

18<sup>ÈME</sup> PARIS BREST PARIS

# 62 heures et 11 minutes plus tard...

**Dimanche 16 août 2015. Cette fois, nous y sommes, le jour "J" est bien là, le stress nous envahit. Paris Brest nous voici, le départ est donné par le starter sous les applaudissements des spectateurs. La 5<sup>ème</sup> vague s'élanche.**

Il est pratiquement 17h. De même que 200 autres cyclistes, je me trouve sur la ligne de départ de Paris-Brest-Paris. Ensemble nous constituons la 5<sup>ème</sup> et dernière vague qui vont tenter de réaliser le brevet en moins de 80 heures. Les premiers ont déjà quitté l'aire de départ depuis une heure. Ensuite se sera au tour des vélos spéciaux et des 90 heures, au total quelques 6.000 participants venus du monde entier (65 pays). D'autres partiront encore demain matin pour une randonnée de maximum 84 heures. Pour tous la distance sera cependant la même : 1230 km et plus de 10.000 mètres de dénivelé en aller-retour depuis la capitale de la France jusqu'à l'extrême Ouest de la Bretagne.



## **Les frères Fred et Alexis Dechuytener**

Un chronomètre décompte les quelques secondes restantes avant le grand départ que nous attendons tous depuis des mois. Je suis complètement stressé. Le cardio-fréquence-mètre indique 105 pulsations par minute et je ne roule pas encore. De l'autre côté de la barrière Nadar qui nous sépare du public, mon ami Jean-Pierre Harchies et sa femme me font un petit signe d'encouragement. Par geste je leur fais comprendre mon désarroi et de la même façon ils tentent de me rassurer. Soudain c'est le grand départ. Les premiers cyclos se mettent en route. On entend le bruit des cales venant se "clipser" dans les pédales automatiques. De mon côté, gêné par la masse de cyclos devant moi, il me faudra encore quelques longues secondes avant de pouvoir enfin réellement me mettre en route. Rapidement je passe devant

## **FRÉDÉRIC DESCHUYTENNER**

Muriel et Emile qui assureront mon assistance à chaque point de contrôle. Ils me font de grands signes d'encouragement de même que mon beau-père Michel et Philippe Delzenne qui sont là pour assister mon frère Alexis parti une demi-heure plus tôt. On sent bien que tout le monde est nerveux. Je passe les premiers virages et ronds-points avec beaucoup de prudence même si la vitesse du groupe est déjà plutôt rapide. Il faut absolument éviter la chute qui ruinerait tous les efforts et sacrifices consentis depuis de longs mois pour la préparation de cette épreuve. Je me remémore par flashes tous les événements qui m'ont amené à participer à ce grand rassemblement de dingues car il faut bien admettre que se résoudre à participer à une randonnée de 1200 km à réaliser d'une traite n'est pas à la portée de toute personne sensée.

## **Flashbacks**

Paris, août 2007. Muriel et moi venons de terminer en duo et sans assistance notre 2<sup>ème</sup> PBP en 87h. Le vent omniprésent et 400km de pluie ont été suffisants pour nous dire que la prochaine édition dans quatre ans devrait se passer de notre présence.

Août 2011. Comme nous sommes des personnes de parole, c'est de la maison et au travers d'Internet que nous suivons nos amis et parents qui participent à cette nouvelle édition de PBP. L'ambiance inhérente à ce brevet nous manque à un point tel que nous nous levons la nuit pour suivre nos favoris et vérifier qu'ils passent bien les contrôles dans les temps et sans perte de temps inexplicable. Mon frère Alexis finit dans un temps de 64h que je trouve extraordinaire et totalement hors de ma portée.

2012, 2013, 2014. Je continue mon petit bonhomme de chemin au travers des BRM et Diagonales de France. Petit à petit l'idée murit en moi que j'aimerais participer une 3<sup>ème</sup> fois à PBP, plus en autonomie et mode "cool" comme les deux premières fois mais plutôt en donnant tout ce que j'ai. J'aimerais connaître mes limites et savoir de quoi je suis capable non seulement en termes d'endurance mais également de vitesse. D'un autre côté le frangin me tance de plus en plus pour m'amener au départ de

PBP 2015. Il nous croit capables de boucler l'épreuve en moins de 60h. Je suis très dubitatif à ce sujet.

