

Première expérience, sur le challenge Paris-Roubaix



C'était le 11 Avril dernier, la veille de la course des pros. 170 km réalisés entre Busigny et Roubaix avec les 28 secteurs pavés qui représentent à eux seuls 52,6 km.

Vendredi soir, derniers préparatifs : je vérifie le nécessaire de réparation (multi-outils, 4 chambres à air, pompe, 2 démonte-pneus, colle, rustines,...), mets de côté les vêtements (tenue + coupe-vent-imper, gants,...) ainsi que quelques pâtes de fruits/céréales, de la sporténine (...) et prépare 2 bidons de boissons hydratantes pour combattre la perte de sels. Je décide au dernier moment de changer ma guidoline un peu usée, par une Spécialized Roubaix large qui est à la fois très confortable et possède un bon grip. Je fais le plein de sucres lents et pars me coucher. J'ai prévu d'être à 7h à Busigny pour le retrait du dossard et il y a 2h de route pour y aller. Donc réveil prévu à 4h30, c'est tôt !

Le réveil sonne comme prévu, la nuit a été mauvaise : impossible de fermer l'oeil. J'ai dû dormir 4 heures au plus, sans pis. Toute la maisonnée se met en marche, mon épouse et mes 3 enfants qui ont décidé de me suivre pour cette journée. L'appétit est bon, j'en profite pour faire le plein de sucres lents (pâtes...) et nous partons dans la nuit avec un début de petite pluie. Il n'y a personne sur la route, c'est agréable ; nous arrivons tranquillement à une quinzaine de kilomètres de Busigny où un flot de voitures se forme et se

densifie avec une même destination. Je repère que la plupart des voitures ont des plaques étrangères, preuve que cette classique est bien connue hors de l'hexagone. En effet, sur place, il y a un important dispositif pour faire la circulation et organiser cet afflux d'arrivants. Nous trouvons une place pas très éloignée du départ. Il est 7h10, je pars à pied chercher ma plaque. Sur place, moment de panique, on ne peut pas payer avec la carte (45€), je n'ai pas assez de monnaie et il n'y a pas de distributeur dans la ville me dit-on. Je retourne en courant à la voiture et ouf, j'y trouve le complément. Je sors le vélo, monte les roues, refais la pression des pneus et j'enfile ma tenue de pluie, car il commence à pleuvoir. Nous partons tous au départ. Il y beaucoup de monde, je récupère la plaque, quelques photos et passe sous l'arche de départ. Il est presque 8 heures.

L'espace d'un instant, je me demande si j'ai bien fait de venir avec cette eau qui tombe et en plus sans les potes qui finalement ne sont pas venus. Mais rapidement, je roule avec un petit groupe de mon niveau, des espagnols et des hollandais, la pluie s'arrête et on avance tranquillement en direction de "Troisvilles à Inchy", le premier secteur pavé (28) au 13ème kilomètre. Ce premier secteur est l'occasion de voir si le vélo et le bonhomme vont bien. En arrivant dessus, je suis à 35/38 km/h et là surprise, je roule bien ; pas de soucis pour emmener le braquet et rester au centre. J'appuie et je vois que je lâche mes acolytes sans peine, mon but est surtout de finir et la route est encore bien longue, je ralentis.

Le secteur suivant (27) se passe sans encombre, puis arrive le secteur de Quiévy Saint-Python (26). Je l'aborde trop lentement en raison d'un gars couché au sol, puis du monde devant qui me bloque le passage. Les pavés sont plus espacés, ça tape dur très dur et d'un coup j'ai l'impression que les vibrations résonnent dans mon crâne. Il faut que j'accélère, je double en passant sur le côté et en restant sur les pavés, et je reviens vite au centre en cherchant une vitesse de confort. Au bout de 3,7 km, je sors de ce secteur difficile par sa longueur et glissant par endroits. Je roule seul, rattrape un petit groupe, qui se fait doubler par un autre, je saute dans la roue et ainsi de suite tranquillement jusqu'à la fin du secteurs 23 où un premier ravitaillement nous attend.

Les enfants sont là, un peu frigorifiés mais heureux de voir leur papa. J'en profite pour boire, remplir un de mes bidons déjà vidé, manger un peu et faire quelques photos. Et hop, je repars de la même manière de groupe en groupe en tentant au maximum de me protéger du vent. Arrive le fameux secteur (18), le onzième pour moi dans l'ordre de roulage, la Trouée d'Arenberg. C'est aussi l'endroit où le parcours des



140 km rejoint le nôtre. Certains ont déjà pu apprécier et prendre leurs marques tandis que les autres découvrent leur premiers pavés. C'est le secteur où j'ai eu le plus d'adrénaline, avec des pavés très humides couverts d'une pellicule de boue déposée par ceux qui tentaient le bas côté gauche impraticable, avec des personnes dans tous les sens. Tout le long il fallait anticiper les chutes, les trajectoires des autres et surtout ne pas freiner mais doser finement l'appui sur les pédales pour ne pas patiner. Un truc de fou, où je me demande encore comment je ne suis pas tombé. Passé ce secteur, beaucoup de monde à l'arrêt. Je continue et pars sur la gauche pour aborder un léger faux plat montant contre le vent (ce jour là) avec un compatriote (y'en a au moins un). On passe le secteur suivant (17) et on arrive au deuxième ravitaillement. Rebelote, je refais les niveaux, raconte les meilleurs moments aux enfants et repars.

Le temps est mitigé, avec une alternance d'éclaircies, de fines pluies, de nuages et du vent, beaucoup de vent. Je passe les prochains secteurs sans trop de peine, la moyenne est bonne et dès la sortie des pavés les groupes roulent souvent entre 38 et 45 km/h et parfois plus.

