Vélo avec option confort.

# Préparer le Paris-Brest-Paris

*Aller de Paris à Brest et en revenir : une aventure, un mythe, une expédition ? Comment nommer ce long périple ? Surtout pas une promenade de santé. Précisément, à propos de santé, est-il raisonnable d'imposer à notre organisme une telle épreuve ? Y a-t-il pas contre-indication en termes d'intégrité physique ?*

Nous allons essayer de prendre la juste mesure de ce projet qu'un certain nombre de cyclos vont tenter de mener à bien en août 2019. Un format hors normes, pour lequel il s'agit de mettre en œuvre une préparation particulièrement soignée.

## Une réelle expédition avec de nombreux écueils possibles

1 200 km : ce n'est pas deux fois 600 ou six fois 200. Pourtant c'est ce qu'on nous a appris à l'école. Mais sur la route d'un Paris-Brest-Paris, il faut prendre une certaine distance avec le calcul académique. En effet parcourir 200 bornes dans une journée, quand il fait beau, à son rythme, avec une pause ravitaillement et des gourdes bien remplies, c'est à la portée de presque tout cyclo entraîné. Pour enchaîner 600 km, c'est déjà tout autre chose, surtout avec un peu de dénivelé. Il faut savoir économiser son énergie, s'alimenter et s'hydrater aux bons moments, et surtout passer une nuit ou une partie sur la selle. Savoir comment programmer des pauses, prévenir l'endormissement. Déjà les points faibles apparaissent. Contacts : selle, cintre et pédales. Une tête (plus le casque) plus lourde que d'habitude et des cervicales qui commencent à souffrir. Comment gérer la transpiration avec les écarts de température jour/nuit. Quel équipement en cas de pluie ? Tout cela, c'est pour le brevet de 600. Ce qui, en gros, le jour de l'épreuve, nous conduira jusqu'à Brest. Mais de Brest, il nous faudra remonter sur Paris. Nous disons bien remonter, car au retour, chaque bosse compte double. À commencer par le Roc Trévézel ; 384 m seulement, la belle affaire ! Mais en quittant Landerneau, ce Roc nous confirme que le retour n'aura pas le même profil que l'aller : les muscles seront fatigués, les réserves énergétiques

Top départ pour le Paris-Brest-Paris.

sérieusement entamées. Bref, ça ne tournera pas aussi rond que lorsque nous quittions la banlieue parisienne quelques dizaines d'heures plus tôt. Nous conviendrons, à ce moment, que 1 200, ce n'est pas du tout deux fois 600. Mais ce n'est pas juste avant d'attaquer les monts d'Arrée, qu'il faudra y penser. Quand nous y serons, ce sera trop tard. Il nous aurait fallu avoir tout prévu ou presque en amont.

## Une longue et minutieuse préparation

Attention ! Commençons par faire une liste des quelques conseils que peuvent nous donner les anciens, ceux qui l'ont déjà fait. Les grands classiques :

- Il te faut faire au moins 12 000 km avant l'épreuve (10 x 1 200).
- L'hiver, il faut faire de l'endurance et mouliner (plaque interdite).
- Il suffit de rallonger les distances, de faire de l'endurance.
- Force et puissance : c'est pour les jeunes.
- Alimentation : il suffit de remplir le réservoir convenablement !
- Pédaler, c'est naturel. Il n'y a pas besoin d'apprentissage.

Il faut, il suffit de… Que d'idées reçues qui risquent, si nous n'y prenons garde, de nous faire prendre de fausses pistes, nous faire perdre du temps et parfois même réduire certaines de nos capacités.

Mais, disons-le tout de suite : quel que soit notre programme d'entraînement (même aberrant) il est possible de progresser. Simplement nous proposerons ici une préparation efficace et qui prend deux fois moins de temps que l'entraînement classique qui préconise « 12 000 km au compteur ». Comme quoi il serait possible d'avoir une vie familiale et sociale même quand on prépare un Paris-Brest-Paris (PBP). Deux fois moins de temps et deux fois plus efficace : ça vaut le coup d'essayer !