Fin 2014. Ma décision est prise : 2015 sera pour moi une année PBP. Muriel me supporte dans mon idée et nous sommes tous deux conscients que cette décision aura un certain impact sur notre vie familiale et que des sacrifices devront être consentis. Rapidement je m'élabore un planning d'entraînement raisonnable, pas tellement plus lourd que celui des saisons habituelles mais sans temps morts jusqu'au mois d'août. En même temps j'apprends qu'Alexis et Laurent Jorez (Bol d'Air d'Enghien) seront également de la partie. C'est assurément une bonne nouvelle pour moi car se motiver à plusieurs est plus facile. En parallèle à cela, Muriel ne me laisse pas le choix : c'est elle qui dirigera mon assistance. Pour l'aider dans cette tâche ingrate et difficile, je propose à Emile Durant (ancien président Bol d'Air et ancien PBP) d'être son second. Il accepte la mission sans réfléchir. Je suis content car je ne peux rêver d'être épaulé par une meilleure équipe mais en même temps je sens la pression augmenter d'un cran car maintenant il me sera difficile de faire marche arrière.

Janvier-août 2015 : les BRM et randonnées s'enchainent. L'hiver, je prends de temps en temps mon vélo de randonnée pour me rendre au travail alors qu'il fait encore nuit. Mon programme d'entraînement est strict car je ne me permets pas de rater une seule de ses étapes mais pas dingue non plus : je ne prévois pas d'avoir plus de 7000 kms au compteur avant le départ en août. Bien d'autres accumulent beaucoup plus de km sans avoir un tel objectif en tête. En juin je réalise calmement ma 10<sup>ème</sup> Diagonale de France et en termine ainsi le premier cycle, ce qui était mon premier et bizarrement sans doute le principal objectif de l'année. En juillet trois semaines de cyclo-camping avec Muriel et Angèle en Suède sur nos vélos lourdement chargés. Le bonheur pur pour nous trois...

Dimanche 7 Juin 2015, 13h30: le tournant. Je termine mon BRM 600 en 31h30 dans un état d'épuisement physique et moral total. Dans le but de me situer, je l'ai accompli d'une traite et donc sans m'autoriser la moindre minute de sommeil. Je tente de ne pas le montrer mais sur le coup mon moral est au plus bas, intellectuellement j'ai fait une croix sur PBP. Si j'extrapole le temps nécessaire pour boucler ce BRM 600 aux 1200 km de côtes de PBP tout en rajoutant quelques indispensables heures de sommeil il est clair que je ne rentrerai pas à Paris en moins de 70h ce qui signifierait objectif raté. Surtout je ne veux pas entraîner mon équipe dans mes désillusions. De plus j'ai eu l'impression que Laurent et Alexis qui

participaient au même brevet étaient beaucoup plus forts que moi. A côté d'eux j'avais l'impression de faire du surplace dans les côtes et de souffrir sur le plat. A ma grande surprise ils ne rentreront tranquillement qu'une heure et demie après moi. Tout le monde trouve que j'ai bien roulé. Plus tard Alexis tente de me convaincre que je ne dois absolument pas comparer ce BRM 600 avec PBP car là il y aura des groupes rapides dans lesquels je pourrai me cacher et qui me permettront de rallier Brest en 25 heures. Je suis très dubitatif mais me laisse néanmoins convaincre.

Août 2015 : la pression... Pourquoi suis-je allé crier sur les toits que je voulais faire un temps ? Je le regrette à présent car j'ai peur de ne pas en être capable. J'essaie de tempérer en disant qu'avec 70 heures je serais déjà content mais dans mon esprit il faut que je rentre absolument en moins de 65 heures.

### Les premières étapes

Pour rendre ce brevet de 1230 km plus accessible psychologiquement, j'ai décidé de le partitionner intellectuellement en 15 brevets plus courts ralliant chaque point de contrôle. C'est d'ailleurs à chacun de ces endroits et nulle part ailleurs que j'aurai le droit de rencontrer mon assistance. En effet les voitures suiveuses sont formellement interdites sur le parcours des participants à l'exception des 5 km précédant et suivant dénivelée positive chaque point de contrôle. Une seule exception : le premier point de contrôle à Mortagne-au-Perche (km 139) où les assistants sont théoriquement interdits de présence.

