul souci, un unique problème sans cesse résolu et sans cesse renaissant : la PROPULSION. 28 x 21... Les gestes, les réflexes s'enchaînaient, vieilles habitudes, danse rituelle du cyclisme de montagne accomplie jusque-là distraitemment, mécaniquement ; il devait cette fois la susciter et l'aviver car l'affaire était trop sérieuse pour laisser place à la moindre désinvolture.

Assis, la jambe descendante se détendait jusqu'à ce point où le pied, talon un peu plus bas que la pointe, marque un ralentissement involontaire : la jambe montante aidait le mouvement en s'allégeant, en tirant, même, par une crispation de la cheville, sur le cale-pied bien serré. Les bras restaient mi-fléchis, les épaules calées sur eux et bien plates ; les mains, serrées de part et d'autre de la potence, disparaissaient à moitié sous le rabat du sac de guidon où se dissimulait la crispation des doigts, crispation alternée se répercutant au long des avant-bras maigres et ruisselants, comme les frissons d'une bête agonisante.

(1) autres "points chauds" de ce voyage à vélo.

Lorsque se présentait un lacet replié vers la droite, Godefroy, soucieux de laisser libre la chaussée, le passait « à la corde ». Alors, pour absorber l'inévitable ressaut, ses mains, l'une après l'autre et lentement, comme pour l'accomplissement d'un rite, prenaient appui sur les « cocottes » et, tirant sur ses longs bras minces, Godefroy soulevait son torse et quittait la selle. Le vélo, soudain allégé et propulsé plus nerveusement, incliné de droite et de gauche sans mollesse ni brutalité franchissait le « coup de nez » dans une brève hésitation pour reprendre son élan, à l'étage supérieur, vers le virage suivant.

Godefroy se rasseyait, marquait un infime temps d'arrêt dans son effort, déplaçait légèrement son arrière-train et, les mains ramenées à la potence, reprenait son travail de grignoteur...

Car il s'agissait bien de grignotage : ces courtes séances de danseuse alternées avec un pilonnage laborieux et conscient, le tout sur un développement réduit qui faisait tourner lentement des roues toujours prêtes à voir mourir leur chétif élan, ces arbustes et ces rochers défilant à l'extrême ralenti, ce souffle malaisé qui ne trouvait à happer qu'un air chaud et immobile, tout n'était que lenteur, lourdeur, PESANTEUR !

28 x 21... Les yeux de Godefroy noyés de sueur fixèrent à nouveau le tronçon de route, là-haut, dans les mélèzes ; il semblait désormais moins inaccessible, peut être moins lointain qu'il n'y paraissait tout d'abord... Voyons, peut-être à cinq kilomètres ? Non, davantage... à six plutôt : oui, à six kilomètres. La vitesse ? hum... du huit, du dix en mettant les choses au mieux. Alors, avec du dix, « ça » faisait six minutes entre chaque borne ; six par six : trente-six minutes, presque trois quarts d'heure avant d'atteindre les mélèzes, en tout cas une grande demi-heure de plein soleil.

Le bidon était vide. Par deux fois, Godefroy en avait versé le contenu sur sa casquette et l'eau attiédie avait séché en quelques minutes sur l'étoffe qui faisait comme une gangue. Il n'osa pas l'ôter, cependant, car elle maintenait sa nuque à l'abri relatif de sa visière prolongée d'un mouchoir tombant sur ses épaules en pans irréguliers. Les voitures qui le doublaient laissaient, en sillages révélateurs, des relents d'huile chaude.

Tiens !..... Une nouvelle borne que Godefroy n'attendait pas si tôt : la succession des lacets le distrayait et l'encourageait car chacun d'eux inversait l'orientation du cycliste, reposant alternativement des

ardeurs solaires la face ou la nuque. Et puis, chaque fois, c'était un étage de plus, une vision concrète de sa progression verticale.

Bientôt, en levant les yeux, Godefroy ne vit plus, le dominant, ni mur, ni talus ; il était donc parvenu à l'étage des mélèzes que, seule, une barre rocheuse lui masquait encore. Au-dessous les lacets franchis dévidaient leurs orbes comme un monstrueux reptile au repos sur une dalle chaude.

La route contourna la barre rocheuse, en corniche, par un coude brusque. Et, à la sortie du virage, Godefroy passa à L'OMBRE DU PREMIER MÉLÈZE.

Était-ce la fin ? Assurément pas, mais cela sentait la fin. Des voitures plus nombreuses stationnaient sous les ombrages retrouvés. L'air semblait plus frais ; heureusement. Godefroy se sentait faiblir ; il quitta sa casquette et la brise des hauteurs vint sécher son front et ses cheveux plaqués sur la nuque.

Un confrère cycliste le croisa en lui criant : « Allez, ça se tire ! » « Ça se tirait ? ». Godefroy y comptait bien ; la révélation du contraire eût été pour lui, positivement, une mise à pied. La route décrivit encore quelques virages, encore un lacet, et puis un autre et encore un autre ; c'était inquiétant ; l'affolement revenait ; un début de crampe monta dans le mollet gauche...

Levant alors les yeux, Godefroy vit soudain le sommet, la plaque du col. La pente s'amollit : le cyclo desserra ses cale-pieds et se mit, enfin, en roue libre avant de s'arrêter. « Un de plus. », songea-t-il en s'épongeant.

(Extrait de « Vingt-huit - Vingt et un »).

Miroir du cyclisme
n° 58 - mai 1965 -

LES PETITS RIENS

Par cette fin ensoleillée (une fois n'est pas coutume...) d'une randonnée sans histoire, Godefroy constata qu'un cyclotouriste ne peut, à chaque sortie, ramener des souvenirs héroïques ou même, simplement, originaux.

En tout cas, au long des deux cents kilomètres de son périple dominical, il n'avait ni frôlé de précipice, ni côtoyé, à aucun moment, la mort par écrasement ; il n'avait pourtant pas emprunté uniquement des petites routes mais, ce jour-là, les conducteurs du dimanche s'étaient montrés à peu près normaux.

Il n'était donc rien survenu de très saillant, mais Godefroy ne s'en montra pas déçu.

Il ne s'en montra pas déçu parce qu'une randonnée à vélo, ou même simplement une simple promenade, suscite toujours, du seul fait que l'on pédale, que l'on pense et que l'on vit, une floraison discrète mais précieuse de menus souvenirs, de « petits riens » qui n'ont de valeur que pour celui qui les a vécus. Ces infimes événements ne sauraient, dans la plupart des cas, servir de trame ou de point d'appui à des récits verbaux ou écrits ; on ne les raconte donc pas et, de ce fait, ils demeurent, sans déformation, discrets et fragiles, mais authentiques, dans ce jardin secret que cultive tout cyclotouriste, même à son insu.

Et ce soir-là, poursuivant son ombre rasante, Godefroy épuisait calmement les dernières minutes de sa pédalée en évoquant pour lui seul les épisodes anodins du jour écoulé.

Il était parti avec le soleil levant et il se souvenait de s'être arrêté au bout de quelques kilomètres pour gonfler un pneu arrière un peu mou. Ce pneu arrière l'avait inquiété une bonne heure car il lui semblait qu'il se dégonflait sournoisement. Et puis, ce souci mineur s'était estompé.

Dans la traversée d'un bois, un lapin avait coupé la route, à dix mètres à peine, et comme Godefroy roulait lentement, il avait pu

entendre, au passage, les furtifs froissements de feuilles et de brindilles qui trahissaient la fuite de l'animal sous les taillis.

Vers dix heures, au sommet d'une longue côte, d'une de ces côtes gersoises toutes droites et escaladant le ciel comme une échelle de Jacob, le solitaire avait « cassé la croûte » sous un pin parasol. Comme l'herbe était humide, il s'était assis sur le poncho de nylon ; il avait longuement observé un tracteur au travail non loin de là, accroché à la pente du coteau comme un gros insecte pataud...

Plus loin encore, une « 4 CV » bourrée de « yéyés » mâles et femelles l'avait dépassé dans un charivari de klaxons et de piaillements divers. Il leur avait adressé machinalement un pied de nez sans agressivité et sans illusion.

Vers midi, la cathédrale d'Auch avait surgi, baignée de ce soleil décidément fidèle, et Godefroy s'était mis en quête d'un restaurant, car il n'avait pas voulu, ce jour-là, s'embarrasser d'un repas froid.

Il ne se souvenait de rien d'autre jusqu'à trois heures de l'après-midi, si ce n'est d'une digestion paisible en direction de Mirande.

La rampe de Laguian le fit transpirer, mais le fait le plus saillant du jour se situa après Tarbes. Depuis plusieurs kilomètres, le bord de la route se garnissait de gens et les « Vas-y Bobet » se multipliaient à son passage. Il flaira la venue imminente d'une course cycliste ; bientôt, quelques bruyants véhicules publicitaires le dépassèrent et, comme il attaquait gaillardement une côte après Tournay, le peloton le rattrapa, comme une vague déferlante s'abat sur le baigneur distrait.

Il se trouva incontinent englobé dans cette meute multicolore et haletante et décida, par jeu, d'y demeurer un moment. Autour de lui, ses nouveaux compagnons de route le lorgnaient comme des poussins l'auraient fait pour un caneton. L'atmosphère manquait de sérénité, l'allure aussi du reste. On entendait, çà et là gémir un dérailleur, crisser un frein, jaillir un juron hâtif suscité par la peur panique d'un accrochage évité de peu.

Cependant, insensiblement, Godefroy qui se refusait, dans les descentes, à passer une « grande mécanique », se trouva relégué dans les arrières de la meute et comme il estimait que la séance commençait à être énervante, il vit l'armada bifurquer vers d'autres horizons pour le laisser brutalement, délicieusement solitaire.

Maintenant, au soir tombant, l'ombre de Godefroy s'allongeait un peu plus devant lui car il faisait route vers l'Est ; à peu de distance se profilait la courbe de la dernière côte qu'il absorba d'un élan, pour mettre un digne point final à une randonnée, à une journée sans histoire, bien sûr, mais riche de ces petits riens qu'il savait n'être qu'à lui seul.

Miroir du Cyclisme
n° 62 - Août 1965



Dans le col d'Aubisque

9 juillet 2008

UNE HISTOIRE À DORMIR DEBOUT

Godefroy avait enduré, à une époque déjà reculée, la célèbre Randonnée organisée par l'Aviron Bayonnais : Bayonne-Luchon. Ce lui fut une si dure épreuve qu'il se promit cent fois, au cours des 325 km et des six cols du parcours, de ne plus jamais recommencer.

Il recommença.

Il recommencera cinq fois.

« *Errare humanum est... Perseverare diabolicum !..* »

Mais cette cinquième fois, pour Godefroy, faillit faire déborder le vase. Car on ne tente pas impunément la chance trop souvent. « Tant va la cruche à l'eau, dit Beaumarchais, qu'à la fin elle s'emplit. »

Tout d'abord, Godefroy faillit ne pas partir. Ils s'étaient confiés, lui et sa monture, aux soins de la S.N.C.F. pour les mener à Bayonne dans la matinée de ce fatal samedi 17 juillet 1965. Toutes précautions étaient prises : enregistrement fait la veille, bicyclette caparaçonnée comme un cheval de tournoi, grandes étiquettes, le mot « Bayonne » écrit en grosses lettres rouges, plusieurs fois, devant, derrière, à droite, à gauche. Impossibilité mathématique d'une erreur.

À Bayonne, Godefroy débarqua seul. Son vélo n'était pas au rendez-vous. Il n'y était pas au train suivant. Ni encore au suivant.

L'heure du départ approchait. Les amis de Godefroy, la mine navrée, s'apprêtaient à lui tresser une couronne. On lui frappait sur l'épaule, on soupirait en le regardant de côté, on parlait bas. Un employé de la gare lui proposa même un vieux clou laissé pour compte à la consigne depuis six mois. Au refus poli de Godefroy, il écarta lentement les bras et tourna le dos à ce malade qui voulait se laisser mourir.

Les choses en étaient là et il fallait déjà songer au retour lorsque le miracle se produisit. Le vélo parut soudain, à la main indifférente d'un employé de quai. D'où venait-il ? Par où était-il passé ? Il ne l'avoua jamais. Godefroy ne lui en tint pas rigueur. Il le dépouilla

fébrilement de sa gangue de carton, y fixa le sac de guidon, fit jouer les manettes des dérailleurs, rameuta ses compagnons tout heureux de ne pas avoir à leur serrer la main, et la troupe s'en fut vers le départ.

Pour un cyclotouriste qui a fait « Bayonne-Luchon », le récit qui va suivre n'a point besoin d'être lu.

Celui qui ne l'a pas fait et qui veut le faire ne doit pas le lire non plus, par crainte d'être dégoûté par avance.

Pour celui qui ne l'a pas fait et qui ne veut pas le faire, la lecture de ce qui suit n'offre non plus aucun intérêt.

Quant à celui qui n'est pas cyclotouriste, qu'il ne lise pas ces lignes ; il risque de ne pas les comprendre, car l'univers de « Bayonne-Luchon » est des plus hermétiques.

J'écris donc ceci pour tous les autres.

Godefroy s'en fut heureux comme un débutant, vers la route de Cambo. Mais comme il en était quand même à la cinquième édition, il laissa disparaître le gros du peloton et se retrouva avec quatre compagnons : Robert le Commingeois, Henri le Béarnais et deux jeunes Parisiens aux dents longues mais d'humeur aimable et discrète.

Les côtes succédaient aux côtes, les unes courtes et raides comme des hoquets, d'autres plus longues, sinuant dans les maïs et les bosquets ombreux. C'était le Pays Basque, Cambo, Bidarray, la vallée de la Nive et, bientôt, Saint-Jean-Pied-de-Port.

À Arudy et Laruns, les voix se firent plus dolentes : on se contenta bientôt du couplet. À Louvie-Juzon, personne ne chantait plus. La lune, levée tard, trahissait les formes de plus en plus envahissantes des hauteurs de l'Aubisque. À Laruns, une fontaine chantait sur la place vide et ce furent les premières rampes, douces d'abord, brutalement redressées dès la sortie des Eaux-Bonnes. Le petit groupe se disloqua. Chacun s'enferma dans son silence et il en fut ainsi jusqu'aux pâturages du sommet que Godefroy atteignit, à l'aube blafarde, tandis que montaient les premiers cris d'oiseaux.

À 11 h. 45 à 3 km du sommet du Tourmalet, Robert et Godefroy mangèrent, assis sur une musette ; puis, ils burent de l'eau bien froide qui coulait d'un névé voisin.

À 12 heures, ils atteignirent le col.

À 12 h. 30, ils s'attablèrent devant un potage à Sainte-Marie-de-Campan. Robert le Commingeois et Henri le Béarnais burent le potage. Mais Godefroy dut se contenter, pour tout repas, de restituer l'eau trop froide du Tourmalet. L'estomac en détresse, les jambes tremblantes et la mort dans l'âme, il s'attaqua à jeûn au col d'Aspin dont l'ingestion se révéla étrangement laborieuse. Il en vint pourtant à bout et se laissa choir dans la vallée d'Arreau.

À Arreau, l'estomac plus vide que jamais et la tête embrumée, Godefroy dut prendre une décision. Ou abandonner, comme un vulgaire champion professionnel, ou boire un tilleul très sucré. Godefroy a horreur du tilleul. Mais le dilemme, pour si cruel qu'il fût, était net.

Godefroy but son tilleul avec douze morceaux de sucre. Entre-temps, Robert et Henri, la panse pleine, l'avaient rejoint et ils abordèrent tous trois le Peyresourde.

Le miracle se produisit ; bourré de tilleul sucré, Godefroy se sentit revivre et grimpa le col « au glucose » comme d'autres le feraient au « maxiton » ou à « l'orthédrine ».

Au sommet, tous trois se retrouvèrent de fort belle humeur, très frais, somme toute. Il en fut de même à l'arrivée à Luchon où beaucoup les virent mettre pied à terre avec inquiétude, les croyant moribonds sous prétexte d'une arrivée assez tardive.

Godefroy se vit donc attribuer sa cinquième médaille et réalisa alors seulement qu'il l'avait aussi durement méritée que les autres car il avait pensé, en 24 heures, perdre son vélo, perdre sa liberté et perdre son honneur en abandonnant.

Et, accessoirement, il avait également couvert les 325 km de parcours.

Miroir du Cyclisme
n° 63 - Septembre 1965 -



La Croix de Fer

28 juin 2009

LA DERNIÈRE ÉTAPE

Il serait vain d'expliquer ici pourquoi et comment Godefroy se mit en tête d'effectuer, avec Henri de Bordeaux, le Tour de France randonneur organisé et contrôlé par l'US Métro. Tout semblait devoir l'écarter d'une telle aventure : 5000 km de routes généralement très fréquentées, voire sursaturées, des traversées de grandes villes, une absence de presque un mois, les aléas physiques d'une entreprise de cette envergure, c'était là un programme en apparence peu alléchant. Il faut admettre pourtant que l'être humain est bourré de contradictions dans ses pensées et dans ses actes puisque un matin de la mi-août 1965, Henri de Bordeaux et Godefroy mirent le cap des Landes vers la Bretagne.

Pendant des jours et des jours, ils voguèrent de collines en collines, de plaines en plaines, de vallées en vallées, de cols en cols. Ils touchèrent bien des ports, de La Rochelle à Nantes, de Nantes à Brest et de Brest à Cherbourg, et à Paris, et à Dunkerque, et à Strasbourg... Ils subirent force bourrasques, du crachin de Honfleur à la neige du Galibier, des pluies diluviennes de Toulon à la grêle de l'Aubisque.

Ils crurent cent fois mourir avant de revoir les Landes, mourir par liquéfaction sous les averses, par écrasement sous les camions, par désintégration sur les pavés de Valenciennes ou d'Aubagne, par volatilisation sous les rafales du Cotentin et du Pas-de-Calais. Dégoulinants de pluie, « ratatinés » de froid, plus rarement recuits de soleil, ils parvinrent chaque soir à leur gîte d'étape et chaque matin en repartirent pour de nouveaux horizons.

Et voici qu'au 29^e jour de navigation, par un matin clair et pimpant, ils quittèrent Oloron-Ste-Marie pour Castets-des-Landes. Le soleil riait sur les montagnes basques et Henri de Bordeaux éternua par trois fois, ce qui était, expérience faite, le signe certain d'un beau temps durable (effectivement, il ne plut, ce jour-là, qu'à partir de 16 heures...)

Oloron-Castets... 29^e et ultime étape ! Godefroy avait beau penser à cette douce et glorieuse évidence, aucune joie violente ne jaillissait ; il avait trop pris l'habitude des départs quotidiens pour

saisir le caractère exceptionnel, unique, de cette journée. Il demeurait enfermé dans les gestes routiniers du Tour. Comme chaque matin, il avait fixé ses sacoches de part et d'autre de la roue avant, roulé le poncho sous la selle, coincé le mouchoir entre la potence et le sac de guidon, enfilé ses gants, vérifié du pouce le gonflage des pneus. Menus gestes rituels du randonneur habituée à vivre sur son vélo depuis des jours et des jours.

Et cette fois encore, la route s'ouvrait, infinie, les côtes succédaient aux côtes, la chaîne allait du 15 au 26 dents, du 45 au 40 et du 40 au 28 ; dérailleur arrière, dérailleur de plateau, manette à droite, manette à gauche ; un faux-plat : 40 x 20 ; une descente : 45 x 15 ; un raidillon : 40 x 23 ou 40 x 26... Combien de fois ces manœuvres avaient dû être accomplies depuis un mois ? Henri de Bordeaux posa la question. Combien de fois ? Des centaines, des milliers de fois. Les souvenirs, du coup, remontaient, fugaces mais nets, au rythme régulier du pédalage.

Le premier jour, dans les Landes, de Castets à Bordeaux, au long de petites routes paisibles sinuant dans les pins à l'écart de la mortelle N. 10... Puis les étapes de l'Ouest, le grand vent du large, les cieux immenses de la Vendée ; ensuite le pays breton et ses côtes ; ces rampes redoutables où il fallait recourir sans hésiter au plateau de montagne pour rester souple et ne pas pousser comme un sourd... la Normandie, jolie malgré la pluie, le gros dos du pont de Tancarville, la Seine calme et brumeuse d'un matin aux Andelys, l'innombrable corvée de l'approche de Paris jusqu'à la porte de Clignancourt, la sauvage et interminable lutte contre le vent de N.-O. sur la route de Beauvais, l'épais crachin qui laissait à peine deviner le cap Gris-Nez du haut des longues rampes du Boulonnais... La Flandre ensuite, les moulins à vent près de Dunkerque, et la mémorable étape de Calais à Maubeuge où Godefroy, au long des pistes cyclables de Cysoing et de Valenciennes, avait regretté si vivement la route tourmentée du col du Menté et les chemins de chèvre de ses lointaines Pyrénées.

Henri de Bordeaux, pour sa part, évoquait les grands épisodes du périple : l'arraisonnement de l'équipe égarée sur une autoroute, avant Lille... L'irruption de Godefroy en survêtement dans une boîte de nuit de Maubeuge qu'il avait prise pour l'hôtel de l'étape, le repas pantagruélique d'Inenheim, entre Strasbourg et Colmar et, surtout, surtout, le morceau de bravoure de l'équipée, le passage du Galibier sous la neige, les roues suivant à grand peine la trace imprécise laissée par les voitures.

Ce jour-là, Henri et Godefroy faillirent abandonner leur Tour de France. Le soleil de Nice puis l'approche des Pyrénées familières les avaient ensuite récompensés et il ne leur restait de ces heures difficiles que la fierté de les avoir vécues sans faiblir...

Bayonne approchait. Quelques kilomètres encore et ce serait l'Adour, le pont St-Esprit, la côte de la rue Maubec. Ensuite, Godefroy le savait bien, ensuite viendraient à nouveau les Landes, les Landes qu'il aime tant, les Landes odorantes et douces, vastes et mystérieuses, ces Landes quittées un mois avant vers le Nord et qu'il allait rejoindre par le Sud. Cette fois, brutalement, comme déchirant un voile, la joie envahit Godefroy. Il réalisait qu'ils allaient tous deux réussir le Tour de France Randonneur. Et il entra dans Bayonne, sous la première averse de la journée, avec un moral au beau fixe.

*Miroir du Cyclisme
n° 65 - novembre 1965*

TOUR DE FRANCE SANS VAINQUEUR

Le plus surpris de tous les cyclos, en cette fin de saison, aura été sans doute mon ami et collègue Elie Anselme, de Digne.

Lui, le Randonneur solitaire, rude, discret, modeste, s'est vu attribuer le titre de « Vainqueur du Tour de France Randonneur ».

Le Tour de France Randonneur n'a pas de vainqueur. Il ne peut pas en avoir pour la seule mais très suffisante raison que cette randonnée au long cours ne comporte aucun classement, que c'est une épreuve individuelle, que l'on peut partir de n'importe quelle ville contrôlée et qu'il suffit, pour être homologué, de rallier le point de départ dans un délai de 30 jours.

C'est tout. C'est beaucoup, mais c'est tout. Chacun part à la date de son choix, découpe ses étapes à son gré, gouverne sa barque en maître seul à bord.

Je viens de faire le Tour de France Randonneur avec mon précieux compagnon de route, Henri Bosc, de Bordeaux. Nous sommes partis de Castets, dans les Landes, le 14 août. Nous y sommes revenus le 11 septembre. Nous avons croisé deux fois en cours de route l'ami Anselme qui tournait en sens inverse, chacun adoptant le sens giratoire de son choix. Il n'y a ni vainqueur, ni second. ni dernier. Il y a ceux qui réussissent et les autres.

LES INCURABLES

Lorsque Godefroy revint au bercail après un périple estival de 5 000 km, il démontra son vélo, l'ausculta, le récura, le baigna dans un mélange d'essence et d'huile, le sécha, le huila à nouveau avant de passer au chiffon sec les chromes et les faces ternies du duralumin.

L'opération dura une semaine. Pendant ces huit jours, le cadre resta suspendu, se balançant doucement au courant d'air de la remise où se déroulaient les soins de rajeunissement.

Passant par là, plusieurs voisins s'arrêtaient un moment, à distance raisonnable à cause des projections d'huile. De là, lorgnant la carcasse sans roues de la monture, ils remarquaient, d'un ton faussement surpris :

« Alors, cette fois, ON “raccroche” » ? Votre “truc” de cet été vous a guéri ? Je vous comprends. Moi, s'il me fallait prendre la bécane pour faire 10 km, je mourrais avant. »

Godefroy répondait évasivement puis parlait de la pluie et du beau temps ; surtout de la pluie qu'il venait de fréquenter assidûment pendant sa randonnée.

Au bout d'une semaine, Godefroy remonta son vélo, cira ses souliers cyclistes et s'en fut d'une pédalée désinvolte sous le beau ciel de septembre : le « truc » ne l'avait pas guéri...

La révolte

Ainsi font les cyclotouristes. Ils ont beau connaître, de temps à autre, des jours difficiles, ils ont beau accumuler des kilomètres, leur passion pour la bicyclette renaît sans cesse ; mieux, elle se fortifie, elle se durcit avec les années. Il n'est pas rare que des jeunes, après une plus ou moins longue période de désaffection pour le vélo, se lassent d'être trimballés par un quelconque engin motorisé. Leur vitalité se révolte, la passivité physique et l'ennui des sièges confortables les étouffe. Ils se posent des questions sur la valeur du bonheur que leur

procure « le confort des fesses », religion de ceux qui se croient « dans le vent ».

Un beau jour, ils reprennent le vélo. Bien mieux, les années leur ayant apporté souvent une autonomie financière qu'ils n'avaient pas à leurs débuts, ils s'offrent un de ces magnifiques vélos de cyclotourisme, construits sur mesure, nantis des derniers raffinements de la technique, aussi éloignés du brave vélo « demi-course » du certificat d'études qu'un pur-sang des 24 h. du Mans peut l'être d'une « familiale » de série.

Dès lors, jusqu'à l'extrême limite de sa vieillesse, le cyclotouriste revenu à ses premières amours trouvera son bonheur profond à pédaler à sa guise sur les proches chemins de sa région ou sur les plus lointaines routes du globe. Aucune fatigue exceptionnelle, nul déboire mécanique ou météorologique ne le rebuteront. Quelque long, quelque pénible qu'aura pu être un raid au long cours, il s'écoulera peu de jours avant que la nostalgie de la route ne reprenne l'impénitent.

Sachant bien ces choses, Godefroy s'est souvent demandé ce que pouvait éprouver un coureur professionnel qui décide de « raccrocher ».

Car les coureurs, eux, « raccrochent » et même assez vite, si l'on veut bien admettre qu'un homme de 35 ans est encore jeune... Leurs raisons sont valables, impérieuses même : pédaler comme ils le font tout au long de leur carrière, produire de façon quasi permanente des efforts violents, s'exposer à des dangers certains, cela les use vite et dès lors qu'ils n'ont plus toutes leurs chances dans ces confrontations sans pitié que sont les courses modernes, ils se retirent.

Le renoncement

Mais, ce qui gêne un peu Godefroy, c'est de constater à quel point la grande majorité d'entre eux peut tourner le dos, une fois la compétition abandonnée, à ce vélo qu'ils ont bien dû aimer peu ou prou, au moins à leurs débuts... Certains continuent à fréquenter le « milieu cycliste », soit par goût, soit par nécessité commerciale. D'autres s'en écartent complètement et définitivement.

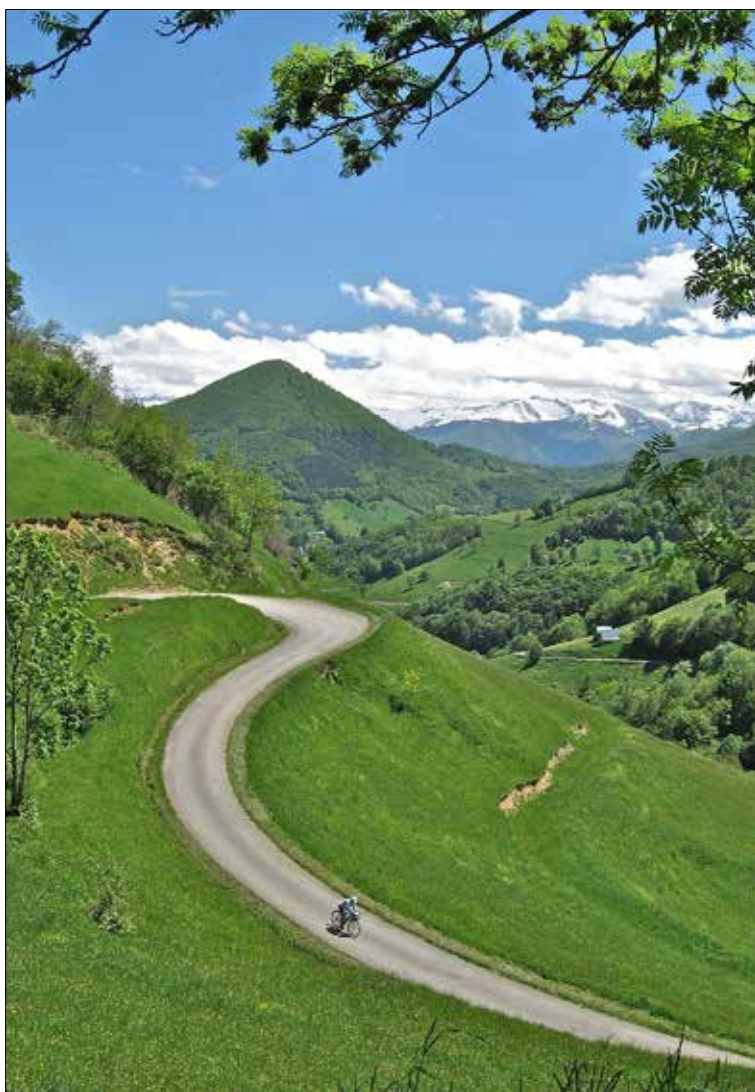
Parmi ceux qui continuent à « fréquenter », il en est qui déclarent, avec sincérité sans doute, qu'ils vont persister à faire du vélo, pour eux, en dilettante. Certains proclament même leur inten-

tion de redécouvrir, en cyclotouristes, ces routes et ces cols qu'ils ont si mal vus en course. Ils sont une infime exception à manifester de telles velléités ; encore semble-t-il qu'ils aient mis bien timidement leurs projets à exécution...

Quant à tous les autres, bourgeoisement retirés dans un confort certes amplement mérité et durement gagné, ils vieillissent tout doucement en prenant rapidement du poids, ce qui est, semble-t-il, la marque la plus respectable de la réussite sociale.

Aussi, lorsque Godefroy fait un bout de route avec un de ces nombreux cyclotouristes aux cheveux blancs qui pédalent toujours d'un rythme vif et alerte par monts et par vaux, il se trouve tout heureux de rester maigre, d'avoir le souffle de ses vingt ans déjà lointains et de laisser à Luchon sa voiture pour prendre le vélo jusqu'à Superbagnères, se rangeant ainsi dans cette catégorie d'incurables que nulle mode passagère ou nul souci d'être « dans le vent » ne tentent et ne tourmentent.

*Miroir du Cyclisme -
n° 66 - décembre 1965*



Micheline dans la descente du col de Portech

16mai 2009

LE VÉLO À L'HEURE DES SATELLITES

Un moribond bien portant

Dès ses premiers balbutiements, le « vélocipède » fut condamné, par les bons esprits, à une mort rapide.

Les bons esprits sont morts et le vélo roule toujours. Il roule toujours mais on le voue encore à une fin prochaine. On lui oppose le progrès, la vitesse, la désaffection des jeunes pour un mode de locomotion qu'ils jugeraient trop lent, trop pénible ou uniquement destiné aux champions.

Et l'on voit pourtant des milliers de jeunes faire du vélo. La moto devait tuer le vélo, le cyclomoteur devait aussi tuer le vélo et, s'il devait lui rester un souffle de vie, l'auto l'achèverait à coup sûr.

On sait ce qu'il faut penser de ces jugements. La pratique a prouvé et prouve toujours ce qu'ils ont de superficiels malgré leur apparence de logique. On vend fort peu de motos, et presque uniquement à des « mordus » dont il convient de respecter ici les goûts ; le scooter a presque disparu ; les cyclomoteurs pullulent présentement, mais pour combien de temps ? Quant aux autos, il s'avère qu'elles ne peuvent être concurrentes du vélo ; elles sont devenues des engins utilitaires, ou de déplacements en principe rapides et beaucoup d'automobilistes, blasés et lassés par cette conduite passive, par celle « immobilité dans le mouvement », se tournent, pour les promenades, vers la marche ou... le vélo !

Quant à ce dernier, il se porte à merveille. Rajeuni, mis au goût du jour, équipé avec élégance et légèreté, il tient à nouveau la meilleure place dans les magasins spécialisés, après un recul passager dû à la grande illusion motorisée de l'après-guerre.

Bien mieux, il perd peu à peu son rôle d'engin utilitaire et de travail (le cyclomoteur et la voiture pourvoient à ces besognes astreignantes) pour devenir un instrument de plaisir, soit qu'on le considère sous l'angle sportif, soit qu'on l'apprécie comme moyen de promenade ou de grand tourisme.

Une merveilleuse machine

Cette pérennité du vélo tient à bien des raisons. La plus importante, à mon sens, est son caractère de machine simple, sans équivalent. Que l'on songe, en effet, que c'est le seul engin de locomotion jamais inventé qui multiplie le rayon d'action et la vitesse de déplacement de l'être humain usant de ses seuls muscles par cinq ou par six. Il ne faut donc lui opposer aucun engin motorisé car le vélo se propulse par la seule force musculaire. C'est là son originalité et c'est ce qui interdit de le considérer, dans l'histoire de la locomotion, comme un outil de transition entre la marche et les véhicules motorisés. Le vélo est un tout, perfectible sans doute dans ses détails, mais non point dans son principe. Du point de vue humain comme du point de vue scientifique, il constitue une machine « merveilleuse » au sens premier du terme ; il est la concrétisation du mythe des bottes de sept lieues. Le cyclomoteur le plus simple et le plus lent en est très éloigné car il introduit une source d'énergie étrangère.

Le cycliste se propulse ; le cyclomotoriste est propulsé.

Des reproches bien connus

Il est rare que l'on aime faire du vélo par simple logique ou par raisonnement. Le goût des choses du cyclisme, le plaisir que l'on éprouve à pédaler échappent à toute analyse précise, à tout exposé rationnel. Aussi, n'est-ce point par le raisonnement que les sociétés cyclistes recrutent leurs membres.

Dans le domaine de la compétition, le prestige des champions, l'espoir des succès, de la gloire sportive, l'instinct de lutte qui habite normalement les jeunes, constituent des motifs normaux et fréquents pour les inciter à « prendre une licence ».

Il en va autrement chez les cyclotouristes. Eux ne pratiquent le vélo que par plaisir ; les randonnées les plus longues et les plus difficiles ne sauraient leur apporter ni gloire, ni profit pécuniaire. On devient donc cyclotouriste par goût intime, par inclination naturelle, par un mélange différemment dosé, selon les individus, d'amour du vélo et de la nature. Peu à peu, parallèlement à cette activité passionnante, malgré soi, on en découvre les avantages pour la santé, pour l'esprit. Le cyclotourisme est une passion qui a la chance d'être raisonnable. Alors, on penche vers le prosélytisme, on voudrait persuader

les autres de faire comme soi-même ; on échafaude d'inattaquables raisonnements pour justifier notre opinion et pour la faire partager. On oublie que les joies du cyclotourisme ne s'expliquent pas. On ne peut les offrir. Elles se gagnent.

Il est fatal, dans ces conditions, que le cyclotourisme ne soit pas toujours compris. Bien des gens admettent à la rigueur que l'on puisse aimer les courses cyclistes mais ils ne conçoivent pas que l'on pédale sans autre motif que le plaisir de se promener sur un vélo. Ils conçoivent et envisagent encore bien moins de pratiquer, eux aussi, le cyclotourisme. Leurs objections ne varient guère :

Le vélo, c'est fatigant ; c'est mauvais pour le cœur ; ça rend bossu, ça va lentement ; ça ne fait pas sérieux quand on a un certain « standing » ; c'est dangereux avec la circulation actuelle.

Que peut répondre à cela un cyclotouriste ? Rien que de très simple :

- *Le cyclotourisme est une activité physique*, un sport comparable à la marche ; à ce titre, il demande, pour éviter toute fatigue douloureuse, de l'entraînement. Cet entraînement, pourtant, n'est en rien comparable à celui qu'exige la compétition. De toute façon, on pratique le cyclotourisme par goût pour l'activité physique ; la suppression de toute fatigue serait la négation de cette activité.

- Comme *tous les autres sports*, le vélo n'est mauvais pour le cœur que s'il est pratiqué sans discernement, en fournissant des efforts violents et désordonnés. Le pédalage souple et régulier des randonnées cyclotouristiques constitue, au contraire, un exercice salutaire pour le muscle cardiaque, sauf, évidemment, en cas de maladie et de contre-indication médicale.

- *Si le vélo rendait bossu*, les cyclistes seraient bossus. Le sont-ils ?

- La *lenteur* du cyclotouriste est toute relative; il va assez lentement pour profiter pleinement des sites parcourus, assez vite pour couvrir 80 ou 100 km dans la demi-journée. Bien des automobilistes du dimanche n'en font pas plus.

- La pratique du vélo ne « *fait pas sérieux ?* » Si vous avez affaire à des gens intelligents, ils ne songeront pas à se moquer de vous, au contraire. Si vous avez affaire à des sots, vous l'êtes plus qu'eux en craignant leurs jugements.

Le vélo est dangereux, à cause des routes encombrées ? Pas plus assurément, que l'auto qui vous emporte à 120 km/h. Et puis, le cycliste a toute faculté de choisir des itinéraires tortueux à souhait qui l'amuse et le charment alors que l'automobiliste, qui s'y trouve freiné et mal à l'aise, préfère les longues et larges lignes droites. Et puis, la crainte morbide des accidents peut vous inciter, pour plus de sûreté, à garder le lit à titre préventif. C'est une solution.

En selle

Toutes ces raisons sont fort bonnes. Le cyclotouriste, ai-je dit, les énonce patiemment, avec conviction ; mais, au fond de lui-même, il sait que le goût pour le vélo ne se peut se satisfaire d'aucun catéchisme. On peut se perfectionner dans l'usage de la « merveilleuse machine », on peut apprendre un peu plus à chaque sortie ; mais nul, à votre place, ne peut allumer et entretenir en vous cette tenace petite flamme, cet aiguillon qui vous chasse des pantoufles et vous met, pour votre bonheur, « en selle ».

*Miroir du Cyclisme - n° 67 -
Janvier 1966 -*

LE FOND DU PROBLÈME

Voici plusieurs années que le « Miroir du Cyclisme » accueille dans ses colonnes la prose cyclotouristique. Grâce à ces pages où nous pouvons nous exprimer librement, grâce à une présentation matérielle impeccable, à une reproduction sans reproche des photos, ceux que la Fédération Française de Cyclotourisme a chargés de cette tâche s'en acquittent de leur mieux, mais sans illusions. Le cyclotourisme est une activité trop vaste, trop diverse, trop complète, trop belle pour que deux de ses pratiquants puissent prétendre rédiger sur cet inépuisable sujet des articles définitifs et sans reproches.

Pour moi qui essaie, en m'amusant, d'intéresser, sous le pseudonyme fantaisiste de Godefroy, les cyclistes qui cherchent ici autre chose que des résultats chronométrés et des classements à la petite semaine, mon but n'est pas de représenter, par mes écrits, la pensée de la race cyclotouriste en son entier ; si je le croyais, je ferais preuve d'une coupable et ridicule présomption. Jeunes cyclistes assez patients pour me lire, cyclistes chevronnés assez indulgents pour ne pas tourner la page, passionnés des compétitions dont vous trouvez dans cette revue l'analyse la plus fouillée, mon propos n'est pas de jouer les geais qui se veulent parer des plumes de paons. Le cyclotourisme est une chose : les courses cyclistes en sont une autre, radicalement différente.

Aussi bien, en voulant laisser croire, par des articles et récits orientés, que le cyclotourisme ne serait qu'une forme spéciale (?) de compétition, et ce, sous prétexte d'appâter de trop timides couraillons, je trahirais la pensée et les buts de ceux qui m'ont confié la part qui m'incombe dans cette rubrique. Disons-le tout net : la grande majorité des lecteurs de cette revue est constituée de passionnés de la compétition. C'est normal. Et bien des cyclotouristes, dont moi-même, sommes les premiers à suivre d'un œil connaisseur les articles consacrés aux compétitions cyclistes. Il doit, dans ces conditions, se trouver des gens pour s'étonner de la présence d'une page de cyclotourisme. Il est vrai que, pour certains, les cyclotouristes sont des « rigolos » qui

vont, le dimanche, cueillir des pâquerettes sur un gros vélo « routier » (?) à la cadence du facteur.

Quand cela serait, et à y bien réfléchir, ces facteurs-là, s'il en existe, sont-ils si ridicules ?

Pourtant, à la lumière des divers récits ou anecdotes parus ici, j'ose croire que les profanes ont dû se rendre compte que les cyclotouristes sont des cyclistes à part entière et qu'ils savent, mieux que bien des coureurs même, ce que vaut un Izoard, un Iseran, un Tourmalet ; ce que coûtent 600 bornes contre le vent d'ouest, ce que représente un Paris-Brest-Paris, un Brevet de randonneur des Alpes ou un Bayonne-Luchon.

Sous ce rapport, il s'avère donc que le cyclotourisme n'a pas à figurer en parent pauvre aux côtés du cyclisme de compétition. Mais, et c'est là le travers où je n'ai pas voulu tomber, à trop vouloir célébrer les vertus athlétiques des cyclotouristes, on risquerait fort de ne plus rien prouver en voulant trop se hausser. Car il est bien évident que le premier venu pourra dire alors : « Mais ces cyclos, puisqu'ils sont si forts, pourquoi ne se frottent-ils pas aux coureurs ? Pourquoi ces formidables grimpeurs du Galibier ou de l'Aubisque ne se mesurent-ils pas avec les Gaul ou Bahamontes passés ou à venir ? Pourquoi ces recordmen de ceci, ces spécialistes de cela ne s'alignent-ils pas dans les courses officielles ? »

Il ne m'appartient pas de répondre à ces questions, mais de rappeler une chose bien simple : c'est que les cyclotouristes sont, en principe et par définition, des touristes à bicyclette, que leurs goûts et leurs buts sont (ou devraient être) tout à fait différents des goûts et des buts poursuivis par les coureurs. Seuls, des esprits superficiels peuvent comparer ce qui n'est, en fait, nullement comparable ; seuls, des cerveaux obtus peuvent vanter les uns au détriment des autres. Un coureur serait aussi ridicule de se moquer d'un cyclotouriste qui mouline à vingt à l'heure, un appareil photo en bandoulière, qu'un cyclotouriste serait idiot d'ironiser sur l'effort de coureurs qui usent de toutes leurs ressources vers un but difficile entre tous à atteindre : une victoire. Il est bien connu qu'on ne s'élève jamais à vouloir rabaisser ou dénigrer les efforts d'autrui et une estime mutuelle entre coureurs et cyclos me paraît être la seule attitude concevable en ce domaine.