## Un puzzle dont il nous faut construire les différentes pièces

La préparation à un long périple doit être vue comme l'élaboration de différentes pièces d'un puzzle, pièces que nous n'assemblerons réellement que le jour de « l'épreuve » :

- L'entraînement (préparation physique).
- Le matériel.
- La logistique et la planification des brevets.
- L'équilibre personnel : vie sociale, familiale et professionnelle.

> *1 200 km : ce n'est pas deux fois 600 ou six fois 200. Sur la route d'un Paris-Brest-Paris, il faut prendre une certaine distance avec le calcul académique.*

## Le matériel

Avant d'entrer dans le vif du sujet de la préparation physiologique, juste quelques idées pour élaborer les autres pièces du puzzle et pour nous simplifier la vie. Le matériel doit être testé dès maintenant, de façon à ne pas avoir de mauvaises surprises dès le premier brevet. Vélo avec option confort, sacoches et/ou petit sac à dos avec réserve d'eau ; à chacun ses options. Cuissard, gants, le super confort. Casque, peut-être avec visière, pour les yeux fragiles. La cornée n'apprécie pas trop le vent et la pluie pendant 80 heures ou plus. GPS ou support carte, cardiofréquencemètre, bien entendu. Pourquoi bien entendu, alors que cette technologie est loin de faire l'unanimité ? Nous en reparlerons. Trousse de réparation un peu plus conséquente que pour une simple sortie. Et l'éclairage ? Il faut tester afin de choisir un dispositif fiable, avec plusieurs intensités possibles. En effet, seul, dans une descente, il nous faudra le top, alors qu'au milieu d'un groupe, le minimum suffira. Sur dynamo ou batterie ? À chacun son option. Prévoyons une frontale de secours.

## La logistique

Elle aussi va devoir être élaborée progressivement. La gradation des brevets, posant progressivement les bonnes questions. Vous établirez le rythme des pauses : repas, repos, testerez boissons, barres, compotes et la nécessité de vous étirer, de changer de tenue. Ces brevets, avec si possible, au moins quinze jours d'intervalle, vont devoir être programmés assez tôt dans la mesure où ils vous permettront de tester votre montée en puissance et, éventuellement, de modifier votre préparation.

Lors de cette programmation, il est conseillé de garder une échappatoire. Il se peut qu'il y ait un imprévu ou que vous ayez un problème lors d'un brevet. Autre sujet à clarifier très tôt : choisissez-vous d'être autonome ou assisté ?

## L'équilibre personnel

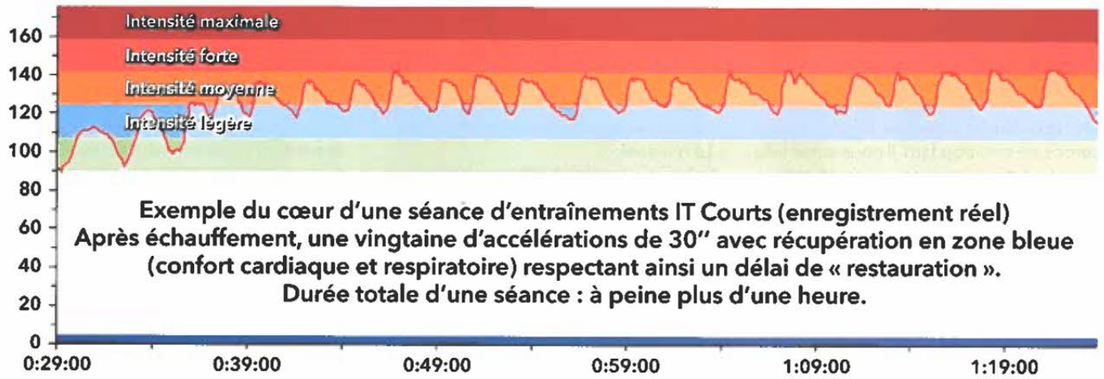
Souvent négligé, c'est pourtant la pierre angulaire d'une préparation réussie. Les bonnes questions à se poser sont : est-ce un projet réaliste ? Mon niveau actuel, ma disponibilité me permettent-ils de me lancer sereinement ? Est-ce un projet personnel ou avec des copains de mon niveau ? Comment ne pas me couper de mes amis et de ma famille ? Les dernières semaines de préparation risquent peut-être de compromettre des vacances familiales. Il faut bien mettre tout cela sur la table car, même si nous nous proposons d'optimiser la préparation, il nous faudra aménager très sérieusement notre emploi du temps habituel. Et lors de ce questionnement préalable, l'avis d'un médecin du sport nous semble incontournable. Une toute dernière question avant de nous lancer : sommes-nous prêts à accepter les trous noirs pendant lesquels nous nous demanderons ce que nous sommes venus faire dans une telle galère ?