Il y a 1185 m de dénivelée positive jusqu'à Mortagne mais je ne les vois pas passer tant je suis pris dans l'ambiance. Depuis le départ je suis "caché" dans un gros groupe et mon compteur affiche une moyenne de 30 km/h sans que je ne doive fournir trop d'efforts. Quelques frayeurs cependant suite à des chutes dans le peloton, sacs et bidons perdus par des randonneurs me précédant et que je parviens à éviter de justesse. Il faut donc être particulièrement attentif et chanceux dans ces premiers kilomètres sans quoi l'épreuve peut se terminer bien plus vite que prévu.

Après 90 kms, coup dur je perds mon phare avant sans doute mal fixé. Des cyclos derrière moi crient pour prévenir les autres de l'obstacle roulant sur le sol. De mon côté je suis contraint de m'arrêter et de faire demi-tour. Impossible de continuer sans lui : l'obscurité va bientôt s'installer et rouler sans éclairage est non seulement dangereux mais aussi formellement interdit. Je le retrouve sur le bas-côté 100 mètres derrière moi. Le compartiment à piles s'est ouvert et les batteries gisent de ci de là. Je parviens à tout rassembler rapidement, presse le bouton ON et

miracle, la lumière s'allume, tout semble encore fonctionner. Je l'enfoncé rapidement dans ma poche arrière entre les aliments et vêtements en attente pour la nuit qui s'annonce et me remets en route. J'ai dû perdre moins de deux minutes mais le groupe est déjà loin. Pendant deux ou trois kms je roule entre 30 et 40 km/h pour tenter de le rattraper. Je dépasse quelques cyclos moins rapides qui tentent parfois de prendre mon sillage mais je me rends compte qu'ils sont déjà cuits et qu'ils ne m'aideront pas à rentrer. A ce moment je me pose la question de savoir si je ne suis pas en train de faire une grosse bêtise. Rouler " dans le rouge " alors qu'il reste plus de 1150 kms n'est pas très malin. D'un autre côté comme j'ai quitté Paris dans la dernière vague des 80 heures je ne suis pas sûr qu'il y a encore des groupes derrière moi dans lesquels je pourrai m'abriter. Dans tous les cas, ils seront moins rapides que celui que je viens de perdre. C'est pourquoi je m'accroche et décide de persévérer. Des larmes de rage me viennent aux yeux. Au bout de dix km je parviens tout de même à faire la jonction mais les cent derniers mètres à combler furent vraiment les plus durs. Après cela, jusqu'à Mortagne je tente de récupérer le plus possible.

Au contrôle de Mortagne je décide un arrêt express. Seuls mes bidons ont besoin d'être remplis. Je vois plein de cyclos assis ou se diriger vers le restaurant. J'avoue ne pas très bien comprendre cette tactique consistant à rouler vite pour ensuite perdre du temps aux points de ravitaillement. En tout cas, je suis un peu déçu car visiblement le groupe que j'ai eu tant de mal à rattraper ne se reconstituera pas. Avant de remonter sur le vélo mon regard croise celui d'un Thaïlandais le bidon à la main visiblement complètement perdu. Il me demande de l'eau : " water, water ". Je lui réponds en anglais de suivre les flèches indiquant le point d'eau mais il ne semble visiblement pas comprendre. Par compassion je le guide jusqu'à la flèche en question et lui communique par signe de la suivre. Je m'éloigne mais il semble toujours autant perdu. Tant pis je n'ai pas envie de perdre trop de temps, remonte sur le vélo et quitte le point de contrôle esseulé sous les applaudissements du public qui me souhaite bien du courage. Plus tard je repenserai à ce pauvre Thaïlandais en me demandant s'il connaissait l'alphabet latin...