Aussi, par respect pour les coureurs et pour les cyclotouristes, il m'a semblé évident que mon rôle, dans une rubrique consacrée au

« cyclotourisme », consiste à parler de « cyclotourisme ». Dans une revue essentiellement axée sur la compétition, il est impensable de vouloir, dans cette page qui nous est dévolue, donner l'illusion que la « Fédération Française de Cyclotourisme » organise et régenté des courses hybrides, en marge des fédérations habilitées pour s'occuper de véritables épreuves. Les amateurs de courses cyclistes, les vrais coureurs ne sauraient comprendre, dans de telles conditions, la raison d'être du cyclotourisme et ses buts. Si cette rubrique n'était qu'un ersatz de palmarès au petit pied, elle n'aurait plus sa place ici.

Mais essayer de montrer à tous nos lecteurs ce qu'EST le cyclotourisme, raconter une randonnée au long cours, une promenade vespérale, un épisode d'un voyage à bicyclette ; évoquer des souvenirs où l'usage du vélo reste le nerf du récit, mais où il n'est question ni de démarrages, ni de sprint, ni de classement, voilà ce qui m'a paru être mon lot.

Seulement, en ne voulant pas jouer le « chante-louanges » à l'adresse de « cyclotouristes champions », je soupçonne avoir déçu ou irrité un certain nombre d'entre nous.

C'est qu'en effet une petite partie de la grande famille cyclotouriste se considère d'une essence supérieure, dès lors qu'une heureuse condition physique mise au service d'une volonté exacerbée par la vanité lui permet de disputer des espèces de courses pour non-coureurs où les bien classés oublient facilement le célèbre adage : « Au pays des aveugles, les borgnes sont rois. »

Et loin de moi l'idée de vouloir dénigrer ou ternir la valeur d'authentiques performances réalisées en des occasions très exceptionnelles, dans des épreuves spéciales délaissées par les coureurs, comme Paris-Brest-Paris ou au cours de journées comme la Poly de Chanteloup ou la Journée Vélocio de Saint-Etienne. Mais ce qui donne quelque valeur à ces résultats, c'est précisément ce qu'ils ont d'exceptionnel, d'épisodique, sortes de tests personnels, de gestes gratuits. Malheureusement, à vouloir dîner avec le diable, il faut avoir la fourchette longue et savoir garder la tête froide. L'inévitable est arrivé : ces manifestations chronométrées, d'exceptionnelles chez nous, sont devenues, dans certaines ligues, le lot de chaque dimanche.

On se croit toujours cyclotouriste ; on ne l'est plus sans, pour autant, mériter le titre de coureur cycliste. Ceux qui se satisfont de cette position hybride sont dans leur droit ; là où ils n'y sont plus, c'est

lorsqu'ils voudraient donner à tous cette image loufoque du cyclotourisme, d'un cyclotourisme où l'on ne pratiquerait plus que rarement ou pas du tout le tourisme à bicyclette. Alors, nous n'aurions plus à réclamer ni à mériter l'estime de nos confrères les coureurs.

Loin d'avoir notre activité propre, passionnante, enrichissante à tous égards, nous ne serions plus que des pantins, des volatiles mal emplumés cherchant à imiter le vol des rapaces.

Pour ma part, je continuerai, chaque fois que je le pourrai, à donner ici du « cyclotourisme » une image qui m'est chère : celle de libres pédalées sous les cieux de France et d'ailleurs, celle de tranquilles et discrètes excursions au creux de chemins oubliés, celle d'enivrantes escalades au long des lacets des grands cols.

Et j'irai, chaque été, applaudir sans complexes et avec un enthousiasme toujours neuf les gars du Tour de France.

Miroir du Cyclisme

n° 68 - février 1966 -

VENT DU SUD

Comme chez bien d'autres, février sonne pour Godefroy l'appel de la route. Non point qu'il délaisse tout à fait, durant le plein hiver, la pratique du pédalage.

Quelques brèves sorties dans les avant-monts pyrénéens maintiennent en forme, surtout si on les agrémente de compléments pédestres, après l'échange au bout du chemin goudronné, des souliers cyclistes contre les chaussures de marche.

Mais, avec février, Godefroy se remet sérieusement en selle. Il connaît des circuits bien à lui, des côtes savamment repérées qui lui offrent le prétexte à des efforts pénibles au début mais toujours payants. Il les affronte généralement seul avant d'y revenir avec ses amis, car il sait que l'effort solitaire ne laisse pas de place aux interprétations faussées par la compagnie d'autres cyclos.

Ainsi, bien avant le printemps officiel, Godefroy sait s'il « passe » convenablement, c'est-à-dire en souplesse et sans essoufflement anormal, la côte de Mont-de-Galié, celle de Campels, ou le « mur » du Belvédère de Labroquère.

Alors, et alors seulement, Godefroy se tourne vers les cols. Les premiers à s'ouvrir sont, bien sûr, les plus bas : les Ares, le Portet-d'Aspet... Le Portet-d'Aspet ! Godefroy y a vu bien des champions y mettre pied à terre, mais avec 28 x 26, on ne met pied à terre que volontairement.

Viennent ensuite fin mars ou début avril, les grimpées du Peyresourde et de l'Aspin, l'Aspin longtemps fermé aux autos par une congère sommitale, ce qui est bien pratique pour les cyclos qui s'y trouvent alors chez eux.

Quant aux voisins les plus hautains de Godefroy, le Tourmalet et l'Aubisque, ils ne se livrent guère avant Juin.

Cette année, ces honnêtes et bourgeoises coutumes sont bousculées. Elles sont bousculées parce que depuis huit jours, depuis la pleine lune du début février, le vent du Sud, le vent d'Espagne, ronfle

par-dessus les hautes crêtes du Néthou et de la Sierra des Encantats. Il lèche de sa chaude haleine les hautes pâtures et fait gémir les ramures des profondes sapinières qui dominent le Val d'Aran et le col du Menté. Oui, le col de Menté, celui que les coureurs du Tour vont franchir, cette année, pour la première fois et dont ils se souviendront sans nul doute ! Ce col de Menté, pour Godefroy, est une vieille connaissance. Il le fréquentait à l'époque où n'existait qu'une raboteuse route forestière qui s'achevait, là-haut, par un chemin de chèvres. Maintenant, le Menté est goudronné, élargi. Une station de ski y installe ses tire-fesses et, durant l'hiver, la foule des néo-sportifs du dimanche y vient faire valoir ses talents. Hélas depuis huit jours, souffle le vent du Sud. Et la neige a fondu. Et le goudron a reparu. Et les skieurs ont disparu.

Alors, Godefroy n'a pas su résister à la tentation et, oubliant ses sages méthodes d'entraînement progressif, il s'est attaqué au versant sud du col de Menté.

Il a longé la Garonne toute neuve sortie depuis une douzaine de kilomètres de son Ibérie natale, il a traversé le bourg de Saint-Béat et s'est mis en tenue de combat au pied de la rampe qui débute brutalement contre une carrière de marbre... qu'exploitèrent les Romains.

28 x 26 tout de suite. Que les rieurs rient. Godefroy ne rit pas. Il a chaud, très chaud, ses jambes sont lourdes, son souffle étriqué. Les gouttes de sueur lui chatouillent les ailes du nez et il se gratte rageusement. Rien ne va sur son vélo ; il trouve le guidon trop loin, la selle trop basse ; la chaîne fait du bruit et le gros orteil du pied droit bute au fond du cale-pied. Godefroy se trouve minable. À quoi bon avoir fait du vélo depuis bientôt 20 ans, et à haute dose, pour en venir là ! La souplesse, l'aisance dans l'effort ? Des mots, tout cela, des mots. Le Menté ? Une sale petite route raide, mal tracée, sans replats. Un camion forestier double Godefroy ; il pue, ce camion ; il pue l'huile chaude, le gas-oil et l'oxyde de carbone. Il faut tousser et cracher, après cela, comme un soudard.

Voici le village de Boutx. Il y a une fontaine, à Boutx. Et bien, non, Godefroy ne s'y arrête pas. Il ne la regarde même pas. Elle fait un joli bruit en coulant, elle murmure, elle gazouille. Godefroy ne veut pas l'écouter et il attaque les lacets supérieurs comme on va à l'abattoir.

Pourtant, Godefroy n'est pas mort. Il parvient, au bout d'une heure, sous les sapins et les hêtres des derniers kilomètres. Là-haut,

il fait un peu frais, des plaques de neige expirantes tapissent le fond des fossés. On entend les merles qui croient, eux aussi, au printemps. Godefroy se sent mieux. Le guidon est à sa portée et la selle à bonne hauteur. Le gros orteil ne dit plus rien et la chaîne se tait. Godefroy regarde sa montre et constate qu'il n'a pas mis plus de temps qu'à l'ordinaire. Du reste, voici le sommet. Une route nouvelle continue à grimper au-delà du col, vers la station de ski. Du coup. Godefroy s'y engage, sans s'arrêter. Il se sent tout à fait bien maintenant et, devant quelques ouvriers qui travaillent sur un chantier de forêt, il prend sans trop de peine une allure qu'il souhaite dégagée et souple.

Le voici au sommet. Il appuie son vélo contre un gros sapin, enfile posément son survêtement. Il n'y a personne. Les remontées mécaniques sont inertes, dressant leurs noirs pylônes inutiles vers le ciel capricieux.

Alors, Godefroy tire une grosse orange de la sacoche et, assis sur l'herbe sèche, il déguste gravement son goûter en écoutant chanter le vent du Sud.

Miroir du Cyclisme
n° 69 - Mars 1966.



Micheline au Port de la Core

31 juillet 2010

LES CHEMINS DE L'AVENTURE

On dit du progrès qu'il a tué l'aventure. Le sujet est vaste ; vouloir le traiter à fond conduirait bien vite à s'évader et à se perdre dans de fumeuses et hasardeuses cogitations sur les états d'âme supposés des modernes cosmonautes quadrupèdes ou bipèdes, sur les sensations, les angoisses ou les joies des futurs explorateurs de la Lune et de Vénus.

Pour nous, cyclistes, gens de la Terre et des chemins séculaires, la question mérite pourtant d'être étudiée à notre échelle. Pour sa part, Godefroy se l'est souvent posée au hasard des multiples péripéties héroï-comiques de sa déjà longue carrière cyclotouriste. Le vélo, par sa simplicité, sa légèreté, son caractère UNIQUE d'engin magique assimilable aux bottes de sept lieues dont il a concrétisé le mythe, le vélo peut-il nous offrir et nous conserver ce que tant de nos semblables ont perdu et recherchent désespérément, ce piment de la vie, cet incomparable luxe qui ne s'achète pas : l'aventure ?

Gageons que bien des cyclotouristes pourraient répondre affirmativement. Ils sont nombreux, ceux qui ont connu au hasard des routes cet événement fortuit, cette rencontre étonnante, cette mésaventure mémorable, cet incident imprévisible, ce menu fait ou cet événement considérable qui font de nous des voyageurs vivants, des individus autonomes, « à part entière », et non point des denrées, des objets numérotés et conditionnés, des matières premières dociles et payantes pour « voyages organisés », croisières de luxe et autres ersatz des légendaires périples de Marco Polo. Il faut bien se dire, en effet, que l'aventure ne s'achète pas mais se mérite. Pour la rencontrer, il faut d'avance renoncer à ce qui peut nous en isoler : la voiture douillette et confortable, le car de luxe qui nous dépose au jour dit et à l'heure dite devant l'hôtel retenu, le train ou l'avion qui effacent les distances tandis qu'ils nous emportent, inertes et passifs, plongés dans la lecture ou dans le sommeil.

Le cyclotouriste n'est point, pour autant, un spartiate. Il ne recherche pas la pluie pour la pluie, la canicule pour la canicule ; il n'emprunte pas un chemin défoncé par masochisme et adore chausser

des pantoufles chaudes au retour d'une randonnée hivernale. Il est heureux d'atteindre le sommet d'un col et de redécouvrir qu'après la montée il y aura la descente. Sous l'averse, il espère l'éclaircie et le vent de face ne le comble pas de joie.

Seulement, et c'est ce qui importe, le cyclotouriste se soumet à ces impondérables du plein air et de la nature. Lorsqu'il prend son vélo, il SAIT qu'il faudra vaincre les rampes, il SAIT que le vent pourra souffler de face, que la pluie risque de le surprendre. En voyage, il SAIT que l'étape est toujours incertaine. Mais il SAIT aussi et surtout que le vent, la pluie, les rampes ou la canicule recèlent des récompenses sans égales : la joie de progresser, la joie du beau temps revenu, du col franchi, du brouillard dans les sapins, de la pédalée souple sous les ombrages. La moindre sortie à bicyclette nous apporte TOUJOURS un minimum de sensations, de satisfactions profondes qui font que cette pédalée, même courte et sans événement notoire, est MÉMO-RABLE.

Que dire alors des longues et lointaines chevauchées ? Il faut lire les récits de voyages ou de randonnées, les souvenirs de vacances nomades vers le Cap Nord, les confins sahariens, les approches de l'Asie par les Dolomites, les Balkans et Istanbul. Il faut savoir ce qu'ont vécu un Lionel Brans sur la route de Paris-Saïgon, un Vuillomenet, sur les pistes de Mésopotamie ou dans les lacets du grand col Andin de l'Anticona, plus haut que le Mont Blanc ! Voilà des aventures, voilà des exemples que nous ne pouvons pas tous suivre, mais qui donnent à penser...

Cependant, sans aller dans les Andes ou en Asie, sans aller même à Istanbul ou au cap Nord, les routes de chez nous sont assez nombreuses, assez secrètes, assez variées pour nous offrir, au gré des hasards et de notre volonté, cette AVENTURE que nous devons à notre bicyclette.

* * *

N.B. — Je remercie tous ceux qui m'écrivent pour me demander des renseignements sur la pratique du cyclotourisme, et notamment les jeunes qui songent à randonner loin de chez eux ; ils me fourniront la preuve que le cyclotourisme (tout court) n'est point aussi dépassé qu'on a pu l'écrire par ailleurs...

Miroir du Cyclisme - n° 70 - avril 1966.

VOYAGES À BICYCLETTE

Dès ses origines, le cyclotourisme trouva sa principale raison d'être et sa meilleure illustration dans la réalisation, par ses adeptes, de voyages à bicyclette.

Aller à travers la France ou à l'étranger, à la fin du siècle dernier, juché sur un vélocipède, c'était encore la véritable aventure. Nombre de cyclotouristes qui ont connu cette époque nous ont laissé de leurs expéditions des récits qui vont bien au-delà, en intérêt et en qualité, des indigents reportages que nos modernes touristes motorisés sont fiers de proposer à l'admiration des foules. Parmi bien d'autres, Vélocio, le docteur Ruffier ont raconté comment ils roulaient des journées entières (et parfois des nuits...) à la rencontre de sensations, de découvertes et de souvenirs qui ont comblé leur existence.

Certes, les routes de l'époque ne connaissaient pas les actuelles cohues ; cependant, poudreuses sous le soleil, gluantes sous la pluie, elles accumulaient sous les roues les traîtrises de leurs silex et de leurs « nids de poules ». Certaines populations rurales voyaient d'un mauvais œil approcher ces originaux sur deux roues ; on leur montrait le poing, les gosses leur lançaient des cailloux et les chiens se révélaient féroces (ils le redeviennent...). De plus, sans être des charrues, les vélos de ces temps héroïques n'offraient que d'assez lointaines ressemblances avec les fines et sûres randonneuses actuelles. Il convient pourtant de rappeler que Vélocio et ses disciples de « l'École stéphanoise » utilisaient, dès le début de ce siècle, des machines polymultipliées d'un remarquable rendement. Il fallut bien du temps pour que les coureurs utilisent, avec une méfiance et une prudence surprenantes, ces perfectionnements qu'ils doivent aux touristes...

Avec les années, cette passion pour les voyages à bicyclette n'a pas diminué. Certes, bien des moyens de déplacement, réservés autrefois à une minorité fortunée, se sont démocratisés et, en premier lieu, l'auto...

Certes, les grandes routes sont devenues dangereuses pour de fragiles cyclistes ; certes, une catégorie d'entre nous répugne à s'éloi-

gner des faubourgs et préfère rouler peu de temps à vive allure que des journées entières en touriste ; d'aucuns paraissent même gênés par ce terme de touriste ; il n'empêche que nombreux sont les cyclos qui pensent, chaque hiver, à leur voyage d'été. Ce voyage d'été, c'est leur grand espoir, le sommet, le couronnement de leur saison. Sorties amicales, brevets, épreuves chronométrées, cela leur plaît, les amuse, leur procure aussi entraînement et résistance ; mais, en fin de compte, le grand jour, pour eux, est celui où ils prennent la route pour aller où leurs goûts et leur curiosité les appellent.

Un voyage à bicyclette, c'est une affaire. Sa préparation exige déjà des soins. Il faut choisir l'itinéraire, repérer les routes secondaires, voire les petits chemins que les cartes indiquent en « filet gouttière ». Il faut découper les étapes en fonction du relief, des sites à visiter, des moyens physiques aussi ; cela ramène vite vers la connaissance que chacun doit avoir de ses moyens. Les cyclo-campeurs (il y en a !) choisiront un matériel léger et solide qu'ils arrimeront de part et d'autre de la roue avant, dans des sacoches surbaissées. Leurs vélos seront munis de très petits braquets et leurs pneus seront des 650 1/2 ballon ; il en existe de très souples et d'aussi légers que les 700/C.

Les autres, un peu moins chargés, auront prévu malgré tout de quoi se changer et être propres à l'étape ; il n'est rien de pire, pour la propagande cyclotouriste, que d'aller dépenaillés et crasseux sur la route ou au repos.

Certains, en vacances familiales, rayonneront autour de leur lieu de villégiature. La formule du voyage en étoile permet de n'emporter que peu de bagages.

Mais pour ceux qui préfèrent les voyages, si quelques problèmes matériels supplémentaires peuvent se poser, la découverte, chaque jour, d'horizons nouveaux compensera largement cet handicap. De toute façon, tel le randonneur pédestre qui va sur les chemins et les sentiers ignorés, le cyclotouriste en voyage ne sera pas de ceux qui sont pressés d'arriver car son plaisir, c'est sur la route même qu'il le trouve ; c'est dans le déroulement du parcours, dans l'accomplissement de l'étape que réside l'intérêt de son voyage. Et c'est pourquoi, à l'ère des avions supersoniques, il existe toujours des touristes qui vont à pied ou à vélo. Pour un cyclotouriste qui va de Paris à Nice, ce n'est point tellement Nice qui importe, c'est la petite route de Sologne,

la halte sous un vieux chêne du Morvan, la plongée sur la vallée de la Saône, un soir au col de l'Iseran et un bidon d'eau fraîche à la Madone de Gorbio, avant de plonger sur Menton...

On peut aller de Paris à Nice en moins de deux heures ; on y peut aller aussi en huit, dix, quinze jours, par le chemin des vacances cyclistes.

L'été va venir. Amis cyclos, bon voyage !

l'air du cyclisme
n° 71 - mai 1966



Dans la montée vers le col d'Azet

25 août 2010

DE BORDEAUX-PARIS... AU COL D'ASPIN

Avec le retour de l'été, les cyclotouristes vont reprendre contact avec les grandes randonnées et, notamment, avec les prestigieuses pentes des grands cols. Chaque année, les clubs célèbres des Ligues « montagnardes » de la Fédération Française de Cyclotourisme organisent des journées fastes où le sport et le tourisme, plus ou moins intimement alliés, permettent à un grand nombre de cyclos de se retrouver et de transpirer de concert.

Quel cyclo sportif ou... contemplatif (puisqu'il paraît que les « contemplatifs » ne sont pas des sportifs), quel cyclo ne désire effectuer, au moins une fois, le Brevet de Randonneur des Alpes, organisé tous les deux ans par les C.T. Grenoblois par les cols de la Croix-de-Fer et du Galibier ? Quel cyclo n'a pas à cœur de s'essayer sur le redoutable parcours de « Bayonne-Luchon » que nous proposeront, en 1967, les dynamiques dirigeants de l'Aviron Bayonnais ?

Quel cyclo, enfin, ne rêve de participer à l'admirable randonnée des cols pyrénéens, la R.C.P. organisée par le Cyclo-Club Béarnais sur le célèbre et même légendaire parcours de Luchon-Pau ?

Cette année, la R.C.P. aura lieu le 10 juillet. Comme d'habitude, le départ aura lieu à Luchon, sur les allées d'Étigny, à 3 heures du matin.

Comme d'habitude, le peloton encore bien groupé des randonneurs s'enfoncera dans l'obscurité profonde des basses frondaisons du Peyresourde. Dès le départ, chacun devra prendre la mesure de ses moyens et ne pas oublier qu'il faudra franchir cinq cols avant de plonger vers Pau.

Parcours inhumain ? NON PAS. L'itinéraire difficile, certes, et qui exige à la fois un bon entraînement et des petits braquets que l'on sera bien inspiré d'utiliser dès le départ, tant il est vrai qu'il vaut mieux garder en réserve des forces plutôt que... des dentures.

À cette condition, bien simple à satisfaire pour quiconque ne se prend pas pour Bahamontès, la R.C.P. est à la portée de tous les cyclo-

touristes, hommes ou femmes, jeunes ou âgés, très jeunes ou très âgés même. La preuve en a été maintes fois administrée. Lors de la dernière édition encore, un jeune Commingeois de 15 ans, bien équipé, muni d'un braquet minimum de 2,5 m, et prudemment muselé par ses aînés durant les trois premiers cols, a franchi le Soulor et l'Aubisque avec une parfaite aisance, regagnant Pau en fin d'après-midi dans un état physique absolument normal.

Quant aux vétérans sexagénaires et plus qui réussissent la R.C.P., ils sont légion. Paradoxalement, leur tâche est plus facile que celle des jeunes car ils ont pour eux une solide expérience et une sagesse devenue instinctive qui leur évite ces « folies » qui se paient, vers 14 heures ou 15 heures, dans les herbages accueillants du verdoyant mais impitoyable Soulor.

En fait, la R.C.P. comme les autres randonnées de ce genre, a été conçue pour une majorité d'entre nous, et nullement pour un infime quarteron de fonceurs à tout crin qui prennent prétexte de ces organisations pour s'éblouir eux-mêmes de leurs hautes capacités athlétiques. Au contrôle de départ de la R.C.P., les avisés organisateurs du Cyclo-Club Béarnais apposent une affiche où sont inscrits ces simples mots : LA R.C.P. N'EST PAS UNE COURSE.

Malgré tout, comme dans Bayonne-Luchon, comme dans le B.R.A., comme dans Paris-Brest-Paris, comme dans la Flèche Vélocio, un petit groupe ira de l'avant, à la poursuite des records.

Deux ou trois rescapés, assurément doués, parviendront à Pau vers midi après avoir escaladé les cinq cols à une cadence que ne désavoueraient pas les plus modestes grimpeurs professionnels.

Ils auront abandonné sur la route leurs « adversaires », pitoyables épaves pâles et hoquetantes que les « contemplatifs » retrouvent, quelque part entre Argelès et l'Aubisque, se propulsant d'un pas incertain, appuyés sur un vélo qui leur sert de canne, vers un sommet qui demeurera, pour certains, inaccessible.

Cependant, le soir venu, lorsque les responsables du C.C.B. pointeront sur les listes les noms des arrivants, ils auront une fois encore la satisfaction de constater que presque tous les partants auront rallié Pau dans les délais, du jeune adolescent au vieux cheval de retour, du grand maigre aux jambes rasées au petit gros, noir de peau et velu comme un ours de la Pierre-Saint-Martin. Peut-être, comme cela arrive de temps à autre, quelques dames ou demoiselles aux allures

dégagées remettront avec un petit sourire satisfait leur carte de routantie des cachets fatidiques de Sainte-Marie-de-Campan, du Tourmalet et de l'Aubisque.

La R.C.P. 1966 aura vécu. Mais, en attendant, pensons à la vivre ou à la revivre.

*Miroir du cyclisme
n° 73 - Juin 1966*



Chalet d'alpage dans la montée du col d'Aspin

15 juin 2011

LES COLS DURS

Il existe chez les cyclotouristes, depuis plusieurs années, une honorable confrérie qui vit le jour au sein d'un club de la Ligue des Pyrénées : l'*Ordre des Cols Durs*, puisque ainsi il se nomme, naquit de l'impérieuse nécessité de distinguer et de regrouper tous ceux qui aiment à se hisser, avec leur vélo, au sommet des cols ou des monts. Il suffit, pour être admis, de totaliser un minimum de 20 000 m d'altitude. À la fin de chaque année, chaque membre adresse au responsable de l'Ordre appelé « Grand Mont Blanc » une liste des cols franchis avec le total des altitudes ; plusieurs grades sont attribués, les plus hautes distinctions étant réservées aux titulaires de 50 000 mètres (Honorables Cols Durs) et du million de mètres (Vénérables Cols Durs). À cette date, on ne connaît que cinq ou six « Honorables » et point encore de « Vénérables ».

L'une des caractéristiques essentielles de ce groupement consiste dans l'extrême simplicité du règlement et dans l'*absence de tout contrôle*. Il a paru, en effet, impensable à ses promoteurs qu'un cyclotouriste sain d'esprit et normalement constitué puisse tricher dans ce qui n'est, après tout, qu'un JEU, et ce d'autant plus qu'aucun gain n'est proposé.

Du reste, à y regarder de plus près, il serait facile de démontrer que toutes les organisations cyclotouristiques en sont là et que dans tout brevet ou randonnée, l'éventuel tricheur ne peut que se tromper lui-même. Il faut, en effet, faire preuve d'une singulière naïveté et d'un réel manque de recul pour croire que l'on puisse éblouir les autres par d'éventuels exploits athlétiques qui n'ont et ne peuvent avoir de valeur que pour soi-même.

Donc, les *Cols Durs* n'ont acquis leurs lettres de noblesse ni par des médailles, ni par des diplômes, ni par des classements, ni par des éclats de fifres et de tambours ; plus simplement, ils font de la montagne leur zone de randonnée favorite, ils recherchent la difficulté, la rampe, brève ou longue, douce ou abrupte. Les Cols Durs aiment les routes en lacets, les ponts vertigineux, les tunnels suintants qui s'ouvrent sur l'échancrure blafarde d'une gorge encaissée. Ils sont familiers des petits plateaux, des 24 ou 26 dents à la roue libre, des suées abon-

dantes et des vents glacés des plus de 2 000 m. Nombreux sont, parmi eux, ceux qui s'écartent des routes classiques pour franchir, leur vélo sur l'épaule, ces passages muletiers où ne se rencontrent que bergers et marmottes. Un « Col Dur » considère le Tourmalet ou l'Izoard comme le boulevard de Monsieur-Tout-le-Monde. Il vous parlera plutôt avec force détails du Parpaillon, de la Petite-Cayolle, du port d'Aula, de la Core, chemins de chèvres à peine cyclables que les gars du Tour de France n'ont point rendus célèbres, et pour cause... On peut, du reste, être « Col Dur » de bien des manières, grimper le nez dans le guidon en guettant la trotteuse du chrono (et ça trotte une trotteuse, ça trotte..) ou négocier un col en collectionnant les photos et les fraises sauvages. Il en est qui concilient les deux, chose facile et conforme aux habitudes d'absolue liberté de bien des cyclos. Le « Col Dur » se rencontre chez l'adolescent comme chez le sexagénaire, chez le rude mâle solitaire comme chez la plus aimable demoiselle assistée d'une cour de prétendants, leur dénominateur commun étant l'amour du vélo et la SINCÉRITÉ dans l'effort consenti.

Certains acharnés franchissent une moyenne de cent à cent cinquante cols par an ; d'autres, moins favorisés par leur lieu de résidence (gens des plaines, pleurez...) sont plus modestes dans leur tableau de chasse mais profitent de leurs vacances pour s'attaquer au gros gibier (Iseran, Restefond, Stelvio...) ou, pour les gourmets, aux délicates pièces de collection ignorées du commun, petits cols frais et discrets, aux noms inattendus. Il m'en vient en mémoire : connaissez-vous le col de Félines, le Trébuchet, la Mort d'Imbert, le Treize-Vents, la Crouzette, le Xatard, le Tréminis, l'Accarias, l'Artigascou et le Saint-Barnabé ? Il en est des centaines, comme ceux-là, tantôt gentils et amusants à grimper comme au jeu du saute-mouton, tantôt plus épineux et plus ardu, prodigues en rampes farfelues qui vous laissent le mollet raide et la bouche ouverte, en équilibre sur votre plus petit braquet ou les bras en croix dans la fougère complice et compatisante.

Ne fût-ce qu'en France, il existe tant de cols franchissables avec un vélo qu'une longue vie consacrée à cet exercice n'y suffirait pas.

C'est pourquoi il n'y a pas d'âge pour être « Col Dur » et pas de délais pour atteindre le MILLION de mètres qui fera de vous un TRÈS VÉNÉRABLE membre de cette haute et noble confrérie.

Mirai du Cyclisme - n° 78 - octobre 1966

HORS DES CHEMINS BATTUS

*“Les braves gens n’aiment pas que
l’on suive une autre route qu’eux...”*

Georges BRASSENS

Lorsqu’un cyclotouriste convaincu (comment ne le serait-il pas ?) veut faire œuvre de prosélyte, il dispose d’une longue liste d’arguments qui peuvent varier suivant les circonstances, l’auditoire et le tempérament de l’avocat. Il faut faire preuve de sérieux talents oratoires et d’un singulier pouvoir de persuasion pour gagner à notre cause l’automobiliste calfeutré dans sa voiture et qui entrouvre le déflecteur pour jeter un regard apitoyé sur les pâles silhouettes transies de cyclistes négociant un col sous la bourrasque ; il convient de s’armer d’une sainte patience pour opposer un sourire béat à l’injure gratuite ou à la moquerie imbécile de l’olibrius motorisé qui vous frôle et vous fait une queue de poisson pour vous prouver sa puissance et sa supériorité. Certes, le plaidoyer s’avère plus aisé lorsque le temps est beau et qu’une forme étincelante vous propulse, frais et l’œil vif, au sommet de quelque grand col renommé, sous le regard étonné et admiratif de la faune dominicale ou vacancière.

Pourtant, quelle que brillante que puisse être la démonstration, quels que frappants ou subtils que s’avèrent vos arguments, il est une objection fréquente que les auditeurs les mieux disposés ne manquent pas d’opposer à votre sermon, objection en apparence fondée et que les éventuels contradicteurs considèrent comme décisive.

« Soit, disent-ils, le vélo est économique, silencieux, pratique, dispensateur de joies infinies et de santé inaltérable ; soit, le vélo vous plonge dans ce bain de jouvence si efficace que l’on dit du grand-père cyclotouriste qu’il retombe en enfance : soit, le vélo judicieusement utilisé n’épuise ni ne voûte son utilisateur ; soit, la gracieuse demoiselle qui négocie le Galibier en souplesse sur son 2,50 m offre un spectacle sportif aussi édifiant que sa consœur sophistiquée qui joue les

mannequins sur les champs de neige, boudinée dans son uniforme de « sports d'hiver », genoux cagneux à la recherche d'un équilibre perpétuellement compromis. Soit...

« MAIS que faites-vous des autos ? Car vous avez beau les reléguer au rang de simples servantes, de boîtes à roulettes, d'engins bruyants et malodorants chassant toute joie et toute poésie, bel et bien ELLES EXISTENT. Mieux (ou pire), elles ne sont pas les servantes mais bel et bien les MAÎTRESSES sur les routes. (D'aucuns affirment même que, dans bien des cas, elles sont aussi les maîtresses de leurs conducteurs ; mais ceci est une autre histoire.) Dans ces conditions, comment pouvez-vous prétendre trouver du plaisir, de la joie et un quelconque profit à vous glisser furtivement au long de ces cohortes qui vous relèguent sur les bordures effrangées, gravillonnées et trouées de cette route où vous vous obstinez à rouler, c'est le cas de le dire, à tombeau ouvert ? Bien sûr, un cycliste a autant de droits qu'un automobiliste à rouler sur une route puisqu'il paie ses impôts et que, chez nous, tous les citoyens « naissent libres et égaux en droit » Bien sûr. Mais que deviennent, dans un tel contexte, les avantages majeurs du cyclotourisme ? Que deviennent les enivrantes pédalées, l'air pur, le silence, le bruissement du vent dans les feuilles, le chant des oiseaux ? Dans le meilleur des cas, ne vous trouvez-vous pas dans la situation du coureur lâché qui se maintient à grand-peine en vue du peloton, noyé dans l'armada des voitures suiveuses ? Piètre destin pour un cyclotouriste amoureux de la nature, pour un randonneur soucieux d'utiliser ses forces dans un cadre dispensateur de joies spirituelles autant que physiques... »

Il est vrai ! Il est vrai que certains cyclotouristes s'accommodent à notre époque de ces conditions « modernes » de circulation, le bras et l'épaule gauche frôlés durant des heures par les ailes et les poignées de portières, la tête bourdonnante de reprises rageuses ou de décélération « au moteur », les poumons rassasiés d'oxyde de carbone des échappements, dardant un œil éteint de bovidé sur l'immuable mais mouvante théorie des plaques minéralogiques. Il est vrai que certaines organisations de « cyclotourisme », officielles et contrôlées, incitent et obligent les postulants pour quelque glorieuse médaille à affronter ce « grand cirque » des routes à gros trafic. La loi des probabilités fait que presque tous ces courageux sortent à peu près indemnes de ces aventures. **Presque** tous...

Dans ces conditions, et si nous devons, pour continuer à pratiquer le cyclotourisme, jouer à quitte ou double avec notre existence, il est probable que la race des cyclotouristes serait en voie de disparition, soit par écoeurement, soit par les prompts effets de ce que l'on pourrait appeler « la solution finale ».

Il n'en est, heureusement, rien parce que les cyclotouristes sont des êtres humains et qu'ils sont doués, en tant que tels, de deux pouvoirs ici complémentaires : l'instinct de conservation et la réflexion.

Le premier de ces pouvoirs, que nous partageons avec les animaux, nous incite à éviter la mort.

Le second, moins répandu, nous permet de **rechercher les moyens** propres à nous épargner un funeste destin.

Pour les cyclotouristes, le raisonnement est aisé, la conclusion évidente et la solution à la portée de tous : ÉVITONS de rouler sur les routes à grand trafic. CHOISISSONS nos itinéraires. N'imitons pas la masse moutonnaire qui roule « où les autres roulent aussi », non point par sottise, certes (il y aurait alors vraiment beaucoup de sots..) mais par une naturelle inclination à se satisfaire des solutions faciles. Par définition, un cyclotouriste refuse la solution facile. Lui qui préfère pédaler, lui qui abandonne la voiture ou le train au pied des cols pour enfourcher son vélo, lui qui est habitué à juger des choses et des gens avec ce recul et cette philosophie propres à ceux qui ne craignent pas d'être souvent « seuls avec eux-mêmes », lui est capable de s'imposer cette légère contrainte intellectuelle qui consiste à... consulter une carte.

Là est le remède ; là est la guérison. De nos jours, la carte est presque aussi nécessaire à un cyclotouriste que le vélo lui-même. La carte DÉNONCE au premier coup d'œil, les « routes rouges » ; leur couleur, utilisée pour la commodité de l'automobiliste pressé (le « pôvre »), est révélatrice. Éliminons-les SYSTÉMATIQUEMENT. Repérons plutôt la discrète voie secondaire, la départementale de couleur pâle, le mince trait sinueux de la « V. O. » qui dessert les hameaux, les fermes isolées, emprunte le vieux pont, contourne le grand chêne, frôle le fleuve, franchit la colline ou se perd dans le creux ignoré d'un massif montagneux. Au prix de cette précaution, de ce pensum qui constitue, pour beaucoup d'entre nous, un réel plaisir en prologue de nos randonnées, nous retrouverons à coup sûr la quiétude, la détente, la joie que nous recherchons en roulant à vélo.

Peut-être, les amateurs de hautes moyennes, ceux qui pédalent uniquement pour pédaler, ceux qui se satisferaient de tourner des heures durant sur l'anneau d'un vélodrome, ceux-là trouveront peut-être qu'une petite route secondaire n'est pas « roulante », que les profils en sont capricieux, que les virages brisent le rythme. Je pense que, chez les cyclotouristes, ces acharnés des grandes nationales sont peu nombreux : au fond, sont-ils des cyclotouristes ? Et puis, il est bien vrai que chacun trouve son plaisir où il veut et où il peut.

C'est la raison pour laquelle la grande majorité d'entre nous a abandonné la N. 7 ou la N. 10 pour cycler vers le Midi. C'est aussi la raison qui a fait reculer bien des randonneurs devant certaines entreprises prestigieuses comme « Paris-Brest-Paris ». J'en connais qui préfèrent suer sur les chemins muletiers, progresser à dix à l'heure au long des voies empierrées de Yougoslavie ou du Cap Nord... J'en connais aussi qui préfèrent simplement randonner sur les paisibles routes françaises, bien goudronnées celles-là ; les autos n'y seront jamais nombreuses pour la seule et très suffisante raison qu'elles ne peuvent y rouler vite. Il faut s'en réjouir.

Miroir du Cyclisme - n° 80 - déc 66

PREMIÈRES ARMES

Lorsque sans être bien vieux, un cyclotouriste commence à brasser de nombreux souvenirs, lorsque, les soirs d'hiver, il feuillette lentement les carnets de route des années défuntées, son esprit et sa mémoire s'évadent plus volontiers vers l'époque des premières grandes sorties, des premières aventures de sa longue route. Plus que d'aucun autre, il se souvient de son premier « vrai » vélo et, s'il sourit de ses imperfections et de son équipement simpliste ou désuet, il se demande aussi, mi-étonné, mi-admiratif : « Comment pouvais-je rouler sur un pareil engin ?... »

En ce soir de novembre, Godefroy a mis, lui aussi, de l'ordre dans ses carnets et dans ses souvenirs. Et voici que sur un feuillet crasseux et effrangé, il a lu ces phrases sibyllines :

« 28 juillet 1950. Rallye du Tourmalet. 3^e 1 h 31... »

Il avait fait bien chaud, la veille de ce 28 juillet. En ce temps-là, Godefroy avait dix-huit ans, presque toutes ses dents et un double plateau de 44-47. Il ne se souvient plus des dentures arrière, sauf de la grande couronne qui était une 24.

Le reste du vélo était un honnête « demi-course » nanti d'un bidon au guidon et de sacoches... à l'arrière : l'équipement classique du cyclo-néophyte qui supplée aux imperfections techniques par l'irremplaçable enthousiasme des jeunes années.

Il avait donc fait chaud et Godefroy se souvient que la route de Lourdes, où siégeait le club organisateur, mollissait au soleil. Cette société bigourdane organisait à l'époque un « Rallye du Tourmalet » épiché par une montée chronométrée du célèbre col. Excusez du peu ! À ce moment-là, Godefroy n'était encore allé qu'une fois au Tourmalet. Il en avait monté une longue portion à pied et se promettait une revanche. Il se rendait donc à ce Rallye, non point pour « faire un temps », mais, plus modestement, pour monter TOUT le col sans mettre pied à terre.

La nuit précédant le grand jour fut mauvaise. Logé dans une chambre sous les toits, l'apprenti grimpeur passa des heures à

s'asperger au robinet du lavabo. Souvent, il se penchait à la fenêtre et scrutait le ciel, hanté par la crainte d'un brusque changement de temps.

Il n'en fut rien, et le matin, les yeux petits mais l'ambition immense, Godefroy se présenta au siège des « Cyclos Lourdais ». Que de monde... Le nouveau venu se tenait à l'écart, lorgnant d'un œil ébloui les « vraies » machines de cyclotourisme. Il en vit même une qui lui donna un choc au cœur : elle avait... TROIS plateaux au pédalier ! Et le peloton s'en fut bientôt paisiblement vers Argelès. Paisiblement, car il convenait de se ménager jusqu'à Luz, lieu de départ de la montée chronométrée.

Pour la circonstance, Godefroy arborait un maillot du plus beau jaune et cette couleur, doublement voyante chez un cycliste, n'avait pas manqué de lui attirer, de quelques aînés, des remarques gentiment ironiques. Il en avait humblement souri, conscient de l'usurpation d'un aussi glorieux emblème.

À Luz, pendant les ultimes préparatifs, Godefroy s'assit à l'écart, sur le bord d'un trottoir. Il disposa dans ses poches une collection de morceaux de sucre en se proposant d'en croquer au moins trois par kilomètre... « pour tenir le coup », se disait-il, car il ne perdait pas de vue son but suprême : monter tout le col sans arrêt.

Vint s'asseoir près de lui un garçon d'allure réservée, un petit gabarit à la tête assez grosse et que Godefroy assimila à Robic, alors au faite de sa gloire.

Ils causèrent un peu, car Godefroy pensait de ce compagnon presque timide qu'il n'était pas un « crack ». Il apprit ainsi que le sosie de Robic habitait Bagnères-de-Bigorre et qu'il connaissait le Tourmalet comme sa poche. Le Bagnérais sourit lorsque Godefroy lui confia ses modestes ambitions. Il lui dit pourtant : « Fais comme tu dis, monte à ta main; je t'assure que tu en laisseras en route... » Il était gentil, ce garçon (1).

Godefroy remercia et s'approcha, sans illusion, de la ligne de départ où les « méchants » jouaient déjà du coude pour se bien placer, un pied bloqué sur la pédale.

Un coup de sifflet. C'était parti.

(1) Il s'agissait en fait d'un randonneur qui détint longtemps les records du Tourmalet, de l'Aubisque et du Somport

Après quelques instants, Godefroy, déjà seul, regarda, ahuri, s'éloigner au sprint la masse de ses compagnons qui disparurent bientôt au détour de la route.

Vaguement déçu et inquiet de ce rapide lâchage, le maillot jaune poursuivit pourtant sans trop s'émouvoir. Il s'appliquait à grimper sans s'essouffler, sans à-coups, sans trop se mettre en danseuse. Et il mangea son premier morceau de sucre !