## La pièce maîtresse : la préparation physique

Non, il n'est pas nécessaire de faire plus de 10 000 km. L'important n'est pas le nombre de kilomètres mais la qualité des sorties. En effet, priorité à l'entraînement qualitatif. La qualité

essentielle, même pour se préparer à de longues distances, c'est la « cylindrée ». L'endurance se développe quel que soit le type de sollicitations. Juste un ou deux « blocs » endurance seront à placer au cours de la préparation. Autrement dit, si vous augmentez « la cylindrée de votre moteur », vous n'utiliserez qu'un plus faible pourcentage de cette puissance. Vous consommerez moins de carburant et aurez plus de chance de regagner Paris sans être épuisé. Nous avons quelques exemples de cyclos de plus de 60 ans qui avaient tout juste 6 000 km dans les jambes et qui ont terminé en moins de 80 heures. Avec le luxe de deux pauses, repos complet de deux cycles de sommeil (c'est-à-dire un peu plus de trois heures à chaque pause). Comment développer cette cylindrée ? En quoi consiste ces sorties de qualité ? Tout simplement des entraînements par intervalles courts (IT courts) ou du fractionné (cf. schéma ci-dessous).

*Apprendre à rouler de nuit : une option parfois délicate.*

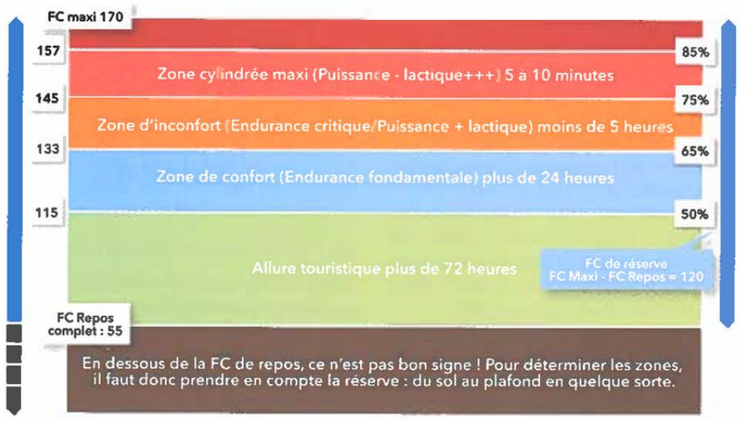



Nous reviendrons en détail, lors du prochain numéro (janvier 2019) sur les modalités de préparation, le calendrier et types de séances.

## Le cardiofréquencemètre : un précieux indicateur

Pendant cette phase de préparation, il nous semble indispensable de prendre des repères de fréquences cardiaques (FC). De repérer notre zone de confort, mais aussi, à partir de quelle FC nous entrons dans la zone « orange ». (cf. schéma ci-contre).

À quoi correspondent ces zones ? Tout simplement à des guides qui nous permettront de savoir si nous restons raisonnables. En effet, au milieu de notre zone de confort, nous pouvons rouler entre 24 et 48 heures, alors qu'au milieu de notre zone orange, nous n'aurons qu'un crédit de tout juste cinq heures. Ce qui est insuffisant pour faire 1 200 km ! S'entraîner avec un cardio nous permettra de mettre en relation nos sensations et des données précises sur l'évolution de nos sollicitations cardiaques. Lors des premiers brevets, nous nous fixerons un tableau de marche cardiaque. Plutôt qu'un prévisionnel en termes de vitesse, de temps de passage virtuels. En évitant donc de suivre le premier « paquet » venu. L'intérêt des brevets (obligatoires) est multiple. Ce sont des étapes qui permettent à chacun de tester le matériel et de se tester ; de vérifier s'il y a progrès, de repérer le maillon faible de notre organisme : arthrose cervicale, périnée endolori, fourmillements dans les doigts de la main, voute plantaire qui « brûle ».