Le prochain point de contrôle se trouve à Villaines-la-Juhel 80 km plus loin. J'aurai le droit d'y rencontrer Muriel et Emile et ça me réchauffe le cœur. Entretemps je me suis légèrement habillé pour la nuit après avoir refixé et allumé l'éclairage. Mon compteur est remis à zéro. Je ne roule pas trop vite mais sur un rythme pas trop lent non plus. Après quatre ou cinq

km un groupe me rattrape. Ce n'est pas le même que celui m'avait entraîné jusqu'à Mortagne mais ce n'est pas grave car son allure semble la même. Il est légèrement plus compact ce qui m'amènera deux ou trois fois à tirer quelques centaines de mètres. Mes jambes tournent toujours aussi bien. Il y a bien quelques bosses à passer mais rien de sérieux. C'est vers minuit que je pointe à Villaines. Emile m'attend sur le bord de la route, prend mon vélo et l'emmène un peu plus loin pour m'éviter quelques mètres à pied après être allé pointer mon carnet. Muriel et la voiture se trouvent 100 mètres plus loin. Elle est vraiment surprise de me voir arriver aussi tôt. Tout est prêt, le ravito, des vêtements secs mais je n'ai pas besoin de grand-chose. Mes bidons vides sont remplacés par des pleins. Ce qui me fait le plus de bien c'est de pouvoir leur parler. Ils m'encouragent et me donnent des nouvelles d'Alexis. Il a toujours une demi-heure d'avance sur moi. Tout va bien pour nous.

Après un bon quart d'heure d'arrêt je reprends la route vers Fougères. A nouveau un groupe se reforme. L'allure est moins rapide mais c'est sans doute mieux ainsi car je ne pense pas pouvoir rallier Brest avec nos 29 km/h actuels d'autant plus que le relief semble devenir plus exigeant. Pour certains cela semble déjà devenir difficile. Je me dis qu'ils ne sont pas au bout de leurs peines. A l'entrée de Fougères au petit matin, certains cyclos étrangers s'arrêtent pour faire des photos de la ville. Pour certains, venus des antipodes, PBP doit être beaucoup plus qu'une longue randonnée à vélo. Peut-être n'avaient-ils jamais mis les pieds en France ou en Europe auparavant. Dans ce cas ils doivent en avoir plein la vue. Dommage qu'ils rouleront pour la plupart autant de nuit que de jour !

Je reprends la route vers 4h30. A nouveau mon assistance a été parfaite. Ils doivent de leur côté se dépêcher car il n'y a que 55 kms jusqu'à Tinténiac. Ils n'ont pas beaucoup dormi cette première nuit mais semblent prendre leur rôle très au sérieux et avec beaucoup de plaisir.

Après quelques kilomètres deux cyclistes allemands me dépassent. Leur allure est soutenue mais pas trop non plus car j'arrive plus ou moins facilement à sauter dans leur roue. Ils ne s'en formalisent pas. Au bout d'un certain temps je parviens à prendre quelques relais et après une dizaine de kilomètres nous rattrapons un autre groupe qui m'emmène jusqu'à Tinténiac. Là je me rends compte que mon frère Alexis est avec nous. Nous sommes probablement ensemble depuis de nombreux kilomètres sans nous en être rendu compte. Nous en sommes au km 364 et arrivons au bout de notre première nuit sur le vélo.

## Une balade en Bretagne

Au fur et à mesure que les kilomètres s'accumulent la monotonie s'installe. Les beaux groupes deviennent de plus en plus rares et se résument souvent à quelques cyclos aux rythmes irréguliers. Il faut dire que le relief est de plus en plus perceptible et n'aide pas à rouler ensemble. Mon frère et moi ne sommes jamais loin l'un de l'autre mais rarement côte à côte alors que ça nous aiderait tous deux à tuer le temps. Habitué aux longues distances, cela ne m'étonne guère car chacun rencontre ses défaillances et instants d'euphorie à des moments différents. Nous croisons les premiers cyclistes déjà sur la route du retour à la sortie de Carhaix. Mon frère croit apercevoir deux Belges dans le premier groupe. Je calcule qu'ils ont 190 kms d'avance sur nous en étant partis au maximum une heure plus tôt... J'ai pourtant l'impression que nous ne traînons pas, c'est dire que leur allure est rapide.