À l'entrée de Barèges, Godefroy, désormais résigné à la solitude, aperçut soudain un « concurrent » à quelques encablures. Tout heureux, sa vanité à fleur de peau, il fut tenté d'accélérer, pour revenir plus vite sur ce malheureux. Il se maîtrisa pourtant mais se rapprocha assez vite pour mieux détailler sa victime : déception et dérision ! C'était un « vétéran »... (pour un gars de dix-huit ans, un cyclo de quarante ans fait figure d'ancêtre). Godefroy le rejoignit et le laissa sur place, sans fierté, mais sans pitié.

Donc, le maillot jaune n'était plus qu'avant-dernier. De plus, il se sentait bien et franchit sans encombre sur son 44 x 24 la rude rampe qui traverse Barèges.

Comme il grignotait son douzième morceau de sucre, coup de théâtre ! À quelques hectomètres à peine, à l'endroit où le Bastan écume au long de la chaussée, le peloton ! Mais oui. « Ils » étaient là à nouveau. Pas tous sans doute : un bon nombre en tout cas. Et quelle pagaille ! En quelques minutes, ce bloc apparemment bien soudé, mais probablement miné par les crampes et les asphyxies résultant d'un départ fulgurant, ce magma éclata, se désagrégea et de multiples épaves s'égrenèrent rapidement au long de la rampe.

Ébahi d'abord, heureux ensuite, narquois et bientôt sans pitié, Godefroy entreprit, sans trop bousculer le rythme qui lui réussissait si bien, de doubler un à un ses collègues en détresse. Il en reconnaissait certains qui avaient quitté leur mine alerte de la vallée.

L'un d'eux, se retournant, l'aperçut à quelques mètres et, croyant ne pas être entendu, lança à un voisin d'infortune : « M... voilà le jeune ! »

La route s'engagea dans un ample vallon (la Gaubie) et Godefroy aperçut le fameux vélo à triple plateau dans le fossé. En contre-bas, courbé vers le torrent, le fringant propriétaire de cet engin d'avant-garde dégurait par longs hoquets son petit déjeuner.

Du coup, Godefroy croqua un nouveau morceau de sucre. Il devenait de plus en plus confiant, décontracté.

À chaque nouveau dépassement, il affectait une mine sereine et prodiguait avec hypocrisie des encouragements polis à ses « adversaires ».

À quatre kilomètres du sommet, frôlant le talus qui surplombe le ravin, il aperçut, en profondeur, des petits points qui s'égrenaient, trahis par une casquette où l'éclat de métal d'un guidon ou d'une roue. Il en compta dix, quinze, vingt. « Comme ils sont petits !. » songeait-il, à l'instar de la chèvre de M. Seguin, contemplant son clos du haut des monts.

L'idée lui vint qu'il ne devait plus y avoir beaucoup de monde en avant... et qu'il n'avait pas revu le petit gars de Bagnères, si gentil. Il s'acharnait depuis quelques minutes à revenir sur un nouveau concurrent. Celui-là fut plus coriace. Il se retournait souvent et accentuait ses déhanchements pour maintenir un écart qui s'amenuisait pourtant. Là, Godefroy ressentit la fatigue et même, à la corde d'un lacet sournois, un instant de panique. Il força le passage, souffle court et le cœur battant la chamade. L'anormale quantité de sucre qu'il avait ingérée lui empâtait la bouche et les petites mouches noires des pâtures s'acharnaient sur son visage ruisselant.

Enfin, au dernier lacet, l'adversaire coriace mit soudain pied à terre, à court de souffle et englué dans un braquet trop long. Godefroy passa, sans mot dire cette fois, et dans un ultime et très rude effort, il parvint à la célèbre tranchée du sommet que balayait par longues vagues froides le vent des sommets.

Un dirigeant du club lourdaïs l'accueillit d'un grand sourire et lui lança : « C'est bien petit, tu es troisième, c'est formidable ! Couvre-toi vite maintenant... »

Et comme Godefroy, follement heureux d'avoir vaincu le col dans des conditions qu'il considérait dans sa juvénile naïveté comme glorieuses, demandait pourtant qui était premier, le Lourdaïs lui désigna, assis au soleil et à l'abri du vent, un paisible spectateur en survêtement. C'était le sosie de Robic, le petit Bagnérais gentil ! Et Godefroy, épongeant son front encore moite, vint s'asseoir à son tour auprès du vainqueur.

Très loin, au pied des pentes, le Bastan étincelait au creux de Barèges. Dominant les premières crêtes, les hauteurs déchiquetées du Vignemale et les Balaïtous barraient l'horizon. Le vent fou souleva la poussière en tourbillon ; Godefroy, un instant, ferma les yeux.

Il comprit, plus tard, qu'il avait connu en ces instants un grand bonheur.

Annuaire du Cyclisme
n° 81 - Janvier 1967



Mireille et Pierre à la Brèche de Roland

23 août 2013

(cliché de Yves Costes)

CYCLO-MULETIERS

Les lecteurs de la page de cyclotourisme du « Miroir » ne sont pas tous des initiés. On peut même penser que la plupart d'entre eux, sportifs sincères et amoureux de la « Petite Reine », considèrent essentiellement le vélo sous l'angle de la compétition. Le vélo de course, dans sa fine nudité, demeure l'engin de rêve pour ceux qui pensent records, victoires et maillot jaune. Et il suffit au profane de voir une bicyclette munie de garde-boue et d'un léger porte-sac pour qu'il range aussitôt la machine dans la catégorie vague, subalterne et terre-à-terre des « vélos routiers ».

Il importe peu que la bicyclette en question soit construite avec les mêmes aciers, les mêmes accessoires en alliage léger, la même précision que les vélos d'Anquetil. Ce n'est pas un vélo de course et voilà tout.

Que, par surcroît, cette infâme bécane révèle, dans son double ou triple plateau de pédalier, une petite couronne de 28, 30 ou 32 dents, alors c'est la surprise, le sourire apitoyé, le commentaire qui se veut ironique ou goguenard : « Que faites-vous de ce petit machin ? C'est le moulin à café, le presse-purée ? Êtes-vous poitrinaire ? Unijambiste ? On doit faire du sur-place avec ça, on doit monter sur des murs. »

* * *

Or depuis une grande heure de cette matinée d'été, Godefroy avait la nette impression d'escalader effectivement un mur. Non point, certes, un véritable mur vertical, de briques ou de pierres de taille, mais un « mur » au sens cycliste du terme, une rampe féroce, rugueuse, caillouteuse, coupée de ressauts, de rochers enfouis, pointant des croupes sournoises sous les roues et faisant office de cales.

Engagé en début de journée dans une vallée ariégeoise reculée du pays de Couserans, Godefroy progressait vers le col de la Core. Le goudron avait disparu au dernier hameau. Un chemin empierré succéda à la petite route et puis, au détour d'un « orry », d'une bergerie perdue au creux du val, le chemin s'était cabré : juste le temps de passer le plus petit moulin, le 28 x 26 des grandes occasions, et les festivités avaient commencé.

Les cols muletiers, aussi divers que nombreux, opposent en général au cyclotouriste qui les veut franchir une série de défenses graduées, de remparts de plus en plus rébarbatifs, comme les successives enceintes des places du Moyen Âge. Après les travaux d'approche sur route classique, vient le mauvais chemin, le plus souvent fort pentu. Après le mauvais chemin, le sentier ; et après le sentier, le vélo sur l'épaule, on foule la pelouse ou la caillasse, parfois la neige de quelque coriace névé qui a « résisté » aux ardeurs estivales. Sur l'autre versant, on retrouve les mêmes réjouissances, mais par ordre décroissant.

C'est d'abord le vélo qui se porte, tant que le sol ou la pente ne permettent pas de le faire rouler. Puis, dès que le sentier devient vaguement cyclable, la séance de cyclo-cross de la montée recommence, la sueur en moins.

Sur de tels itinéraires, les boyaux et les roues de course ne feraient pas long feu. Il faut à la fois du solide et du léger. Du solide à cause des cahots, des chocs ; du léger, car il ne fait pas bon charrier une lourde machine sur l'épaule tandis que les pieds cherchent une place sûre à travers les éboulis ou les herbes drues et glissantes des pâtures. Au col de la Core, Godefroy ne trouva pas de névés. Il se contenta, au bout du chemin raide et caillouteux, d'emprunter une sente indécise, continuant, grâce à son petit braquet, à rouler sur le vélo. Mais la vague trace qu'il suivait disparut tout à fait et il se retrouva, vélo sur l'épaule, au milieu de hautes fougères qui lui flagellaient bras et jambes, s'accrochaient aux pédales et entortillaient leurs feuilles autour des rayons. Il s'égara un moment, pesta, repéra enfin au détour d'une barre rocheuse l'ensellement gazonné du col. Il y parvint bientôt, sa machine enrobée de verdure, comme un char de carnaval.

En sueur, la jambe un peu molle, il s'allongea à l'abri du vent, derrière un rocher gris, les yeux mi-clos à cause du grand soleil et des gros nuages blancs dans le ciel très bleu. Quelques sonnailles de troupeau montaient d'une combe, et sur le versant du col où il allait redescendre vers les chemins battus, les bergeries de la vallée de Bethmale piquetaient de leurs géométries rustiques les prairies jusqu'au premier village, dont le clocher pointait, tout en bas, au-dessus du torrent.

Et Godefroy, cette fois encore, éprouva du bonheur à être un cyclotouriste. Il était simplement heureux d'être là, à ce col de la Core

qu'il avait voulu franchir. Oh, bien sûr, un passage cyclo-muletier, c'est assez pénible, parfois très pénible. On n'en retire aucune gloire, on n'y bat aucun record. Dites à un profane que vous avez monté le Tourmalet ou le Galibier à vélo, cela évoquera quelque chose de précis dans son esprit ; il rendra hommage (sincèrement ou par politesse) à vos qualités.

Mais allez parler du col de la Core ou de la Crouzette, ou même du Parpaillon (1) ! Du reste, pourquoi se fourvoyer dans ces chemins de chèvres alors qu'il existe tant de cols goudronnés ? Pourquoi s'astreindre à ces cheminements difficiles, parfois à des portages exténuants d'un vélo qui est fait, en principe, pour vous porter ?

Le cyclotouriste, amateur des passages cyclo-muletiers vous expliquera qu'il trouve sur ces chemins une tranquillité absolue, que la partie cyclable, souvent très longue, de ces voies délaissées lui permet de rouler lentement, certes, mais l'esprit en paix. Il précisera que cette formule permet d'effectuer des circuits en montagne loin du flot des voitures et d'accomplir parfois des exploits sportifs qui, pour se dérouler à huis clos (si l'on peut dire) et loin des foules badaudes, n'en sont pas moins d'une authenticité et d'une pureté difficilement contestables.

On peut, certes, faire du cyclotourisme, et du meilleur, sur des itinéraires moins incommodes. Mais, comme en toutes choses, le mieux, pour juger est de goûter.

Alors, cyclos qui randonnerez en montagne, scrutez les cartes, celles de l'I.G.N. (Institut Géographique National) de préférence ; questionnez des collègues déjà rompus à ce genre d'exercice. Partez avec un compagnon (il vaut mieux ne pas être seul sur ces itinéraires très écartés), glissez une paire d'espadrilles dans votre sacoche pour les échanger, le moment venu, avec vos souliers cyclistes aux semelles trop glissantes, calculez largement vos horaires, partez très tôt le matin car c'est la règle d'or de toute sortie en montagne et lancez-vous dans une traversée cyclo-muletère.

Vous ne le regretterez pas.

*Maison du Cyclisme
n° 82 - février 1967*

(1) grand col des Basses-Alpes très connu des habitués des passages cyclo-muletiers



Pierre à Saint-Bertrand-de-Comminges

PERSPECTIVES

Avec février et mars, la route s'ouvre, pour les cyclotouristes, vers une nouvelle saison. Durant l'hiver, soit en famille, soit à l'occasion des réunions de clubs, les souvenirs de l'année écoulée se sont trouvés cent fois évoqués, embellis parfois, et pas seulement à Marseille, illustrés souvent par des projections de photos ou de films. Il est rare, en effet, qu'un cyclotouriste soit exclusivement un cycliste, une machine à débiter ou à moudre du kilomètre. La plupart sont aussi des photographes, voire des cinéastes qui n'hésitent pas à sprinter durant plusieurs minutes à l'avant de la troupe des camarades pour cadrer à loisir et dans les règles de l'art « le passage du peloton ».

Mais que fleurissent les premières pâquerettes et le petit peuple cyclo, délaissant albums et projecteurs, hume la brise, s'agite, astique les vélos, compulse les calendriers, achète les cartes routières les plus récentes et inaugure le carnet de route par petites pédalées prudentes et quelquefois douloureuses.

Pour beaucoup, le premier objectif demeure le Rallye pascal de Provence. Cette grande manifestation, organisée chaque année dans le plus pur esprit cyclotouriste, consiste à gagner, le dimanche de Pâques, un petit village reculé et pittoresque à souhait des hautes terres chères à Giono ou des collines parfumées du pays de Mireille. Voici deux ans, les cyclos se sont retrouvés à Rasteau ; l'an dernier ils étaient à La Roque-Alric, face aux dentelles de Montmirail. Cette année le rendez-vous est fixé à Eygalières, dans les Alpilles, près de Saint-Rémy.

Ce rallye pascal, organisé en souvenir de Paul de Vivie, alias Velocio, promoteur du cyclotourisme, de la grande randonnée et des machines polymultipliées, connaîtra cette fois encore, sans nul doute, la grande affluence. Et ce n'est pas un spectacle courant que celui de ces centaines de cyclistes, hommes, femmes et enfants, qui se retrouvent ce jour-là sans autre but que celui de se regrouper, sans autre satisfaction (mais elle est grande !...) que celle de rouler quelques heures sous le ciel de Provence en compagnie d'amis lointains que l'on ne

voit que trop rarement, dans de telles occasions. Chacun, du reste, se rend à sa façon, et librement, à ce grand rassemblement printanier. Les uns viennent camper en famille à proximité du village choisi pour le rallye et se contentent d'effectuer à vélo, le matin du grand jour, les quelques kilomètres qui les séparent du but.

D'autres, venus de fort loin et limités par le temps, prennent le train qui les dépose, avec leurs vélos, à Orange, ou à Avignon. De là, ils rayonnent durant un ou deux jours autour du lieu de la concentration.

Nombreux sont aussi les cyclos qui profitent de la concentration pascalle pour venir en Provence à vélo, en plusieurs étapes, inaugurant ainsi la longue série des voyages itinérants, forme supérieure et achevée du cyclotourisme.

Il en est enfin qui participent, par esprit sportif ou aventurier, à la « Flèche Velocio », épreuve hautement athlétique consistant à couvrir au minimum 350 kilomètres en 24 heures en direction du lieu de la manifestation. Cette épreuve pour randonneurs aguerris s'effectue par équipes de 3 à 5 membres. On part d'où l'on veut (ou d'où l'on peut).

Chaque année, de nombreuses équipes se lancent dans la « Flèche » sans autre but ni autre ambition que de vivre une mémorable pédalée, au prix d'une nuit passée sur le vélo et qui paraît longue à beaucoup. Une « Flèche », ça ne s'oublie pas. On en parle longtemps et on en meuble les vieux jours.

Mais il serait dommage et injuste de passer sous silence les réalisations de certaines équipes, rares et très spécialisées, il faut le préciser, qui s'élancent chaque année en direction de la Provence avec l'idée fermement ancrée de battre des records. Alors, pour peu que tout aille bien, que les équipiers « tiennent le coup », que le brouillard nocturne ne soit pas trop épais et que le vent, dans la vallée du Rhône, souffle dans le bon sens, on enregistre d'étonnants résultats. Les 600 kilomètres ont été dépassés à maintes reprises et plusieurs formations ont même atteint et doublé le cap des 700 kilomètres ! Ce sont là des chiffres qui peuvent laisser rêveurs bien des coureurs cyclistes parmi les plus huppés. Et pourtant, il faut bien dire que parmi ces « fléchards » beaucoup savent rester par ailleurs des cyclotouristes à part entière, capables de rouler tranquillement avec des copains sans autre souci que celui de parcourir de belles régions et de découvrir des sites agréables ou captivants.

Et tout ce monde-là, bambins moulinant sur leurs petits vélos, dames et demoiselles en rupture de talons hauts, randonneurs encore un peu las de leur longue chevauchée, vétérans et ancêtres aussi heureux et alertes que les plus jeunes, tout ce peuple paisible mais divers, pacifique mais entreprenant, anonyme mais authentiquement sportif, cette longue cohorte pédalante sans dossards ni hauts-parleurs viendra, cette fois encore, chercher sous le ciel printanier de Provence cette joie simple et profonde que savent éprouver les fidèles de la « Petite Reine ».

Mais lorsque viendra, toujours trop vite, le moment de quitter Eygalières, il n'y aura point trop de mélancolie chez tous ceux qui s'éparpillent au hasard des petites routes du Vaucluse et du Comtat. La saison ne fera que commencer. Bien des projets, mijotés au creux de l'hiver, se seront précisés. On aura convenu, au gré des amitiés et des affinités, de réaliser une Diagonale, un raid, un voyage en Italie ou en Autriche. On aura pris date pour Bayonne-Luchon, ou pour la Semaine Fédérale de Grenoble, pour la Journée Vélocio de Saint-Étienne ou pour la Randonnée des Sites Cathares. Pâques en Provence, ce sont les trois coups, c'est le lever de rideau, la grande inauguration.

Aux champions, on souhaite une grande saison.

Les cyclos, eux, rêvent de perspectives. La route de 1967 est ouverte. Bon vent à tous.

Revue du Cyclisme
n° 83 - mars 1967



Le pic du Cagire en automne

4 novembre 2010

PRIVILÈGES

Voici une dizaine d'années, alors que scooters et motos pullulaient sur les routes et que les voitures proliféraient déjà suffisamment pour laisser présager les engorgements actuels et futurs, c'était un lieu commun que de prédire la mort prochaine de la bicyclette, engin démodé, périmé, dépassé, archaïque et agonisant.

À peine les doctes et innombrables devins et augures accordaient-ils un problématique sursis au cyclisme de compétition, sport-spectacle susceptible, selon eux, d'échapper quelque temps au désastre par le soutien et la grâce des mannes publicitaires capricieuses et momentanées.

Quant aux autres formes de cyclisme, et notamment le cyclotourisme, elles étaient, bien sûr, expirantes. Le cyclotourisme ? La balade à vélo ? La randonnée lointaine en se propulsant soi-même ? Fini, tout cela, disparu, relégué dans les brumes d'un passé pittoresque, attendrissant et déjà nimbé de légendes et d'oubli.

Que prédisait-on aux « jeunes », à tous les jeunes d'il y a dix ans ? Le scooter, la moto, l'auto... Peut-être, à la rigueur, le vélo de course jusqu'au service militaire ou jusqu'au mariage, prélude, pour beaucoup, au règne du fauteuil, des pantoufles, de la bedaine et des dimanches en cravate et boutons de manchettes.

Nous voici en 1967. Le scooter a pratiquement disparu. Les motos sont rares, supplantées, il est vrai, par les essaims fracassants des « pétarets », plus communément appelés cyclomoteurs. Les autos, elles, deviennent si nombreuses que leur masse même les condamne souvent, et les condamnera de plus en plus, jusqu'à s'immobiliser naturellement.

Quant aux cyclistes, ces condamnés, ces morts en sursis, ils sont toujours là, aussi jeunes, aussi vifs, aussi enthousiastes qu'autrefois. Leur nombre a même augmenté régulièrement depuis plusieurs années. Les coureurs courent toujours ; certes, on leur mesure souvent

chichement la place : l'auto est partout, veut être partout. Il n'importe : j'ai vu, l'an dernier, au col d'Aubisque, pour le passage du « Tour », beaucoup plus de cyclistes venus applaudir les champions que l'on n'avait coutume d'en dénombrer voici justement dix ans.

On se pose toujours des questions sur la survie du cyclisme de compétition ; il ne m'appartient pas d'en débattre ici, encore qu'un cyclotouriste puisse avoir quelque idée précise sur une question qu'il affecte parfois d'ignorer, peut-être par crainte d'empiéter sur des domaines qui ne lui sont pas spécifiquement propres.

Mais que deviennent les cyclos, les ancêtres qui escaladent les cols à plus de quatre-vingts ans (mais oui !), les vétérans inusables et blanchis sous le harnais, les jeunes Turcs, riches déjà en souvenirs mais plus riches encore en projets ? Existents-ils encore ?

ILS EXISTENT, et ils existent autrement qu'à l'état de rares espèces de la préhistoire, de spécimens étiquetés et protégés par des lois draconiennes retardant leur irrémédiable disparition. Certes, ils ne doivent leur survie qu'à eux-mêmes et il est à prévoir qu'ils ne la devront jamais qu'à eux-mêmes. Ils sont, cette année, plus de **7000** à la Fédération Française de Cyclotourisme (F.F.C.T.), mais il faut remarquer qu'il s'agit bien de **sept mille pratiquants**, du président d'honneur au jeune cadet frais émoulu qui en est à sa première paire de pédales. Et ceux-là ne sont pas les seuls : il en existe bien d'autres, des non-inscrits, des non-répertoriés, qui vont leur bonhomme de chemin, pendant les vacances, sur des vélos plus ou moins bien adaptés ; jeunes coureurs en rupture de peloton et roulant vers des horizons prometteurs sur leur vélo de compétition et sac au dos ; cyclo-campeurs sincères mais inorganisés qui traînent un effroyable barda d'où n'est pas exclu le poste à transistors ; globe-trotters barbus et un tantinet crasseux chevauchant de lourdes haridelles sans dérailleur qui leur servent de canne à la moindre côte.

Il est du reste probable que nombre de ces francs-tireurs font du cyclotourisme comme M. Jourdain faisait de la prose : sans qu'ils s'en doutent !

Les cyclos conscients et organisés, bien loin de renoncer à leur activité, à l'abri d'erreurs techniques susceptibles de les dégoûter prématurément ou à terme, n'ont pas cessé de sacrifier à leur passion et ils continuent à faire des adeptes. Le recrutement n'est pas massif ; il ne peut pas l'être : à aucune époque, depuis que les loisirs existent,

on ne s'est bousculé pour s'adonner à ceux qui demandent quelque peine (1).

On peut avancer, avec quelque chance d'exactitude, que les milliers de personnes franchissant un grand col en auto n'imaginent même pas, pour la plupart, que l'on puisse envisager de passer là à vélo, à moins d'être « un coureur du Tour de France ». Si le hasard les met en présence de cyclos négociant les rampes, ces témoins innombrables ont des réactions qui vont de l'admiration et de l'envie (assez rares) à la pitié pure et simple.

Or, que leurs propos soient naïvement laudatifs ou sottement péjoratifs, ils se trompent. Ils ne savent pas ou ils oublient que l'auto, son moteur, son confort, son milieu clos, les isolent et les écartent rigoureusement **d'un monde interdit**, celui de l'effort que l'on ne peut apprécier que si on l'affronte, que l'on ne peut juger que si on l'accepte, que l'on ne peut aimer que si on ne le fuit pas.

Cette voiture, dont beaucoup jouissent comme d'un instrument de puissance et de libération, cette voiture leur devient trop souvent une manière d'indispensable coquille, de bathyscaphe ; le cyclo, qu'ils voient pédaler et transpirer, leur est aussi proche et aussi lointain à la fois que le poisson des grands fonds peut le rester pour le spécialiste qui l'épie et l'étudie derrière son épais hublot. Il existe un mur aussi invisible qu'infranchissable entre le touriste inerte et passif et celui qui crée, suscite et mérite sa joie.

Ce n'est point faire un procès aussi vain qu'injuste à l'auto. Bien des cyclotouristes sont aussi des automobilistes, soit par nécessité professionnelle, soit pour les commodités des vacances.

SEULEMENT, ils savent que l'auto ne peut, en aucune façon, procurer ou remplacer les joies du vélo. Ils savent que pédaler n'est pas une corvée, ni même un simple exercice effectué en guise de gymnastique, bénéfique mais monotone et essentiellement physique et utilitaire.

Le vélo, c'est autre chose; c'est la clé de domaines interdits, d'horizons illimités, d'intraduisibles griseries, d'enthousiasmes où les dons les plus stricts d'observation géographique ont la même part que l'imagination la plus débridée.

(1) La période de l'occupation et l'immédiate après-guerre faisant exception pour les raisons que l'on sait.

Plus que jamais, en une époque où tout paraît s'acheter, où bien des fantaisies ne sont que vaines et coûteuses excentricités, où bien des « joies » ne sont que des produits frelatés, des ersatz issus d'un désolant conformisme, les plaisirs et les satisfactions profondes que nous prodigue le cyclotourisme nous sont d'authentiques et rares PRIVILÈGES qui expliquent les raisons, non seulement de sa survie, mais surtout de sa vitalité et de sa pérennité.

Miroir du Cyclisme
n° 84 - avril 1967

ARMES ET BAGAGES

Les diverses façons de concevoir et de pratiquer le cyclo-tourisme ont été trop souvent évoquées et analysées dans cette rubrique pour qu'il soit opportun de m'expliquer bien longuement sur l'un des aspects, à mon sens essentiel, de cette vaste activité : le voyage à bicyclette.

Je me bornerai donc à répéter brièvement que voyager à vélo, c'est se placer délibérément en marge du tourisme motorisé, banalisé, codifié, canalisé ; voyager à vélo, c'est faire acte de sportif et de touriste actif, conscient, créateur de ses propres joies. Les sites les plus célèbres, les parcours les plus grandioses ne vous offrent ou ne vous rendent que ce que votre sensibilité et votre jugement y apportent. Un cycliste, par le seul fait qu'il se propulse et qu'il reste en contact direct et constant avec la nature, éprouve les sensations autrement vives et marquantes que le touriste passif dont l'inertie engourdit au bout de quelques heures les facultés d'attention.

Évidemment, il faut pédaler, il faut parfois rouler sous la pluie, contre le vent, sous un soleil brûlant.

Mais j'imagine que les lecteurs du « Miroir » sont des sportifs, c'est-à-dire des gens qui ne répugnent pas à l'effort et qui ne reculent pas à l'apparition du moindre nuage.

Aussi, mon propos n'est point, cette fois, de m'étendre sur les « pourquoi » du voyage à vélo. Je voudrais plutôt aborder le vaste et complexe problème du « comment ».

En effet, voyager à vélo, c'est bien joli ; encore faut-il s'y prendre de telle sorte que des erreurs trop flagrantes, des lacunes trop vastes dans « la technique » ne viennent gâcher d'irréparable façon un programme amoureusement mijoté durant les mois d'hiver. Que les cyclos chevronnés, les randonneurs au long cours, les cyclo-campeurs qui ont déjà dressé leur « guitoune » sous les cieux les plus divers veuillent excuser ce qui va suivre et qu'ils savent déjà. Je voudrais surtout être utile ici aux néophytes, aux jeunes pleins d'ardeur, autre-

ment volontaires et exigeants que ceux qui ont recours à l'« auto-stop », mais dont l'inexpérience peut être à l'origine de déboires bien superflus.

Parlons d'abord du vélo. Il n'est pas nécessaire, pour voyager à bicyclette, de posséder un de ces bijoux montés sur mesure par des maîtres artisans renommés et qui sont au vélo courant ce que la Rolls-Royce est à la 2 CV. Je crois pourtant devoir préciser qu'une telle machine n'est pas plus chère que l'un quelconque de ces engins hybrides, à moteur fracassant et à longue selle en simili-léopard, dont le rayon d'action ne dépasse guère les faubourgs de la ville ou, plus simplement, le tour du quartier. Mais ceci est une autre histoire.

Le simple mais souvent joli et très honnête « demi-course » peut, pour les débuts, très bien convenir, à plusieurs conditions pourtant :

1) Il le faut bien **adapté à la taille** de l'utilisateur ; l'à peu près, dans ce domaine, se supporte une heure ou deux, plus longtemps, le rendement devient déplorable et les courbatures ou les crampes apparaissent très vite. Il est aussi absurde d'utiliser un vélo trop grand ou trop petit que de chausser des souliers d'une pointure inadéquate.

2) Le choix des **braquets** doit être judicieux ; il faut, **surtout**, prévoir des **petits développements** pour les côtes et les cols. J'entends, par « petits développements », des moins de trois mètres. Si l'on considère que des coureurs professionnels, grimpeurs patentés, n'hésitent pas à « enrrouler » dans l'Aubisque ou l'Izoard des 42 x 24, on conviendra qu'un cyclotouriste, même jeune et seulement nanti d'un bagage minimum, n'a que faire dans les fortes rampes de plateaux de 48 ou de 50 dents et de roues libres de 20 ou 22 dents. Un grand braquet ne fait jamais beaucoup défaut à un cyclotouriste ; un petit, voire un très petit braquet est souvent nécessaire. Il vaut mieux négocier en souplesse une rampe avec un 30 x 26 que d'y arquer l'échine, la bouche ouverte et l'œil injecté, sur un 46 x 20. Il vaut mieux surprendre le profane en moulinant que de faire pitié en montant à pied.

Donc, si votre vélo ne possède pas d'origine un petit plateau de 28, 30, 32 ou 34 dents, exigez-en le montage toujours possible... ou résignez-vous à cycler en plaine.

3) Équipez votre machine, si elle n'en possède pas, de garde-boue. Ça fait moins « coureur » mais, sous la pluie, votre visage et vos fesses vous diront merci (1). N'oubliez pas non plus l'éclairage et,

particulièrement, le feu rouge : la nuit, c'est une question de vie ou de mort, tout simplement.

4) J'ai gardé pour la fin la question souvent embarrassante des bagages. Car un cyclotouriste en voyage ne peut se passer de bagages, même réduits au strict minimum.

Si vous ne campez pas, prévoyez, outre vos vêtements de route (short, maillot, anorak ou imperméable), de quoi vous changer le soir. Un polo et un pantalon légers sont bien agréables à enfiler au soir d'une étape très chaude (ou très humide) et il est plus indiqué, pour soi-même et pour les autres, d'être net et propre, même sans recherche ni élégance spéciales, que réduit à déambuler dans des nippes crasseuses ou détrempées.

Un tel bagage contient facilement dans deux petites sacoches que vous fixerez, suivant vos goûts, à l'avant ou à l'arrière (2), mais **toujours le plus bas possible**. Un sac de guidon, fixé au cintre et sur un léger porte-sac avant vous servira, en route, de très utile fourre-tout pour le portefeuille, les cartes, les gants, l'imperméable ou le survêtement que vous enflez au sommet d'un col ou lors d'un départ matinal.

Est-il besoin d'ajouter qu'une chambre à air de rechange, en bon état bien sûr, pourra vous épargner les aléas d'une réparation en plein vent ou sous la pluie ? Quant aux boyaux, ils ne sont guère à conseiller pour voyager à vélo. Cependant, si vous y tenez vraiment pour des raisons assez discutables de « rendement » (le « rendement » pour un cyclo est une notion fort complexe...), n'oubliez pas de vous munir de rechanges en excellent état.

Je n'ai pas abordé sciemment l'éventualité du voyage en cyclo-camping. Non point que cette solution soit à rejeter. Bien au contraire, elle constitue peut-être la plus « pure », la plus accomplie, du cyclo-tourisme. Seulement, les problèmes matériels qui se posent alors, et qui se peuvent résoudre, sont trop particuliers pour être évoqués ici en quelques lignes de conclusion. Il pourra en être question bientôt.

Mirou du cyclisme
n° 86 - mai 1967

(1) Ainsi que les compagnons de route que vous précéderiez.

(2) De préférence à l'avant.



La vallée du Larboust en novembre
28 novembre 2013

VARIATIONS GRENOBLOISES

Chaque année, au début août, la Fédération Française de Cyclotourisme confie à l'un des clubs qui se portent candidats l'honneur et le charge d'organiser la « Semaine Fédérale ». Qu'est-ce donc que la « Semaine Fédérale » ? Il s'agit d'un grand rassemblement de cyclotouristes qui, durant sept jours, rayonnent autour d'un point fixe, accomplissant une série de sorties très variées, aux difficultés soigneusement dosées par les organisateurs. L'intérêt évidemment touristique et sportif de ces circuits se trouve singulièrement accru du fait qu'elles se déroulent dans une ambiance très spéciale, une atmosphère de camaraderie, d'amitié, voire parfois de kermesse, qui place les « Semaines Fédérales » sur un plan tout à fait spécial et exceptionnel.

Cette année, la « Semaine Fédérale » s'est déroulée autour de Grenoble. Le club organisateur, les « Cyclotouristes Grenoblois », animé par le célèbre randonneur et constructeur de cycles spéciaux, Jo Routens, avait bien fait les choses. Et il fallait qu'elles fussent bien faites pour loger, nourrir, endiguer, conseiller et contenter le millier de participants qui, du 7 au 13 août, a sillonné les routes du Dauphiné.

Il serait bien long de conter ici par le menu le déroulement de cette Semaine grenobloise. Aussi bien, les innombrables participants conserveront-ils de vifs souvenirs de la montée vers Chamrousse, des perspectives vertigineuses du col de Romeyère, des escarpements de Prélénfrey dominant la route de l'Arzelier, de la silhouette fascinante du mont Aiguille détaché des falaises du Vercors. Les cyclos n'oublieront pas non plus les lacs d'émeraude échelonnés dans la vallée du Drac, ni, enfin, le B.R.A.

Le B.R.A. ? Amis cyclos, ce n'est pas vous faire injure que de traduire pour les non-initiés le sens de ce sigle si célèbre dans nos milieux. Le B.R.A., c'est le Brevet de Randonneur des Alpes. Créé avant la guerre par le Grenoblois Gustave Darchieux, le B.R.A. se déroule tous les deux ans sur un parcours de 242 km et empruntant les cols du Galibier et de la Croix-de-Fer.

Tous les deux ans, Jo Routens et les cyclos grenoblois lancent vers la vallée de la Romanche un imposant peloton de randonneurs. Les vétérans (plus de quarante ans) et les dames (mais oui...) partent à deux heures du matin ; les autres se mettent en selle à trois heures.

Il en fut ainsi cette année. Seulement, en cette nuit et cette aube du samedi 12 août, c'est un total presque incroyable de 776 participants qui a pris le départ vers Bourg-d'Oisans et les rampes du Lautaret.

776 ! Cela fait un bien beau peloton et le randonneur un peu ensommeillé en ces heures matinales avait tout intérêt à bien ouvrir l'œil. Certes, mis à part les quelques dizaines de costauds et d'ambitieux qui filaient vers les cols à quarante à l'heure (et même plus entre Grenoble et Vizille), le gros de la troupe allait sagement, conscient des nécessités de l'heure présente et, surtout, des exigences des heures à venir.

Il faisait beau, très beau dans le Galibier. Pas un nuage sur le lac du Chambon frissonnant à l'aube, ni sur les glaciers de la Meije, ni sur les crêtes dominant le Lautaret. Vers l'Est, au-delà du Briançonnais, le ciel d'Italie était d'un bleu pâle, indescriptible, un bleu de primitif italien.

Au Galibier, c'était la grande fête du vélo. Pas un hectomètre de route sans, au moins, deux ou trois cyclistes négociant la pente, qui en grimaçant et en se tortillant pour arracher un braquet trop long (jeunesse, jeunesse...), qui en moulinant consciencieusement, voire béatement, sur un 2,20 m fait pour aller doucement mais loin...

Jamais, sans doute, le tunnel du Galibier ne fut franchi par autant de cyclistes que ce matin-là ; et les touristes motorisés, étonnés, voire ahuris, levaient, d'émotion, le pied de l'accélérateur. Certains, rares heureusement, manifestaient leur humeur et leur hargne de se voir parfois obligés de ralentir « pour tous ces vélos ». Il est à remarquer que, dans ce cas, le terme de vélo, prononcé sur un ton méprisant, englobe le tout, machine et cycliste, viande et ferraille.

La plupart, cependant, des témoins de ce mémorable B.R.A. se montraient bienveillants, curieux. Beaucoup se félicitaient d'assister à ce pittoresque et rare spectacle, si différent de celui qu'offre le passage du Tour de France, plus excitant sans doute, et de plus haute tenue sur le plan strictement sportif, mais combien plus fugace et plus inaccessible, avec ses quelques dizaines de coureurs échelonnés et noyés dans une armada de voitures et de motos.

Au Galibier, puis à la Croix-de-Fer, c'était exactement le phénomène inverse : les voitures étaient prises, engluées dans l'armada cycliste. Spectacle exceptionnel sans doute, et qui ne fait pas illusion ; mais, tout de même, ce B.R.A. fut pour bien des profanes une révélation, et un quotidien dauphinois publiait, le lendemain, ce gros titre révélateur : « **Engouement sans précédent pour le sport cycliste.** » Cependant, les cyclos, eux, étaient les acteurs ; cette situation privilégiée comporte d'incalculables avantages mais aussi de strictes obligations ; entre autres, celle de grimper le col de la Croix-de-Fer après celui du Galibier.

La Croix-de-Fer, sur le plan cycliste, commence mal ; une ruelle étroite, défoncée, pentue, vous laisse suant, le souffle court, à la sortie de Saint-Jean de-Maurienne : et ça continue... La chaussée s'élargit pour un temps mais reste aussi raide, en plein soleil. Là, bien des ambitions s'envolent, bien des courages pâlissent, bien des paniques creusent des estomacs surmenés et durcissent des jambes trop généreusement sollicités durant les premières heures.

Il n'importe ; là encore tout le monde (ou presque) atteindra le sommet ; et la troupe innombrable mais bien étirée des participants au B.R.A. 1967, dit B.R.A. olympique, après avoir basculé au seuil héroïque de la Croix-de-Fer, a dévalé au long de l'Eau-l'Olle pour retrouver la Romanche, Vizille, Pont-de-Claix et, enfin, Grenoble toute frémissante encore d'une brutale tornade venue, en fin d'après-midi, aiguillonner bien des courages.... ou émousser bien des ardeurs chez les rescapés encore sur la route.

Ce B.R.A. marquait la clôture de la Semaine Fédérale de Cyclo-tourisme 1967 si magistralement organisée par les Cyclotouristes Grenoblois. L'an prochain, la S.F. se déroulera à Mont-de-Marsan, aux limites des Landes, de la Chalosse et de l'Armagnac. Certes, les Alpes et leurs grands cols seront loin mais quelle région de France ne mérite pas une semaine de pédalées ? Et puis, il se chuchote que la Semaine de Mont-de-Marsan se clôturera, elle aussi, par un B.R.A. : le Brevet de Randonneur... de l'Armagnac. Sans Galibier, sans doute... mais ne nous y fions pas ; les Gascons ont l'esprit retors et sont gens de ressource.

Ce B.R.A. du Sud-Ouest pourra réserver bien des surprises à ses participants...

Miroir du Cyclisme
n° 91 - Sept 1967



Micheline dans la descente du col de Pailhères
30 juin 2010

VOUS AUSSI, MADAME...

Les récents championnats du monde sur piste ont ramené l'attention du grand public sur un aspect assez méconnu de notre sport : le cyclisme féminin.

Mon propos n'est point, dans cette rubrique, de traiter des aspects discutables et discutés de l'usage du vélo en compétition par la gent féminine. Je me bornerai donc à prendre la roue de ces dames et demoiselles qui adorent pédaler pour le seul plaisir d'aller à bicyclette par monts et par vaux, en cyclotouristes.

Il en existe donc ? Assurément. La Fédération Française de Cyclotourisme pourrait communiquer le chiffre exact de ses ressortissantes. Je crois pouvoir avancer qu'elles sont plusieurs centaines en France à partager sur les routes le sort de leurs collègues masculins. Lors de la dernière Semaine Fédérale de Grenoble, elles ont été nombreuses à escalader les cols, y compris les coriaces, comme le Galibier ou la Croix-de-Fer.

Seulement, voilà... Nous vivons à une époque d'un rare conformisme. Les foules modernes, conditionnées par les systèmes innombrables de publicité, des plus directs aux plus insidieux, se trouvent, à leur insu, plongées dans un univers bien clos, rigoureusement borné, avec une notion étriquée de « ce qui se fait » et de « ce qui ne se fait pas ». Les jeunes générations, plus avides de nouveautés mais aussi plus vulnérables, loin d'échapper au sort commun, y sont plus que toutes autres soumises avec, souvent, l'illusion de se trouver en avant-garde, « dans le vent »...

Aussi, n'est-il point surprenant de voir relativement peu de dames ou demoiselles sur un vélo de randonnée alors qu'elles sont des multitudes à chausser avec un bonheur très inégal les skis... ou les palmes de chasse sous-marine.

Le vélo est-il si peu féminin que cela ? Point du tout. Regardez pédaler une cyclotouriste avertie et bien équipée : en côte ou contre le vent, son coup de pédale est au moins aussi souple, aussi coulé, aussi

aérien que celui de ses compagnons de route. Le cyclisme, chacun le sait, exige avant tout souplesse et vélocité ; le cyclotourisme, plus encore, avec l'emploi de petits braquets, se prête à la façon naturellement souple d'une femme d'accomplir un effort.

De bonnes âmes effarouchées arguent de difficultés particulières : la selle, notamment, est mise en accusation... Il est vrai que cet accessoire, sacrifié et dédaigné sur une vague bécane utilisée pour aller chez le boucher ou au bureau de tabac, demande, sur un vrai vélo, un soin tout particulier. Mais cette précaution est aussi valable pour tous les cyclistes, hommes ou femmes ; une bonne selle, une excellente selle, préalablement traitée, assouplie et remise en forme par un spécialiste avant l'usage, ne causera pas plus de souci à madame qu'à monsieur. Des spécialistes qualifiés et pratiquants, comme le docteur Ruffier, ont fait justice de ces vieilles légendes absurdes sans cesse servies comme potage rance par les « adversaires » du vélo : le dos rond, les mollets hypertrophiés (ô, images du longiligne Fausto Coppi et de tant d'autres.), le cœur forcé, voilà les arguments qui, avec celui de la selle, sont servis par les tenants du fauteuil, de l'accélérateur ou, à la rigueur, du guidon bien relevé, digne et confortable, qui vous met le dos vertical mais les vertèbres en point d'interrogation.

Malgré tout, les gens sont ainsi faits qu'ils admettent à la rigueur le guidon surbaissé pour « un sportif » mais ouvrent des yeux très ronds quand ils voient une dame ou une demoiselle moulinant allègrement sur un vélo « d'homme », avec « la barre », ce dernier terme désignant couramment le tube horizontal. Car, au fond, la grande affaire est là. « On » admet une femme sur un vélo à cadre ouvert ou mixte, avec un guidon plat ou relevé, pédalant du talon à 20 tours-minute pour aller de la maison à la boulangerie ou du terrain de camping à la plage. Mais « on » n'imagine pas la même femme effectuant une randonnée sur un engin normalement triangulé, c'est-à-dire avec la fameuse « barre », le torse incliné sur un guidon « de course », les pieds rationnellement maintenus par les cale-pieds (accessoire dangereux !...) Si « on » en voit une ainsi équipée, c'est la surprise, différemment extériorisée suivant le caractère, l'âge ou le degré d'éducation du témoin. L'automobiliste klaxonne, ralentit, se retourne ou reluque dans son rétroviseur, les passagers s'agitent, collent leur nez aux vitres, entrent en transes.