On arrive ensuite aux deux secteurs qui, pour moi, minent le plus les réserves, ceux de Auchy et Mons-en-Pévèle. Ils sont difficiles, longs (5,6 km), s'enchaînent

rapidement, contre le vent et pour finir, il faut s'employer pour doubler sur les côtés défoncés à chaque fois que l'on passe quelqu'un. Heureusement, ils sont secs.

Au compteur, on est à 120 km. Je prends le temps de bien boire et de manger, au secteur suivant (9) j'entends un de mes bidons qui tambourine, je m'arrête aussitôt et resserre les vis qui commencent à partir. Puis, je prends un groupe d'Italiens très sympas. On passe le secteur de Pont-Thibaut (8) et on arrive à Templeuve, au troisième ravitaillement.

Il y a beaucoup de monde car c'est à cet endroit que nous rejoignent ceux du parcours de 70 km. Ma petite troupe est toujours là. Je prends le temps, fais le plein et repars. Le soleil fait son apparition et nous accompagne. Je passe le secteur (7) très court, le suivant de Cysoing est vent dans le dos et se fera rapidement. Le vent souffle, il y a plus de monde. On arrive secteur de Camphin-en-Pévèle, j'ai du mal à maintenir une vitesse qui me permette d'être confort : dès que je double, ça tabasse fort. On enchaîne directement ou presque sur le carrefour de l'arbre. Ça commence à faire mal, je cherche une position sur le cintre pour me soulager et m'économiser. Ma vitesse s'écroule, je suis à 18 km/h. Vivement que je sorte de là. Je me mets à rouler sur les bordures pour la première fois et cherche la trajectoire la moins cassante lorsqu'elle est libre. A un moment, je suis à gauche et un grand type tente de me doubler sur la droite, mais la douleur doit être trop forte et il se rabat sur moi à ma hauteur, or à ma gauche il y a un talus de 30 cm au moins, je rêve ! Je le pousse de l'épaule sèchement. Je ne l'ai plus revu.

A plusieurs reprises, des cyclistes, plutôt que d'attendre le moment propice, tentent le diable, quitte à prendre des risques en coupant la trajectoire. Parfois, c'est par maladresse. Enfin, le plus dur est fait, il me reste encore 26 km.



Il faut gérer, je bois pour éviter les crampes et grignote ; un groupe me dépasse (des Belges). Ils roulent bien et je vais rester avec eux. Arrive le secteur (3), pénible lui aussi car vent de face, les bordures sont pleines de trous mais rares sont ceux qui n'y roulent pas. Je fais le secteur suivant sur les pavés à mon rythme et savoure ensuite jusqu'à Roubaix avec une fine pluie qui vient me rafraîchir. Il y a beaucoup de circulation, les gens sont plutôt compréhensifs et laissent passer les cyclos.



Arrive enfin le vélodrome, ainsi qu'une petite pointe d'émotion à l'entrée. Je tourne à droite et entends la cloche : l'arrivée est en face. Pour le folklore, je prends un peu de vitesse pour ne pas tomber dans le virage très humide et sprinte avec en retour le salut très sympa d'une petite foule dans les tribunes.

Je m'engouffre dans le couloir d'accueil où on nous remet notre trophée, une jolie médaille de finisseur et rejoins ma famille qui m'attend courageusement sous la pluie.

On reste là un bon moment puis direction les douches ! Elles sont dans leur jus, ont vu passer tous les vainqueurs de la classique et une plaque y est apposée pour chacun d'eux. J'avance et en repère une. Pas n'importe laquelle : elle porte la plaque de Louison Bobet ! Ce sera la mienne, la grande classe!

Au final, environ 4 500 personnes et seulement 11% de français. Et pour moi, un peu moins de six heures de roulage, aucune crevaison ni de chute. Une super journée !



Pour les aspect techniques :

Depuis début Janvier j'avais décidé de faire cette classique et de me préparer spécifiquement sur route, moi qui suis plutôt "VTTiste". Pas facile de s'entraîner en hiver, de trouver la motivation pour sortir et encore moins avec mon activité professionnelle qui ne me laisse en semaine aucun espace pour les sorties vélo. Le home trainer m'a bien aidé, moi qui ne l'utilise jamais, je l'ai sorti de la poussière pour me planifier des séances 2 à 3 fois par semaines afin de travailler l'endurance, la puissance et la force, le soir, quelque soit l'heure d'arrivée...

En lisant un peu, on constate que pour souffrir le moins possible sur les pavés, il faut bien sûr rouler vite, mais surtout tirer du braquet, en restant bien assis sur sa selle, sans tourner trop vite les jambes, sinon on finit par décoller sa roue arrière et on part au tas. Il faut donc avoir du fond et de la puissance pour rester sur grand plateau tout le temps. En parallèle de ces séances de vélo, il faut aussi faire un peu de PPG et du gainage afin de renforcer la partie haute du corps. Le but est de tenir la position courbée sur son vélo et résister aux milliers de petits chocs le long du parcours.

L'autre aspect à travailler est son vélo. Confort avant tout ! Cela passe par un choix de pneus approprié, de chambre à air, de selle, de guidoline, de gants, de cuissard et de cadre si on a le choix.

Pneus : Av. 25mm et Ar. 28 le tout en Continental GP4000 SII + chambres Panaracer R'AIR

Pressions : 4,2 bars à l'avant et 5 bars à l'arrière

Roues : Du fiable, mes roue d'hiver : Mavic Elite. L'idéal est d'avoir des roues tubeless pour y mettre du 28mm ou + avec un cadre du type cyclocross.

Cadre : *Titane, Titus Solera ISOGRID*
Guidoline : *Spécialized Roubaix Large*

Une photo de mon vélo pour montrer son état après notre premier Paris-Roubaix.