Dans la montée vers le Roc Trevezel je discute avec un cyclo de l'Ouest de la France et me rends compte que nous avons des connaissances communes. Il a jadis participé au raid Paris-Pékin de la FFCT en même temps que Marcel Lefebvre et André Van Eeckout. Le monde est petit... Peu avant Sizun, mes jambes semblent devenir subitement plus lourdes, je suis obligé de laisser aller mes compagnons. Je ne panique pas, continue calmement à mon rythme. La traversée de Sizun est rapide mais je ne peux m'empêcher de me retourner pour admirer les enclos paroissiaux devant lesquels je suis déjà tant de fois passé lors de mes Diagonales.

L'arrivée à Brest par le pont Louppe surplombant l'embouchure de l'Elorn avec sa vue sur la baie de Brest est mémorable. Nous sommes en fin de journée, le ciel est lumineux, la température agréable et la mer bleue. Je m'arrêteraient bien un peu pour profiter de l'instant présent mais ne me l'autorise pas.

Peu avant le point de contrôle de Brest une côte interminable me fait souffrir. J'arrive à aller tamponner mon carnet de route mais arrivé auprès de mon assistance je me sens complètement coincé. Pas moyen de descendre seul du vélo. Le bas du dos me fait affreusement mal. L'air un peu inquiet, les autres me regardent assis sur ma chaise. Je demande un anti-inflammatoire que j'avale avec le repas ainsi qu'un gramme de paracétamol. J'espère que cela va passer ainsi car Paris est encore loin. Il faut encore m'aider à me relever ainsi qu'à me remettre sur le vélo. J'arrive toutefois à pédaler et à repartir vers Paris. A partir de maintenant, je peux commencer à décompter les kilomètres. Cela fait maintenant plus de 24 heures que je suis sur le vélo.

C'est seul que j'effectue la majorité de la distance vers Carhaix. La montée du Roc Trevezel en fin de journée me paraît plus facile que lors de mes deux premiers PBP mais tout de même plus difficile que lors de mes passages en Diagonale au départ de Brest. La nuit à présent totalement tombée, je suis seul dans le noir. Je ne vois plus aucun feu rouge à l'avant et en me retournant je vois à peine au loin quelques phares blancs. Je me demande de temps en temps si je suis toujours sur la bonne route car malgré ma lampe frontale qui me permet d'éclairer les bords du chemin, j'ai parfois l'impression de ne pas voir de flèches pendant plusieurs kilomètres. De plus je me trouve sur un tronçon que seuls empruntent les cyclos sur le retour. C'est donc avec un soulagement certain que je retrouve une flèche me confirmant que je suis toujours sur la bonne route.



**Muriel aux petits soins pour son champion de mari, accompagné d'Emile Durant, le coach**

Peu avant Carhaix le flot de randonneurs en sens inverse est vraiment impressionnant. Tous ont leurs phares avant allumés et je suis totalement ébloui. Pas moyen de regarder au loin devant soi, il faut baisser le regard et froncer les sourcils pour pouvoir avancer. Ce problème n'existait pas en 2007 car les phares à LED étaient beaucoup moins puissants que leurs homologues actuels.

A Carhaix, Emile et Muriel sont rassurés de me voir arriver pas trop attardé par rapport à Alexis. Ils m'avouent avoir eu vraiment peur de me voir devoir abandonner l'épreuve. Bizarrement ces maux de dos ne m'ont pas inquiété outre mesure. Il est à présent plus de 23h30 et je pense que c'est le moment de s'accorder quelques heures de sommeil. Je ne me crois en effet pas capable de m'enfiler trois nuits de suite sans dormir. Emile et Muriel ont déjà préparé mon lit : un matelas pneumatique et un bon sac de couchage dans le coffre de la voiture feront l'affaire. J'avale tout de même un somnifère très léger qui devrait m'aider à tomber facilement dans les bras de

Morphée. Emile est un peu inquiet mais je me connais : étant mauvais dormeur, sans cette petite aide je suis capable de ne pas m'endormir alors que j'ai à présent plus de 700 km sans sommeil derrière moi.

A peine ai-je fermé les yeux que Muriel me secoue : il est l'heure de repartir ! Trois heures se sont écoulées me dit-elle. Ne la croyant qu'à moitié je regarde ma montre. Effectivement il est déjà 3 heures du matin. Après m'être rhabillé rapidement et bu une bonne tasse de café, je reprends la route. Contrairement à ce que je craignais après un tel arrêt, les jambes ne sont pas trop lourdes. C'est sans doute de bon augure pour la fin du brevet.