Si le spectacle s'offre dans un col, les réactions atteignent là leur paroxysme. Songez donc ! Déjà, un cyclotouriste masculin suscite

habituellement réactions et réflexions dès lors qu'il évolue sur un terrain réservé, dans l'esprit de beaucoup, aux seuls champions du Tour de France. Mais une femme... une femme montant le Galibier ou le Tourmalet à bicyclette... Ça, alors. . .

Ainsi va notre temps. Qu'un jour, pour des motifs commerciaux ou autres, une vaste campagne publicitaire soit entreprise en faveur du cyclotourisme, avec tout le poids des articles de journaux et des émissions de radio et de télévision, alors on verrait fleurir sur les routes des pelotons de cyclistes innombrables, hommes et femmes, qui trouveraient impensable de pédaler sur un vélo bâtard, sans dérailleur ni cale-pieds. Plus personne ne se retournerait à la vue d'une « miss » aux prises avec les lacets d'Aubisque ; non point que le spectacle ne serait pas plaisant mais parce qu'il deviendrait normal, à la mode.

Utopie, qu'une telle supposition ; utopie et perspective en définitive peu souhaitable. Le vélo vaut mieux qu'une passade, qu'un engouement, qu'une mode. Les modes passent. Le vélo, depuis des décades, suscite intérêt, amour et passion chez ceux qui le connaissent bien. Ceux-là, hommes ou femmes, n'ont pas à se demander s'ils sont « dans le vent »... Et même, pour qui sait ce que pédaler signifie, être « dans le vent » n'est pas, à proprement parler, un sort digne d'envie. Cela, tous les cyclistes, tous les cyclotouristes, demoiselles, dames et messieurs, nous le savons bien.

Miroir du cyclisme

no 92 - octobre 1967



Automne en Comminges

24 novembre 2009

SOLITUDE

Il est souvent question, dans cette rubrique de cyclotourisme du « Miroir », de multiples manifestations, rallyes, randonnées, concentrations diverses, de règlement et d'esprit parfois très dissemblables. Les genres de satisfactions recherchées par un randonneur diffèrent profondément suivant qu'il participe à la Journée Velocio ou à Paris-Brest-Paris, à un brevet de 200 km ou à la Semaine Fédérale, à la Polymultipliée ou au rallye du Parpaillon. Il est même bien connu que tous les partants sur un brevet de randonneur des Alpes ou un Luchon-Pau n'escomptent pas de leur journée de vélo les mêmes joies ; quelques-uns iront jusqu'à la limite de leurs moyens pour réaliser « un temps » ; la plupart ne nourriront d'autre ambition que celle de terminer le parcours dans les délais impartis, dans un état de fatigue normal qui leur aura permis de profiter du décor, même de façon plus fugace, mais plus intense, que dans une simple « virée » contemplative.

Mais, en définitive, toutes ces organisations présentent un point commun : celui de rassembler des dizaines, voire des centaines de participants. On ne se sent pas seul, au col du Grand-Bois (bizarrement mais immanquablement appelé col de la République par nombre de spécialistes...), à la Journée Velocio. On ne se sent pas seul aux Semaines Fédérales, ni au départ de Paris-Brest. Et ceux qui prennent part à ces manifestations se réjouissent de leur succès ; ils ont raison car c'est l'esprit sportif le plus pur qui préside à ces pédalées, qu'elles soient endiablées ou mesurées, talentueuses ou modestes. Un cyclo-touriste, un randonneur, qu'il adopte la cadence cyclosportive ou celle du contemplatif, qu'il guette le chrono ou le début de la sente rocailleuse qui le mènera vers un col muletier, ne marchande pas sa peine et ne trouve qu'en lui-même la récompense de la difficulté vaincue. Et il est légitime de se sentir heureux lorsque des centaines de gens recherchent, comme soi-même, et dans les mêmes conditions, de semblables félicités.

Car, incontestablement, tous ceux qui se retrouvent sur une longue route ou au pied d'un col, avec la perspective de beaucoup transpirer et peut-être, de souffrir, ceux-là sont des gens heureux. Et cette simple constatation suffirait à justifier amplement l'existence de telles manifestations.

Pourtant, il serait erroné de laisser croire aux profanes que le cyclotourisme ne peut se pratiquer, se goûter, s'apprécier uniquement qu'à l'occasion de ces rendez-vous dont certains, il faut le reconnaître, procèdent beaucoup de l'instinct grégaire, cet instinct grégaire qui mène, dans bien des cas, à des situations paradoxales, voire absurdes.

Bien des cyclotouristes ont pu constater maintes fois qu'il est difficile, voire impossible, de rouler en groupe en profitant des sites parcourus. La vie, ou, plutôt, la coexistence dans un peloton, oblige à un certain nombre de précautions, faute de quoi on encourt et on fait encourir aux autres une série d'aléas qui se traduisent parfois par un bel amoncellement de montures et de cavaliers, roues et jambes en l'air.

Sans en arriver là, il est également vrai qu'une simple conversation avec un compagnon de route, pour si agréable, animée et passionnante qu'elle soit, et justement à cause de cela, vous isole du monde extérieur, de cette nature avec laquelle un cyclotouriste se targue d'entrer en intime communion. J'en connais beaucoup qui usent de moyens sournois ou radicaux pour éviter ces inconvénients. S'ils en sont capables, ils forcent la cadence et se retrouvent solitaires, seuls en tête. Cette méthode, élégante et superbe, ne réussit pas à tous. Elle possède en outre l'inconvénient d'obliger « l'échappé » à maintenir le régime, discipline peu compatible avec la tentation d'une belle photo, voire même avec les exigences de moins artistiques nécessités...

Le second système, beaucoup plus simple à utiliser, consiste soit à partir avec un peu de retard, soit à se laisser discrètement glisser à l'arrière-garde, soit, à la rigueur, à prétexter un coup de pompe à donner au pneu arrière « Allez-y, les gars, je vous rejoins... », et le tour est joué.

Pour si aisé qu'il soit, le subterfuge du bon dernier recèle aussi ses défauts : d'abord, il provoque chez certains des blessures d'amour-propre plus ou moins profondes. La situation de dernier, dans un groupe, sape plus ou moins le moral. Les « Vas-y, y sont pas loin !... » fusent à chaque traversée de hameaux. Bref, ces soucis secondaires

peuvent gâter le plaisir d'être seul aussi sûrement que les sujétions de... « la course en tête ».

En définitive, la seule, la vraie solution pour éviter les inconvénients du peloton ou de l'escorteur bavard c'est de sortir seul.

Mais oui, de temps en temps ou souvent, au gré de notre caractère ou des circonstances, il est agréable et bénéfique de ne faire équipe qu'avec soi-même. Ce n'est point faire preuve d'une ombrageuse misanthropie que de se vouloir, par intervalles, reposer des autres. Une journée ou, simplement, quelques heures de pédalée solitaire laissent travailler librement votre esprit : on « fait le point », spirituellement et, aussi, musculairement. Une randonnée sans équipiers vous laisse plus désarmé, sans doute, mais plus « vrai » devant la difficulté. Il est certain, également, que bien des randonneurs chevronnés ne trouvent que difficilement des équipiers à leur convenance pour entreprendre un raid, une Diagonale ou quelque autre épreuve au long cours qui exige des cadences semblables ou très voisines, des moyens physiques similaires et des caractères qui ne soient pas... incompatibles. Car les difficultés et la fatigue aggravent et avivent les moindres dissemblances et, dans ce cas, mieux vaut être seul que mal accompagné.

En des domaines de caractère sportif moins accentué, la simple balade solitaire recèle aussi bien des joies : liberté absolue dans le choix de l'itinéraire, dans l'allure adoptée, dans la fréquence ou l'espacement des arrêts. Repli sur soi-même aussi qui vous rend plus perceptif aux détails du chemin, plus perméable aux multiples sensations prodiguées.

Lors d'un voyage par étapes, cette forme supérieure et accomplie du cyclotourisme au dire de tous ceux qui s'y adonnent, la solitude présente sans doute des avantages plus nuancés, plus contestables. Si, dans la journée, le cyclo qui pédale ne trouve guère à s'ennuyer, il n'en va pas toujours de même à l'étape où l'isolement peut devenir pesant.

Pourtant, même dans ce cas, certains cyclotouristes aiment à voyager seuls. L'exemple le plus absolu nous est fourni par le Suisse Vuillomenet, pédaleur solitaire, durant trois années, sur les chemins d'Europe, d'Asie et d'Amérique. Vuillomenet est pourtant, si l'on en juge par son ouvrage, (« *La Planète à vélo* »), tout le contraire d'un ours, d'un être asocial...

Sans trop arguer de cet exemple extrême, je pense qu'un cyclo-touriste a tout intérêt, au moins de temps en temps, à rouler en solitaire. S'il n'a, à ses débuts, connu que l'ambiance des pédalées en groupe, il découvrira, à pédaler seul, des joies certaines et profondes.

Joies égoïstes ? Sans doute. Mais toutes les joies, quelque soit leur origine, ne sont-elles pas fatalement égoïstes ?

Mirai du Cyclisme

n° 94 - décembre 1967

SOUHAITS

La tradition a fait de janvier le mois des vœux. Il n'y a pas de raison pour que le petit monde pédalant des cyclotouristes échappe à cette sympathique coutume ; et chacun de souhaiter à ses amis ou camarades une bonne route, un bon vent qui ne soit pas systématiquement défavorable, de joyeuses randonnées, d'inoubliables voyages, d'inimitables photos ou d'imbattables chronos. Les souhaits, il est vrai, coûtent peu et comme, de toute façon, ils ne préjugent en rien d'un avenir qui nous échappe, il me sera permis de formuler ici les miens.

Il est relativement facile, pour un cyclotouriste, de deviner ce qu'espèrent ses congénères de l'année qui commence ; il lui suffit de penser à ce qu'il en attend lui-même.

Certes, tous les cyclotouristes n'ont pas les mêmes goûts, les mêmes habitudes, la même conception de leur sport. On peut même avancer sans grand risque d'erreur qu'il n'est pas un seul d'entre nous qui conçoive l'usage du vélo exactement de la même manière qu'un autre. Du reste, cette dissemblance, cette disparité dans les goûts et les méthodes constituent, n'en doutons pas, l'une des lettres de noblesse du cyclotourisme en une époque qui tend à faire des individus des éléments standardisés d'une société infailliblement planifiée.

Il n'empêche que nous tous, jeunes ou anciens, néophytes ou vieux briscards, adeptes du boyau et des hautes moyennes sur le bitume sans surprises ou utilisateurs de la légère mais robuste roue de 650, amateurs de rencontres cycloportives ou amoureux de libres randonnées courtes ou lointaines, diagonalistes ou cyclocampeurs, acharnés du chrono ou chasseurs de papillons, ou les deux en un seul personnage, nous tous, dis-je, sommes soumis à une loi unique, une nécessité qui aplanit et abolit toutes nos divisions et rend vaines nos plus acerbes querelles de famille ; cette nécessité que nous acceptons tous parce que nous doutons parfois, mais que nous aimons, que nous recherchons, ce dénominateur commun, c'est la PROPULSION.

Dès lors, tout devient simple pour qui veut souhaiter une bonne année à des cyclotouristes.

D'abord, je souhaite à vous tous (comme je souhaite à moi-même) une longue, longue route.

Je souhaite au modeste cyclo de petit appétit de paisibles et jolis chemins frais et ombragés au cœur de l'été, ensoleillés et abrités aux premiers frimas...

Je souhaite au randonneur dévoreur de kilomètres des nationales décongestionnées par les abcès de fixation des autoroutes, des hôteliers polis et accueillants, même au soir d'une étape mouillée...

Je souhaite au grand voyageur des frontières sans passeports mais aussi des coutumes et des folklores intacts dans les contrées lointaines où il s'aventurera....

Je souhaite au cyclocampeur une tente confortable discrètement roulée dans de légères sacoches, des nuitées enchanteresses sous la lune et dans l'harmonie des chants du rossignol...

Je souhaite au cyclophotographe la rencontre inopinée et bienveillante d'une Bretonne ou d'une Vendéenne en costume d'antan, des jeux de lumière miraculeux à l'aube ou au soir d'une grande étape, des perspectives moyenâgeuses exemptes de poteaux en ciment, d'instimables instantanés de copains aux prises avec l'homme au marteau ou de nobles visages en sueur maculés d'un cambouis révélateur de récents ennuis mécaniques.

Je souhaite à l'heureux possesseur d'une épouse cyclotouriste d'idylliques voyages de noce pédalants sans cesse recommencés....

Je souhaite aux autres époux de pédaler sans remords et sans reproches.

Je souhaite enfin à ceux que l'on a coutume d'appeler, dans notre microcosme, les cyclosporifs de trouver dans leurs viriles et opiniâtres pédalées les satisfactions sans mélange que chacun est en droit d'espérer.

Bientôt, le soleil de février viendra réchauffer les talus et faire fondre les neiges dans les cols d'altitude modeste. Ce sera alors pour tous le signal de nouveaux départs.

Bonne route et bon vent à nous !

livroire du Cyclisme
n° 95 - Janv. 1968

ITINÉRAIRES

Parmi les innombrables publicités qui jalonnent les talus et abords des grands axes routiers, il en est une riche de significations variées : « Avec la compagnie aérienne X. (il s'agit d'une compagnie belge), vous y seriez déjà... »

Vous y seriez déjà... Rêve de l'automobiliste fatigué, crispé, bloqué dans les embouteillages successifs, anxieux d'atteindre le but lointain de son travail ou de ses vacances.

Vous y seriez déjà... Élimination radicale du pensum qu'est devenue la route moderne.

Vous y seriez déjà... Symbole de la hâte chronique, de l'oubli de la vie présente au profit de moments futurs escomptés meilleurs, souci constant d'atteindre TOUT DE SUITE et SANS PEINE un objectif, quel qu'il soit.

Cette préoccupation, normale et légitime pour qui SE DÉPLACE, pour qui veut atteindre un lieu précis dans les plus brefs délais et avec le moins d'aléas, ce désir de vitesse et de facilité devient pourtant un NON SENS dès lors que l'on se propose de voyager, de PARCOURIR une région pour y éprouver le plaisir de voir, de comprendre, de retenir ce que l'on a vu.

Jean-Jacques Rousseau avait expliqué tout cela, lui qui vantait l'intérêt et le charme des voyages à pied (que n'a-t-il connu la bicyclette !...). De nos jours, G. Duhamel a souvent évoqué les contradictions flagrantes entre les intentions du touriste et sa façon d'agir. Simone de Beauvoir, elle-même, a relevé dans un chapitre de « La force de l'âge » l'intérêt et le plaisir qu'elle a éprouvés à randonner à vélo à travers la France avec J.-P. Sartre (mais oui !). Les uns et les autres insistent sur la nécessité d'aller lentement pour laisser à l'esprit le temps de percevoir et d'assimiler ce que lui apportent les sens. L'un des nôtres, le docteur Charles Pétouraud, a fort bien résumé le problème en écrivant : « Ce qui compte, dans un voyage, c'est le PARCOURS. Celui-ci achevé, tout est terminé... »

Le cyclotouriste en simple randonnée ou en voyage de plusieurs jours ne saurait perdre de vue ce propos. Certes, il faut bien se fixer un lieu à atteindre, un objectif, un point de chute. Mais ce dernier ne saurait être considéré que comme un prétexte, un point final. Ce qui importe surtout, c'est ce qui précède l'accès au terminus, c'est la route avec ses découvertes, ses hasards, le piment de l'effort qu'elle vous impose. Ce qui importe, c'est donc, en définitive, l'ITINÉRAIRE.

L'itinéraire, c'est le terrain d'entraînement du coureur, mais aussi le programme de réjouissances du randonneur. Pour ce qui est du coureur, les critères qui déterminent son choix sont d'ordre strictement athlétique. Il n'en va pas de même pour le cyclotouriste. Si celui-ci tient le plus grand compte des profils, de la fréquence des côtes, de l'altitude des cols, de l'exposition des routes suivant les versants ou les heures, il effectue aussi son choix en fonction de considérations plus subjectives, plus intellectuelles, plus spirituelles même.

Ainsi, un randonneur qui entreprend une Diagonale prêtera plus d'attention aux vents dominants, au relief des régions traversées que son congénère en simple promenade touristique ; ce dernier, par contre, suivant ses goûts, ne manquera pas de suivre une route en corniche ou un chemin courant à travers bois ; l'un sacrifiera à la visite de châteaux, l'autre guettera les horizons photogéniques ; un troisième, peu enclin à des arrêts fréquents, préférera allonger l'étape et retirer de sa pédalée des satisfactions plus sportives et des impressions peut-être fugaces, mais à coup sûr indélébiles..

Mais que le cyclotouriste soit dévoreur de kilomètres ou dégustateur de sites, amateur de parcours sportifs ou enclin aux pédalées bucoliques, il pensera toujours à établir soigneusement son plan de route.

Mais que les projets du randonneur soient plus ambitieux, que ses instincts nomades l'entraînent hors des horizons familiers, alors il faudra étudier à l'avance les cartes, prévoir les étapes en fonction du temps dont on dispose. Il faudra éliminer systématiquement les grands axes routiers, choisir les modestes départementales, les discrets chemins vicinaux. Corvées que tout cela ? Jamais de la vie ! Préparer une sortie, choisir les routes, repérer grâce aux cours d'eau les dénivellations probables, déchiffrer les noms de villages ignorés, c'est vivre par avance la sortie ou le voyage projetés. C'est le vivre sans en altérer la saveur ; la route, la route vraie, celle que l'on conquiert,

réserve toujours à celui qui la parcourt à vélo des sensations, des joies, des surprises aussi qu'aucune lecture de carte ne saurait dévoiler...

Car c'est vrai, une carte ne dit pas tout ; elle ne dit pas le mas isolé sur le haut plateau vaclusien avec un chat qui fait le gros dos sur la margelle d'un puits ; elle ne dit pas les herbes et les branches couchées sous la bourrasque au long des collines du Cotentin, elle ne signale pas le faux plat sournois qui sapera vos forces entre onze heures et midi et vous laissera défaillant au creux d'un talus, la bouche empâtée d'un providentiel reliquat de pâte de fruits. Non, la carte ne dit pas cela mais, à la fin de vos vacances, durant le temps mort de l'hiver, vous saurez y repérer ces lieux inoubliables et elle vous fera revivre, une troisième fois, ces moments bien à vous, ces minutes irremplaçables...

Levoir du Cyclisme
n° 96 - février 1968



Moutons en Ariège
28 avril 2010

INTEMPÉRIES

Aucun cycliste n'aime la pluie. Il se peut que certains d'entre nous, particulièrement aguerris ou habitant des régions généreusement arrosées, supportent sans trop gémir ce don du ciel. Mais il est certain que le moral est meilleur et que la pédale semble plus légère dès que l'on peut rouler l'imperméable sous la selle après une séance « en aquarium ».

Bien sûr, la légende des cycles qui abonde en scènes héroïques pourrait fournir des exemples fameux « d'hommes de la pluie », le plus récent étant je crois, le cas du champion luxembourgeois Charly Gaul, garçon de gabarit modeste mais d'une rare résistance au mauvais temps. Beaucoup se souviennent de l'hallucinante étape du Monte Bondone qu'il remporta sous la bourrasque... de neige ; et aussi de sa victoire au Tour de France 1958, victoire forgée sous une pluie diluvienne et glaciale dans « la trilogie » de la Chartreuse... Mais si « le Grand Douché », comme le surnomma fort à propos un journaliste, s'accommodait mieux que d'autres du mauvais temps, rien ne peut laisser croire qu'il ne trouvait pas, lui aussi, la pluie froide... Et, en tout état de cause, il est vrai aussi que l'exception confirme la règle : la pluie reste, avec le vent de face, notre ennemie.

On peut se défendre du vent de face ; en course ou en randonnée, chacun s'abrite à son tour dans les roues ; une haie touffue, un bois en bordure de la route, un compréhensif cyclomotoriste vous procurent des moments de répit ; et puis, c'est vrai, il nous arrive, de loin en loin, d'avoir le vent dans le dos...

Mais la pluie ! Comment s'en protéger ? Le coureur ou le randonneur pressé peuvent, pour une heure ou deux, en prendre leur parti et foncer sous l'averse, à condition que cette pluie ne soit pas trop froide, que de longues descentes ne provoquent pas des refroidissements aux fâcheux effets ; à condition aussi d'avoir à l'arrivée des effets de recharge.

Il est certain, en effet que le léger imper en nylon que certains préfèrent endosser n'est pas sans inconvénients. D'abord, il provoque

une forte sudation, surtout en montée, et la condensation sous le nylon devient aussi désagréable parfois que la pluie elle-même ; ensuite, ce petit imper « de course », s'il abrite la poitrine et les reins, laisse les jambes à découvert, les genoux surtout, zone très exposée et pourtant essentielle dans la pratique du pédalage.

Le coureur peut se prémunir en partie avec des huiles ou ambro-cations diverses ; le randonneur qui recherche la performance et un rendement maximum peut agir de même encore que ce procédé ne résiste guère à la descente d'un grand col par mauvais temps.

Mais, pour la majorité des cyclotouristes, le problème est tout autre. Beaucoup d'entre nous n'apprécient pas outre mesure de s'enduire les jambes de produits gras et odorants qui laissent la peau poisseuse et trahissent votre présence de façon parfois agressive... Et puis, pour descendre un col, nous préférons prendre le temps d'enfiler au sommet le survêtement que l'on roulera plus tard dans la vallée, au creux de cet accueillant sac de guidon, accessoire caractéristique du cyclo organisé. Alors, en cas de pluie, que devient ce survêtement si on renonce à une protection supplémentaire ? Il devient une chose informe, une tunique spongieuse et alourdie qui pend à vos épaules et sur vos hanches comme serviettes éponges sur leur séchoir.... Aussi, la majorité des cyclos reste-t-elle fidèle au « poncho » de nylon, à « la cloche », comme disent certains, qui couvre homme et machine et abrite aussi vos jambes puisque la partie avant passe au-delà du guidon. Évidemment, le système est loin d'être parfait et j'en connais de féroces détracteurs. D'abord, on y transpire aussi très vite dès que l'on pédale avec tant soit peu de vigueur ; ensuite et surtout le rabat qui protège votre avant-train fait volontiers office de voile et aggrave l'action du vent contraire ; de plus, la pluie s'amasse vite entre vos bras, au creux d'une sorte de bassine improvisée dont vos genoux agitent le fond dans un raclement rythmé et, à la longue, irritant. De plus, la longue « queue de pie » qui tombe sur vos reins se relève volontiers sous l'effet des remous et laisse sournoisement à découvert un postère que vous croyiez au sec. Enfin, cette misérable cloche n'empêche pas vos pieds de faire trempette, surtout si votre garde-boue avant est démuné de sa discrète mais précieuse bavette.

J'ai parlé de garde-boue... Horreur ! Et pourtant... Si l'on excepte d'emblée la compétition et ses exigences, qui ne sont pas ici notre propos, je crois ne pas être seul à considérer cet accessoire beaucoup plus utile qu'encombrant. D'une part, les garde-boue actuels, en dural

ou en plastique, sont d'un poids négligeable pour un cyclo ; la résistance au vent peut difficilement se chiffrer pour la grande majorité d'entre nous qui ne grignotons, dans nos tableaux de marche, ni secondes ni même minutes. D'autre part, à moins de cyclo exclusivement dans des régions où il ne pleut jamais (!), il est difficile de prétendre échapper aux surprises célestes et alors...

Alors, si le spectacle offert par un cycliste roulant sous l'averse n'est jamais plaisant, la séance devient délicieuse lorsque la monture est dépourvue de garde-boue. Deux minces geysers, l'un devant, l'autre derrière, escortent le spartiate et héroïque partisan du « vélo dépouillé ». Le premier geysier asperge avec générosité la face du malheureux et crible ses yeux (ou ses lunettes !) de mouchetures d'autant plus agréables que la route est empruntée par les bovidés. Le geysier de poupe humecte puis imprègne le dessous de selle et trace du sacrum à la nuque du patient un élégant liséré boueux, cependant que des fesses monte une délicieuse sensation de fraîcheur. Il me souvient avoir vu un compagnon de route s'arrêter au bas du col de Chioula, en Ariège, à l'issue d'une mémorable dégringolade sous l'orage, et vider de son entre-jambes une inattendue poignée de sable pulvérisé en ces recoins par une roue arrière non protégée.

Et je ne parle pas des camarades qui « profitent », dans la roue de l'élégant, des perspersions et éclaboussures oubliées sur ses arrières...

Ce n'est donc point par esprit de routine ou par on ne sait quel ostracisme à l'égard du vélo de course que la plupart des randonneurs tiennent à équiper leurs machines de garde-boue ; et, nonobstant ses inconvénients, ils préfèrent transpirer un peu sous « la cloche » que de recevoir de plein fouet l'averse brutale ou opiniâtre que le mauvais sort leur octroie de temps en temps. Souhaitons malgré tout que garde-boue et ponchos restent inutiles pour nous tous cette saison. Qui sait ?

livron du Cyclisme
n° 97 - mars 1968



Micheline sur le pont du Diable près de Montoulieu

2 octobre 2010

VACANCES INSOLITES

Si l'on en croit d'optimistes augures, la civilisation des loisirs serait pour demain. Déjà les vacances de millions de personnes ont créé de multiples problèmes et modifié, dans bien des cas, les lois de l'économie et du négoce.

En dehors de toutes préoccupations commerciales, certains spécialistes en matière de sociologie se sont « penchés », comme on dit, sur le problème très sérieux, paraît-il, de l'ORGANISATION de ces fameux loisirs qui laissent théoriquement désœuvrées, du jour au lendemain, des foules de travailleurs que ce soudain changement de régime peut, paraît-il, désorienter.

Mon propos n'est pas d'ergoter ni d'épiloguer sur d'aussi graves et vastes problèmes. Tout juste me hasarderai-je à m'inquiéter de ce que l'on pense à ORGANISER les vacances des autres ; en tout cas, je suis certain qu'il existe AU MOINS une catégorie de gens qui n'ont nul besoin d'être aidés dans l'art et la manière d'épuiser toujours trop vite leurs jours de liberté ; ces heureux bipèdes qui n'éprouvent jamais les affres de l'oisiveté et de l'ennui morbide en dehors de leur travail, ces spécimens particuliers de la race humaine qui tendent et tendront instinctivement à échapper à toute « planification des loisirs », ce sont les cyclotouristes.

Ils ont déjà fait leurs preuves dans le domaine de l'originalité et du non-conformisme.

Au début de ce siècle, ils ne craignaient pas d'affronter sur les grands chemins de ces temps héroïques du vélo, trous, bosses, cailloux, attelages affolés, chiens étranglés de rage, marmaille hostile et vociférante sous les regards méchants de matrones scandalisées.

Plus tard, les cyclotouristes subirent sans broncher, et durant de longues années, les quolibets des cyclistes partisans acharnés du vélo sans dérailleur qui suivaient d'un œil goguenard les patientes expériences des utilisateurs du changement de vitesse. Il convient de rappeler ici que les cyclotouristes utilisaient depuis des lustres le dérailleur arrière lorsque cet accessoire fit de timides apparitions

dans le monde de la course ; et il faut rappeler aussi que le Stéphanois Paul de Vivie (Vélocio pour nous tous) fut à la pointe du combat pour démontrer la nécessité du changement de vitesse. Cet apôtre du cyclotourisme et de la polymultipliée utilisait avant 1930 le double et le **triple plateau**, ce triple plateau présenté par la grande presse comme le comble de la nouveauté à l'occasion d'un récent Tour de Lombardie !...

De nos jours, enfin, les cyclotouristes continuent, plus que jamais, à faire figure d'originaux. La plupart des gens comprennent et admettent qu'un jeune homme pratique le vélo « pour s'entraîner », pour « faire des courses ». Mais cyclo pour se promener, monter des cols à vélo pour le plaisir, quitter la voiture POUR se mettre à pédaler, cela n'est pas toujours très bien compris. Il n'est pas rare qu'un cyclotouriste qui a effectué un long voyage par le train ou en voiture pour accomplir à bicyclette un parcours montagneux s'entende conseiller sur un ton persuasif, mi-ironique, au sommet d'un col : « Il faudra mettre un moteur... » Ou encore : « Avec une mobylette, ça irait plus VITE... » Réflexions dénuées de méchanceté mais qui prouvent que leurs auteurs n'ont rien compris à la philosophie du cyclotourisme...

Pourtant, c'est grâce à leur goût pour la randonnée cycliste, modeste ou longue, facile ou ardue, que les cyclotouristes ne se posent jamais de questions en vacances. Alors que tant de leurs semblables essaient de « tuer le temps » et grignotent des heures ternes dans la torpeur et l'ennui d'un désœuvrement qui se voudrait repos, eux ont toujours quelque petite route à explorer, quelque brevet à réussir, quelque voyage par étapes à vivre intensément au long d'itinéraires amoureuxment tracés durant l'hiver.

Un randonneur bien connu de tous, puisqu'il a nom Jacques Faizant, remarquait dernièrement que la chose la plus absurde qui se puisse concevoir, c'est de vouloir rendre visite à un cyclotouriste un dimanche de beau temps. Ce qui est vrai pour un dimanche l'est aussi pour les vacances. Un cyclo n'aura jamais besoin qu'on lui organise ses loisirs. Il s'est placé dès l'origine en marge des « majorités ». ORIGINAL au vrai sens du terme, sa façon de passer les vacances est peut-être insolite pour beaucoup. À y bien réfléchir, faut-il l'en plaindre ?

Ministère du Cyclisme
N° 98 - avril 1968

R. C. P.

Il n'est jamais trop tôt pour penser aux choses sérieuses et pour en parler.

Or, la R.C.P. est une chose sérieuse. Il s'agit, en effet, de la Randonnée des Cols Pyrénéens. Cette manifestation prestigieuse du cyclotourisme montagnard, organisée tous les deux ans par le Cyclo-Club Béarnais, se déroulera cette année le 4 août, sur le parcours habituel de Luchon à Pau.

Luchon-Pau ! Que de souvenirs ces deux noms évoquent chez tous ceux qui ont aimé et aiment le vélo. Certes, pour beaucoup de lecteurs du « Miroir », Luchon-Pau, c'est une étape reine de nombreux Tours de France, une étape de vérité. Elle réveille de grands souvenirs, fait revivre de glorieux épisodes. On pense au Tourmalet, à l'Aubisque ; les anciens songent aux grands noms d'antan, à Magne, à Vietto, à Coppi, à Bartali, à Robic, à Gaul ; les jeunes n'ont pas encore oublié Bahamontès...

Mais pour les cyclotouristes, Luchon-Pau, c'est bien autre chose. Non point qu'ils ignorent les hauts faits des champions ; au contraire, sachant ce que pédaler veut dire, ils sont les premiers à apprécier et à admirer les performances de ces grands athlètes du cyclisme. Seulement les randonneurs possèdent forcément une optique très particulière à ce sujet pour la seule mais primordiale raison qu'ils savent très exactement ce qu'est Luchon-Pau... pour l'avoir accompli eux-mêmes sur leur vélo.

Les dirigeants et organisateurs du Cyclo-Club Béarnais vous donnent le feu vert, sur les Allées d'Étigny, à trois heures du matin ; et il vous suffit, pour réussir votre randonnée, de rallier Pau, à 198 kilomètres de là, avant 20 heures. Ceux qui ne connaissent du cyclisme et de la montagne que les comptes rendus de presse ou de télévision pourront sourire. Ils penseront qu'un grimpeur moyen du Tour de France quitte Luchon à 10 heures et franchit la ligne d'arrivée à Pau vers 16 heures 30 ; ils auront raison sur ce dernier point mais ils auront tort de sourire. Un randonneur n'est pas (et ne se prétend pas !) un champion. Le vélo est pour lui un instrument de loisir, de détente, de

« sport » au sens où G. Duhamel aimait l'entendre. Il affronte la R.C.P. avec des moyens physiques ordinaires ; entraîné, certes, il l'est ; bien équipé aussi avec un vélo parfaitement au point, muni d'une gamme étendue de développements (15 vitesses souvent, par triple plateau au pédalier).

À trois heures, donc, vous partez. Vous avez quitté l'hôtel, les yeux bouffis d'un sommeil écourté. Vous avez enfilé le survêtement, au moins pour quelques minutes. En effet, dans la R.C.P., on attaque d'emblée le vif du sujet : le col de Peyresourde qui vous mène en 14 kilomètres à 1563 mètres d'altitude. Ne vous illusionnez pas. Les rampes en sont dures : celle de Saint-Aventin qui vous laisse le souffle un peu court et déjà en sueur sous le clocher de Cazaux vaguement éclairé par une modeste lampe municipale ; celle de Garin que vous négociez à la lueur timide de votre petit phare ou de la lampe torche fixée à votre sac de guidon ; les lacets du sommet, enfin, qui lovent leurs élégantes courbes sur des pâtures dénudées qu'éclaire déjà l'aurore rosissant le soleil du Val d'Aran.

Arreau voit souvent quelques groupes de cyclos grelottants arrêtés quelques minutes pour un léger ravitaillement avant le deuxième épisode : le col d'Aspin. 13 kilomètres de lacets admirablement tracés que vous absorbez au soleil levant qui fait les ombres rasantes et découpe durement les rochers du proche Arbizon. Là-haut vous êtes à nouveau à 1489 mètres. La R.C.P. n'est pas une course, Si vous vous sentez bien, si vous avez confiance en vous, rien ne vous empêche de vous attarder en ces lieux une dizaine de minutes : le panorama y est tout à fait remarquable et s'impose à tous, contemplatifs ou pas... Cependant, il vaut mieux éviter de trop longs arrêts ; et puis, le premier ravitaillement sérieux vous attend au bas du col, dans ce petit, ce minuscule village de Sainte-Marie-de-Campan, presque aussi célèbre, peut-être, pour les initiés aux choses du vélo, que feu le Parc-des-Princes. À Sainte-Marie, on fait peau neuve ; l'exercice intense des deux premiers cols a effacé les dernières traces de sommeil et aiguisé les appétits. Chacun fourbit à sa façon ses armes pour le Tourmalet ; les prudents, les méthodiques, avalent des liquides sucrés, de petites choses délicates, de savantes compositions ménageant les estomacs et nourrissant le muscle. D'autres, plus insouciantes, préfèrent les œufs au jambon, les larges tartines beurrées, la platée de confiture... et j'en passe.

Tout ce monde-là va maintenant affronter le Tourmalet. Il est à 17 kilomètres et à 2 114 mètres d'altitude. C'est un grand col. Ses rampes, d'abord surnoises et irrégulières pendant 5 kilomètres, se raidissent en un profil à peu près constant de 8 % à partir du hameau de Gripp. Très haut devant vous, vous distinguez avec inquiétude la balafre oblique de la chaussée qui grimpe vers La Mongie en se glissant sous un long pare-avalanches en ciment. Beaucoup vous diront que les deux kilomètres qui précèdent La Mongie sont les plus durs. Je le pense aussi. La route y est large, trop large pour un cycliste qui progresse comme il peut à huit ou dix à l'heure avec l'impression qu'il n'avance plus du tout. Et puis, cette zone est sans lacets. Les lacets encouragent en vous faisant mesurer, à chacun d'eux, le dénivelé conquis. Le Tourmalet n'a pas assez de lacets : il sape le moral, et pas seulement le moral...

À La Mongie, vous êtes à 4 kilomètres du sommet. Les automobilistes commencent à passer. Déjà, vous entendez les premiers « Vas-y Poulidor... y sont pas loin. » (sic). Ce n'est rien. Ce sera bien pire en début d'après-midi, lorsque vous transpirerez sur les rampes surchauffées du Soulor, passant au ralenti devant des grappes de saucissonneurs qui vous apostropheront, la bouche pleine, entre un morceau de fromage et un renvoi de bière fraîche.

Pour l'heure, vous vous appliquez à franchir le dernier kilomètre ; gare au lacet qui se replie vers la droite à 400 mètres du sommet. Si nulle voiture ne vous gêne, prenez-le bien à l'extérieur ; la corde est un petit mur et les petits murs, à 2 000 mètres, font très mal.

Le refuge du Tourmalet est accueillant aux cyclistes ; vous pourrez vous y détendre, commander une soupe chaude ou un simple jus de fruits... ou rien du tout. Les cyclos se sentent là chez eux. On ne peut en dire autant pour tous les sommets de cols. Il me souvient notamment d'une halte à l'hôtel de l'Iseran. Passons.

Maintenant, vous avez droit à une longue séance de roue libre, jusqu'à Luz d'abord, d'un seul jet, puis, moyennant quelques coups de pédales espacés, jusqu'à Argelès-Gazost.

Argelès, c'est le point stratégique de la R.C.P. Pour la plupart des randonneurs, c'est la fin de la matinée, l'heure critique où l'estomac réclame, où la chaleur vous accable, où la longue et rapide dégringolade du Tourmalet vous laisse la tête un peu vide et la jambe molle. Alors, gare aux éclopés, aux faibles, aux défaillants. La route de Lourdes continue tout droit, facile, et vous mène à Pau, par la vallée,

sans douleur. Certains dans un moment d'égarément ou de détresse la suivent. Ils auront bien mérité du sport mais ils ne pourront pas prétendre, à l'arrivée, aux joies intimes mais intenses qui attendent les bienheureux qui auront franchi sans encombre les deux derniers obstacles de cette mémorable journée : Soulor et Aubisque. Quand on vient d'Argelès, la grande affaire, c'est le Soulor. Il faut l'attaquer sans rechigner, sans se poser de questions. La première rampe, celle d'Arras (oui, Arras...), est décourageante. Vous bénéficiez ensuite d'un répit de quelques kilomètres où vous allez, d'une pédalée souvent alanguie, au creux des frondaisons du bucolique val d'Azun.

À la sortie d'Arrens, à l'angle d'une maison et à gauche, coule une fontaine. On la voit. On l'entend. Son eau est limpide et sa chanson exquise. Ne la regardez pas ; ne l'écoutez pas. Laissez tomber la chaîne sur votre petit moulin ; haussez-là, derrière, sur votre grande couronne, serrez les dents et vos courroies de cale-pied, placez votre mouchoir à portée de main, rabattez la visière de votre casquette sur la nuque et ne pensez plus à rien. Dans ces conditions, une heure après, vous aurez votre R.C.P. presque en poche. Certes, après le Soulor, il faudra encore forcer le seuil de l'Aubisque : trois kilomètres difficiles sur les dix qui séparent les deux cols.

À l'Aubisque, vous serez sauvé si vous savez être prudent pour plonger vers Laruns. Pau sera alors à portée de vos roues et vous y serez, c'est certain, bien avant vingt heures...

Miroir du Cyclisme

N° 99 - mai 1968

LETTRE OUVERTE DE GRAND-PAPA À SON ARRIÈRE PETIT-FILS

Cher petit cyclo,

Tu m'as fait grandement plaisir en me souhaitant si gentiment un bon anniversaire ; non point qu'à mon âge on aime à décompter les bougies du gâteau ; j'ai beau conserver un petit souffle honnête, qui m'a encore permis de réussir dimanche dernier, le brevet des 100 kilomètres, je ne me sens pas moins effrayé à l'idée de souffler les quatre-vingt-cinq chandelles auxquelles j'ai droit désormais. Non, ce ne sont pas mes quatre-vingt-cinq printemps qui me comblent de joie, mais le fait de te savoir à ton tour devenu cyclotouriste, un vrai cyclotouriste sachant pédaler en souplesse. C'est vrai, tu n'as que douze ans et ton père a raison de ne pas vouloir te faire grimper encore de grands cols ; il ne te manque pas de jolies petites routes autour de la maison pour te faire les dents. Tiens, à propos de dents, je te promets que dans trois ans, si tu es reçu à ton B.E.P.C. (et si je n'attrape pas de mauvaise grippe d'ici-là), je te paierai un vrai vélo de randonneur, à tes mesures, avec triple plateau et cinq dentures à l'arrière : tu le commanderas toi-même au constructeur de ton choix et, alors, à toi les grandes randonnées, à toi les cols, à toi les voyages. Te rends-tu compte de ta chance ? La plupart de tes copains en seront réduits à se faire trimbaler dans l'auto de papa et maman à longueur de dimanches. Mais toi, avec ton père ou ton grand-père, je suis bien tranquille : pareille mésaventure ne risque pas de t'advenir.

Précisément, ton grand-père, sais-tu à quel âge il a fait son premier voyage à vélo ? à quinze ans ! Oui... c'était en 1921. J'étais à peine rétabli de ma blessure du Chemin des Dames ; oui, tu sais bien, cet éclat d'obus dans le mollet qui m'a toujours empêché de faire le meilleur temps de ma série à la Journée Vélocio de Saint-Étienne. Eh bien, en 21, nous sommes partis tous les deux, avec ton grand-père, de Paris à Nice, par les cols des Alpes ; sans dérailleur ! Oh, ils existaient déjà les changements de vitesse. Velocio et son équipe de Stéphanois essayaient depuis longtemps déjà d'en propager l'usage et d'en

démontrer les avantages. Seulement, à l'époque, la mode était à la « monomultipliée » et aux pneus étroits (mais lourds !) ; avec les routes d'alors, les vélos étaient des brise-os et, dans beaucoup de côtes, il fallait mettre pied à terre. Malgré tout, ton grand-père et moi nous avons franchi le Galibier ; oui ! le Galibier, le col que ton père a grimpé l'an dernier pour le « Brevet de Randonneur des Alpes » et qu'il a eu le toupet de trouver dur. Ah ! petit cyclo, si tu l'avais vu le Galibier de 1921 ! Du côté de Valloire, c'était déjà terrible, avec une chaussée caillouteuse, ravinée. Mais de l'autre côté du tunnel, sur le versant Briançon, c'était bien pire. Le chemin d'alors ne suivait pas le tracé de la route actuelle : c'était presque un sentier de chèvres qui dévalait en lacets pentus et serrés jusque sous le col du Lautaret. Nous avons tout monté à pied et nous sommes descendus de même, ou presque. Partis le matin, à la fraîche, de Saint-Michel-de-Maurienne, nous sommes arrivés le soir, à potron-minet, à Briançon. Tu ris, petit cyclo ? Tu as raison. Mais demande à ton grand-père quel est son meilleur souvenir de cyclotouriste. Je suis presque sûr qu'il te dira : « C'est la fois du Galibier, le 25 juillet 1921. »

Et moi ? Quand ai-je eu mon premier vélo ? D'abord, ce n'était pas un vélo, mais un « grand-bi ». Je me souviens parfaitement, comme si c'était hier. J'avais passé mon certificat d'études ; on l'affrontait à douze ans, à l'époque, et c'était quelque chose, le certificat d'études. Ce n'était pas comme maintenant... bref, passons. J'avais été reçu « premier du canton » ; c'était en 1895.

Mon pauvre père était fou de joie, mais comme il n'était pas riche, il m'acheta un « grand-bi » d'occasion, que le maréchal-ferrant du quartier me remit en état. Pour m'y jucher, je montais d'abord sur la murette du jardin ; et de là, roule la galère. Je n'étais pas maladroit et je ne suis tombé qu'une vingtaine de fois ; il faut te dire que, depuis un « grand-bi », on tombait de haut et chaque chute était mémorable. Je ne faisais pas beaucoup de chemin sur cet engin, une vingtaine de kilomètres au maximum, mais j'étais le roi des rois.

Je n'ai pu acheter ma première bicyclette qu'en 1910. C'était une fine machine qui avait appartenu à un « touriste-routier » des premiers Tours de France. Elle pesait à peine onze kilos. Cela te surprend, mais on savait construire léger à l'époque, contrairement à ce que beaucoup affirment.

Au début, j'étais bien un peu tenté par la course. On parlait beaucoup, à ce moment-là de ces épreuves homériques qu'étaient les

Tours de France et du deuxième Paris-Brest-Paris qui s'était déroulé en 1901, soit neuf ans plus tôt. L'actualité ne dévorait pas les idoles en quelques semaines comme de nos jours et on parlait encore de Maurice Garin, de Gaston Rivière...

Et puis non, je n'ai jamais couru. J'ai préféré, dès le début, m'en aller tout seul sur les chemins, à ma fantaisie. Elle me menait bien loin et 100 ou 150 kilomètres chaque dimanche ne m'effrayaient pas. Je partais sans la moindre carte routière, suivant uniquement les grandes routes à peu près désertes.

Me sentant confiant et plein de forces, j'avais résolu de faire un voyage d'une semaine en Bretagne, au mois d'août 1914. Si tu connais un peu d'histoire de France, cher petit cyclo, tu comprendras pourquoi je ne suis pas allé en Bretagne cette année-là.

Excuse ton vieux radoteur de grand-papa. Vois-tu, petit cyclo, ça m'a fait quelque chose de t'écrire cette lettre et d'y parler, bien sûr, de vélo ; de mon « grand-bi », de 1895 à ta fine randonneuse de... 1971 (pense à ton B.E.P.C. !) c'est presque un siècle de vélo qui se sera écoulé. Et quand je t'ai vu, l'été dernier, pédaler dans la roue de ton père, l'échine bien plate, le mollet agile et le nez frémissant au vent de la vitesse, j'ai bien senti qu'il se porte bien, ce vélo. Et j'en suis très heureux.

GRAND PAPA

Annuaire du Cyclisme
n° 100 - Juin 1968



**Micheline sur la corniche du Litor,
entre Soulor et Aubisque**
7 août 2010

CYCLO-CAMPING

Si le goût de se promener ou de randonner à bicyclette peut paraître à beaucoup comme un paradoxe à l'ère du moteur, bien des cyclistes convaincus et acquis aux bienfaits et aux joies du vélo ne peuvent s'empêcher de faire à leur tour la moue à la seule évocation du cyclo-camping. Non point que les sportifs de la route répugnent à l'effort ; le seul fait qu'ils chevauchent un vélo durant leurs loisirs prouve le contraire. Mais le cyclo-camping évoque chez la plupart l'image cocasse ou désolante de ces errants sur deux roues (je ne me résous pas à les appeler cyclotouristes) venus chaque été d'outre-Rhin ou de plus loin sur de lourdes et méchantes haridelles sans dérailleurs ou vaguement munies d'un incertain dispositif à trois vitesses qui les condamne à monter à pied la moindre côte. De plus, ces héroïques (ou inconscients) cavaliers entassent sur leurs déjà lourdes machines des amoncellements de bagages, invariablement arrimés sur un porte-bagages arrière jusqu'à venir à la hauteur de leurs épaules. Ajoutez à cela des guidons fièrement relevés et le choix d'itinéraires simplistes, par les routes à grand trafic de juillet et août...

Quel que soit le mérite (et il doit être grand) de ces héroïques cyclo-campeurs, il faut reconnaître que pour un randonneur habitué à sa fine monture l'exemple n'est guère encourageant. Et l'on a beau penser que ces garçons ont autrement de volonté que les nuées d'« auto-stoppeurs » qui lèvent le pouce à longueur de vacances au bord des grandes routes, il est bien vrai que leur spectacle ne constitue pas une propagande heureuse pour le cyclo-camping.

Ainsi, ne s'agit-il pas de s'étendre davantage sur cette forme peu convaincante d'une activité pourtant pleine d'intérêt.

En effet, rares sont les cyclotouristes qui n'ont pas souhaité, au moins une fois, se trouver délivrés de la sujétion et des aléas de la chambre d'hôtel. « L'espoir d'arriver tard en un sauvage lieu », s'il a pu séduire l'imagination du poète romantique, comporte pour le randonneur fatigué au soir d'une rude étape des aspects moins alléchants. En grande période vacancière, les hôtels affichent complet et,

il faut le dire, certains hôteliers à courte vue ont tendance à considérer le cyclotouriste comme un client médiocre et trop peu « rentable ». L'accueil est quelquefois désagréable, voire ouvertement (si je puis dire) hostile. Certes, il existe d'assez nombreuses exceptions, mais il s'agit d'exceptions...

Alors, vers dix ou onze heures du soir, après une dernière et infructueuse requête, le cyclo déçu et fourbu rêve d'une « guitoune » bien à lui qu'il pourrait planter au crépuscule dans un terrain de son choix, en toute liberté, en toute quiétude. Oui, mais...

Mais cette « guitoune », il faut la transporter, et avec elle un sac de couchage, et un matelas. Bien sûr. Et pourquoi pas ?

Pourquoi pas, si vous savez vous limiter à une petite tente légère ? Il en existe, à deux places et avec abside, qui ne dépassent pas 4 kg, double toit et piquets compris. Certes, il s'agit de modèles spéciaux dont le prix relativement élevé peut rebuter beaucoup de cyclos, surtout s'il s'agit de jeunes aussi lourds en espoirs que légers en moyens financiers...

Pour ceux-là, il existe des modèles plus classiques, des « canadiennes » de bonne qualité, un peu plus lourdes certes à volume égal (5 à 6 kg) que les monomâts spéciales d'abord évoquées. Il convient alors de répartir équitablement les charges si l'on est deux ou plusieurs.

Comment arrimer tout cela ?

D'abord, il faut des sacoches. Non pas des sacoches rigides et lourdes bonnes pour la ménagère qui fait son marché mais des sacoches en toile imperméable, réglables en volume, que l'on peut se procurer dans les magasins spécialisés ou chez la plupart des constructeurs-artisans de machines de cyclotourisme.

Le principe de la **charge à l'avant**, nombreuses expériences faites, me paraît de très loin préférable, tant du point de vue de la tenue de route du vélo que de la répartition du poids. On ne doit pas, en effet perdre de vue que le poids du corps est déjà supporté pour les 2/3 par la roue arrière. Surcharger encore celle-ci paraît raisonnablement superflu...

Il faut par ailleurs s'efforcer de placer ces charges **le plus bas possible** de part et d'autre de la roue avant.

Si vous êtes malgré tout obligés d'arrimer quelques bagages à l'arrière, réduisez-les au maximum. Vous pouvez avec profit imiter les

cyclotouristes anglais et leur sacoche fixée sous la selle mais toujours en avant de l'axe de la roue arrière. À défaut d'une telle précaution, votre vélo, si rigide soit-il, « accusera » la surcharge et « flottera ». Les montées en danseuse et, surtout, les descentes deviendront de vraies corvées. La charge à l'avant, si elle alourdit un peu la direction (on s'y habitue en quelques heures) ne provoque aucun des inconvénients majeurs mentionnés plus haut.

Évidemment, la tente est essentielle mais ne suffit pas. « Comme on fait son lit, on se couche », dit le proverbe.

Ayez un sac de couchage, un « duvet » de très bonne qualité, surtout si vous devez camper en montagne ou à Pâques ; quant au matelas pneumatique, certains « durs » au sommeil sans failles peuvent s'en dispenser. Les autres pourront utiliser un très léger matelas en plastique, dit « de plage ». D'un confort relatif, il vous évitera pourtant la racine ou le caillou sournoisement nichés au creux de vos reins vers deux heures du matin.

Tout cela, direz-vous, est bien joli mais ça doit quand même peser. Assurément, ne vous attendez pas à rouler comme sur un vélo de piste... Mais le cyclo-campeur cherche-t-il à battre des records ou à parcourir à loisir les sites de son choix ? Et puis, n'ayez garde d'omettre les petits, les très petits braquets. Un 28 ou un 30 dents comme plus petit plateau, une 25 ou une 26 dents à l'arrière, des patins et des câbles de freins en parfait état et vous pourrez faire route vers les Alpes ou les Pyrénées, ou les côtes de Bretagne.

De toute façon, il existe une formule qui permet au cyclo-campeur de ne point s'encombrer **chaque jour** de ses bagages. Il lui suffit de choisir, au creux d'une vallée un **terrain de camping** à sa convenance (car il devra laisser son matériel durant la journée). De là, pendant plusieurs jours, il explorera à sa guise les alentours, sur son vélo délesté. Après quoi, en une étape assez courte et exempte de grosses difficultés, il transportera plus loin ses pénates pour reprendre à son aise de nouvelles explorations.

Par exemple, dans les Pyrénées, quelques cyclos remontent paisiblement l'Ariège jusqu'à Ax-les-Thermes, y plantent la tente. Le lendemain, ils vont en Andorre sans leurs sacoches. Le surlendemain, toujours légers, ils « font » les cols du Pradel et de Pailhères. Ensuite ils vont à Montségur par le Chioula, les 7 Frères et la route des Crêtes de Lordat...

Après ces pérégrinations, ils portent (facilement) leurs pénates à Luchon en évitant au besoin le raide col du Portet d'Aspet. De Luchon, nouvelles randonnées, nouveaux cols. Le soir, on rentre quand on veut ; le matin, on repart à sa guise. Quel beau programme pour un cyclo épris, par définition, de liberté ?

On peut appeler cela le « voyage en étoile »... Un joli titre pour les poètes, une formule à retenir pour les esprits pratiques. Il suffit de partir. Bonne route à tous !

Miroir du Cyclisme

n° 101 - Juin-juillet 1968

POURQUOI PAS ?

Dans le numéro de présentation du Tour de France 68, « Miroir du Cyclisme » évoquait la parution d'un ouvrage sur Raymond Poulidor. J'ai lu ce livre. Il ne m'appartient pas, ici, de me livrer à une quelconque critique, littéraire ou sportive, qui m'éloignerait par trop de mon sujet : le cyclotourisme.

Pourtant, entre autres détails, une remarque de ce champion a particulièrement retenu mon attention. Il est dit, et même répété, que Poulidor AIME LE VÉLO, qu'il se sent HEUREUX de pédaler. Pour un coureur professionnel, l'aveu a sa valeur. Si l'on songe, en effet, aux innombrables heures passées en selle, si l'on considère que pour un cycliste professionnel le vélo est un OUTIL, et un OUTIL sur lequel il souffre souvent, on peut admettre qu'un pédaleur de ce niveau et soumis à pareil régime puisse éprouver une légitime saturation, voire même un excusable écœurement lorsque vient l'âge du renoncement. Et il serait trop facile d'ironiser sur le fait qu'un champion « raccroche » aux alentours de 35 ans, c'est-à-dire dans la force de l'âge pour le commun des mortels. Les cyclotouristes, en particulier, admettent difficilement que l'on puisse, à cet âge, cesser toute activité sportive alors qu'un randonneur de 35 ans considère qu'il a encore une longue route à couvrir avant de renoncer au vélo, si tant est qu'il envisage d'y renoncer avant sa mort...

C'est oublier trop facilement que la course cycliste de haut niveau use les hommes beaucoup plus vite que la randonnée, même si celle-ci est parfois longue et difficile. De plus, la compétition suppose une lutte, continuelle et sans merci, entre des athlètes de forces très voisines. Des lors que l'un d'eux ne peut plus tenir le rythme, il n'a d'autre ressource que de se retirer du champ de bataille.

Point de problème semblable pour le randonneur qui n'a de comptes à rendre qu'à lui-même, qui allonge ou raccourcit l'étape à son gré ou au gré des forces dont il dispose.

Il faut donc considérer comme particulièrement intéressante la « confidence » de Raymond Poulidor. Du reste, ce dernier va plus loin ; pensant à la fin de sa carrière de champion, fin qu'il ne considère du reste pas comme prochaine, il n'envisage pas d'abandonner

le vélo pour autant : il dit vouloir participer à des courses ouvertes aux anciens professionnels, certes pas pour s'y couvrir de gloire, mais pour le plaisir de « faire encore du vélo ». D'aucuns se sont récriés : un coureur comme Poulidor se déconsidérerait en guerroyant dans des compétitions de deuxième ordre ; de grand champion, il deviendrait simple « écumeur » de courses régionales, barrant peut-être la route du succès à de jeunes talents moins aguerris...

Chacun peut penser ce qu'il veut à ce sujet. Mais puisque la question est posée, je devine que beaucoup de cyclotouristes jugeront sans doute qu'il existe un moyen très simple, pour un ancien champion de continuer à pratiquer le cyclisme sans risquer de sombrer dans le ridicule : ce moyen, c'est de pédaler pour soi, sans esprit de compétition, pour le simple amour de la route, du vélo, de l'effort. Si c'est bien là ce qu'aime Raymond Poulidor (et c'est en tout cas ce qu'il confie aux lecteurs de son livre), alors, il sera comblé ; il n'aura pas à rechercher de compétitions à son niveau mais des parcours à son goût ; il n'aura pas à compter avec des adversaires trop jeunes (s'il s'agit de courses ordinaires) ou trop âgés (s'il s'agit de courses de vétérans) ; il n'aura pas à craindre les critiques ou les réflexions ironiques. Il n'aura pas à rechercher l'occasion (assez rare) de s'exhiber dans quelque « prix gentlemen » organisé ça et là hors saison, si ce n'est à titre d'amusement, de loin en loin, ce qui est du reste le but et la justification de ce genre d'épreuves.

Au contraire, il est permis de considérer que le cyclotourisme en général, la randonnée ou la brève sortie « de sudation » peuvent constituer pour un ancien champion amoureux de l'outil qui a fait son succès et sa fortune, le moyen idéal de sauvegarder à la fois les impératifs de ses goûts profonds, de sa dignité et de sa ligne.

Si Poulidor dit vrai (et qui en douterait ?), pourquoi, après sa carrière de champion, ne continuerait-il pas à pédaler comme nous et parmi nous ? Pourquoi ne nous rejoindrait-il pas au départ d'un « Luchon-Pau » qui lui donnerait enfin l'occasion de « découvrir » ces cols pyrénéens que les terribles impératifs de la course ne lui permettent, au fond, que de bien mal connaître ? Pourquoi ne viendrait-il pas grimper le Galibier dans notre « Brevet de Randonneur des Alpes » ?

Pourquoi, plus simplement, ne parcourrait-il pas tranquillement les petites routes de son Limousin, non plus pour y préparer quelque dure compétition, mais pour ce simple mais primordial plaisir d'aller à bicyclette ?

Ce disant, je discerne que je vais faire sourire beaucoup de monde, et peut-être l'intéressé lui-même, si d'aventure, il parcourt ces lignes...

Quoi ? S'imaginer qu'un coureur professionnel, un champion habitué des années durant à l'ambiance épuisante, enfiévrée mais grisante des grandes compétitions routières, s'imaginer qu'un pédaleur de premier plan pourrait se reconvertir, sa carrière achevée, au point de se mettre à pédaler suivant les méthodes et, surtout, l'esprit d'un simple randonneur ? Utopie ! Rêverie infantile d'un plumitif ignorant des réalités humaines en général et des féroces impératifs de la compétition cycliste moderne qui ne peut que marquer (je n'ose pas dire déformer) de façon indélébile ceux qui s'y livrent à fond.

Il se peut. Il se peut que la confiance de Raymond Poulidor m'ait par trop ouvert la route d'une imagination naïve ou débridée. Il n'importe ; je persiste dans mon idée et je ne désespère pas de voir, d'ici quelques années, parmi nous, le champion limousin, plus sympathique et plus jeune que jamais, sacrifier en toute quiétude et sans souci matériel à cette grande passion qu'il nous dit être sienne : le vélo. Pourquoi pas ?

l'union du Cyclisme
n° 104 . Août 1968



Pierre dans le col de Chauzy en Maurienne
1er juillet 2009

CANICULE

A lors même que les augures de la météorologie, mages, visionnaires et vieux paysans pleins d'expérience prédisaient un été frais et pourri, il s'abattit sur l'Europe Occidentale en général et sur les Pyrénées en particulier une vague de chaleur à rendre jaloux les Caravaniers du Ténéré... L'événement fut si soudain, le phénomène si brutal que nul ne s'y voulait résoudre, tous faisant semblant de se réjouir de voir « enfin l'été », mais chacun évitant avec une pointilleuse attention les moindres gestes superflus.

Au troisième jour de cette mémorable période, Godefroy jugea que la plaisanterie avait assez duré et que, selon toutes probabilités et toute logique, une dépression se creusant sur l'Atlantique Nord ne tarderait pas à venir rafraîchir le « proche Océan » et les versants nord montagneux. Ce ne pouvait être qu'une question d'heures. De plus, à la veille des vacances et dans la perspective de prochaines randonnées difficiles, il convenait de ne pas rester plus longtemps confiné dans la relative fraîcheur de la maison.

Godefroy décida donc d'aller « faire » le Tourmalet. Et comme les ultimes masses d'air africaines s'obstinaient à rendre le sommeil tardif et agité, il n'enfourcha sa bicyclette que vers les sept heures du matin, alors que le soleil déjà haut montait dans un ciel sans nuage.

Du domicile de Godefroy à Bagnères-de-Bigorre, porte du Tourmalet, il faut franchir une série de défenses, fossés, remparts et contrescarpes, telle cette côte de l'Escaladiou bizarrement appelée par les journalistes du Tour de France « bosse du Hailla », et qui équivaut sur le plan musculaire, à un honnête col de deuxième catégorie.

Dans l'Escaladiou, vers 8 h 30, le goudron était déjà mou. À 9 h 15, Godefroy se retrouva, à Bagnères, tout au fond d'une salle de café, dans un endroit frais et ombreux, devant une glace à la vanille et un grand verre d'eau. Il convenait de réfléchir car la dépression de l'Atlantique Nord ne semblait pas s'être mise en route et, par delà les toits d'ardoise de la cité thermale, les ultimes névés du pic du Midi de Bigorre semblaient rétrécir à vue d'œil...

Néanmoins, sous les effets conjugués de l'ambiance sédative de sa retraite, de la glace à la vanille et du grand verre d'eau, Godefroy se reprit à espérer ; il se raffermir dans ses intentions montagnardes et, afin de se donner du champ, il décida de grimper le Tourmalet par Luz, ce qui lui permettrait de déjeuner à Argelès, de retarder au maximum les échéances des rampes de Barèges et, avec un peu de chance d'être rejoint par la dépression de l'Atlantique Nord.

Jusqu'à Argelès, tout alla sans trop de mal. Certes, le petit col de la Croix Blanche réduisit à néant la petite réserve de liquide procurée par l'arrêt de Bagnères ; mais les épaisses frondaisons de la descente s'ajoutant aux facilités de longues séances de roue libre pour rejoindre la vallée du gave permirent à Godefroy d'atteindre Argelès dans un état encore passable.

La salle du restaurant était peuplée de curistes assommés de chaleur, effondrés sur leurs chaises, dépoitraillés, fixant d'un œil mi-clos leurs verres aussitôt remplis que vidés et aussitôt vidés que remplis.

L'entrée de Godefroy, le visage ruisselant, le cheveu plaqué sur le front, une casquette informe et dégoulinante à la main, ne provoqua aucune réaction.

L'appétit malgré tout aiguisé par les travaux d'approche de la matinée, il mangea beaucoup et but bien plus encore (de l'eau, de l'eau, bien sûr.) À la sortie du restaurant, Godefroy crut mourir sur le pas de la porte. La fournaise extérieure le saisit à la seconde, sans crier gare. Il vacilla et esquissa un pas de retraite. Cette fois encore, l'amour-propre fut le plus fort. « C'est la transition », se persuada-t-il tandis qu'il posait un postère humide sur une selle au cuir presque brûlant.

Sur la route large et unie qui mène vers Pierrefitte, un vent saharien débouchait des gorges de Luz, tout droit venu, semblait-il, par-delà les monts, par-delà l'Espagne, des grands ergs du sud marocain. Ce sirocco soufflait donc de face, circonstance inhabituelle dans ces vallées où les vents « normaux » des après-midi d'été remontent des plaines vers les sommets.

Mais il était écrit que tout serait contre, ce jour-là...

À vrai dire, tout en pédalant doucement, très doucement, bouche fermée, narines pincées, œil mi-clos, Godefroy se posait des questions. Connaissant le Tourmalet et ses difficultés habituelles et

naturelles, il se demandait si ce n'était pas tenter le sort que de s'obstiner à lutter dans cette suffocante soufflerie qui semblait vouloir lui interdire l'accès des gorges de Luz.

Cependant, coup de pédale par coup de pédale, il cheminait, bon an, mal an, vidant l'eau tiède du bidon sur sa casquette et sa nuque, lesquelles séchèrent en quelques minutes.

Dans les gorges, la route se glissa à point nommé sous un pare-avalanches d'où dégoulinèrent, vers le gave, de fraîches cascates. Arrivé là, Godefroy appuya son vélo contre le parapet, ôta sa casquette et vint se figer sous l'une de ces cascades, se laissant inonder par l'eau qui rebondissait sur son crâne et ses épaules, s'insinuant au long du torse avant de se répandre sur ses jambes en capricieux ruisselets. Douche imprudente ou salvatrice ? Folie ou trait de génie ? Godefroy ne se le demandait pas. Immobile sous l'averse, il devait donner aux automobilistes qui le regardaient d'un œil effaré l'image cocasse et caricaturale d'une statue pour fontaine de jardin public.

Mais il fallut bien reprendre le vélo.

Les passages de cyclistes sur la place de Luz, là où s'amorce la première rampe sèche du Tourmalet, donnent en général l'occasion de réflexions usées et qui se veulent ironiques de la part d'estivants motorisés récupérant aux terrasses de cafés des fatigues du volant et de la pédale d'embrayage.

Cette fois, les estivants étaient bien à leur poste, mais, soit stupeur, soit torpeur, nul ne lança le moindre quolibet à Godefroy qui laissa tomber sa chaîne sur le plus petit plateau.

Et vogue la galère, rame galérien... La galère vogua vaille que vaille et le galérien rama beaucoup. Il rama si bien qu'il reprit conscience, au fond d'une salle de bar... de Barèges, devant l'inévitable glace à la vanille, le grand verre et la carafe d'eau. Barèges, ville morte, Barèges dont la rue pentue mollissait au soleil de 16 heures. Personne sur les trottoirs... De temps à autre, une voiture passait dans une friture de goudron mou et de gravillons gluants collés aux pneus, toutes glaces ouvertes, les bras nus des passagers pendant, inertes, hors des portières.

Et puis, par une de ces mystérieuses impulsions qui poussent parfois l'être humain au-delà des frontières les plus reculées du possible et du raisonnable, Godefroy se retrouva sur son vélo, quelque part du côté du pont de la Gaubie.

Là, soit par l'effet de l'altitude, soit sous l'action des eaux bondissantes du Bastan et du torrent d'Escoubous qui dévale du col d'Aubert, il sembla que la chaleur devenait moins écrasante.

L'impression, ou l'illusion, se confirma logiquement vers la borne trois qui marque pour les initiés le début de l'assaut final. Le Tourmalet est alors juste au-dessus de vous. Deux étages de lacets vous en séparent. Ici, on jette ses dernières forces et bien des cyclistes tirent de l'orgueil, non point de leur allure, mais du seul fait qu'ils ne montent pas à pied...

Godefroy ne fut pas très glorieux dans cet ultime assaut ; certes, il ne mit pas pied à terre mais il fut encore heureux que nul compère cycliste ne puisse juger de son style devenu plus poussif et plus heurté que celui du jeune pédalin qui affronte une rampe un peu dure sur un braquet trop grand.

Au diable le style ; le col était là, à cent mètres, à cinquante. Que ceux qui n'ont jamais égrené les derniers décamètres d'un col ne jettent pas la pierre à Godefroy ; il est des coups de pédale qui comptent dans la vie d'un cycliste, qu'il soit coureur ou randonneur.

Et Godefroy se trouva bien heureux lorsque la pente l'entraîna enfin de l'autre côté, vers La Mongie.

*hiverni du cyclisme
n° 105 - sept 1968*

CYCLOTOURISTE, QUI ES-TU ?

« ... Il est des gens qui voudraient que ce soit fini avant d'avoir commencé. Ce n'est pas un système. Il faut se délecter tout au long de ce qu'on fait... »

Elsa TRIOLET (L'âme)

Le milieu cyclotouriste est à la fois le plus fermé et le plus ouvert qui soit. Le plus fermé pour ceux qui ne s'intéressent en rien au cyclisme, qui l'ignorent ou le méprisent. Le plus fermé aussi pour ceux qui ne connaissent du vélo que son aspect compétitif et affectent le plus parfait dédain pour les cyclistes « qui ne sont pas des coureurs. »

Lequel d'entre nous, au hasard de la route, n'a pas recueilli ou intercepté, voire « essuyé » une de ces réflexions révélatrices de la profonde ignorance des foules à notre égard ? Réflexions qui vont de la simple remarque naïve : « Tiens, un ancien coureur. », « C'est un rallye de cyclo-cross. .. » à l'apostrophe de toute façon impolie et toujours désolante de platitude : « Vas-y, ils sont pas loin , « Tu gagnes.... », cette dernière révélatrice de l'état d'esprit de beaucoup, état d'esprit déformé et orienté par les sports de compétition.

Cette incompréhension pour le cyclotourisme, qu'elle se révèle de façon naïve ou amusante, sottise ou agressive suivant les circonstances et les individus qui l'extériorisent, cette ignorance de nos activités est un fait assurément très regrettable mais absolument indéniable. Il paraît difficile de nous en rendre responsables et si les causes de cet isolement ne nous échappent pas, les remèdes se situent bien au-delà de nos moyens.

Les causes ? Je disais tout d'abord que notre milieu est à la fois le plus fermé et le plus ouvert qui soit. S'il est fermé, ce n'est pas notre fait car nous accueillons toujours avec plaisir dans nos sociétés tous ceux qui aiment pédaler, et ceci dans le sens le plus large : l'amateur de brèves sorties rapides sur un vélo de course trouve sa place parmi nous aussi bien que le cyclo-campeur amateur de longs voyages. Une

seule condition, draconienne celle-là, pour être « admis » ; cette condition c'est de se propulser « par la seule force musculaire », comme le précisent les règlements de nos randonnées. Le reste n'est que détails, nuances et affaire de chapelles...

Il est donc aisé de se compter parmi les cyclotouristes. Pourquoi donc, mis à part les grands rallyes ou les prestigieuses randonnées qui gonflent nos pelotons comme les orages cévenols gonflent les maigres ruisseaux des garrigues languedociennes, pourquoi notre mouvement demeure-t-il minoritaire?

Je pense que c'est une question d'époque. « Sans cesse et en tous lieux », pour paraphraser une formule connue, on dit, on répète, on martèle que nous vivons au siècle de la vitesse, qu'il faut aller vite, vivre vite. On ne vous conseille pas encore de mourir vite, mais la formule, si elle n'est pas explicitement exprimée, se trouve chaque jour abondamment illustrée sur les routes et ailleurs.

Les voitures (en principe) sont de plus en plus rapides, les avions tendent à devenir des fusées. Les temps ne sont pas éloignés où le voyageur parviendra à destination avant même d'avoir quitté son domicile. Le tour de notre planète sera si promptement bouclé que beaucoup, déçus et désenchantés, jugeront préférable de ne plus quitter leur « maison », ce terme lui-même perdant tout son sens pour beaucoup d'entre nous.

Que pèse, dans ce tourbillon, le cyclotouriste ? Quand, de loin en loin, par un miraculeux hasard ou par l'effet de patientes et souterraines manœuvres, la toute-puissante Télévision nous accorde une minute ou deux (cela s'est vu !) notre surprise et notre joie des premières secondes laissent vite la place à une crainte lancinante et parfois justifiée : celle de voir tomber le pavé de l'ours, d'entendre parler de « concurrents » d'un rallye où ne viennent que de paisibles participants, ou de voir complaisamment et exclusivement présentées des séquences qui n'offrent au grand public qu'une image très fragmentaire et fâcheusement « orientée » de nos activités. En quoi le mal n'est pas grand puisque le temps d'antenne parcimonieusement dévolu est si bref que l'oubli recouvre vite, chez la majorité des téléspectateurs, les bribes de clarté qu'a pu faire naître quelque heureuse image dans leur esprit distrait, indifférent ou blasé.

Ah ! si les cyclotouristes, du jour au lendemain, devenaient quelque puissant levier commercial et publicitaire, alors nous verrions de géniaux promoteurs « découvrir les bienfaits incroyables du vélo,

la sublime poésie des calmes pédalées sous les frais ombrages, le mâle visage du randonneur aux prises avec un grand col, la profonde philosophie, la subtile sagesse des cyclotouristes » (et j'en passe...) Nous verrions éclore dans « les étranges lucarnes » de la télévision de merveilleuses séquences avec gros plans de mollets en souple giration autour de nos triples plateaux dont on révélerait au grand public les qualités techniques et les vertus insoupçonnées.

Des techniciens en blouses blanches et lunettes à montures fines exposeraient les secrets des gammes de braquets et démontreraient enfin aux foules ébahies que n'importe qui peut grimper le Tourmalet à bicyclette avec un 28 x 24. Et, par le miracle ainsi réalisé, l'on verrait stationner à la périphérie des grandes cités d'innombrables voitures équipées pour le transport des vélos (des vrais, pas des minis) tandis que des nuées de cyclotouristes quitteraient impatiemment leurs coques d'acier pour gagner à toutes pédales les horizons lointains.

Mais non. Le cyclotouriste n'est pas « commercialisable ». Il n'offre à l'économie que fort peu d'intérêt. L'hôtelier le voit venir d'un œil souvent soupçonneux (ce gars à vélo pourra-t-il payer sa note ?) Le pompiste ne peut rien pour lui et il y a belle lurette qu'on n'achète plus de « vignette » pour une bicyclette ; c'est dommage, car les deux riment assez bien.

Alors, cessons de rêver, amis cyclos. Ou plutôt, si, rêvons plus que jamais, rêvons que nous savons encore vivre, que nous savons voir, que nous savons chanter sur la petite route délaissée, que nous savons goûter ces petits bonheurs qui rendent supportable et peut-être enviable une existence que tant d'autres jugent décidément insipide. Et tant pis si beaucoup ignorent qui nous sommes et ce que nous sommes.

Miroir du Cyclisme - n° 106 - octobre 1968



Saint-Pé d'Ardet et le pic de Cagire en hiver

11 janvier 2010

MORTE SAISON

*« ... C'est l'hiver, c'est décembre ;
Il faut garder la chambre
Du matin jusqu'au soir. »*

Théophile GAUTIER

Beaucoup penseront que Th. Gautier avait bien de la chance de pouvoir garder la chambre dès les premiers frimas : combien d'entre nous seraient tentés par cette solution à l'heure de l'usine, du bureau ou... de la classe !

Sans pousser plus avant vers de telles perspectives, au demeurant hasardeuses, je me contenterai de considérer le cas des cyclistes que nous sommes, des « cyclistes du dimanche » pour la plupart d'entre nous ; et l'on peut se douter que je ne mets dans cette expression aucune nuance péjorative...

L'idée est couramment admise que l'hiver, pour les pédaleurs, est une morte-saison. Ce n'est vrai qu'en partie. Si les coureurs en général, les professionnels surtout, profitent de décembre et janvier pour « couper » et recharger des batteries trop sollicitées au cours d'une très longue saison, il ne faut pas oublier que beaucoup de ces derniers s'adonnent au cyclocross ; certains s'y spécialisent même à tel point que leur saison à eux commence quand celle de leurs congénères s'achève.

Certains d'entre nous suivent la même règle générale que les coureurs : ils « coupent ». Les plus soigneux suspendent même leur machine à l'abri de la poussière après une révision complète, une visite des roulements, des câbles, un changement de chaîne et de roue libre... Quelques-uns prennent la décision de commander une nouvelle monture, événement beaucoup plus important dans la vie d'un cyclo, on peut le croire, que la commande d'une voiture chez le plus acharné des automobilistes.

Le cyclotouriste qui commande un vélo se reconnaît à plusieurs signes. Il est d'humeur inquiète, s'enferme dans de longs silences méditatifs, n'astique presque plus son ancienne monture, passe le plus clair de ses soirées à noircir des pages de carnets avec des calculs de braquets. Si c'est un randonneur chevronné, il écrit à plusieurs constructeurs artisans, propose des devis, compare, suppute, modifie, décide un soir de faire monter une roue libre à six dentures, se ravise le lendemain, consulte ses camarades sur l'opportunité d'un cadre en 3/10^e, hésite, s'effraie devant la minceur des tubes et préfère en définitive du 6/10^e songeant aux chemins muletiers chaotiques qu'il risque de suivre l'été suivant. La dimension des roues le plongera dans des abîmes de perplexité. Poussé par la mode et certaines considérations d'esthétique, il penchera pour les classiques 700/C, sans oublier que son compagnon de route de Paris-Brest, du Tour de France Randonneur ou du Brevet de Randonneur des Alpes, monté avec des 650, roulait au moins aussi bien que lui et ne voilait jamais ses jantes. Au dernier stade de ses projets, il ira jusqu'à consulter ses plus proches parents sur la couleur de l'émail, sachant bien aussi que tel constructeur réussit mieux dans les bleus que dans les rouges, dans les grenats que dans les noirs. Fera-t-il chromer la fourche ? C'est joli, mais si le travail est mal fait, le chrome ne tient pas et, bien pire, le cadre peut se ronger à l'intérieur sous l'action de certains acides.

Et la commande enfin effectuée, le pauvre cyclo en mal de vélo neuf ne vivra plus que dans l'attente fiévreuse, inquiète ou angoissée du nouveau-né.

Mais un randonneur ne change pas son vélo chaque hiver. Dès lors beaucoup d'entre nous, loin de se résigner à une inaction pédalante prolongée, guetteront le moindre rayon de soleil, le redoux inattendu qui rappelle l'automne ou fait croire au printemps. Un bonnet couvrant les oreilles ou un béret abritant le front, l'anorak dans la sacoche, prêt à servir à la première descente un peu longue, les gros gants d'hiver pour éviter l'onglée, une double paire de chaussettes pour retarder le froid aux pieds qui reste le grand écueil du cyclisme hivernal, le cyclotouriste enfourchera son engin ; il n'ira peut-être pas bien loin : les jours sont brefs en cette saison et le froid incite davantage à la pédalée vigoureuse, rapide et assez brève qu'à de longues séances de train « à l'économie » comme il est souvent de règle en été.

De toute façon, ce qui importe, c'est de prendre l'air, de rouler, de respirer profondément. Et que l'on ne s'y trompe pas ; les paysages hivernaux ont leur charme, même s'ils ne nous offrent pas toujours des tableaux de cartes du Nouvel An. La lumière rasante, la pureté de l'atmosphère lorsque le froid est sec, les formes indistinctes et inattendues, les jeux de lumière originaux des jours de brouillard, tout cela vaut d'être vu autrement qu'à travers la vitre embuée d'une voiture. Et puis, il est certain que ces sorties hivernales même brèves même moins fréquentes que celles d'été, maintiennent le pédaleur dans une petite forme qui lui évitera, le printemps venu, des remises en route laborieuses, douloureuses souvent, décourageantes parfois.

Enfin, un certain nombre d'entre nous ont choisi pour l'hiver une formule intermédiaire entre l'immobilisme et le vélo : ils marchent. Chaque dimanche, ils partent en groupe sur des petits chemins, traversent landes et bois et finissent souvent par acquérir, dans cette activité transitoire, une endurance étonnante. Mais il est certain que ceci n'est plus du cyclotourisme et j'en connais qui préfèrent malgré tout rester tout à fait fidèles au vélo.

L'essentiel, pour les uns et les autres, reste en tout cas le maintien d'une activité physique en pleine nature.

Ce qui compte, en définitive, c'est que nous ne connaissions pas de véritable « morte-saison ». Et si Théophile Gautier avait connu le vélo, peut-être n'aurait-il pas écrit les vers cités au début de ces lignes ?

Revue du Cyclisme - n° 108 - décembre 1968



Les “vieux fourneaux”

**de g. à d. : Henri Bosc, Joseph Casana dit “Pépito”, Pierre Roques et
Michel Bernatas**

16 octobre 2011

PERSPECTIVES

S'il est vrai que l'hiver oblige les cyclotouristes à ralentir notablement leurs activités, ou, du moins, à restreindre leur rayon d'action, en revanche, cette saison voit éclore, bien avant les premières jonquilles, des foules de projets ; ces derniers, qu'ils soient « raisonnables », réalisables ou, parfois, utopiques, présentent tous l'avantage de maintenir au beau fixe notre moral de cyclistes, même si les routes verglacées ou les tempêtes de « noroît » nous confinent momentanément à la maison.

Dans les clubs, dans les ligues de la Fédération française de Cyclotourisme, on se réunit, on échafaude, parfois à grand-peine des calendriers. Il est souvent question de l'encombrement, de l'engorgement du calendrier des courses de professionnels. Que pourrait-on dire des cyclos ! Celui d'entre eux qui se mettrait en tête de vouloir prendre part à tous les rallyes, toutes les randonnées prévus seulement dans sa propre ligue, perdrait rapidement les pédales à ce petit jeu. Mais après tout, le nombre et la multiplicité des organisations doivent, au contraire, nous permettre de CHOISIR. Et puis, rien, absolument rien n'empêche un cyclotouriste de disposer à son gré de ses moments de loisirs et de s'en aller tout seul ou avec quelques camarades, en dehors de toute organisation, là où bon lui semble.

Et c'est sur cet aspect de l'activité des cyclos qu'il conviendrait peut-être d'insister. Après tout, il ne faudrait jamais perdre de vue que le cyclotourisme est, avant tout, une activité de « pleine nature ». S'il est agréable, souhaitable à maints égards, de se retrouver nombreux de temps en temps en des occasions plus ou moins « officielles », ce serait une erreur que de laisser croire aux nouveaux venus parmi nous, jeunes ou moins jeunes, que faire du cyclotourisme, c'est uniquement participer à des rallyes, à des randonnées avec délais, cartes de route, médailles, vins d'honneur, discours du second adjoint au maire, etc.

Certes, ces manifestations font partie de nos activités. Elles donnent souvent aux anciens, aux habitués, l'occasion de se retrouver, de rouler ensemble : elles permettent aux nouveaux de faire connaissance avec des chevronnés et de beaucoup apprendre en roulant à leurs

côtés. De plus, certaines randonnées devenues de véritables « classiques », telles Paris-Brest-Paris, le B.R.A., la Randonnée des Cols Pyrénées, etc., permettent à beaucoup de s'essayer sur des parcours difficiles et, en cas de réussite, de retirer de ces héroïques pédalées une intime mais légitime fierté, sans compter d'indélébiles souvenirs. Beaucoup de cyclos ont acquis une âme de randonneur à l'occasion de telles manifestations et ce n'est pas là le moindre mérite de ces fameuses cartes de route qui sont, en définitive, bien mieux que de modestes plaques de carton. Mais au-delà des rallyes, des randonnées officielles, si prestigieuses soient-elles, on doit, si l'on est vraiment cyclotouriste, savoir rouler pour soi, sur sa propre initiative, sur ses propres itinéraires, à sa fantaisie, en dehors de tout calendrier.

Ce sera, souvent, au hasard de l'inspiration du moment. L'occasion, dit-on, fait le larron. Une ou deux heures de liberté, un « week-end », le congé annuel en tout ou partie, et c'est l'évasion, proche ou lointaine, toujours grisante, toujours bénéfique. Et quelle liberté ! On suit telle route parce qu'on en a décidé ainsi, on fonce parce qu'on a envie de foncer, on fait roue libre parce qu'on a envie de faire roue libre, on s'arrête pour une photo ou pour le casse-croûte, quand on veut et où l'on veut. Et puis, c'est vrai, il peut arriver que l'on pédale par amour-propre, quand le vent est de face, que la pluie cingle le visage et les genoux, que le col est trop long ou trop dur sous un soleil trop chaud, par amour-propre, oui, au vrai sens du terme. Mais pas par gloriole.

Le cyclotouriste n'a besoin d'aucun public, d'aucun classement, d'aucune critique ; étant anonyme, modeste, discret, ignoré des foules, roulant de préférence sur des itinéraires très peu fréquentés, franchissant souvent les grands cols aux heures « creuses », il ne doit rien à personne d'autre qu'à lui-même. Mais précisément, parce qu'il est souvent son propre témoin et son seul juge, il exige beaucoup de lui. Et c'est la raison pour laquelle un cyclotouriste, au fond, n'aurait jamais besoin d'être « contrôlé », où que ce soit et par qui que ce soit. C'est encore la raison pour laquelle la plupart d'entre nous aiment au moins autant la libre randonnée personnelle, le simple mais inoubliable voyage de vacances sur un itinéraire amoureuxment mijoté durant les mois d'hiver, que la participation à une manifestation pleine d'attraits à certains égards mais entachée de quelques contraintes inhérentes à tout ce qui est « officiel ».

Peu importe : l'essentiel est de pédaler par plaisir et dans la joie même si cette joie se traduit parfois en grimaces.....

Oui, peu importent les organisations, les calendriers plus ou moins rigides, plus ou moins suivis ; peu importent les formules après tout, plus elles sont nombreuses, plus large est le choix et plus nous nous sentons libres de cycler à notre guise. Pour tous les cyclos, ce qui compte, ce sont les PERSPECTIVES qui se traduiront le printemps venu, par de tangibles et inoubliables RÉALISATIONS.

Revue du Cyclisme
n° 109 - Janvier/Février 1969

- Flèche Velocio 64 -



R-Garanto - P-Roques - P-Jordy - C-Lanochelle

PÂQUES EN PROVENCE

Il faut rassurer avant tout les lecteurs du « Miroir » qui ne sont pas encore initiés aux « us et coutumes » du monde cyclotouriste, « Pâques en Provence » n'est pas une invite commerciale de quelque agence de tourisme, dans le genre de « Noël en Irlande, « Janvier à Tahiti » ou « Février à la Martinique ».