J'arrive à Loudéac vers 7 heures. Les cyclos en route vers Brest y sont encore très nombreux. Je suppose qu'il s'agit de ceux partis la veille à cinq heures du matin dans le délai de 84 heures. Un peu plus loin je rattrape Alexis. Je suppose qu'il a dû dormir à Loudéac. Ensemble nous grimpons la côte de Becherel. Conformément à mes souvenirs elle est interminable. Les dix kilomètres avant Tinténiac sont par contre plus roulants. Néanmoins Alexis me demande de ne plus l'attendre. Je crois qu'il a compris qu'il n'atteindrait pas l'arrivée dans le délai qu'il s'était fixé mentalement et par conséquent compte terminer tranquillement. Je pense que c'est bien vu de sa part.

Les 140 kms suivants jusqu'à Villaines-la-Juhel en passant par Fougères sont plutôt roulants. Je parviens à maintenir une vitesse moyenne de 20 km/h arrêts compris. Je trouve que ce n'est pas si mal car voilà plus de 1000 km que j'ai quitté Paris. La plupart du temps je roule seul. Ce n'est pas que la compagnie des autres me dérange mais avec la fatigue il devient de plus en plus compliqué de s'adapter à l'allure d'autres. D'autant plus que je dois m'arrêter brièvement de temps en temps pour m'étirer ou me ravitailler.

Un peu auparavant j'avais demandé à Muriel de m'élaborer une feuille de route avec des heures de passage me permettant d'arriver tranquillement à Paris dans un timing de 65 heures. La connaissant bien, je ne suis qu'à moitié surpris lorsque qu'elle me présente un planning pour boucler le brevet en moins de 60 heures. J'avais souhaité une assistance efficace pour être le plus rapide possible, je suis servi... Je suis un peu circonspect car pour réaliser cet objectif il faudrait que je termine les 240 derniers km à une moyenne de 21 km/h. Cela me semble peu réaliste mais je promets tout de même de faire mon possible. En moi-même et de manière un peu malhonnête je me dis que 60h et 59 minutes ça fait toujours 60 heures et que ça me plairait de terminer PBP en 60 heures. C'est donc sur ces pensées positives que je

remonte sur le vélo en direction de Mortagne-au-Perche.

### Le " sprint " final

Après peu de temps un groupe d'une petite dizaine de cyclistes me rattrape. Son allure est régulière et sa vitesse me convient parfaitement. En plus les gars sont francophones et enclins à la conversation. Je fais donc un effort pour m'adapter à leur allure et discuter avec eux. Au moins ainsi le temps passe plus vite. Un des gars du groupe penche dangereusement vers la gauche. Son cadre reste droit mais le haut du corps semble s'affaisser sur le côté, comme si une de ses cocottes était plus basse que l'autre. Comme il a tendance à dévier de sa trajectoire vers la gauche un de ses compagnons se place à ses côtés pour l'empêcher de partir sur la bande de circulation inverse. Je trouve cette situation assez flippante. Un autre de ses compagnons nous affirme qu'il en est toujours ainsi lorsqu'il est fatigué. Ce n'est pas la première fois que j'observe ce phénomène dans le PBP mais je n'ai jamais eu d'explications sur ses causes. Un autre gars nous explique avoir mal au derrière et que ça l'empêche de rester assis trop longtemps sur sa selle. Son second souci est qu'un mal aux genoux l'empêche également de se mettre en danseuse. Cela fait sourire tout le monde. Parfois pour oublier ses propres bobos rien ne vaut mieux que de rire du malheur des autres mais aussi de se moquer de soi-même. Nous atteignons Mortagne dans la bonne humeur à un tel point que la côte que je redoutais tant juste avant d'arriver en ville me paraît moins longue et raide que les fois précédentes.