Il s'agit plus simplement de la traditionnelle migration des cyclotouristes qui, chaque année, pour le dimanche de Pâques, se retrouvent en quelque lieu pittoresque du Comtat Venaissin, des plateaux vaclusiens ou des escarpements de la chaîne du Luberon. C'est un « rallye », dans le sens le plus simple, le plus élémentaire de ce terme, un « rendez-vous ». Pour y participer, une seule condition est exigée, il faut aimer le vélo. C'est tout simple... et c'est tout un programme !

C'est tout simple, car toutes les races de cyclistes se retrouvent à « Pâques en Provence », du gamin qui mouline sur son petit vélo dans la roue de papa (ou de maman), au vieux cyclo solitaire qui vient retrouver les amis de la « Belle époque » (celle de ses jeunes années), en passant par le randonneur entre deux âges, le néophyte qui a grandi depuis l'an dernier ou le chevronné qui « porte encore beau ».

C'est tout simple encore, car tous les genres de « bicycles » sont admis à ce genre d'agapes ; à la condition, BIEN SÛR, qu'ils soient « mus par la seule force musculaire ». Présentez-vous donc avec un vélo de course, sans garde-boue ni éclairage, si cela vous agréee... ou juché sur un brave et gros vélo « routier » nanti d'une selle à ressorts et de guidons relevés, vous serez accepté par la communauté au même titre que l'heureux utilisateur d'une « randonneuse » dernier cri à triple plateau et roue libre à six dentures.

Mais ne vous avisez pas de venir à cyclomoteur. Vous n'encourez alors que réflexions désobligeantes, ironiques, voire cinglantes. À moins que, tout simplement, on ne vous tourne le dos.

Quant aux automobilistes qui, d'aventure, se risquent dans le lieu élu pour la rencontre, le jour de Pâques, entre dix heures et midi, ils se trouvent bloqués, encerclés, englués dans la foule des deux-roues,

ingérés, éliminés par phagocytose ; à moins qu'ils ne parviennent à émerger et à fuir, la main crispée et l'œil hagard, victimes (ou bénéficiaires) de ce phénomène de rejet dont il est si souvent question dans le domaine chirurgical. Ces deux cas d'incompatibilité exceptés, il est donc loisible à chacun de participer à « Pâques en Provence ».

Et pourtant, « Pâques en Provence » c'est aussi tout un programme. Non point que la rencontre elle-même donne lieu à des cérémonies compliquées, à des rites quelconques. Pas du tout

À l'origine, il s'agissait pour « l'apôtre du cyclotourisme », le Stéphanois Paul de Vivie, appelé VELOCIO, de retrouver quelques amis, à l'orée d'une saison nouvelle, dans quelque site discret mais admirable de cette Provence dont il était originaire.

Vélocio disparu, ses amis, ses désormais innombrables disciples (même ceux qui ignorent qui il était !) ont conservé au rendez-vous pascal sa simplicité d'origine. On se retrouve, on bavarde, on se reconnaît, ou on lie connaissance, on échafaude des projets pour l'été. On écoute la brève allocution d'un ou deux dirigeants (évidemment venus à vélo eux aussi!) qui évoquent en termes sobres la mémoire de Vélocio, et fixent le rendez-vous pour l'année suivante ; on va pique-niquer au soleil, « encagnardé » au creux de quelque vieille muraille à l'abri du mistral quand il souffle... Et c'est tout. L'après-midi, les groupes se dispersent et chacun va se perdre, au gré de son inspiration et suivant les loisirs dont il dispose, sur les petits chemins où hautes routes de Provence, sur les traces de Vélocio. Pourtant, si ce programme peut ne pas vous paraître assez excitant, il vous est loisible de corser le menu et de vous rendre au rendez-vous pascal en plusieurs jours, à vélo bien sûr, par des petites routes secondaires tranquilles, loin du tohu-bohu motorisé des voies à grand trafic

Vous êtes jeune, lourd d'espérances mais léger de portemonnaie ? Sans parler de camping, assez aléatoire à Pâques, profitez du réseau des « Auberges de Jeunesse » ou des gîtes d'organisations de jeunes comme les « Amis de la Nature ».

Vous manquez de temps et ne disposez que de trois ou quatre jours ? Inscrits au club cyclotouriste le plus proche de chez vous, vous formez avec deux ou trois compères une équipe pour réaliser la « Flèche Vélocio ». Vous partez alors à trois au minimum, cinq au maximum par équipe, vous mettez le cap sur le Midi et vous roulez pendant 24 heures. Avec un bon entraînement hivernal, un vélo bien

réglé et un peu de courage et de volonté pour surmonter les passages à vide, on y parvient très bien. Si vous réalisez dans les 24 heures un minimum de 350 km, vous aurez réussi votre « Flèche ». Mais rien ni personne ne vous empêche de faire mieux. Voici quelques années, une équipe parisienne a dépassé 700 km dans les 24 heures.

Miroir du Cyclisme
n° 110 - février/mars 1969



La vallée d'Oueil

25 mai 2011

PRINTEMPS

Dans l'esprit le moins imaginatif, l'idée de printemps évoque ordinairement une série d'images charmantes, naïves, attrayantes, une galerie de « clichés » aussi usés que possible : le ciel bleu, les oiseaux qui chantent, les ruisseaux murmurants, la brise caressante, les pâquerettes dans les prés, les pique-niques, etc.

Sans nous illusionner sur les vrais printemps de notre Europe occidentale, lents à sortir de l'hiver, instables, capricieux, jalonnés de coups de froid et d'abondantes giboulées, ne versons pas dans un pessimisme renfrogné et admettons une fois de plus que, pour un cyclotouriste, le printemps doit rester coûte que coûte le printemps, c'est-à-dire le retour à la route, au grand air, aux pédalées plus longues et plus fréquentes.

Certes, beaucoup d'entre nous n'attendent pas les jonquilles pour pédaler ; il a souvent été écrit que l'hiver, pour un cyclo, n'est pas forcément une morte saison. Mais avec le mois de mars, les plus timides et les plus frileux sortent de leur léthargie et effectuent leurs premières sorties.

Il a fallu d'abord revoir à fond sa monture. Certains se sont décidés, pendant l'hiver, à acquérir une machine neuve : évènement d'une extrême importance pour un cyclotouriste, et qui a été déjà longuement évoqué dans ces colonnes.

Pour ceux-là, les premières sorties seront doublement cruciales puisqu'il faudra rôder à la fois une mécanique encore inconnue et une musculature rouillée par des semaines d'inaction.

Ces premiers contacts avec un nouveau vélo ménagent immanquablement une série de surprises. Pour si bien montés que soient nos engins, il faut procéder à une cérémonie inaugurale ponctuée de mille réglages et vérifications. Armé d'une clé à huit trous, le cavalier s'en va par un itinéraire paisible mais varié ; ici, il trouve la selle trop basse et la monte de deux centimètres ; surprise ! Le voilà juché trop haut : il faut recommencer... Maintenant, c'est le cintre qui plonge

trop ou les « cocottes » de freins qui, placées trop haut, brisent les poignets quand on se met en danseuse.

La chaîne neuve grince un peu et « broute » sur les dentures extrêmes, surtout si l'on veut à toute force, avec un triple plateau et cinq dentures à l'arrière, passer les quinze rapports mathématiquement obtenus. Le randonneur néophyte apprendra ainsi que ses trois plateaux ne sont pas spécialement destinés à lui procurer un nombre de vitesses impressionnant mais à conserver une ligne de chaîne correcte sur les rapports « utiles ».

Certains réglages « secondaires » ne seront pas non plus à dédaigner : bonne portée des patins de freins sur les jantes, de la dynamo sur le pneu, centrage correct des garde-boue, fixation du sac de guidon, enrobage du cintre avec une tresse soigneusement enroulée. Menus détails qui trahissent à coup sûr le cycliste soigneux qui aime sa machine et sait le prix de ces choses au long de grandes randonnées.

Et puis, il faut reconnaître que chacun, mis à part ces principes généraux, a ses petites habitudes, ses goûts, ses manies même qui font que les cyclistes échappent à cette déprimante sensation d'être faits en série. L'un attachera son poncho sous la selle ; un autre préférera le garder dans son sac de guidon ; un troisième, peu porté vers les boissons, lui affectera en permanence son porte-bidon ; l'essentiel étant, dans ce domaine de ne pas oublier ledit poncho à la maison !

Certains, tout en utilisant le classique et si pratique sac de guidon, ne voudront pas se priver du petit porte-bagages arrière, très pratique, il faut le reconnaître, pour rouler après l'averse un poncho ruisselant, ou pour loger, au bas d'une montée, un pull ou un anorak trop gonflants. Mais il en est d'autres qui ne veulent rien à l'arrière et préfèrent à l'occasion, accomplir des prodiges pour inclure dans le sac de guidon une invraisemblable quantité d'objets. Il est à ce sujet ahurissant de dénombrer ce qu'il est possible de fourrer dans ce fameux sac, signe distinctif de la plupart des cyclos. Sans prétendre fournir une liste rigide et limitative, on peut citer, en vrac : un anorak, une paire de gants, un appareil photo, une pellicule de réserve, des morceaux de sucre, le portefeuille, un nécessaire de réparation, une chambre à air de rechange, des lunettes, quelques biscuits, du chocolat, une clé à rayons, un pull, un mouchoir, un crayon à bille, une balise de secours (non réglementaire mais TRÈS efficace !), une ou deux cartes routières, le guide fédéral, une casquette, un câble de

frein et un câble de dérailleur... Ne souriez pas. Si vous savez vous y prendre, il vous restera assez de place, avant de dîner, pour glisser dans un recoin une ou deux boîtes de conserves et pour enfiler, sous le rabat, en travers du guidon, une baguette bien dorée que vous mettrez à mal, quelques minutes plus tard, au cours d'un simple mais solide casse-croûte.

Donc, possesseur d'une nouvelle monture ou d'une machine depuis longtemps rompue à vos habitudes, vous voilà au seuil d'une saison toute neuve. Il arrive que les premières sorties soient pénibles ; le souffle est court, la jambe rétive. L'arrière-train surpris cherche sa place sur une selle aux délices oubliés. La petite côte de Fouilly-les-Oies, que l'on passe en juillet sur le 46 x 19, ne se laisse franchir qu'avec le 40 x 22 ; il a même fallu, au retour d'un brevet printanier, consentir à utiliser le plateau de montagne, celui de 28 ou 30 dents ; mais on se trouvait seul et on ne le dira à personne...

Et puis, c'est vrai, ces drôles de printemps vous ménagent d'autres surprises ; il peut neiger en plein mois d'avril et en plaine et la semaine suivante, on étouffe sous un soleil digne des canicules de juillet. C'est cela, le printemps. C'est aussi le départ avec le survêtement, les gants et le retour, en cours d'après-midi, en short.

Le printemps, enfin et surtout, c'est, au cours d'un beau dimanche d'avril ou de mai, la pédale qui se fait soudain plus molle, votre souffle plus long ; c'est la côte de Fouilly-les-Oies que vous ne sentez plus, c'est la brise douce qui chante à vos oreilles au long d'une descente, c'est la petite route bien à vous qui joue dans la plaine, fait le gros dos sur les collines ou ruse avec les pentes de la montagne. Le printemps, pour un cyclo plus que pour d'autres, c'est une promesse.

Alors, vive le printemps et en selle !

Miroir du Cyclisme
n° 110 - février/mars 1969



Chapelle romane

4 novembre 2010

OPÉRATION SURVIE

Les jeux de hasard sont vieux comme le monde : bien des savants avancent même que la race humaine ne doit son existence qu'à un extraordinaire concours de circonstances et cette perpétuelle loterie excuse peut-être en partie le goût de beaucoup d'entre nous pour les tiercés, les quitte ou double ou « bancos » de toute nature qui nimbent notre vie quotidienne d'une auréole de mirifiques espoirs.

Les cyclotouristes, bien que très à part dans la multitude des touristes et assez originaux chez les sportifs pour consentir à des efforts gratuits, n'échappent pas totalement à ce penchant irrésistible pour les attraits de Dame Fortune.

Beaucoup d'entre nous, en effet, sont des joueurs, les plus extraordinaires joueurs qui se puissent concevoir, des joueurs de la lignée de ces officiers de la Russie des tsars qui, dit-on, dirigeaient sur leur temple un revolver à moitié chargé et appuyaient sur la détente, avec une chance sur deux d'en sortir vivants.

Folie, pensera-t-on, bravade imbécile de soudards avinés... Sans doute.

Imaginez maintenant un randonneur roulant sur une de nos grandes artères. Le trafic y est devenu si intense désormais qu'il est vain d'espérer dans la journée ou même la nuit une période creuse. Toutes les dix secondes au moins une voiture ou un camion (et quels camions !) vous dépassent ou vous croisent ; vous dépassent en vous frôlant, en vous bousculant d'une grande gifle d'air chaud parfumé au fuel, vous croisent aussi au cours d'un dépassement laborieux qui les oblige à se déporter à leur gauche, c'est-à-dire vers vous.

La chose est inévitable, pensera-t-on. Elle l'est en effet ; elle l'est dès que l'on roule sur ces routes-là. Reconnaissons qu'il est parfois difficile de les éviter ; et c'est vrai que le cyclo le plus avisé, le plus soucieux de sa quiétude et de sa sécurité se trouve quelquefois obligé de suivre une « route rouge ». Mais il est rare qu'il y reste des heures ! Il avise au plus tôt le premier chemin vicinal qui le dérobera à la meute,

qui le replongera dans ces zones vertes et calmes que sa philosophie de cyclo le pousse précisément à rechercher avant tout.

Certes, il aura couru des risques mais il les aura courus aussi brièvement et, partant, aussi peu que possible.

Mais nous n'en sommes pas tous là ; il faut reconnaître que bien des randonneurs envisagent sans frémir de rouler des jours entiers (et aussi des nuits dans certains cas) sur ces artères de grand transit que le code de la route ne nous interdit certes pas mais qui obligent le cycliste qui les emprunte à faire preuve d'un courage, d'un mépris du danger et d'une capacité de résistance au fracas et aux gaz d'échappement qui m'effarent et me confondent.

Ces courageux randonneurs qui vont ainsi, infimes insectes que le moindre pare-choc peut réduire à néant, ne sont pourtant pas mus par les mêmes instincts bravaches ou morbides que les officiers du tsar. Ils poursuivent des buts sportivement, moralement inattaquables ; ils poursuivent aussi des buts lointains. Ce sont les diagonalistes, par exemple, ces extraordinaires rouleurs qui joignent Strasbourg à Hendaye, Brest à Menton en trois jours et deux nuits. Ce sont les participants à certains grands brevets de la Fédération Française de Cyclotourisme. Ce sont aussi, tous les cinq ans, les valeureux acteurs du prestigieux Paris - Brest - Paris.

Faut-il alors renoncer à affronter ces super-randonnées ? Il faut préciser que, mise à part l'épreuve de Paris - Brest, les règlements des autres grands brevets laissent toute latitude aux participants de choisir leur itinéraire, pourvu que le but soit atteint dans les délais prescrits.

Malheureusement, ce but est si lointain que la plupart des postulants, soucieux de ne pas ajouter des kilomètres superflus et des risques d'erreurs de parcours, prennent au plus court... et le plus court, souvent, c'est la grande route, celle de « tout le monde », c'est-à-dire celle des motorisés.

Il n'en demeure pas moins que beaucoup de randonneurs, placés devant ce dilemme, renoncent à ces prestigieuses mais périlleuses réalisations pour se consacrer à des activités cyclistes et touristiques compatibles avec l'adoption d'itinéraires tranquilles.

Mises à part les innombrables possibilités de promenades, randonnées ou voyages effectués à titre strictement personnel, sans contrainte d'aucune sorte, la Fédération Française de Cyclotourisme

propose à ses membres de passionnants programmes, tels le Brevet des Provinces Françaises (B.P.F.) ou le Brevet de Cyclotourisme National (B.C.N.).

Le premier de ces brevets consiste à parcourir les provinces à vélo, à son gré, en suivant les routes de son choix, sans aucun délai. La seule obligation réside dans le fait que l'on doit faire viser les cartes de route dans six contrôles par département. Ces contrôles sont choisis dans des sites pittoresques, présentant tous un intérêt touristique et souvent sportif ; il en est un au col de l'Iseran, un autre au Mont Ventoux, un au Tourmalet, un à Superbagnères, etc.

Le Brevet de Cyclotourisme National est conçu dans le même esprit, mais ne comporte qu'un seul contrôle par département.

De plus, beaucoup de sociétés de la F.F.C.T. mettent sur pied des randonnées permanentes, que l'on peut effectuer à n'importe quel moment de l'année, conçues elles aussi dans le même esprit libéral que les B.P.F. et B.C.N. On peut citer au hasard : le Littoral Breton Cyclotouriste, le Tour Cyclotouriste du Midi, la Randonnée des Sites Cathares, le Tour du Comté de Comminges, etc.

C'est assez dire que le cyclotouriste qui répugne à affronter les grands itinéraires n'aura pas trop de sa vie pour effectuer toutes les autres randonnées proposées à son double appétit de touriste curieux et de pédaleur acharné.

Quant à ceux qui se sentent assez courageux pour affronter « le Grand Cirque », je discerne que la médaille qu'ils obtiennent au terme de leur redoutable « quitte ou double » doit leur paraître doublement précieuse ; elle est d'abord la preuve tangible de leur réussite ; elle est ensuite le talisman qui leur permettra peut-être de recommencer et d'échapper, une fois encore, aux dangers de la fosse aux lions.

Miroir du Cyclisme

n° 113 - avril/mai 1969



Pierre dans le Tourmalet
20 juin 2008

“IL TAPPONE”

Voici deux ans, un remarquable numéro du « Miroir du Cyclisme » était en grande partie consacré à cette prestigieuse course qu'est le « Tour d'Italie », le « Giro » cher aux « tifosi » et... à Jean Bobet

L'un des articles, traitant plus spécialement de l'itinéraire 1967 de l'épreuve, signalait que la 20^e étape, entre Cortina d'Ampezzo et Trente, constituerait un morceau de choix, ce que les Italiens appellent le « tappone », l'étape-reine, celle qui fait mal et dont on parle longtemps dans les chaumières.

Pour les cyclotouristes, pour tous les cyclos, fougueux et coriaces randonneurs ou paisibles cyclo-campeurs (et souvent les deux en une même personne), l'énoncé de tels parcours éveille inmanquablement une foule de réminiscences ou de désirs de conquête... Cortina d'Ampezzo-Trente... Les cols du Falzarego, du Pordoï, de Rolle, du Broccon, et aussi le terrible Gavia, et encore le célèbre Stelvio. Que de visions, d'ineffaçables souvenirs évoquent, pour beaucoup d'entre nous, de tels noms ; que de victoires intimes mais grisantes remportées sur soi-même, sur les vertigineux lacets, les pourcentages féroces ou sournois, les chaussées raboteuses ou fangeuses, le vent contraire des vallées, les brumes glaciales des derniers kilomètres souvent négociés entre des congères de neige fraîche !...

Il est bien vrai, que si le grand public entend parler de ces routes et de ces hauts-lieux de la bicyclette à l'occasion des grandes courses, il est également certain que les modestes et obscurs cyclotouristes ont toujours plaisir à lire ces noms, à voir sur les revues les photos de ces lieux où ils sont passés à l'occasion d'inoubliables randonnées ; à moins qu'ils ne rêvent d'y aller un jour à leur tour...

Cependant, comme le « tappone » se situe en principe dans les Dolomites quelque part vers le Haut-Adige ou du côté de Bolzano, les randonneurs qui n'ont pas forcément l'occasion ou le goût d'effectuer des voyages lointains disposent en France d'organisations à eux réser-

vées et qui peuvent à l'instar des plus coriaces parcours étrangers, les combler d'aise et garnir leur sac de guidon d'abondants et indélébiles souvenirs.

Parmi ces « tapponi » de France à l'usage des cyclotouristes, la Biennale pyrénéenne « Bayonne-Luchon », organisée cette année le 27 juillet par la section cyclo du célèbre club de l'*Aviron Bayonnais* figure en bonne place.

Il s'agit en effet de couvrir 325 kilomètres en franchissant-les cols d'Osquich, d'Aubisque, de Soulor, du Tourmalet, d'Aspin et de Peyresourde, le tout dans un délai de 28 heures.

Ce prestigieux et combien coriace itinéraire était celui de l'étape reine des « Tours de France » héroïques, ceux de Thys, Alavoine, Christophe, Bottechia et autres champions quasi légendaires.

Le mérite revient aux cyclotouristes d'avoir eu l'idée et la volonté de perpétuer une telle tradition et, cette année, un imposant peloton de randonneurs quittera Bayonne, le samedi soir à 16 heures pour s'éloigner vers Cambo, Saint-Jean-Pied-de-Port et le premier col du parcours, celui d'Osquich, modeste sans doute, mais placé là en estafette, à la chute du jour, pour avertir les imprudents, les farfelus et les têtes légères des difficultés à venir.

Vers Tardets, bourg paisible sur les bords du Saison, il faudra brancher les éclairages, ingénieux systèmes à piles pour les uns, classiques dynamos pour d'autres ; on enfilera survêtements ou jambières pour affronter la fraîcheur nocturne et après la rude secousse des cotes de Montory, ce sera Oloron traversé à l'heure de la sortie des cinémas (quel spectacle insolite pour les bons bourgeois qui vont se coucher !...) et la longue progression, en montée sournoise mais continue, vers Laruns et les premiers lacets d'Aubisque.

Là, fini de rire. La chaîne sur le petit plateau, on progresse dans la nuit opaque ou parfois sous un royal clair de lune qui révèle les hauteurs de Gourette et du col sous un aspect que ne soupçonnent guère les suiveurs du « Tour ».

Au petit jour, on se retrouve à Argelès, au pied du Tourmalet. C'est souvent le moment critique. On a froid, on a sommeil et la route qui conduit vers Luz et Barèges est sournoisement pentue. Il faut pourtant continuer et résister ensuite au chaud soleil qui vous surprend vers le pont de la Gaubie ou le long des talus schisteux qui ourlent les derniers lacets du col.

Au Tourmalet, on se croit sauvé. À tort parfois ! L'Aspin a vu sombrer bien des espoirs sous ses ombreuses sapinières et le Peyresourde est là, ultime barrage, avec ses longues et dures rampes qui sinuent dans les pâturages vers l'échancrure du col qui semble toujours tout proche et que l'on n'atteint jamais, jamais.

Jamais ? Bien sûr que si, on y arrive. On y arrive tout doucement, sur le plus petit braquet, la bouche encore empâtée du dernier morceau de sucre ou du dernier carré de chocolat déniché « in extremis » au fond du sac de guidon ou, encore, extirpé d'une main moite et fébrile dans les tréfonds pelucheux de la poche du maillot.

Enfin, c'est la descente ; roue libre partout, jusqu'à Luchon, jusqu'aux allées d'Étigny, témoins de tant d'arrivées du Tour et qui vous verront déboucher, anonyme, poussiéreux ou trempé, parmi la foule indifférente et peut-être narquoise des promeneurs du dimanche.

Vous remettrez aux organisateurs de l'Aviron Bayonnais votre carte de route un peu fripée, un peu maculée ; ils l'orneront d'un très officiel cachet et d'une griffe vigoureuse. Après quoi, vous aurez droit à une médaille, fort belle du reste, à condition, toutefois d'en régler le montant.

Car les cyclotouristes sont ainsi : ils affrontent un « tappone », ils en viennent à bout, ils ont droit alors à une médaille, mais ils la paieront !

À chacun sa conception du sport. Eux le comprennent de la sorte.

Miroir du Cyclisme
no 114 - mai 1969



Micheline dans le Galibier, après le Plan Lachat
30 juin 2009

B. R. A. 1969

A l'instar des randonneurs de l'*Aviron Bayonnais* qui organisent tous les deux ans leur prestigieux « Bayonne-Luchon », les *Cyclotouristes Grenoblois* invitent leurs collègues de France (et d'ailleurs...) à participer au XXV^e BREVET DE RANDONNEUR DES ALPES (B.R.A.) qui se déroulera le 27 juillet prochain.

Il serait vain de présenter aux chevronnés le B.R.A. Ils en connaissent parfaitement le cérémonial et les décors. Aussi, liront-ils sans surprise ce qui suit, admettant que ces lignes s'adressent surtout à ceux qui ne sont pas encore pleinement initiés...

Il faut donc savoir que le Brevet de Randonneur des Alpes est ouvert à tous les cyclistes, sans distinction de fédérations, licenciés ou non, à la seule condition qu'ils soient âgés, le jour de l'épreuve, de 18 ans révolus, les mineurs de 18 à 21 ans devant présenter une autorisation écrite de leurs parents.

Il faut aussi savoir que les hommes de plus de 40 ans (les pauvres...), les dames (les malheureuses...) et les tandems mixtes (ça existe !) partent à deux heures du matin et bénéficient (?) d'un délai de route de 20 heures.

Les « autres » partent à 3 heures et leur délai de route est de dix-huit heures.

Ces détails préliminaires peuvent paraître accessoires, voire ennuyeux pour ceux qui sont sûrs de leurs moyens et s'apprêtent à ne faire que deux bouchées des deux plats de résistance du jour. Mais que l'on ne s'y trompe pas : si le menu est simple, il n'en est pas moins copieux et il est malheureusement probable que de mémorables indigestions guettent bien des appétits considérés parfois avec trop de confiance comme solides.

Quel est donc ce menu ? Les hors-d'œuvre sont classiques. Le départ se situe à Grenoble « café du Rocher ». Vous démarrez vers Pont-de-Claix sur une longue ligne droite pratiquement plate qui donne des ailes à beaucoup ; il n'est pas rare de voir les pelotons de tête

foncer dès le départ à plus de quarante à l'heure. C'est un procédé qui a sa valeur... à condition que la mise à feu de vos fusées complémentaires s'effectue correctement par la suite ; dans ce cas, vous pourrez espérer regagner Grenoble vers le tout début de l'après-midi. Mais si vous avez des doutes, adoptez dès le départ une allure plus « bourgeoise » ; vous vous en trouverez bien dans les lacets du Galibier... Mais n'anticipons pas.

Peu après Vizille, alors que la nuit limite encore pour une ou deux heures votre horizon à la tache jaunâtre que projette votre petit phare à quelques mètres de votre sac de guidon, vous sentez comme une vague résistance sous vos pédales, une réticence sournoise, hypocrite, qui vous incite à croire que « quelque chose freine » votre monture. Ne cherchez pas ; la mécanique tourne rond. C'est la route qui monte. Pas beaucoup mais sans cesse, avec quelques soubresauts plus sensibles qui vous obligent déjà à taquiner la manette du dérailleur tandis que se succèdent, dans le sillon de la Romanche, les usines nimbées de vapeurs rougeâtres : antichambres de l'enfer pour les uns, incitation à accélérer l'allure pour d'autres pressés d'atteindre au plus tôt l'air pur des cimes.

Les cimes, vous les verrez bientôt, à la pointe du jour, lorsque vous aurez viré à gauche, à Rochetaillée.

Ici, commence le col de la Croix-de-Fer, premier plat de résistance ; cette résistance, vous la sentirez très vite, sur les six ou sept kilomètres qui vous hausseront au Rivier, dernier hameau de cette haute vallée de l'Eau-d'Olle que vous achèverez de remonter, au grand jour maintenant, à travers d'immenses pâturages.

Le beau temps sera là, bien sûr, pour vous laisser voir, du seuil de la Croix-de-Fer, la silhouette des Aiguilles d'Arve. Mais ne vous attardez pas. Enfilez votre survêtement, vérifiez par un réflexe de prudence l'état de vos freins, le blocage de votre roue avant et plongez dans la grande descente vers la Maurienne : une trentaine de kilomètres à dégringoler par des lacets serrés, des virages masqués, quelques tunnels et le passage presque sinistre de la Combe Genin ; soyez prudents ! Quelques minutes rognées (sur qui, et sur quoi ?) ne valent pas un décès prématuré.

De Saint-Jean à Saint-Michel-de-Maurienne, la transition vous paraîtra fastidieuse. Vous aurez à peine digéré votre première platée et vous voilà confronté avec le gros gibier, le sanglier fumant cher à Obélix. De grâce, limitez votre potion magique à un ravitaillement

normal et affrontez le Télégraphe, marchepied du Galibier, l'estomac garni mais la conscience légère ; on peut à la rigueur comprendre (sans l'excuser) un champion poussé au dopage par les circonstances. Mais un randonneur dopé ne saurait jamais être qu'un « pauvre type », au sens le plus péjoratif du terme.

Il est des chiffres qui parlent. À Saint-Michel-de-Maurienne, la plaque des ponts et chaussées vous indique : « col du Galibier : 33 km ». Vous êtes à 712 mètres d'altitude. Le Galibier culmine à 2556 m. Faites la soustraction et vous constaterez que l'addition est lourde. Ne la surchargez pas par des imprudences. Si vous êtes très sûr de vous, très entraîné, allez-y franchement. Vous éviterez de grimper sous la chaleur de la méridienne. Sinon, acceptez l'éventualité d'une longue suée mais abordez le Télégraphe sur votre plus petit braquet. Pour ma part, je me trouve bien d'un 28 x 25 et, dans les secteurs de moindre pente, d'un 28 x 22 ou d'un 28 x 19, ces dernières précisions n'engageant, comme de coutume, que leur auteur !

Après le Télégraphe, la brève contrepente qui vous permet de faire roue libre jusqu'à Valloire ne doit pas vous inciter à un optimisme béat ; la rampe des Verneys, raide comme une trique, vous ramènera brutalement à une notion plus étriquée de vos possibilités. Là, il faudra peut-être souffrir ; il faudra grignoter les hectomètres, de virage en virage, jusqu'à ce court répit du Plan Lachat qui vous livrera, à l'heure de vérité, aux derniers kilomètres du géant qui noue ses lacets jusqu'au tunnel ovoïde du sommet. C'est le Galibier : une minute de noir, de froid, tandis que grossit le trou éblouissant de la sortie sud et que luisent alternativement vos manivelles tournées lentement, dans le vide, par vos jambes molles.

Ici, il reste le dessert, la longue plongée vers le Lautaret, face au massif de la Meige que le moins poète et le moins contemplatif d'entre nous ne pourra s'empêcher d'admirer... Et puis, descente encore, descente toujours jusqu'en bas, loin, très loin, jusqu'à Grenoble, jusqu'au « café du Rocher » où vous attendra une médaille que vous vous offrirez si le cœur vous en dit ; et il « vous en dira » !

Miroir du Cyclisme

no 115. Juin 1969



**Sortie hivernale pour Micheline
dans le col de Catchaudégé**

POURQUOI ?

Le célèbre humoriste Jacques Faizant, grand randonneur cycliste à ses heures, dessina un jour la silhouette pittoresque et très anonyme d'un cyclotouriste sous la pluie, encapuchonné, enfermé sous le précaire abri de sa « cloche » de nylon, forme noire, anguleuse et solitaire allant son misérable chemin contre vents et marées... dans un décor d'une désespérante nudité. Et sous ce dessin, Faizant écrivit cette courte légende, apparemment énigmatique parce que tronquée, mais riche en prolongements multiples :

« Il y a des jours où on se demande..... ».

Amis cyclos, cyclistes de toutes races, de toutes catégories, de toutes humeurs, et vous aussi, coureurs, lequel d'entre nous ne s'est posé au moins une fois, cette question ? Lequel d'entre nous, après de trop longues heures de lutte contre les éléments ou stoppé brutalement par un « coup de pompe » aussi imprévu que total, lequel ne s'est écrié (tout haut ou mentalement) : « Qu'est-ce que je f... ici ? »

Encore, lorsque de tels doutes vous assaillent dans la solitude compatissante, consolatrice et complice de chemins écartés, peut-on se laisser aller sans retenue aux réactions extrêmes : jurons, rejet du vélo dans les hautes herbes du talus, longue séance de prostration dans les marguerites, retraite hargneuse sous l'auvent d'une vieille grange tandis que ruisselle la pluie...

Mais que l'averse vous cingle à longueur de journée sur une route fréquentée, que la bourrasque vous confine dans un médiocre 15 km/ heure sur le plat, guère mieux en descente et infiniment moins en montée, que les voitures vous aspergent en vous frôlant, ajoutant aux douches célestes des bains d'eau boueuse, alors plus que jamais, vous vous posez des questions. Alors, vous vous demandez pourquoi vous n'êtes pas à la maison, devant la télé, les pieds dans vos pantoufles ; alors, vous pensez à votre voiture, petite ou grosse, modeste ou luxueuse, mais nantie, de toutes façons, de ce qui vous fait le plus cruellement défaut : un moteur et un toit !

Bien heureux si, dans quelque côte ou dans un passage resserré qui vous met en position de cycliste expérimental en séance de soufflerie, bien heureux si un gentil minois ne vous lance pas d'une portière, l'apostrophe narquoise, usée mais terriblement éprouvante en certains cas : « Vas-y Poupou, baisse la tête, tu auras l'air... », le reste se perdant au gré du vent et du chuintement des pneus sur le goudron ruisselant.

Que votre image vous revienne alors, au hasard d'un passage devant une vitrine d'épicerie et vous voilà au fond du désespoir. Cette silhouette hésitante, flottante, ruisselante, ces espèces de je ne sais quoi qui vont et viennent alternativement sous une informe carapace de nylon flottant au vent, cette face ahurie sous la casquette détrempée et avachie qui vous tombe sur le nez, c'est vous ; cette bécane un peu grinçante, boueuse, au dérailleur rétif, aux chromes maculés, c'est votre fine et chère bicyclette, astiquée et huilée avec amour quelques heures auparavant.

Parfois, alors que vous croyez avoir atteint le fond du désespoir, lorsque vous avez déjà fixé le prix dérisoire auquel vous revendrez votre machine dès votre retour au bercail, une secousse plus sèche vous révèle un nouveau malheur : la crevaison, à l'arrière bien sûr ! Il me souvient d'avoir assisté à cette scène lors d'un Brevet de début de saison, en plein col du Portet d'Aspet, dans la rampe dite de « L'homme Mort » redoutée des familiers de ce col pyrénéen ; c'était au mois de mars et une épaisse giboulée de neige vous transformait en père Noël tandis que chacun grignotait de son mieux, sous le poncho, la pente féroce qui atteint à cet endroit 20 %. Ce fut à cet instant précis, alors qu'un fin grésil nous cinglait le visage, que l'un de nous poussa un épouvantable juron puis, mettant pied à terre, resta quelques instants stupide, gelé et grelottant, devant son pneu arrière aplati dont l'éphémère sillage blanchissait déjà à vue d'œil...

Mais si cet exemple est assez particulier, combien d'entre nous ont connu de tels moments de détresse, de doute, de dégoût ?

Le cyclotouriste est un sportif à part très entière et si la compétition ne le concerne pas, c'est souvent avec les difficultés de la route qu'il est confronté sans douceur ; c'est la règle du jeu, c'est la rançon. mais c'est aussi, presque toujours, la suprême récompense.

Pourquoi pédaler lorsque le moindre cyclomoteur ou une voiture d'occasion coûtent souvent beaucoup moins cher qu'un vélo de qualité ?

Pourquoi peiner lorsque des camarades, des amis ou des parents ne cessent de vous conseiller de « faire comme tout le monde » ?

Pourquoi accomplir tel ou tel Brevet, parfois très long et très pénible qui ne vous « rapportera » rien, si ce n'est en cas de réussite, le droit d'en acheter la médaille commémorative ?

Pourquoi laisser votre voiture dans la plaine ou la vallée pour enfourcher votre vélo à l'endroit où la route commence à monter et où, précisément, le moteur s'impose à la plupart des touristes ?

Pourquoi sortir du lit à l'aube grise ou à la nuit noire pour effectuer un raid que la plus poussive 2 CV vous permettrait de réaliser en quatre fois moins de temps ?

Pourquoi ?

Ni vous, ni moi ne pourrions, je crois répondre valablement. Il n'y a pas de réponse possible car pour savoir ce que pédaler nous apporte à nous tous qui sommes de la « Franc-maçonnerie du guidon » (dixit J. Faizant), il faut précisément pédaler ; non pas pédaler un peu, ni même beaucoup, mais PASSIONNÉMENT, à la FOLIE, ce qui n'est pas la même chose.

À ce prix, il est alors possible de reprendre la légende du dessin de J. Faizant et de se dire :

« Il y a des jours où on se demande... pourquoi les autres ne font pas aussi du vélo. »

Miroir du Cyclisme
n° 118 - Août 1969



Famille bovine au col d'Azet

25 août 2010

N'OUBLIEZ PAS VOTRE CHEVAL

On a souvent dit du cyclotouriste qu'il est le poète du cyclisme, voire l'intellectuel (?) de la bicyclette. Gardons-nous de prendre aveuglément à notre compte de telles définitions. On n'enferme pas sans risque d'erreurs dans de strictes limites une faune aussi diverse et aussi disparate que la nôtre. Du reste, doit-on considérer avec méfiance ces termes de « poète » et « d'intellectuel » qui prennent, à notre époque, des résonances parfois très péjoratives... ce qui est déplorable, mais ceci est une autre histoire.

Donc, pour cette fois, trêve de poésie ou de raisonnements qui se voudraient subtils et parlons de la manière la plus terre-à-terre qui soit, de l'outil sans lequel il n'y aurait pas de cyclotouristes : la bicyclette. Négliger ou ignorer ce menu détail matériel équivaldrait à imiter le singe de Florian qui n'avait pas allumé sa lanterne. Éclairons la nôtre.

Il arrive fréquemment que des cyclotouristes en herbe se posent des questions sur le matériel à utiliser. À quelques variantes près, leurs lettres peuvent se résumer ainsi : « J'ai un vélo de course (ou « demi-course ») ; je voudrais faire du cyclotourisme ; puis-je utiliser ma bicyclette actuelle ? ». Il faut répondre bien vite oui. Car on peut, à la vérité, faire du cyclotourisme avec n'importe quel vélo, si l'on admet que le cyclotouriste est celui qui « se promène » à bicyclette. On peut même, à la rigueur, considérer que le mini-vélo, malgré ses défauts majeurs en tant qu'engin de route, peut permettre le cyclotourisme !

Mais attention... Si vous voulez pédaler agréablement, rationnellement, si vous voulez obtenir du rendement, si vous caressez la légitime ambition d'entreprendre de belles randonnées, sous quelque forme que ce soit, et notamment en montagne, alors, apprentis cyclos, veillez bien à ceci :

D'abord, à plusieurs détails près, dont il sera fait état plus loin, les principes généraux admis pour les vélos de compétition se retrouvent pour les vélos de cyclotourisme, à savoir :

1. Cadre bien dessiné et ADAPTÉ à votre taille.

2. Accessoires de qualité, à la fois légers et robustes, vous assurant SÉCURITÉ et RENDEMENT.

3. Gammes de développements bien étudiées.

Ces trois points bien précisés, il convient évidemment d'examiner les détails.

En ce qui concerne le cadre, il n'est pas aussi nécessaire pour un cyclotouriste que pour un coureur qu'il soit d'une extrême légèreté ; il faudra en tout cas veiller à sa rigidité, condition certainement essentielle pour un bon rendement. Mais, encore une fois, un vélo de course, moyennant quelques transformations de détail, pourra fort bien convenir à un randonneur.

Par contre, veillez soigneusement à monter des roues légères. Dans ce domaine, malheureusement, il n'existe pas pour le randonneur de solution idéale. La roue à boyaux, la plus fine et la plus légère, si elle s'impose en compétition, a contre elle une assez grande fragilité ; il en est de même du boyau proprement dit. Que le futur randonneur ne perde pas de vue qu'il aura à rouler sur des chemins parfois inconfortables et qu'il n'aura pas derrière lui une voiture suiveuse hérissée de roues de rechange.

Il n'empêche que la roue à boyaux est utilisée par d'assez nombreux cyclotouristes ; si vous les imitez, veillez au parfait état des jantes et au rayonnage et surveillez de près vos boyaux, surtout en cas de route mouillée. Enfin, n'oubliez pas d'emporter deux rechanges, eux-mêmes en parfait état !

Une majorité de randonneurs préfère néanmoins le pneu démontable ; il en existe de légers, demi-recouverts ; sans atteindre **dans l'absolu** le rendement théorique du boyau, ils sont plus robustes, moins coûteux et il vous suffit d'emporter, outre la classique trousse de réparations, une simple chambre à air de secours, convenablement enroulée et en bon état, bien sûr.

Cependant, si vous pouvez hésiter entre les boyaux et les pneus, exigez par contre des jantes en **duralumin** et non pas en acier. Ce détail est d'une extrême importance car tout ce qui tourne, sur un vélo, doit être le plus léger possible.

Enfin, sans prétendre épuiser ce chapitre des roues qui pourrait, à vrai dire, occuper un volume, il faut mentionner, dans le cas des jantes pour démontables, le problème de leurs dimensions. À l'heure actuelle, les plus nombreuses sont des 700/C qui se rapprochent, par l'aspect, des roues à boyaux, d'où, certainement leur grande vogue, certainement plus explicable par des motifs de « rendement » industriel, ou même de snobisme, que par des raisons strictement techniques. Il convient en effet de signaler que nombre de randonneurs, et pas forcément des « lents », des « vieux » ou des « contemplatifs », préfèrent aux jantes de 700/C, les 650/B, d'aspect plus trapu mais nettement plus robustes et au moins aussi légères que les premières, à condition, bien sûr, qu'elles soient aussi en alliage léger.

De toutes façons, si vous avez déjà un cadre pour roues de 700/C, ne comptez pas y monter des 650/B, ni inversement !

Abordons maintenant l'épineux problème des développements. Mais, au fond, avec les systèmes actuels de doubles ou triples plateaux à l'avant et de cinq ou six dentures à la roue libre, le problème n'est pas autrement ardu à résoudre.

En effet, que vous disposiez, en principe, de dix, quinze ou dix-huit vitesses, l'essentiel est que vous puissiez utiliser, en cas de besoin, de petits ou de très petits braquets, tant il est vrai qu'« on a souvent besoin de plus petit qu'on a... ». Il vous sera toujours loisible, de temps en temps, si les circonstances s'y prêtent ou si l'humeur vous en dit, de « mettre tout à droite » et d'enrouler un 7 mètres qui vous fera rêver aux exploits d'Anquetil... ou de Merckx !

Pour être plus précis, et sans prétendre jouer ici les pontifes du dérailleur, je pense qu'un randonneur disposant d'un entraînement moyen et désirant franchir sans trop forcer des difficultés de tous ordres, y compris les grands cols, et ceci avec un petit bagage, je pense donc que ce cyclotouriste pourrait prévoir les combinaisons suivantes :

1. Soit un double plateau avant de 46 ou 48 dents pour le grand plateau ; 28, 30 ou 32 dents pour le petit plateau.
2. Soit un triple plateau avant de 48-40-30 dents ou 46-38-28 dents
3. Dentures arrière de 14-17-19-22-25 dents ou 15-18-20-22-24 dents.

Ces précisions sont fournies à titre **indicatif** ; on peut modifier sans grandes conséquences les « grandes multiplications » mais je crois utile d'insister sur les « petits braquets », les dentures de 28, 30 ou 32 à l'avant, de 22, 23, 24 ou 25, voire 26 dents à l'arrière. Nouveaux venus au cyclotourisme, **laissez sourire** ceux qui affecteront de se moquer de vous et de vos « petits moulins ». Ils ne seront pas là pour vous pousser dans les derniers kilomètres de l'Iseran, du Restefond ou du Tourmalet.

Enfin, pour achever ce rapide et forcément superficiel « tour d'horizon » du vélo de cyclotourisme, expliquons une fois encore que les garde-boue, en dural ou en plastique, n'alourdissent guère un vélo et sont bien utiles quand la route ruisselle sous l'averse. Signalons aussi que le sac de guidon, bien posé sur un discret et léger porte-sac, recueillera votre survêtement ou votre anorak que vous serez bien aise d'enfiler le soir venu ou au sommet d'un col. Vous y fourrerez du reste mille autres choses encore ! Et surtout, surtout, amis cyclos, n'oubliez jamais qu'un cycliste non éclairé la nuit est un candidat au suicide. Il est des moments où il faut être vaniteux et se faire remarquer. Bonne route à vous.

Miroir du Cyclisme

n° 119 - Septembre 1969

GÉNÉRATIONS MONTANTES

Il arrive souvent au cyclotouriste d'être abordé par un automobiliste qui l'a dépassé dans la montée. Ce dernier, après un certain nombre de questions ou de réflexions généralement oiseuses (« Ça doit être dur... Vous avez tout monté à vélo ?... Ça irait quand même plus vite avec un moteur, etc. etc... ») achève sa « conférence au sommet » par cette remarque :

« Quand j'étais jeune, j'en faisais aussi, du vélo. Tenez, un jour, j'étais parti de chez moi... ».

Quand le cyclotouriste ainsi abordé est patient, de bonne humeur, il se contente de sourire intérieurement et endure pendant quelques minutes le récit des anciens exploits du quidam. Après quoi, prétextant l'air vif des cimes et l'heure qui tourne, il enfile son survêtement et plonge vers la vallée avec un long soupir de soulagement. Pourtant, de loin en loin, lorsque le cyclo n'est vraiment pas pressé, qu'il attend des copains sournoisement « largués » dans la montée et qu'il juge que l'air des cimes est plus vivifiant que la touffeur des vallées, il relance la conversation et, au lieu de couper court quand le débit de son interlocuteur faiblit, il pose cette innocente question :

« Mais, dites-moi, puisque vous l'aimiez tellement, ce vélo, pourquoi l'avez-vous abandonné ? ».

Suivent alors les habituelles litanies qui, à quelques variantes près, se résument comme suit :

« L'âge, le travail, les soucis, la famille, la circulation sur les routes... »

Il arrive aussi que l'automobiliste manque de tact, ou, tout simplement, d'intelligence. Il invoque alors, en plus, des raisons de « standing » : sa situation, les voisins, les collègues de travail, bref, le « qu'en dira-t-on ». Ce qui revient à laisser entendre que le cycliste qui l'écoute, du fait qu'il fait encore du vélo, lui, ne peut être que de condition inférieure...

Presque toujours, du reste, la conversation tourne court, soit que le cyclo s'énerve et laisse échapper quelque remarque cinglante sur le tour de taille de son interlocuteur, tour de taille généralement proportionné au « standing », soit que « Madame », agacée par le retard du mari, le rappelle sèchement à ses devoirs de conducteur.

Il faut pourtant se rendre à l'évidence et ne pas sous-estimer la valeur de tels propos, même s'ils manquent de finesse et d'originalité, et justement parce qu'ils manquent d'originalité ! On doit convenir en effet que la majeure partie des automobilistes « anciens cyclistes » a connu l'époque où le vélo était roi, non seulement en tant qu'engin de sport mais, surtout, comme moyen de transport. Avant, pendant et assez longtemps après la dernière guerre, presque tout le monde « faisait du vélo ». On faisait du vélo parce que c'était pratique et, souvent, parce que c'était nécessaire. Or, après la guerre, les conditions de vie ont rapidement évolué. Elles sont aujourd'hui bouleversées. La voiture a pris une extension que peu d'augures auraient pu prévoir voici vingt ans.

Dans ces conditions, la désaffection des masses pour le vélo était fatale et, je puis ajouter, dans la logique des choses.

Que le Monsieur de quarante ou cinquante ans s'attende en évoquant ses « épopées cyclistes », c'est également normal. Il évoque sa jeunesse et, de plus, avec le temps, ses « performances » juvéniles se trouvent amplifiées, enjolivées, idéalisées. Il est vain d'en vouloir à ceux qui évoquent ainsi un « bon temps » qu'ils ne sauraient songer à retrouver, sinon en paroles...

Et pourtant, en 1969, à l'ère de la voiture-reine, du « Concorde » et des expériences spatiales, en 1969, le vélo vit toujours, même dans les pays les plus industrialisés, les plus mécanisés. Il jouit même, c'est bien connu, d'un net regain de faveur là où on le disait expirant, notamment en France.

Et pour revenir enfin à la forme la plus idéale, la plus libre, la plus gratuite du cyclisme, il est révélateur que les cyclotouristes voient leur nombre augmenter chaque année. La Fédération Française de cyclotourisme compte présentement une dizaine de milliers de membres : et si l'on considère que beaucoup de cyclotouristes se livrent à leur sport favori sans être inscrits nulle part, on mesurera la vitalité d'un mouvement qui ne doit RIEN à l'esprit de lucre, ni de

gloriole. Et pourtant, pour paraphraser Galilée (qui serait bien surpris de se voir cité ici...) « ils tournent » !

Pourquoi « tournent-ils » ?

D'abord, parce que beaucoup d'anciens ont tenu bon ; certes, la plupart ont suivi le mouvement et roulent en voiture. Qu'à cela ne tienne : ils embarquent les vélos sur les autos et quand la campagne est jolie, lorsque la route monte vers les cols, ils ferment la voiture à clé, prennent le vélo et retrouvent instantanément, du moins moralement, ces vingt ans que tant d'autres ont à jamais perdus. Et puis, il faut le dire, il y a aussi ceux qui ont VRAIMENT vingt ans, qui vont les avoir ou qui sont encore loin, très loin de la trentaine. Pour ceux-là, le cas est singulier. Ils n'ont pas connu le vélo de papa, ni les « rallyes volailles » de l'occupation, ni même Fausto Coppi !

Ils sont neufs ; ils sont de la génération motorisée. S'ils font du vélo, ce n'est ni par fidélité à un passé qu'ils n'ont pas, ni par habitude. C'est par goût, uniquement par goût. Et faut-il que ce goût soit vif pour accepter, mieux, pour aimer la propulsion musculaire quand le moteur est roi, pour aimer la route paisible et silencieuse quand le « matraquage » civilisé sévit dans les rues et sur les ondes. Faut-il aussi que ce goût soit vif pour accepter de mettre de trop menues économies dans un vélo souvent coûteux et dans l'achat où le remplacement d'équipements qui s'usent vite, alors que beaucoup de copains du quartier, de l'école ou du village ne rêvent que de cyclomoteurs pétaradants ou, tout simplement, de voitures.

Sont-ils des demeurés, des pusillanimes, des bébés, ces jeunes cyclos, pour continuer à faire du vélo bien après l'âge de la trottinette ? Sont-ils tout simplement victimes de l'autorité dictatoriale d'un père cyclotouriste acharné à faire partager son « dada » par sa progéniture ?

Allons donc !... Un garçon qui abat au cours du dimanche un brevet de 100 ou 200 km, un jeune gars qui s'attaque au Tourmalet ou au Galibier, comme cela, pour rien, pour la joie d'en venir à bout, est-ce un bébé ?

Le jeune homme qui part en vacances seul ou avec quelques copains, à vélo, parfois mal équipé (et c'est bien dommage...), alors que tant de ses congénères préfèrent passer des heures sur le bord des nationales à lever le pouce : ce garçon est-il un demeuré ?

Quant au « malheureux fils de cyclo victime de la passion paternelle », chacun sait qu'il ne saurait exister car si on peut, à la rigueur, POUSSER un jeune vers la compétition en lui faisant miroiter de mirifiques avantages, il n'en saurait être de même en cyclotourisme. Avec ou sans père cyclo, avec ou sans dirigeants de club, seul ou en groupe, « on aime ça » et on le prouve !

Et puis, viendra évidemment le jour où les jeunes cyclos seront, à leur tour, des anciens. Mais comme de toutes façons, chez nous comme ailleurs, il y aura à nouveau une « GÉNÉRATION MONTANTE », la bicyclette ne vieillira pas : elle aura toujours ses amoureux.

Miroir du Cyclisme
n° 120 - octobre 1969

CHEMINS PERDUS

Il a été maintes fois expliqué ici que le cyclotourisme peut se concevoir et se pratiquer de bien des manières : de la promenade hygiénique du dimanche matin au voyage par étapes sur des milliers de kilomètres ; de la montée du col du Grand Bois (trop souvent appelé par erreur col de la République), au-dessus de St-Étienne, au milieu des centaines de participants de la Journée Vélocio à la randonnée solitaire sur des itinéraires contrôlés ou librement choisis ; de la pédalée vigoureuse et rapide sur une légère machine, dans l'ivresse d'un parfait rendement, à la persévérante mais tranquille progression du cyclo-campeur ; de la fiévreuse collection de kilomètres et de médailles à la perspicace chasse photographique : toutes les formes de cyclotourisme, absolument toutes, sont « valables », pour utiliser un vocable à la mode. J'ai très volontairement exclu de ce large éventail la pratique d'ersatz de compétitions que l'on se plaît à désigner par le terme alambiqué de « cyclospor-tisme ou « cyclospor-tisme », ceci pour la très simple raison qu'il ne s'agit plus alors de cyclotourisme !

Ceci dit, il convient de ne pas perdre de vue que le cyclotourisme, quelles que soient ses nuances, se pratique à bicyclette et cette dernière, pour rouler normalement a besoin d'une route ou d'un chemin carrossable. Je sais bien que certains cyclotouristes pourront sourire en lisant ce terme de « chemin carrossable », eux qui n'hésitent pas à franchir des cols muletiers au prix, souvent, de longs portages de la machine sur l'épaule. Il leur faudra pourtant convenir que cette forme de cyclotourisme, une des plus belles et des plus athlétiques qui soient, ne doit pas faire oublier que « le commun » des cyclos se fait ordinairement transporter par le vélo, et non l'inverse...

Revenons donc sur les routes. Mais lesquelles ? Toute la question est là ! Les cyclotouristes du début de ce siècle ont eu leurs problèmes : chaussées poussiéreuses et défoncées, pannes fréquentes, l'absence à peu près totale de trafic motorisé.

De nos jours, si les chiens sont parfois hargneux, les chaussées ne sont plus guère poussiéreuses et très rarement défoncées ; des incidents mécaniques, toujours possibles, ne font plus partie des probabilités.

Par contre, et c'est là un fait essentiel, la circulation motorisée devient d'année en année plus affolante. Et il faut bien se dire que le cyclisme en général, le cyclotourisme en particulier, ont failli sombrer dans cette marée. Il n'en a rien été. Au prix de bien des difficultés, des courses cyclistes survivent, et survivent bien, encore que se posent pour leurs organisateurs des problèmes très ardues et, du reste, de tous ordres.

Pour les cyclotouristes, il faut affirmer bien haut que la situation est beaucoup moins grave ; à la condition qu'ils sachent faire preuve d'un élémentaire bon sens, ils peuvent se livrer à leur activité favorite sans être trop incommodés par les voitures.

Tout repose sur le choix des itinéraires. La chose a déjà été souvent évoquée ici. Il faut y revenir. D'abord, je crois impensable que l'on puisse cycliser agréablement ou avec profit sur une voie à grande circulation.

Sans compter le constant danger de mort par écrasement, on respire à pleins poumons l'oxyde de carbone des échappements, on subit le fracas continu du trafic, on ne peut échanger avec les compagnons de route que de rares propos hurlés à grand peine à la faveur de courtes accalmies. On pédale, misérable insecte, affolé, bousculé par les déplacements d'air des semi-remorques ou des farfelus qui vous frôlent à 140 km/heure.

Quant au décor, si d'aventure vous avez le cœur à vouloir le détailler, il est presque toujours émaillé de publicités, de façades de « motels » ou de géométries criardes de stations-services.

Pourtant, certains cyclistes n'hésitent pas à emprunter ces routes-là : ils y trouvent quelques « avantages ». Le goudron y est (en principe) roulant ; on ne se « perd » pas ; les panneaux vous mènent au but sans détour. Il n'y a pas non plus de chiens ou, s'il y en a, ils sont attachés pour ne pas être écrasés au bout de quelques minutes de liberté. Tous ces arguments sont respectables, à défaut d'être convaincants.

Pour ma part, je ne suis pas du tout certain que les cyclotouristes dans leur majorité, aient avantage à rechercher ces « grands itinéraires ». Tout au contraire.

Alors, voilà : où que vous habitiez, où que vous alliez, amis cyclos, consultez une carte routière. Éliminez d'office les routes rouges, même si leur couleur voyante, leurs tracés souvent rectilignes vous tentent au premier abord. Habituez-vous à les ignorer **systématiquement** : recherchez la départementale plus modeste ; bien mieux, dénichiez le gracile tracé du « V.O. », du chemin vicinal qui musarde de village en village, de hameau en hameau. Cela vous impose des détours ? Mais que signifie le mot « détour » pour celui qui aime faire du vélo ? Si vous tenez réellement à éviter « les détours », restez tout simplement chez vous : vous serez plus vite arrivés. Je plaisante à peine ; il est des gens qui rêvent d'être de retour avant même de partir. Ne les imitons pas. Sur la petite route, sur le chemin recouvert d'un goudron un peu rugueux où, parfois, l'herbe repousse sous les gravillons, vous pourrez pédaler à votre guise, le nez dans le guidon si le cœur vous en dit, ou le nez en l'air si vous jouez au poète. De loin en loin vous croiserez peut-être la 2 CV du facteur ou la camionnette de l'épicier. Il se peut aussi que vous vous égariez une ou deux fois, que vous vous retrouviez au seuil d'une ferme ou devant la barrière d'une pâture où de graves bovidés vous considéreront d'un œil rond. Il se peut enfin qu'un chien aux humeurs libres et champêtres fasse semblant de vouloir vous mordre et lance la chasse ; alors, amis cyclos, si vous avez bonne opinion de vos moyens de pédaleurs, il faudra saisir avec joie cette occasion de vous confirmer dans vos talents.

Si, au contraire, vous aviez sous-estimé votre vitesse, vous aurez eu quelques secondes, intensément vécues, la révélation de vos talents ignorés de sprinters.

Et puis, si, par extraordinaire, l'aventure tourne à votre désavantage, dites-vous que « plaie de chaussette » n'a jamais été mortelle ; de plus, songez que vous pourrez raconter à vos arrière-petits-enfants :

« Un jour, sur un chemin perdu, quelque part entre Escanecrabe et Rebirechioulet, un énorme chien... etc. »

Bien sûr, même si c'est vrai, même si Rebirechioulet et Escanecrabe existent vraiment (et c'est le cas !), vous en « rajouterez » un peu : l'énorme chien avait de si longues pattes et votre chaîne a sauté en un si mauvais moment sur ce fameux chemin perdu : perdu ? Pas

pour vos souvenirs en tout cas. Et puis, le chien méchant, le saut de chaîne, l'erreur de parcours, la mauvaise côte cabrée sur l'arête du coteau, l'horizon vide d'une plaine, l'interminable progression vers un grand col, et le soleil brûlant, et les brouillards, et le vent, et la pluie, et tout ce que peut vous apporter la randonnée à vélo libérée de l'obsédant contexte motorisé, c'est cela, le cyclotourisme ; c'est tout cela et bien plus encore que l'on ne peut évoquer ni raconter avec quelque chance d'être compris par ceux qui ne l'ont pas vécu.

Museo du Cyclisme

n° 121 - novembre 1969

HIVERNALE

Il faisait si beau en ce dimanche, que Godefroy ne se sentit pas la force de rester dans ses pantoufles. Certes, le thermomètre accusait une température de saison et les premières neiges avaient depuis des semaines blanchi la chaîne pyrénéenne. Mais justement, les sommets commingeois étaient si blancs et le ciel si bleu que l'invite paraissait trop pressante pour y pouvoir résister. Godefroy n'y résista pas.

Seulement, au lieu de faire comme « tout le monde », c'est-à-dire chausser les souliers de ski et rejoindre les foules au pied de quelque « tire-fesses », Godefroy préféra les souliers cyclistes, enfila ses gants d'hiver, fourra une tablette de chocolat, deux oranges, son appareil photo et l'anorak dans son sac de guidon et s'en alla.

Il s'en fut vers le col du Menté.

En ce temps là, le col du Menté n'était qu'un chemin muletier connu seulement des bûcherons, des bergers et de quelques cyclotouristes. Nul n'aurait pu prévoir qu'il verrait un jour ses lacets gravis par les pelotons du Tour de France. Mais ceci est une autre histoire !

Donc, Godefroy pédalait vers le Menté. Et comme le pédalage régulier d'un cyclotouriste favorise les cogitations, Godefroy cogitait. Il évaluait ses chances : passerait-il ? Pourrait-il déboucher sur le versant de Boutx ? Car il fallait préciser que le Menté, comme tous les cols, a deux versants : celui de Ger-de-Boutx que les coureurs du Tour gravissent en venant du col du Portet d'Aspet, et le versant de Boutx, qui plonge vers la Garonne, non loin de la frontière espagnole.

Certes, le Menté n'est pas très haut : il culmine à 1349 m. Mais il est pentu, ses lacets sont raides et serrés. De plus, les deux derniers kilomètres sinuent sur un versant nord, très exposé, à l'ombre d'une épaisse forêt.

Godefroy savait tout cela. Il savait aussi que les premières pentes, très abritées et exposées au soleil, sont rarement encombrées par la neige.

Ce jour-là, il en fut bien ainsi. Familier des lieux, le cyclo négocia prudemment la base du col. La route est classique. C'est la N. 618, celle qui monte aussi vers le raide Portet d'Aspet. Mais au hameau de Henne-Morte, le chemin du Menté quitte la Nationale ; à l'époque, le goudron cessait aussi à ce carrefour. Le chemin, mi empierré, mi herbeux, se haussait au-dessus de la vallée, s'étranglait dans la traversée de Ger-de-Boutx entre les quelques maisons du hameau puis se lançait à l'assaut des pentes supérieures. Assez bien tracé jusqu'à la forêt, il se transformait ensuite en mauvais passage muletier.

Jusqu'à la forêt, Godefroy progressa sans ennuis particuliers. Bien sûr, il avait passé dès le pied du col son petit plateau, celui de 28 dents. Avec une couronne de 25 dents à l'arrière, il ne craignait pas de rester en litige à la corde de quelque lacet. Il savait depuis longtemps que les petits braquets des cyclos font sourire les non initiés ou les fiers-à-bras. Mais il avait aussi appris que c'est au pied du mur qu'on voit les maçons...

Donc, sur son 28 x 25, Godefroy gagnait de l'altitude. Il avait rencontré les premières plaques de neige dès le village de Ger-de-Boutx. Mais il s'agissait de timides traces, étriquées et confinées au creux des fossés ou à l'ombre des bergeries. Sur les pâtures attiédies par le grand soleil, les moutons étaient nombreux à paître. Le torse allégé et les manches retroussées, il fallait même transpirer ferme pour progresser.

Soudain, comme Godefroy se laissait déjà glisser vers un optimisme prématuré, une congère embusquée au détour d'un lacet l'obligea à rouler au ras du talus pour ne pas mettre pied à terre. C'était une première alerte. La seconde ne tarda guère. À l'orée de la forêt, là où le chemin, de plus en plus mauvais, change de versant pour pointer vers le col, la couche neigeuse devint continue. D'abord tête, Godefroy tenta de forcer le passage et, cramponné au guidon, vrillant sur les pédales, il laboura sur quelques mètres. Son chétif élan mourut bientôt. Enfoncé jusqu'au pédalier, le vélo s'enlisa irrémédiablement et, avec un long soupir, le cavalier se retrouva les pieds dans la neige, irrité, déjà inquiet. Ça s'annonçait mal. Sous le couvert des sapins, en direction du col, il n'y avait plus trace de chemin. Fallait-il tourner bride ? Arriver si près du col et ne pas le franchir parut trop bête à Godefroy. Il continua. Il tenta d'abord de traîner le vélo près de lui. Mais la neige se tassa bientôt dans tous les recoins de la machine ; les roues ne tournaient plus et c'était double travail de

progresser soi-même et de faire avancer ce qui n'était plus qu'encombrante ferraille. Il est curieux de constater combien l'engin le mieux conçu et le mieux entretenu peut devenir un assemblage hétéroclite et absurde dès lors qu'il se trouve dans un élément étranger. Et il n'est pas d'élément plus étranger à une bicyclette que la neige ! C'est ce que pensait Godefroy en se résignant à prendre sa monture sur l'épaule.

Un vélo de randonneur a beau être presque aussi léger qu'un vélo de course, il ne tarde pas à peser très lourd dès lors qu'il repose sur une épaule par un point d'appui de quelques centimètres carrés.

Très vite, Godefroy se lassa. Il essaya d'enrouler un pull-over autour du tube horizontal du cadre, mais ce système précaire lui parut à l'usage plus irritant qu'utile ; la bosse du vêtement qui aurait dû servir de coussin prenait un malin plaisir à glisser et à former au-dessus du cadre un encombrant bourrelet, tandis que le tube, à nouveau dénudé, jouait plus que jamais son rôle de supplice chinois.

En outre, la neige se faisant plus épaisse, Godefroy ne tarda pas à s'enfoncer jusqu'aux genoux, puis, par endroits, jusqu'aux hanches. À ce moment donné, trompé par la couche uniforme, il enfonça son pied au creux d'une vieille souche et s'étala, le nez dans la neige et le vélo par dessus. Barbotant quelques secondes dans cette ridicule posture, il se redressa enfin, toussant et maugréant, jetant un coup d'œil alentour dans la crainte d'avoir été surpris en si piteux exercice. Mais non, il était bien seul. Pas le moindre oiseau pour troubler le silence du sous-bois. Excédé, un peu nerveux et vaguement inquiet, Godefroy songea de nouveau à rebrousser chemin ; puis, se ravisant, il chargea le vélo sur son épaule douloureuse et en quelques élans rageurs, il gagna d'un coup plusieurs dizaines de mètres.

Haletant, en sueur malgré l'ombre froide du sous-bois, il s'arrêta pour chercher des repères.

Connaissant les lieux, il savait qu'il n'était nullement égaré : il cherchait simplement à distinguer les signes avant-coureurs du col. Il avisa enfin un hêtre au tronc convulsé qu'il identifia immédiatement : « L'hippopotame ! » pensa-t-il, soudain joyeux et soulagé. Le vieux hêtre « hippopotame », c'était l'annonce du col tout proche... Du reste, le sous-bois plus clairsemé, le souffle plus mordant du vent confirmaient cette observation.

Godefroy se sentit puissant, son épaule lui sembla soudain moins endolorie, la neige moins profonde.

Il repartit, zigzaguant, trébuchant, mais porté par l'espoir d'un proche succès. Effectivement, après quelques minutes, il déboucha tout soudain au col ensoleillé.

De l'autre côté, sur le versant de la Garonne, le chemin bien tracé ouvrait ses perspectives commodes et rassurantes.

Alors, Godefroy enfila son anorak, s'assit sur un tronc tiédi par le soleil et, tranquillement, pela sa première orange.

Miroir du Cyclisme

n° 123 . Janvier 1970

CARTES SUR TABLE

Tel le merle d'une poésie de Th. Gautier, le cyclotouriste impénitent prend parfois ses désirs pour des réalités ; aux premiers signes incertains de l'allongement des jours, il fourbit ses armes et son cycle, hume le vent et gonflant ses plumes (ou fermant son anorak) pour mieux oublier la bise encore aigre, il « chante l'hymne d'avril en février ».

Au fond, il a raison. Les gens raisonnables auront beau se récrier, hausser les épaules, porter vers leur tempe un index ironique à son passage, c'est lui qui voit juste. Qu'importe le calendrier, qu'importe la date officielle d'un printemps de toutes façons capricieux ! Il fait toujours bon reprendre la route. Un randonneur est heureux sur son vélo et, après tout, il n'y a pas de saison pour être heureux.

Malheureusement, la réalité et la poésie ne font pas toujours bon ménage. Il neige souvent en février, et les pluies n'y sont jamais tièdes. Alors, bon an mal an, il faut à nouveau remiser le vélo et attendre des jours moins rudes. Le cyclotouriste ainsi brimé se venge comme il peut des rigueurs du temps. À défaut de pédaler, il adore passer une partie de ses loisirs à rêver qu'il pédale ; non pas à y rêver « dans le vide », mais le plus concrètement possible : il prépare sur les cartes ses futures sorties.

Car un vrai cyclotouriste, un randonneur chevronné ne saurait se passer de cartes, ni sur la route, ni surtout, chez lui. Ceci peut paraître paradoxal. Il n'en est rien. Sur la route, à la rigueur, si l'on roule dans son propre fief, on connaît les itinéraires par cœur et la carte devient superflue. Mais à la maison, il faut, pour rêver aux futures pédalées, un support ; et ce support, c'est la carte.

Généralement, le cyclotouriste dédaigne deux sortes de cartes : celles qui décrivent les « grands itinéraires », feuilles arrogantes et raides qui désignent aux automobilistes pressés la voie la plus directe pour aller de Paris à Vienne ou de Milan à Hambourg ; celles aussi que nous réservent encore les calendriers des P.T.T., petites cartes départementales, étriquées et approximatives qui n'ont évidemment pas été conçues à l'usage des randonneurs à vélo.

Les cartes préférées des cyclos sont celles qui détaillent assez les parcours pour distinguer nettement un chemin de chars d'une route départementale ou d'une voie vicinale, mais qui sont assez vastes pour permettre d'embrasser d'un coup d'œil une zone de cent à deux cents kilomètres. Le randonneur aime saisir à la fois le détail d'un brin de route qu'il négociera en quelques minutes et l'ensemble d'un itinéraire qui meublera sa journée du chant du coq au crépuscule.

De temps en temps, aussi, le cyclotouriste pointilleux, soucieux d'explorer une région dans ses moindres recoins, utilisera les savantes cartes I.G.N. (Institut géographique National). Elles ont tout pour lui plaire : les courbes de niveaux qu'il traduit en braquets et en litres de sueur, les fermes isolées où il faudra parer aux attaques de la gent canine, le bosquet propice au casse-croûte ou à la sieste réparatrice, la soudaine courbe en épingle à cheveux au bas d'une descente presque rectiligne où l'on aura pris de la vitesse, le chemin de crête où il faudra compter avec le vent qui sera, bien entendu, de face, le chemin représenté en « filet gouttière » ou en pointillé, ce qui laisse présager trous, bosses, cailloux et racines à profusion, le rectangle bleu d'un abreuvoir ou d'une source où l'on pourra, au besoin, remplir le bidon.

C'est cela, une lecture de carte ; cela et bien d'autres choses encore, qui ne se voient pas, qui ne se lisent pas, qui ne se traduisent ni en kilomètres, ni en pourcentages ; la lecture d'une carte, c'est la voie ouverte à tous les projets, à toutes les folies, à toutes les illusions même. Sur une carte, tous les voyages sont possibles, tous les raids sont réalisables, tous les cols sont franchis sans encombre. Car la carte ne nous prédit ni la pluie tenace, ni le vent de trois-quarts face, ni la crevaison, ni le câble de dérailleur cassé ; mais la carte ne vous dévoile pas davantage l'horizon insoupçonné qui monte à votre rencontre au sommet d'une côte, le soudain contre-jour sur les troncs d'une pinède, l'image inversée d'une vache et d'un peuplier sur le miroir d'un étang ; la carte ne vous prédit pas la rencontre d'un ami au détour d'une lointaine route, une descente inespérée au terme d'une rude étape. Non, il est vrai, les cartes ne sauraient en dire tant ; mais à celui qui veut bien les lire, elles disent l'essentiel ; et l'essentiel, pour un cyclo qui sent venir le terme de l'hiver, c'est de savoir qu'il va bientôt repartir à la rencontre des petits bonheurs que son vélo et lui vont fabriquer ensemble.

Moroi du Cyclisme

n° 124 - février 1970

CYCLOTECHNIE

Se trouver au départ d'une grande randonnée de cyclo-tourisme, c'est visiter le meilleur salon du cycle qui soit ; pratiquement tous les types de deux roues s'y trouvent représentés, à l'exception, bien évidemment, des cyclomoteurs qui constituent la négation même de l'esprit cyclo !

Lors d'un récent Brevet de Randonneur des Alpes, se côtoyaient au contrôle de Grenoble les modèles de vélos les plus dissemblables : d'abord, bien sûr, les « randonneurs » classiques, avec leurs cadres allégés « sur mesure », leurs triples plateaux, leurs roues libres à cinq ou six dentures, leurs fins garde-boue de dural ou de plastique et, presque toujours, le fameux sac de guidon fait pour accueillir commodément le menu bagage du randonneur en expédition : portefeuille, carte routière, nécessaire de réparation, ravitaillement de secours, « pull » ou survêtement, anorak et gants si l'on va dans les grands cols. Ce sac de guidon fait sourire certains qui préfèrent fourrer vaille que vaille ces objets (quand ils se résignent à les emporter) dans les poches bientôt distendues et boursouflées d'un maillot vite déformé qui leur donne le double aspect de polichinelle et de la fée carabosse. Il y a aussi la solution qui consiste à ne rien emporter, quitte à se trouver sans protection sous un orage en plein Galibier, ou sans la moindre pâte de fruits ou le moindre pruneau au creux d'une défaillance, quelque part entre Saint-Sorlin et le sommet de la Croix-de-Fer.

Cette politique de l'allègement à outrance est celle des propriétaires du second type de vélos, assez nombreux, il faut le dire (en le déplorant) au départ de ce Brevet de Randonneur des Alpes, comme au départ d'un Luchon-Pau ou d'un Bayonne-Luchon

Il s'agit, bien sûr, du vélo de course. Le vélo de course pur, le vrai, avec un beau cadre à la fois léger et rigide, des accessoires de premier choix parfaitement montés, des roues habilement rayonnées ou « chaussées » de boyaux bien secs et choisis avec discernement, un tel vélo de course, pour quiconque aime le cyclisme, est une vraie merveille.

Nul n'y contredira, et surtout pas le randonneur équipé différemment mais qui sait tout le prix, au propre et au figuré, d'un tel outil.

Mais si l'on peut comprendre le goût d'un cycliste pour le « vélo de course », si l'on doit reconnaître bien haut que chacun a le droit de rouler sur le vélo qui lui plaît, il ne faut pas hésiter à déconseiller une pareille monture à celui qui veut s'équiper rationnellement pour faire du cyclotourisme.

De même que, dans le domaine automobile, la voiture de rallyes et, plus encore, celle de « tourisme », sont très différentes du bolide qui court dans les épreuves de Formule 1, de même le vélo de course pur est conçu et construit pour un usage très spécial et très précis : la compétition ! Et si l'on peut à la rigueur (la preuve en est souvent fournie) mener à bien une randonnée cyclotouriste sur un tel vélo, il faut bien se garder de considérer ce fait comme déterminant. Bien au contraire.

D'abord, si un certain nombre de randonneurs sur vélo de course parviennent à leurs fins sans déboires particuliers, soit qu'ils aient été servis par la chance (beau temps, bonnes routes), soit que des voitures amies (!) les aient suivis et assistés de bout en bout, combien, par contre, sont restés en litige sur quelque rampe aride, victimes de braquets ambitieux ou, plus bêtement, à court de boyaux de rechange... et moins que le mauvais temps survenant à haute altitude ne leur fasse endurer un vrai calvaire, sans vêtements de secours, le visage et le dos maculés par le geyser de leurs roues sans garde-boue.... Et encore, s'il s'agit d'une randonnée d'un jour, le mal n'est pas grave. Vaille que vaille, on regagne le bercail, parfois en voiture...

Mais que le candidat cyclotouriste s'avise, avec un tel vélo, d'entreprendre une sortie plus longue, un voyage de quelques jours, une de ces randonnées par étapes qui sont la forme la plus parfaite du cyclotourisme, alors, que de problèmes, que d'embûches, que de déboires ! Où ranger le bagage désormais indispensable ? Où fourrer les boyaux de rechange ? Et les roues qui se voilent, et les rayons qui cassent ! Le cyclo n'a pas de camion-atelier ni de mécanicien pour l'assister au long de ses étapes...

Non, cyclotouristes en herbe, laissez le vélo de course aux coureurs ou, si vous en avez déjà un, réservez-le à de **courtes sorties rapides**, des circuits « de sudation près de chez vous ; et équipez-vous

en conséquence pour vos futures vraies randonnées. Gardez-vous, du reste, de **tomber dans l'excès inverse** : l'achat d'un de ces braves « vélos routiers », à la peinture souvent pimpante, aux épaisses jantes d'acier chromé qui « font solide » et flattent l'œil à l'étal du vélociste. Et si, faute de mieux, vous vous décidez à un tel achat, que votre monture soit un « routier » trapu ou un de ces engins hybrides que l'on dénomme, je ne sais pourquoi, « demi-course », exigez d'emblée quelques transformations qui feront de ce vélo un outil convenable.

Faites monter des **jantes en dural** chaussées de pneus demi-recouverts ; faites placer un double plateau avec des **écarts suffisants**, par exemple 30 x 48 dents ; ou mieux, un triple avec un trente, un quarante et un quarante-huit dents. Et n'hésitez pas à munir votre roue libre d'une grande couronne de 24, 25 ou 26 dents. Si vous êtes « costaud » et que vous n'utilisiez pas souvent ces « petits braquets », tant mieux. Mais n'oubliez pas qu'un bon cycliste « enroule » ses braquets. Si vous devez les « pousser » en pédalant « avec les oreilles », alors, rétrogradez ; votre moteur et votre style s'en trouveront bien (1).

Alors, très vite, sans complexe, vous pourrez à votre tour « exposer » votre monture au départ d'un B.R.A., d'une R.C.P. (Randonnée des Cols Pyrénéens) ou de quelque autre raid de haute volée. À moins que vous ne préfériez vivre seul ou avec quelques amis l'aventure cycliste de votre choix.

Ce qui ne sera pas plus mal.

Amis du Cyclisme

n° 125 - mars/avril 1970

(1) - Il faut avoir l'élémentaire bon sens d'admettre que la majorité des cyclistes ne sauraient prétendre au rendement des champions ; il vaut mieux tourner on souplesse un braquet à sa mesure que s'éreinter ridiculement avec ceux de Poulidor...



Le pic des Crabioules depuis la montée à Superbagnères

27 juillet 2010

HORIZONS

En cet après-midi de Pâques 1970, Godefroy quitta le petit village de Vernèques, quelque part en Provence, où venait de se dérouler le traditionnel Rallye pascal des cyclotouristes. Il avait retrouvé en cette occasion beaucoup d'amis et le temps était passé si vite qu'il repartait un peu triste et un peu déçu. Déjà, le rendez-vous de l'année suivante avait été fixé mais Godefroy savait bien qu'il serait comme toujours : une ou deux heures de fiévreuses retrouvailles, des visages que l'on aime revoir, des voix que l'on reconnaît, des accents de toutes les provinces.

Mais quoi ? N'est-ce point là le charme de ces grands rallyes annuels où l'on vient par simple mais solide tradition, par plaisir de retrouver des gens qui partagent vos goûts et, souvent, votre philosophie ? Quelle différence avec ces manifestations dites « cyclotouristes » où s'affrontent dans de dérisoires rivalités de clubs ou de personnes des gens obnubilés par des « réussites chronométrées » à la petite semaine ou par des distributions de coupes ou autres bimbeloteries ! Oui, décidément, le Rallye pascal de Provence est un vrai rendez-vous de cyclotouristes..

Donc, en cet après-midi de timide printemps, Godefroy tourna le dos à ce qui n'était déjà plus qu'un souvenir et s'en fut vers le Sud : d'abord parce qu'il avait repéré dans cette direction une petite route à son goût ; ensuite parce qu'il soufflait un bon petit mistral, point trop féroce, mais qu'il valait mieux, sur la digestion, avoir pour ami que pour adversaire. Et comme, lorsque le vent le pousse, un cycliste se sent optimiste et léger, Godefroy mit son grand braquet et laissa courir tout à la fois sa machine et son esprit. Les vastes horizons qui dévoilaient à cet instant les ultimes rides provençales sur la mer et le scintillement du lointain étang de Berre, ces amples perspectives l'incitèrent à échafauder toutes sortes de projets pour l'été.

Car l'été, pour un cycliste, reste par excellence la « haute saison », même si celle-ci commence au 1^{er} janvier pour ne s'achever qu'à la Saint Sylvestre ; ce qui est le cas pour beaucoup de cyclotouristes !

Mais un été, c'est court ; il faut l'utiliser au mieux, en fonction des congés, des contingences familiales et, aussi, des disponibilités financières. Et puis, c'est vrai, chaque cyclo a son caractère, ses goûts. L'un aime les pédalées solitaires, un autre ne conçoit la randonnée qu'avec des compagnons de route ; certains affectionnent les longs voyages ; d'autres n'apprécient pas un dépaysement trop prolongé et limitent leurs « folies estivales » à un raid de trois ou quatre jours.

Or, lorsqu'il en est au stade des projets encore vagues et gratuits, Godefroy n'aime se ranger dans aucune catégorie précise. Toutes les solutions lui paraissent alléchantes ; il est comme ces gamins qui écrasent leur nez contre la vitrine du magasin de jouets : tout les fascine, tout leur fait envie et l'idée d'un choix précis et définitif ne les effleure pas.

Ainsi font beaucoup de cyclotouristes qui, à l'instar de Godefroy, se sentent prêts à tout entreprendre, à tout envisager. Et Dieu sait si le choix est large ! D'abord, dans le domaine des randonnées officielles, contrôlées, répertoriées, sanctionnées (en cas de réussite) par une médaille que l'on paie évidemment (les vrais sportifs, ça existe !), l'éventail s'ouvre largement. Il y en a pour tous les goûts, depuis le Tour de Bretagne jusqu'au Tour du Comté de Comminges, en passant par le Tour de Picardie, celui de la Bourgogne et bien d'autres encore qui, s'ils ne s'appellent pas forcément « Tour » de quelque chose, consistent de toute façon à tourner les manivelles.

Ces organisations elles-mêmes présentent, dans leurs règlements, des différences parfois sensibles. Certaines exigent de la résistance, une certaine vélocité aussi, car les délais sont assez courts : d'autres sont si libérales qu'on pourrait presque les effectuer à pied sans risquer une quelconque élimination ; c'est que, dans ce cas, le participant aimera effectuer des détours, soigner ses photos, dormir longtemps, manger beaucoup et digérer lentement ; quitte à s'offrir, pour achever sa journée, l'héroïque grimpe en lacets vers un oratoire moyenâgeux ou un moderne relais de télévision, tel celui qui domine Digne, dans les Basses-Alpes, ou bien d'autres encore. Il est du reste question d'organiser bientôt une nouvelle randonnée : celle des Relais de Télévision. Amateurs de grands braquets, faites ressemeler vos souliers !

Lorsque les « Tours » ou les « Randonnées » semblent malgré tout trop faciles ou dépourvus de ce piment que procure le « coup de pompe » garanti, il est possible de se rabattre sur un genre de « super-

randonnées » qui présente l'avantage de vous faire traverser la France en très peu de temps sur votre vélo (trois ou quatre jours) et que l'on appelle chez les cyclotouristes les Diagonales.

Cette trouvaille diabolique consiste à partir de Dunkerque pour rallier Menton, Perpignan ou Hendaye trois jours et deux nuits plus tard ; je dis bien deux nuits car bien rares sont les « diagonalistes » (c'est ainsi qu'on les appelle) qui peuvent gagner le but en dormant comme tout un chacun. Certains ne dorment pas du tout, d'autres à peine, d'autres assez peu. Aucun ne peut dormir beaucoup.

Si le départ de Dunkerque ne vous agrée pas, vous pouvez faire la Diagonale en sens inverse : vous pouvez aussi la tenter dans les deux sens. Il vous est également loisible d'aller de la sorte de Brest à Strasbourg, de Strasbourg à Hendaye ou à Perpignan, ou de Brest à Menton, ou vice-versa. Futurs randonneurs, si le cœur vous en dit, renseignez-vous. C'est faisable. Beaucoup ont accompli le cycle (si je puis dire) des neuf diagonales. Certains ont ensuite recommencé, mais dans l'autre sens. Cela fait rêver. Mais ne souriez pas, car seuls pourraient sourire ceux qui ignorent que pédaler sur de telles distances signifie d'organisation, de méthode, d'expérience, mais aussi et surtout de courage et de ténacité !

Il existe enfin, dans le cadre de ces Randonnées au long cours, deux géantes qui ont tenté et tenteront bien des randonneurs. D'abord, le fameux Paris - Brest - Paris et ses 1200 km. Cette prestigieuse aventure sera justement proposée aux gros appétits en septembre 1971...

Enfin, il faut rappeler ou indiquer l'existence du « Tour de France Randonneur », à propos duquel on peut lire ça et là d'étranges fantaisies qui tendent peu ou prou à le présenter comme une compétition qui serait aussi une pâle réplique au petit pied du « Tour de France » des professionnels.

Rien de tel ici. Il suffit de boucler dans un délai de 30 jours les 5000 km d'un parcours qui suit exactement les frontières et rivages. Ce Tour de France peut s'effectuer seul ou en équipes et dans le sens de votre choix. Vous décidez vous-même de la date et du lieu de votre départ que vous devez simplement rallier dans ce fameux délai d'un mois. Point d'ombre de compétition dans cette histoire ! Mais que de routes, que de côtes, que de cols, que de lignes droites à négocier par vent debout. Que de souvenirs aussi, récoltés au long de ces semaines

de pédalage quotidien, par étapes qui dépassent souvent les 200 km ! La récompense ? Tout simplement les joies du long effort et de la réussite. Et ces joies, futurs cyclotouristes, ces satisfactions si elles sont morales, croyez bien qu'elles ne sont pas minces !