Il est 22h45 et il ne me reste encore 140 kms à accomplir en moins de 6h15 si je veux terminer en moins de 60h. Cela me paraît mal embarqué d'autant plus que les coups de pompe vont certainement commencer à se manifester avec la tombée de la nuit. Moins de 61h par contre me semble toujours accessible si je ne craque pas. Muriel a visiblement suivi le même raisonnement et a visité le stand Overstim présent à chaque point de contrôle à la recherche du produit miracle pour me booster une dernière fois. Elle en a ramené quatre pipettes à la caféine. On lui a assuré que si j'en prends une toutes les heures je tiendrais bien jusqu'au petit matin sans m'endormir. J'accepte de jouer le jeu, de toute façon je suis trop fatigué et l'envie d'en finir est trop forte que pour protester.

Me voilà donc reparti dans la nuit noire après un arrêt trop court. Alors que je pensais Mortagne situé sur une hauteur, les dix kms suivants sont en côte. Mon cerveau les avait visiblement totalement gommés de mes souvenirs. Arrivé à ce qui me semble être le point

culminant je regarde mon compteur. Evidemment la moyenne depuis Mortagne n'est pas terrible. Il va falloir que je me rattrape. Je décide donc de passer sur de plus gros braquets et de serrer les dents, de toute façon je ne risque pas grand-chose : soit ça passe et je rentre dans un temps au-delà de mes espérances, soit ça casse et j'atteindrai tout de même mon objectif de 65h.

Alors que l'envie de dormir commence à se faire sentir malgré ma première dose de caféine, un participant allemand me dépasse. Le courage nécessaire pour prendre sa roue me manque. Est-ce dû à un regain de peps de mon côté ou à un coup de barre de son côté mais progressivement son phare arrière ne semble plus s'éloigner d'avantage et pendant plusieurs kilomètres je reste une centaine de mètres derrière lui sans perdre d'avantage de terrain. A un certain moment je le rattrape même. En fait le gars s'est arrêté. Il semble hésiter sur la direction à prendre. Nous sommes à un carrefour en T et il n'y a pas de flèche, ni à droite ni à gauche. Le constat est vite fait : nous sommes perdus...

Nous avons certainement raté un embranchement plusieurs kilomètres derrière nous. Mais combien de km ? Que faut-il faire ? Retourner en arrière et espérer retrouver la flèche invisible que nous avons loupée dans la nuit ou alors se rattraper en coupant ? Je suis partisan de la seconde option. De mon côté je n'ai avec moi ni carte ni même un itinéraire avec les directions à suivre. Je discute un peu avec mon compagnon d'infortune. Son anglais est sommaire mais suffisant tout de même pour que nous nous comprenions. Il me tend sa feuille de route. Évidemment je n'y retrouve ni les villes ni les numéros de départementales indiqués sur les panneaux indicateurs que nous pouvons apercevoir. Le gars tente d'arrêter une voiture pour demander son chemin. Mais qui va s'arrêter au milieu des bois dans la nuit d'encre pour dépanner deux cyclistes suspects ne sachant pas trop où ils doivent aller ? Je décide donc de contacter mon assistance pour qu'elle m'indique les directions à suivre pour retomber sur le bon parcours tout en minimisant le nombre de kilomètres supplémentaires.

Le temps pour Emile de Muriel de trouver l'information me paraît interminable mais à leur décharge j'ai conscience que la mission n'est pas aisée. D'abord retrouver sur une carte où je me trouve, ensuite trouver le chemin optimal et me le communiquer... Nous voilà reparti sur une allure très rapide. Après une dizaine de km nous retrouvons les flèches et d'autres cyclistes se dirigeant vers Paris. Soudain un panneau indicateur m'indique la distance

restante jusqu'à Dreux, le prochain contrôle. Un petit calcul mental me coupe les jambes : près de quinze km de détour... sans compter le temps perdu en tergiversations. J'estime avoir perdu pratiquement une heure dans l'aventure. C'est donc le moral un peu dans les talons que je continue mon chemin jusqu'à Dreux. Malheureusement lorsque la tête ne va pas bien les jambes ne suivent plus non plus. Sans cesse je me retourne car j'ai l'impression de me faire dépasser par des tas de concurrents plus rapides.

C'est donc le moral au plus bas que j'arrive à Dreux. Je me fais confirmer par Emile et Muriel que pas mal de temps a été perdu dans cette mésaventure. L'aspect positif est que je suis à présent libre de toute pression et que je peux continuer vers Paris sans me presser. D'un autre côté j'ai vraiment hâte d'en terminer avec cette randonnée qui se transforme tout doucement en chemin de croix. C'est pourquoi cet ultime arrêt avant l'arrivée me semble à nouveau trop court.