Godefroy donc, le Mistral en poupe et l'imagination en délire, songeait à toutes ces réalisations possibles, et même à la réédition de quelques-unes déjà inscrites à son actif.

Mais, après tout, pourquoi nécessairement n'envisager qu'une « Randonnée officielle et contrôlée » ? Les routes sont à tout le monde et le cyclotouriste entreprenant va où il veut sans avoir besoin du moindre tampon ou d'une quelconque carte de route.

Alors, pourquoi ne pas envisager un libre voyage itinérant ? Pourquoi ne pas fixer le choix vers une région précise pour fignoler ensuite à loisir le détail des étapes et des itinéraires ? Quoi de plus grisant que d'accomplir une étape dont on s'est tracé soi-même le cheminement ? Certes, il faudra souvent consulter la carte car il va de soi qu'on n'effectue pas un voyage à vélo en suivant les grandes routes. Tout au contraire, Godefroy se voit déjà pédalant sur quelque chemin vicinal retiré, traversant un hameau délaissé, évitant les grandes villes et leurs faubourgs sans caractère qui se ressemblent tous, qu'ils soient de Marseille ou de Calais.

Alors, que choisir ? Une ou deux Diagonales ? Un Tour de Bretagne ? Et pourquoi pas l'assouvissement de ce vieux rêve qui mène vers Innsbruck et les Dolomites par les cols Suisses et Autrichiens ?

Ou, peut-être bien aussi, la participation à la prochaine Semaine Fédérale de Cyclotourisme qui se déroulera début août dans la région de Gap ? Pourquoi pas ?

Godefroy ne s'est pas encore décidé. Mais n'est-il pas déjà merveilleux, pour un cyclo poussé par le Mistral, de se poser de telles questions ?

Miroir du Cyclisme

n° 126 . avril/mai 1970

RANDONNÉE DES COLS PYRÉNÉENS

Le dimanche 12 juillet 1970 se déroulera la Randonnée des Cols Pyrénéens », la R.C.P. chère à ses organisateurs de la section du Cyclo-Club Béarnais.

La R.C.P. est la sœur pyrénéenne du « Brevet de Randonneur des Alpes » (B.R.A.) dont il fut ici question l'an dernier. Ces deux randonnées se déroulent tous les deux ans alternativement afin de ne point imposer à leurs nombreux amoureux des choix déchirants. Tantôt l'une, tantôt l'autre : la solution ne manque pas d'attraits.

Tous les cyclotouristes chevronnés connaissent la R.C.P. au moins de réputation, et plus probablement pour l'avoir « fréquentée » une ou plusieurs fois.

Ce qui va suivre ne les concerne pas directement, encore que le rappel ou l'évocation de quelques détails de parcours ou de certaines réalités ne soit pas forcément pour leur déplaire.

Aux nouveaux candidats à la Randonnée des Cols Pyrénéens, il faut donc préciser ceci : la R.C.P. consiste à pédaler de Luchon à Pau, sur une distance de 196 km, en franchissant les cols de Peyresourde (1563 m), d'Aspin (1489 m), du Tourmalet (2114 m), de Soulor (1445 m) et d'Aubisque (1708 m).

Ce saut de moutons géant totalise ainsi 4.700 m de dénivellation. C'est beaucoup mais c'est parfaitement réalisable pour quiconque est honnêtement entraîné et convenablement équipé (petits braquets descendant à moins de 3 m). De plus, les organisateurs de la R.C.P. précisent très nettement que leur Randonnée n'est pas une compétition. Aucun classement n'est établi ni publié. Que le randonneur, qui part de Luchon à partir de 3 heures du matin, sache aussi que les délais lui laissent jusqu'à 22 heures ou 10 heures du soir, pour atteindre Pau. Certes, la plupart y sont bien plus tôt. On peut considérer que la grande majorité des participants atteint la cité béarnaise entre 16 h et 19 h.

Mais il était bon, je crois, de bien préciser cette question des délais, ne serait-ce que pour engager les nouveaux venus à se montrer prudents et économes de leurs forces dans les deux premiers cols. À quoi bon s'inquiéter lorsqu'on dispose d'une longue journée ? Et puis, il est, je crois, valable de monter paisiblement le Peyresourde afin de se ménager des heures sans souffrances dans le Tourmalet et l'Aubisque que de jouer les fiers-à-bras dès le petit matin et de s'exposer ainsi à user ses semelles sur les rampes sans appel du redoutable Soulor... En effet, comme tous les longs parcours de montagne, la R.C.P. demande beaucoup de jambes et un peu de tête. Aussi, nouveaux candidats à cette haute réjouissance, prenez bien votre élan et vos distances. Vous pourrez donc quitter Luchon à partir de 3 heures du matin, après avoir retiré votre carte de route au « Rex Bar », allées d'Étigny.

La route se cabre presque aussitôt. C'est la montée du Peyresourde : 14 km de rampes souvent très sévères, coupées de brèves et relatives accalmies. Ne vous affolez pas. Mettez dès le début votre plus petit braquet. Ce sont des forces qu'il faut garder en réserve, et non point des dentures ! Laissez filer sans remords ceux qui vous dépasseront dès le début, ombres indistinctes, à peine plus sombres que la nuit ambiante ; dans ce genre de randonnées, l'ambiance particulière des pelotons importants incite certains à se surpasser dès le départ, se laissant griser par une ambiance de pseudo-compétition dont il ne restera rien, en début d'après-midi, au pied de l'Aubisque. Allez à votre train, sans vous exciter. Vous traverserez ainsi les villages discrètement éclairés de Saint-Aventin, de Cazaux et de Garin, accrochés sur les pentes du col. Il vous restera encore à négocier les derniers kilomètres tracés en grands lacets à travers les pâturages de la haute vallée du Larboust.

Vous verrez sans doute poindre le jour au bas de la descente, vers Arreau. Et puis, tout de suite, sans la transition d'une longue vallée à négocier, vous serez sur les premières rampes du col d'Aspin : 13 km, à 6 %, puis 7 %, puis 8 %. Sans être aussi dur que le premier col, l'Aspin est loin d'être une formalité. Remettez votre « petit moulin » et profitez-en pour observer autour de vous ; il fera grand jour et l'Aspin est certainement l'un des plus « jolis » cols des Pyrénées. S'il fait beau (mais il fera beau, bien sûr), vous regardez les premiers rayons du soleil lécher les hautes crêtes du pic d'Arbizon dominant les forêts et les herbages de la vallée d'Aure. Parvenant au col, bien éveillé et en pleine forme, car vous aurez su vous ménager, vous verrez monter à

l'horizon le dôme hardi du Pic du Midi de Bigorre qui vous rappellera la proximité de Sa Majesté Tourmalet.

À Sainte-Marie-de-Campan, vous pourrez vous restaurer grâce à l'attention des organisateurs de la R.C.P. qui auront prévu en ce lieu votre ravitaillement. Le randonneur curieux et au courant de la « légende des cycles » pourra effectuer un léger crochet de 300 mètres sur la route qui descend vers Bagnères-de-Bigorre ; il verra à sa droite l'ancienne forge signalée par une plaque commémorative où le regretté Eugène Christophe répara sa fourche, lors d'un lointain Tour de France.

Le moral et les forces ravivés par ces héroïques souvenirs et par le ravitaillement, vous voilà aux prises avec le célèbre col du Tourmalet.

C'est la pièce maîtresse du jour : 17 km de montée, dont 14 km à plus de 8 % de moyenne. Il faudra peut-être, malgré vos petits braquets, malgré votre prudence, serrer les dents car le Tourmalet n'est un col facile pour personne. Vous vous méfiez de la zone qui précède la station de la Mongie ; la chaussée y est très large, la montagne aride ; la route n'y décrit pas de véritables lacets mais de simples courbes qui font néanmoins augmenter le pourcentage, surtout si vous restez à la corde, ce qui vous sera parfois imposé par les voitures qui, à cette heure-là, commenceront à circuler. J'avais aussi mis en garde, dans un article paru ici voici deux ans, les nouveaux venus contre le dernier lacet du col, à 400 mètres du sommet. Débrouillez-vous pour ne pas le prendre à l'intérieur ; cela vous épargnera un effort brutal ou un coup de reins douloureux, suivi d'un pénible essoufflement, car vous serez alors à plus de 2.000 m d'altitude ; le détail a son importance.

Au sommet du Tourmalet, vous en aurez terminé avec le gros de la besogne, mais ne vous croyez pas sauvé. Après une longue et rapide descente vers Luz, suivie d'une facile pédalée jusqu'à Argelès, il restera le dernier verrou, le gros obstacle du col d'Aubisque et de son difficile « marche-pied », le Soulor.

Pour la plupart des randonneurs, le Soulor se franchit à la méridienne ou en début d'après-midi. C'est « l'heure chaude où les lions vont boire ». Ne buvez pas trop. N'écoutez pas les sources qui dégringolent en cascates sous les herbes des talus ; ignorez les fontaines cristallines des villages du bucolique Val d'Azun. Sur le plus petit braquet (mais le conseil est ici superflu), il faudra grignoter les

hectomètres, un à un, sans panache, sans ivresse, peut-être sous les plaisanteries toujours usées, souvent imbéciles, parfois grossières des pique-niqueurs du dimanche étalant leurs rondeurs à l'ombre des voitures. Vous compterez sans doute les bornes : Soulor 3 km ; Soulor 2 km. Et vous y arriverez.

Alors, la partie sera presque gagnée ; sur les 10 km qui vous sépareront de l'Aubisque, trois sont en descente, quatre en montée facile. Seuls, les trois ultimes kilomètres exigeront un rude, mais dernier effort.

Il suffira désormais de savourer la récompense : une descente « toboggan » vers Eaux-Bonnes et Laruns qu'il serait désastreux de transformer en catastrophe par une imprudence. On dit qu'une course n'est jamais gagnée avant la ligne. La R.C.P. n'est pas une course, mais gardez jusqu'au bout toutes vos chances. Dans la vallée qui file droit vers Pau, vous accrocherez peut-être les « wagons » d'un peloton de confrères roulant vers le but à toute vapeur. Profitez-en, mais gare aux voitures qui seront sans doute nombreuses en ce dimanche après-midi de juillet. Si vos compagnons de route vous paraissent imprudents ou peu sûrs, laissez-les filer et regagnez paisiblement Pau en solitaire. Vous aurez meilleure mine en présentant votre carte de route au bar « L'Ossau », rue Alfred-de-Lassence, place Clemenceau.

Alors, devant un rafraîchissement amplement mérité, vous fermerez peut-être un instant les yeux parce que vous aurez un peu sommeil et aussi pour « revoir » en quelques secondes le grandiose parcours que vous aurez suivi depuis Luchon.

Bonne R.C.P. à tous.

Miroir du Cyclisme
n° 128 - Juin 1970

LES BALADEURS

Dès l'origine de cette rubrique du « Miroir » consacrée au cyclotourisme, il a été sans cesse affirmé, parfois en termes directs, plus souvent en filigrane, que le cyclotouriste poursuit des buts très différents de ceux du coureur cycliste. Et si cette page se trouve en fin de revue, on voudra bien considérer que ce n'est point parce quelle y est « reléguée », mais parce que le cyclotourisme constitue une activité à part entière, foncièrement distincte du cyclisme de compétition, dont il n'est absolument pas une annexe.

C'est, en effet, une attitude courante de croire que les cyclotouristes sont des cyclistes qui pédalent en touristes faute d'avoir les moyens physiques des coureurs.

Il se peut qu'il y ait parmi nous des jeunes qui se soient tournés vers la randonnée après avoir éprouvé des déceptions en compétition. Je crois en connaître. Et j'affirme que cette « reconversion » est à leur honneur. Ils ont eu l'intelligence, et aussi la volonté, de voir dans le vélo autre chose que l'engin de course. Ils ont continué à vouloir pédaler, pour eux seuls, pour le plaisir et pour l'amour du sport, au sens le plus désintéressé qui soit. On ne voit pas où est la « déchéance » ; surtout si l'on compare cette attitude à celle, beaucoup plus fréquente des jeunes coureurs qui « raccrochent » après quelques saisons pour ne plus faire du sport que devant l'écran de télévision...

Mais que l'on ne s'y trompe pas. La majorité des cyclotouristes se compose de gens qui sont venus à cette activité sans passer par les voies hasardeuses de la course cycliste. Du reste, on devient cyclotouriste à tout âge. J'ajouterai que l'on ne peut réellement se dire cyclotouriste que lorsqu'on a atteint l'âge mûr. Que les nombreux jeunes randonneurs ne s'offusquent pas. Il se trouve parmi eux des cyclotouristes au sens le plus complet du terme, des gars qui savent pédaler, qui aiment les parcours difficiles et inédits, les voyages, qui peuvent rouler fort pour devancer l'orage ou éprouver le copain (qu'ils attendront plus loin), mais qui peuvent aussi faire bon usage de l'appareil

photo qui ne les quitte pas sur la route. Mais ils voudront bien considérer que ces heureuses dispositions ne pourront se trouver confirmées qu'avec les années ; les hasards de la vie, les contingences familiales, l'acquisition de la première voiture, constituent des obstacles que beaucoup ne sauront, ne pourront ou ne voudront franchir.

Au contraire, le cyclotouriste d'âge mur est celui qui a fait son choix, qui goûte les joies du vélo à leur juste prix, qui a su peser le poids des obligations de toutes sortes, mais qui a voulu préserver son « jardin secret ». Et puis, c'est vrai, nombre d'entre nous sont venus tardivement au cyclotourisme, au hasard d'une lecture, d'une rencontre. Bien conseillés pour l'achat du matériel, sagement initiés par des compagnons de route chevronnés, ils s'étonnent de leurs possibilités ignorées ou sous-estimées et sont pris d'une vraie passion pour cette nouvelle activité qui leur ouvre des horizons qu'ils n'osaient déjà plus entrevoir.

Et parce que le cyclotourisme est une activité sportive MAJEURE, parce qu'il se suffit à lui-même, parce qu'il a acquis depuis bien longtemps ses lettres de noblesse, parce qu'il progresse à nouveau depuis plusieurs années malgré la motorisation outrancière (et peut-être grâce à elle !) il convient plus que jamais de le défendre contre ceux qui le sous-estiment.

D'abord, bien sûr, il faudrait pouvoir le montrer au grand public tel qu'il est et non pas au travers de quelques manifestations chronométrées où l'on voit s'échiner sur une rampe quelconque des gens dont la plupart ne sont pas à leur avantage, surtout sous l'objectif ironique d'une caméra de télévision régionale.

Combien une seule émission de télévision, bien réalisée, passant à l'échelon national à une heure favorable, ferait mieux que ces pseudo-reportages réalisés au hasard d'une « grimpe » où se coudoient des jeunes gens en rupture de pelotons de la F.F.C. et des personnes d'âge trop mûr qui imposent en ces circonstances à leur organisme inadapté à ce genre d'exercice des efforts dont la violence peut mener au drame absurde, comme l'ont montré de récents exemples.

Et que devrait montrer cette émission idéale de télévision ? Elle devrait montrer les « baladeurs », pour utiliser le terme relâché et péjoratif de ceux qui n'ont pas voulu comprendre ce qu'est le cyclotourisme. Oui, les « baladeurs », ceux qui partent le dimanche matin au point du jour pour rentrer le soir après avoir sillonné les chemins

tranquilles de leur coin, ceux qui explorent les itinéraires les plus reculés, ceux qui réalisent des voyages de vacances, ceux qui savent pédaler toute une journée ou plusieurs jours de suite sans clamer leurs « exploits », ceux qui franchissent les cols les plus élevés sans forcer leur talent parce qu'ils ont compris depuis longtemps l'utilité et la nécessité des petits braquets.

La vision d'un randonneur gravissant en souplesse, avec son petit bagage, le Tourmalet ou le Galibier, frapperait mieux la masse des téléspectateurs que la fugitive vision d'un peloton hétérogène singeant ou parodiant une course cycliste.

Mais avant de montrer à tous ce qu'est le cyclotourisme, encore faudrait-il que certains de ceux qui croient le pratiquer cessent de le juger au travers du miroir déformant de leurs illusions. Je pense ici à ceux des nôtres qui ne fréquentent les rallyes ou les randonnées que pour foncer du début à la fin ; ce qui, somme toute, serait leur affaire et ne regarderait qu'eux s'ils ne prenaient l'habitude de comparer leurs « temps » à ceux des autres cyclotouristes. C'est ainsi que l'on voit et que l'on entend de ces cyclistes se moquer plus ou moins ouvertement des « baladeurs » qui ne se sont pas souciés de les suivre, poussant l'aveuglement et « l'amabilité » jusqu'à leur demander « s'ils ont mangé des escargots » (sic !).

Or, ne nous y trompons pas. Si le cyclotourisme a existé, s'il existe, et s'il paraît devoir survivre, ce n'est point par l'exemple ou l'action de ceux qui le dédaignent tout en se servant de lui pour se faire valoir, mais par le simple fait de l'existence et de l'action effacée, mais constante... des « baladeurs », c'est-à-dire, en définitive, des cyclotouristes.

Miroir du Cyclisme

n° 133 . Août/Septembre 1970



Après la fenaison, à Saint-Bertrand-de-Comminges
5 juillet 2011

RALLYES

Dès lors qu'il possède un vélo et l'envie de l'utiliser pour ses loisirs, en dehors de tout esprit de compétition, le cycliste voit s'ouvrir un éventail d'activités multiples, parfois assez éloignées dans leur forme, mais toujours reliées par le dénominateur commun du pédalage.

Ainsi, au gré de ses goûts, chaque cyclotouriste pourra être un simple promeneur, un voyageur au long cours, un cyclo-campeur, un fringant randonneur effectuant à un rythme soutenu des « épreuves contrôlées », un rude et courageux spécialiste des traversées cyclo-muletières. Le plus fréquemment, il adjoindra à la pratique du cyclo-tourisme celle de la photographie, car il se sera rendu compte qu'un cycliste voit tous les détails des paysages qu'il traverse, s'arrête où il veut pour opérer, quitte facilement la route pour mieux « cadrer » son sujet ; toutes conditions idéales qu'ignore en général l'automobiliste, rendu prisonnier et aveugle par la vitesse et l'encombrement de son véhicule.

Cependant, parmi ces multiples activités, il en est une que la plupart des cyclos connaissent bien : c'est la participation aux rallyes.

Ce mot de « rallye » évoque, aux yeux du grand public, des images précises de voitures spéciales, pilotées par des as du volant et dévidant à folle allure des virages verglacés vers quelque « Monte Carlo » prestigieux et lointain.

Chez les cyclotouristes, rien de tel... Il convient, tout simplement de redonner au mot « rallye » sa signification ordinaire de « rendez-vous ». Un rallye cyclotouriste, c'est une organisation de club, de ligue, ou de Fédération tendant à réunir des cyclos.

La définition est simple ; mais comme bien des entreprises humaines, l'organisation des rallyes cyclotouristes s'est rapidement compliquée, au point qu'à l'heure actuelle ce terme recouvre des manifestations extrêmement diverses, tant par leur ampleur que par l'esprit qui anime leurs responsables.

Il existe d'abord plusieurs grands rallyes d'importance internationale, comme celui de l'A.I.T. (Association Internationale du Tourisme), organisé chaque année dans un pays différent d'Europe, ou comme le Rallye Pascal de Provence qui demeure, à l'heure actuelle, l'une des plus belles et plus pures manifestations du cyclotourisme.

Chaque année, en effet, des centaines de cyclotouristes se retrouvent entre eux, le dimanche matin de Pâques, tantôt dans un vallon reculé des Alpilles, tantôt dans les ruelles pentues d'un haut lieu du Comtat, tantôt sous les murailles sévères d'un castel du Lubéron. Pas de coupes ; pas de longs discours. Quelques mots de bienvenue de la part d'un édile local, l'indication du rendez-vous de l'année suivante, et voilà. C'est tout. C'est tout, mais c'est beaucoup car, pendant une heure ou deux, se sont retrouvés ceux qu'animent les mêmes goûts et, on peut le dire, un même idéal, si ce mot galvaudé signifie encore quelque chose.

La plupart des rallyes, pour d'évidentes raisons matérielles, ne connaissent pas la même audience. On se « contente » d'inviter les amis des clubs voisins, parfois des ligues voisines. Mais dans presque tous les cas, l'esprit du rallye pascal de Provence demeure ; chacun vient selon sa volonté ou ses possibilités, soit entièrement à vélo, soit en utilisant en partie la voiture ou le train, car les dimanches sont courts et les routes parfois trop longues pour aller entièrement à vélo de chez soi au lieu de la concentration.

Souvent, trop souvent au gré de certains auxquels il serait difficile de donner tort, les organisateurs des rallyes veulent trop bien faire. Oubliant qu'ils devraient laisser à leur manifestation le sens du simple rendez-vous, ils inventent ou échafaudent à grand peine des « attractions » pour « épicer » le menu. On fait la tournée des commerçants pour solliciter quelques fonds de magasin que l'on distribuera au cours d'une loterie avant l'inévitable « vin d'honneur » qu'une firme de boissons alcoolisées orchestrera à loisir.

Ou bien, on croira indispensable de soustraire quelque maire ou député du coin à ses tracasseries pour lui imposer le pensum d'un petit discours rappelant à l'auditoire goguenard d'anciens exploits cyclistes qui n'intéressent personne, même pas lui-même.

Encore convient-il de remarquer que, fréquemment, ces messieurs se trouvent « empêchés » à la dernière minute et se font représenter à ce « machin de cyclistes » par un adjoint catastrophé.

De toutes façons, quoiqu'il se dise, quoiqu'il se boive, tout le monde applaudit et tout le monde est content.

Trop souvent aussi, les mêmes zélés organisateurs de rallyes ne sauraient imaginer une manifestation, même purement amicale, sans distribuer des coupes. Plus ils « ramassent » de ces ustensiles, plus belle sera, croient-ils, leur concentration. Et on échafaude des barèmes de distribution, avec de savants décomptes de points ; tant par kilomètre, tant par années au-dessous de quinze ans, tant par années au-dessus de cinquante ans, tant pour les dames, tant pour les arrières grands-pères, tant pour les arrières petits fils.

Tout cela n'est pas méchant ; un peu naïf simplement quand l'atmosphère reste bon enfant ; plus irritant lorsque, d'aventure, s'élèvent des contestations pour l'attribution d'une coupe !

Eh quoi ! Amis cyclos... Participez-vous à un rallye pour y « gagner » quelque chose ? Ou y venez vous pour votre plaisir et pour le plaisir d'y retrouver vos congénères en vélomanie ? Faudra-t-il, à l'instar des courses cyclistes, annoncer des prix et des primes ? Le ridicule tue encore, sinon les gens, du moins les idées.

Mais non, il n'y a pas de danger. Dans leur ensemble, les cyclo-touristes sont gens de bon sens. Et si, d'aventure, les rallyes où ils sont conviés devaient par trop s'écarter de leur simplicité originelle, ils réagiraient sans doute comme les dirigeants d'un certain club pyrénéen qui s'arrangent (ce n'est pas toujours facile) pour ne jamais gagner de coupe nulle part. Ne serait-ce que pour une raison technique bien connue de tous les cyclistes : « Le poids, c'est l'ennemi ! »

Miroir du Cyclisme

no 134 - Septembre 1970

N.B. — Afin de répondre au vœu de cyclotouristes isolés soucieux de se procurer une documentation complète et régulière concernant le cyclotourisme, il convient de signaler l'existence de revues ou bulletins spécialisés qui ne sauraient être considérés comme des concurrents du « Miroir du Cyclisme » consacré essentiellement au cyclisme de compétition.

En premier lieu, on peut citer la doyenne des revues cyclotouristes et aussi l'une des plus anciennes revues françaises :

« LE CYCLISTE », 18, rue du Commandeur, Paris.

Il s'agit d'une revue bimestrielle de qualité, uniquement servie aux abonnés.

Il faut mentionner également « CYCLOTOURISME », organe officiel de la Fédération Française de Cyclotourisme, 66, rue René-Boulanger, Paris (X^e).

Ce bulletin officiel, documenté et excellemment présenté, quoique plus succinct que « Le Cycliste », paraît tous les mois ; il est également adressé aux seuls abonnés, membres de la F.F.C.T. ou individuels.

Outre ces deux organes principaux, la Presse cyclotouriste comporte d'assez nombreux bulletins régionaux ou de clubs dont la liste serait trop longue à indiquer ici. On peut néanmoins citer pour mémoire le bulletin des Ligues du Sud-Ouest, comportant de nombreux récits de randonnées et compte rendus. Il s'agit du « RANDONNEUR » (Responsable : M. Bures, 4, rue René Vaysse, 31 Toulouse).

ESPACE VITAL

Illustrant un article dans une de nos revues spécialisées, un humoriste peintre légenda a ainsi l'un de ses dessins :

« L'ennuyeux, dans le cyclotourisme, c'est qu'il faut le pratiquer à bicyclette .»

Le dessin représentait un gros homme congestionné, suant sang et eau sur une rampe pour propulser un vélo surchargé de sacs boursofflés et d'ustensiles innombrables.

Si cette image du cyclotouriste, conventionnelle mais généralement fausse, n'intéresse guère le randonneur bien équipé et convenablement entraîné, la légende, par contre, prend un inquiétant relief pour peu qu'on la considère sous un jour différent.

Celui qui roule à bicyclette emprunte... les routes. Or, les routes, presque toutes les routes, sont de plus en plus envahies par les autos. Qu'on le déplore ou non, l'auto est omniprésente. Jusqu'à ces dernières années, on pouvait pédaler en toute quiétude à condition d'éviter (c'est facile en France) les grands axes de circulation.

Désormais, le problème se complique : en effet, les itinéraires secondaires sont, à leur tour, « pollués ». Le dimanche, et en période estivale, les routes les plus discrètes, les chemins les plus reculés commencent à subir les atteintes du mal. Là où, voici quelques années, ne s'aventuraient que la 2 CV du chasseur ou celle du facteur, pointent au plus fort du mois d'août les modèles les plus divers de voitures françaises et étrangères. Ni l'étroitesse de la chaussée, ni l'état précaire du sol, ni l'absence de signalisation ne rebutent l'homme au volant qui, tant que sa voiture peut rouler, s'insinue au plus profond des paysages.

Tout cela ne fait pas le bonheur des cyclotouristes. D'aucun cyclo... Ni du randonneur amateur de Diagonales ou de grands brevets et qui, obligé d'emprunter souvent des grandes routes, y risque sa vie par écrasement, l'asphyxie par absorption massive d'oxyde de carbone, la folie par indigestion de décibels... Ni du « baladeur » qui n'est plus toujours certain de trouver dans la fréquentation des chemins écartés la quiétude qu'il recherche.

Or, nous voilà maintenant confrontés avec la plus concrète des questions matérielles : celle de notre espace vital et de la survie de nos activités.

Et pourtant... Pourtant, nous avons DROIT à la route. Mais s'agit-il bien de DROIT ? En cas d'accident, si l'automobiliste est fautif, qu'importe au cycliste défunt ou gravement blessé que son écraseur soit condamné ? Sur la route, prudent ou pas, prioritaire ou pas, le cycliste est le pot de terre ; c'est sa grandeur morale toujours, sa tragique faiblesse parfois.

Alors que faire ? Abandonner le vélo ? Seuls, les tièdes pourraient envisager sans chagrin cette solution qui, pour un vrai cyclo, équivaldrait à un reniement ou, tout au moins, à un déchirant renoncement.

Seulement, il faut désormais envisager les sorties et les randonnées selon une optique différente de celle que nous pouvions encore avoir il y a dix ans et, « les choses étant ce qu'elles sont », le salut du cyclotourisme réside dans les facultés d'adaptation de ses fidèles.

Plus que jamais, il faudra choisir entre des itinéraires de plus en plus secrets, parfois incertains et raboteux, et des routes devenues trop classiques où tout le monde se retrouve dans une danse plus ou moins folle, quand elle n'est pas macabre...

Amis cyclos, il semble bien que nous soyons parvenus à un tournant de nos activités et la question n'est plus tellement de savoir si nous sommes « cycloportifs » ou « contemplatifs », montés sur boyaux ou sur 650, adeptes de la selle en plastique ou fidèles de la selle en cuir. La question se résume à un unique problème de survie. Il est possible de tenir le pari. À nous d'y apporter un savoir faire, un instinct de conservation qui nous permettra de subsister comme certains microbes coriaces résistent aux plus puissants antibiotiques.

Car l'on ne pourra plus dire bientôt: « Dis moi où tu roules, je te dirai qui tu es. », mais plutôt : « Dis moi où tu roules aujourd'hui, je te dirai si tu vivras demain... »

Miroir du cyclisme
n° 138 - février 1971

BAYONNE - LUCHON

Le samedi 10 et le dimanche 11 juillet prochains se déroulera la classique et randonnée pyrénéenne « Bayonne-Luchon ».

Classique, certes, cette organisation de la section cyclo de l'Aviron Bayonnais l'est devenue à plus d'un titre.

Par son passé d'abord : Bayonne-Luchon, c'était l'étape reine des Tours de France d'antan, étape meurtrière qui voyait les champions de l'époque héroïque quitter les bords de l'Adour en pleine nuit pour arriver parfois à Luchon, du moins les plus malchanceux, durant la nuit suivante ! Et la chose se conçoit : 325 km de routes partout difficiles, devenant à l'époque en haute montagne, de véritables chemins muletiers, des machines auprès desquelles les vélos actuels feraient figure d'engins supersoniques, des conditions d'accompagnement et de ravitaillement très précaires... C'était le temps de Thys, de Bottechia, de Victor Fontan, d'Eugène Christophe, l'inoubliable héros de la petite forge de Sainte-Marie-de-Campan...

De nos jours, « Bayonne-Luchon » reste pourtant une « classique ». Les randonneurs ont sauvegardé la tradition, comme ils ont maintenu celle de Paris-Brest-Paris. Tous les deux ans, en alternance avec « Luchon-Pau », l'autre classique pyrénéenne du Cyclo-Club Béarnais, les cyclotouristes prennent le relais des champions d'autrefois et vont toujours, de Bayonne à Luchon, par l'itinéraire des cols, le vrai, le plus long et le plus dur. Et en cela aussi, cette randonnée est une « classique » car elle exige de ceux qui l'affrontent un excellent entraînement, un bon matériel, une expérience suffisante du cyclisme en montagne et aussi une volonté sans défaut, car la meilleure préparation ou la plus longue habitude ne suffisent pas toujours à vous mettre à l'abri d'un sévère passage à vide du côté de l'Aubisque ou du Tourmalet !

Car, c'est bien vrai, « Bayonne-Luchon » est une randonnée difficile. Mais c'est aussi l'une des plus belles qu'un cyclotouriste puisse désirer accomplir. Qu'on en juge.

Le samedi après-midi 10 juillet, à 14 heures, si vous êtes un « vétéran », à 16 heures si vous avez moins de quarante ans, vous quitterez la belle ville de Bayonne d'où vous sortirez.. en montant une côte ! C'est là un présage que vous n'aurez garde de prendre à la légère, car il n'y a guère de portions plates sur ce parcours...

Effectivement, les côtes vont se succéder durant toute la soirée et le début de la nuit, à travers le Pays basque et le Béarn. Vous traverserez Cambo, St-Jean-Pied-de-Port. Au carrefour de Larceveau, vous tournerez à droite vers le premier col, celui d'Osquich. Ce n'est pas un très grand col mais il faut le franchir, ce que vous ferez dans la soirée, à l'heure où les foins fleurent bon et où les automobilistes attardés se hâtent vers les hôtels. Pour vous, point d'hôtel ce soir-là... Après la longue bourgade de Tardets, sur les bords du Saison, vous rencontrerez la nuit. Ce ne sera pas une nuit ordinaire.

Les nuits de « Bayonne-Luchon » ne sont jamais des nuits ordinaires. Il s'y passe d'étranges choses. Jusque vers minuit, rien de saillant. Après la dure côte de Montory qui vous oblige à une grosse suee dans un survêtement enfilé peut-être trop tôt, après l'oasis lumineuse de la traversée d'Oloron, vous abordez les faux-plats qui pointent vers la vraie montagne. Méfiez-vous de la portion qui va de Buzy à Laruns. Beaucoup s'y sont usé les griffes bien avant le grand combat.

C'est après minuit, aux abords des hauteurs d'Aubisque, que la nuit de Bayonne-Luchon devient redoutable. On y éprouve d'étranges sensations, on y est victime de curieuses illusions. J'ai entendu, voici quelques années, un solide garçon, à l'esprit habituellement positif, affirmer énergiquement durant toute la montée d'Aubisque qu'il avait vu une vache sur le toit de l'église en traversant Laruns (sic)... J'ai vu une autre fois, moi-même, deux fantômes sous le pare-avalanches de Gourette ; un ami m'a avoué s'être couché à même le goudron gluant, dans le brouillard épais des « crêtes blanches », et s'être aussitôt endormi en cet étrange posture durant de longues minutes, avant d'être violemment secoué par un compère affolé de voir là un homme étendu en travers de la chaussée.

Vous ferez pointer votre carte-contrôle au chalet d'Aubisque, dans une salle dont la lumière fera sciller vos paupières lourdes, tandis qu'autour de vous des dizaines de confrères, couchés à même le sol ou affalés sur les tables se laisseront aller à quelques trop courts moments de sommeil ou de torpeur.

Et puis, il faudra continuer, aborder à l'aube froide la corniche du Litor qui gardera encore en ses recoins rocheux la froide obscurité de la nuit. Malgré le géant Tourmalet, malgré l'Aspin, malgré le rude Peyresourde qui vous attendent, vous aurez peut-être franchi les plus durs moments de votre randonnée car une nuit de « Bayonne-Luchon », avec ou sans lune, avec ou sans brouillard, avec ou sans vache sur le toit de l'église de Laruns, avec ou sans fantômes dans les virages de Gourette, une nuit de « Bayonne-Luchon », ça ne s'oublie pas...

Le soleil viendra vous surprendre dans le Tourmalet. Où ? Peut-être dans les premières rampes, à la sortie de Luz, dans ces premiers des 18 kilomètres qui sont parfois les plus éprouvants car la pente y est raide et trop nombreuses les lignes droites... Peut-être à la sortie de Barèges, là où la route vient longer le cours écumant du Bastan. Peut-être beaucoup plus haut, au-dessus du grand vallon de la Gaubie, sous les derniers lacets qui vous mèneront au prix de vigoureux coups de reins au niveau de la tranchée qui s'ouvre vers la haute vallée de l'Adour. Étranges retrouvailles : cet Adour que vous avez quitté la veille, large fleuve à 7 km de son embouchure, vous allez le revoir scintiller entre les rochers et les pâturages qui dominent l'envahissante et agressive station de La Mongie....

Mais le Tourmalet est vite dévalé et vous vous retrouverez sans transition aucune sur la première rampe du col d'Aspin. À moins que vous ne préfériez vous restaurer au contrôle de Sainte-Marie-de-Campan. Pourquoi pas ? Bayonne-Luchon est une randonnée et non pas une course : votre but est de rejoindre Luchon, dans les délais certes, fatigué sans doute, mais dans un état physique convenable. Alors, ne forcez point votre talent.

D'autant plus que le col d'Aspin peut fort bien, malgré les ombrages de son épaisse sapinière, vous réserver quelques surprises. Cela s'est vu, et se verra encore !

Un col de plus, un col de moins... Une descente virevoltante vers Arreau et ce sera tout de suite l'ultime verrou : le col de Peyresourde (prononcez Peïressourde et non « Persourd » comme les Parisiens...). Au début, ce n'est pas trop méchant : des rampes douces, des faux-plats jusqu'au pont d'Avajan. Après, il faudra vous accrocher ferme durant 8 km, surtout dans la combe qui s'ouvre sur le col. Vous verrez de très loin un transformateur de l'EDF qui vous semblera tout proche. Ne le regardez pas trop ; et même pas du tout. Regardez n'importe quoi, le

goudron sous votre roue avant, les numéros des voitures, la sapinière qui couvre le versant opposé, les estivantes qui vous encourageront ou se moqueront de vous (cela vous sera à ce moment bien égal) ; regardez tout ce que vous voudrez mais pas le transformateur du col de Peyresourde. À ce prix, vous l'atteindrez et le dépasserez même pour basculer enfin vers ce qui vous apparaîtra comme le paradis : la vallée s'ouvrant vers les toits de Luchon !

Bonne route à vous.

Miroir du Cyclisme

n° 142 - mai - juin 1971



Autres livres de Pierre

Du soleil dans mes rayons (Denoël 1976)

Pyrénées à vélo (Cepadues 1981)

Hautes routes des Pyrénées à vélo (Randonnées pyrénéennes
1985 ; en collaboration avec D. Maze et G. Veron)

Les cyclotouristes - le vélo autrement (FFCT 1989 et 1991)



Grange au col de Sarailé

13 juillet 2012

Repères pour les textes

1	fév. 1962	Vive l'hiver	9
2	mars 1962	Des choses de la nature et de la nature des choses	11
3	avril 1962	Toi qui t'ennuies...	15
4	mai 1962	Essais...	19
5	août 1962	À quinze heures trente-cinq...	23
6	août 1962	Merci Ongenae	27
7	nov. 1962	Contre vents et marées	29
8	déc. 1962	Une histoire de jarrets	33
9	jan. 1963	Voyages sous la lampe	35
10	fév. 1963	Le pouilleux...	37
11	avr. 1963	La revanche du pouilleux	39
12	mai 1963	Si vous vouliez...	41
13	oct. 1963	Une histoire de fou	43
14	jan. 1964	Attention aux Pyrénées	47
15	fév. 1964	Lettre d'un "yéyé"	49
16	avril 1964	Pourquoi pédaler ?	51
17	mai 1964	La grande illusion...	55
18	juin 1964	Comme ceux du tour	57
19	août 1964	Les lavettes	61
20	oct. 1964	Les raisins verts	65
21	nov. 1964	Un maître "coup de pompe"	67
22	jan. 1965	Défauts ou qualités ?	71
23	jan. 1965	Lettre à un lycéen de Besançon	73

... / ...

24	fév. 1965	Digestifs	77
25	mars 1965	Comparaisons	81
26	mai 1965	Un col dur	85
27	août 1965	Les petits riens	89
28	sep. 1965	Une histoire à dormir debout	93
29	nov. 1965	La dernière étape	97
30	déc. 1965	Les incurables	101
31	jan. 1966	Le vélo à l'heure des satellites	105
32	fév. 1966	Le fond du problème	109
33	mars 1966	Vent du sud	113
34	avril 1966	Les chemins de l'aventure	117
35	mai 1966	Voyages à bicyclette	119
36	juin 1966	De Bordeaux-Paris au col d'Aspin	123
37	oct. 1966	les cols durs	127
38	déc. 1966	Hors des chemins battus	129
39	jan. 1967	Premières armes	133
40	fév. 1967	Cyclo-muletiers	139
41	mars 1967	Perspectives	143
42	avril 1967	Privilèges	147
43	mai 1967	Armes et bagages	151
44	sep. 1967	Variations grenobloises	155
45	oct. 1967	Vous aussi, madame...	159
46	déc. 1967	Solitude	163
47	jan. 1968	Souhais	167
48	fév. 1968	Itinéraires	169
49	mars 1968	Intempéries	173

... / ...

50	avril 1968	Vacances insolites	177
51	mai 1968	R.C.P.	179
52	juin 1968	Lettre ouverte d'un grand-papa à son arrière petit-fils	183
53	juin/juil 68	Cyclo-camping	187
54	août 1968	Pourquoi pas ?	191
55	sep. 1968	Canicule	195
56	oct. 1968	Cyclotouriste qui es-tu ?	199
57	déc. 1968	Morte saison	203
58	jan./fév. 69	Perspectives	207
59	fév./mars 69	Pâques en Provence	211
60	mars 1969	Printemps	215
61	avr./mai 69	Opération survie	219
62	mai 1969	"Il tappone"	223
63	juin 1969	B.R.A. 1969	227
64	août 1969	Pourquoi ?	231
65	sep. 1969	N'oubliez pas votre cheval	235
66	oct. 1969	Génération montante	239
67	nov. 1969	Chemins perdus	243
68	jan. 1970	Hivernale	247
69	fév. 1970	Cartes sur table	251
70	mars/avr. 70	Cyclotechnie	253
71	avr./mai 70	Horizons	257
72	juin 1970	Randonnée des cols Pyrénéens	261
73	août/sep. 70	Les baladeurs	265
74	sep. 1970	Rallyes	269

... / ...

75	fév. 1971	Espace vital	273
76	mai/juin 71	Bayonne - Luchon	275

* * *

Repères pour les photos

Sur les Serres de Franquevielle	4
Pierre et Micheline sur le barrage de Cap de Long	6
Micheline dans l'ascension du col d'Aspin	14
Le clocher de Mont de Galié et le pic de Cagire	18
Robert Garanto et Pierre au départ de Cerbère-Hendaye	22
Pierre et Marcel Ongenae	26
Pierre dans le col du Tourmalet	32
Vers Estadens	46
Micheline dans le Port de Pailhères	54
Micheline et Pierre en voyage	64
Pose casse-croûte pour Pierre et Micheline	70
Pierre au Port d'Aula	76
Micheline dans la Croix-de-Fer	84
Dans le col d'Aubisque	92
La Croix de Fer	96
Micheline dans la descente du col de Portech	104
Micheline au col de la Core	116
Dans la montée vers le col d'Azet	122
Chalet d'alpage dans la montée du col d'Aspin	126
Mireille et Pierre à la Brèche de Roland	138
Pierre à Saint-Bertrand-de-Comminges	142
Le pic du Cagire en automne	146
	... / ...

La vallée du Larboust en novembre	154
Micheline dans la descente du col de Pailhères	158
Automne en Comminges	162
Moutons en Ariège	172
Micheline sur le pont du Diable près de Montoulieu	176
Micheline sur la corniche du Litor	186
Pierre dans le col de Chauzy en Maurienne	194
Saint-Pé d'Ardet et le pic de Cagire en hiver	202
Les "vieux fourneaux"	206
Flèche Vélocio 1964	210
La vallée d'Oueil	214
Chapelle romane	218
Pierre dans le Tourmalet	222
Micheline dans le Galibier, après le Plan Lachat	226
Sortie hivernale pour Micheline	230
Famille bovine au col d'Azet	234
Le pic des Crabioules depuis la montée à Superbagnères	256
Après la fenaison, à Saint-Bertrand-de-Comminges	268
Grange au col de Sarailé	280

* * *

Imprimé en France par Lulu

*5540 Munford Rd, Ste. 130
Raleigh, NC 2712-2633*

Éditeur : *Gilbert Jaccon (France)*
gilbertjac@orange.fr
www.gilbertjac.com

Dépôt légal : septembre 2021

ISBN : 978-1-4477-9290-1