Plus que 65 kms à réaliser... En temps normal c'est à peine si je sors son vélo pour si peu. Aujourd'hui ça me paraît le bout du monde à atteindre. Je suis pourtant expérimenté mais là je suis à bout. Lutter contre le sommeil est probablement le combat le plus difficile à mener lors de PBP. Et ce combat me paraît interminable même en sachant pertinemment bien que je ne peux que le remporter. Je dois m'arrêter une fois, deux fois, trois fois... Dans une côte au milieu d'un bois le groupe

qui m'avait emmené jusqu'à Mortagne me dépasse. On me demande pourquoi je n'avais pas continué avec eux. Trop difficile à expliquer que je leur réplique...

Ma dernière dose de caféine est avalée mais j'ai l'impression que ça n'a plus aucun effet sur moi. Mes yeux se ferment irrésistiblement.

A une dizaine de kilomètres de l'arrivée le jour commence à remporter son combat contre l'obscurité. Du coup le moral et les forces semblent me réinvestir. Je décide de parcourir les derniers kilomètres avec un autre cycliste un peu amer quant à sa performance. Il a roulé plus vite que les autres années mais son temps est moins bon. Il prétend qu'il y avait plus de kilomètres qu'annoncé. Les derniers hectomètres sur les pistes cyclables et autres zones protégées ne lui plaisent pas non plus... Je ne suis pas convaincu et de mon côté c'est sur un petit nuage que je franchis peu après 7 heures du matin cette ligne que j'avais passée dans l'autre sens deux jours et trois nuits auparavant, plus précisément il y a 62 heures et 12 minutes ...

### Epilogue

C'est un sentiment de plénitude qui m'envahit à présent. Franchement je ne me croyais pas capable physiquement d'un tel résultat. Je ne peux que

remercier Muriel et Emile pour tout ce qu'ils ont fait. Sans eux la route m'aurait très certainement parue beaucoup plus longue avec des conditions de confort bien moindre. En effet la seule chose dont j'ai eu à me préoccuper, c'est de rouler tout en gérant ma fatigue. Nous avons tous les trois autant d'heures de sommeil les uns que les autres à rattraper.

Pour le moment je suis à la maison dans mon lit bien confortable et je sens le sommeil s'approcher. Je tente de me remémorer ces trois folles dernières journées mais mes souvenirs me paraissent flous. A un point tel que j'ai vraiment l'impression de les avoir rêvées...



**62 heures et 11 minutes ... il est 7h00 du matin.**

### Temps de passage :

Contrôle	Km	Temps	Passage	Moyenne tronçon	Moyenne Totale
START	0		16/08/2015 17:01		
VILLAINES	221	07:45	17/08/2015 00:46	28.5 km/h	28.5 km/h
FOUGERES	310	11:16	17/08/2015 04:17	25.3 km/h	27.5 km/h
TINTENIAC	364	13:28	17/08/2015 06:29	24.5 km/h	27 km/h
LOUDEAC	449	17:11	17/08/2015 10:12	22.8 km/h	26.1 km/h
CARHAIX	525	21:16	17/08/2015 14:17	18.6 km/h	24.6 km/h
BREST	618	25:37:00	17/08/2015 18:38	21.3 km/h	24.1 km/h
CARHAIX	703	30:28:00	17/08/2015 23:29	17.5 km/h	23 km/h
LOUDEAC	782	38:08:00	18/08/2015 07:09	10.3 km/h	20.5 km/h
TINTENIAC	867	42:25:00	18/08/2015 11:26	19.8 km/h	20.4 km/h
FOUGERES	921	45:01:00	18/08/2015 14:02	20.7 km/h	20.4 km/h
VILLAINES	1009	49:27:00	18/08/2015 18:28	19.8 km/h	20.4 km/h
MORTAGNE	1090	53:44:00	18/08/2015 22:45	18.9 km/h	20.2 km/h
DREUX	1165	58:16:00	19/08/2015 03:17	16.5 km/h	19.9 km/h
FINISH	1230	62:12:00	19/08/2015 07:13	16.5 km/h	19.7 km/h