*Se nourrir avant d'être à plat.*

## Changer de logique

Mais ces brevets présentent un intérêt souvent négligé: savoir prendre un bon départ. Et là, un bon départ ne consistera surtout pas à se caler dans le peloton de tête, mais au contraire, à se laisser glisser dans un groupe plutôt un peu trop lent. Et oui, si nous voulons réussir notre Paris-Brest et retour, il faut savoir être humble. Rompre avec notre logique habituelle qui parfois nous fait accrocher un « wagon » un peu trop rapide. Rappelons-nous que si notre FC monte dix à quinze battements au-dessus de notre zone de confort nous divisons par dix notre rayon d'action. Cinq heures au lieu de cinquante ! Notre testostérone est mauvaise conseillère. C'est une des raisons qui fait que les femmes réussissent mieux que les hommes à gérer les longues distances. Bien mieux !

## Et le jour J ?

Après avoir survolé la phase de préparation, intéressons-nous quelque peu à l'épreuve elle-même. Selon notre heure de départ, nous entrerons rapidement dans notre première nuit, ou, au contraire disposerons d'une quinzaine d'heures à la lumière du jour avant de savourer l'heure bleue et l'entrée progressive dans l'obscurité. Au-delà du contrat horaire de 84 heures, un départ au petit matin peut intéresser ceux qui souhaitent commencer l'aventure avec une gestion de l'alternance éveil/repos plus en accord avec les rythmes habituels. Programmer un premier repos après une journée complète et une première séquence nocturne peut s'avérer être un bon plan. En effet, le problème principal, en termes de santé, sera la gestion du sommeil, en étroite relation avec l'alimentation et l'hydratation. Revenons ici sur le problème de calcul que nous posions en début d'article. 1 200 km, c'est bien plus que deux fois 600. Le projet risque de tourner court si nous ne prévoyons pas des temps de sommeil, de restauration, afin que notre organisme puisse aller au bout de l'aventure. Nous ne nous inscrirons pas ici dans le projet de faire le meilleur temps possible en réduisant au maximum ces « pied à terre ». Un PBP mérite le respect et, rappelons-le, une bonne dose d'humilité. Il nous faudra être à l'écoute de cet organisme auquel nous imposons une telle épreuve, qui le conduira à ses limites.

Pour l'hydratation, tout d'abord, les besoins peuvent être de l'ordre de quatre à cinq litres sur 24 heures ! Des boissons énergétiques (à condition de les diluer plus qu'il n'est indiqué) seront les bienvenues. Mais, à tester lors des brevets et ne pas en abuser sous peine d'arriver à saturation. Dans ce cas, plus rien de passe. La vidange gastrique ne se fait plus. Une pause longue est alors indispensable. Quid en ce qui concerne les aliments conseillés et les moments favorables à ces repas exprès ? Quelques principes : juste avant de s'accorder quelques heures de repos. Au menu : féculents (riz, quinoa, pâtes…) avec quelques protéines digestes, laitages. Quelques verres d'eau par petites gorgées. Un ou deux cycles de sommeil permettront à la fois un repos physiologique partiel, mais aussi la restauration d'une partie des réserves énergétiques. Rappelons que pour que des aliments, même digestes, soient transformés en nutriments et parviennent au cœur des muscles (via la paroi intestinale) il faut plusieurs heures de repos relatif. Nous sommes un certain nombre à apprécier le bon velouté de légumes qui nous est proposé à Saint-Nicolas-du-Pélem. Un régal pour les papilles autant que pour l'ensemble de notre organisme fatigué.

## Et pour conclure… du côté de Rambouillet

Ces quelques lignes ne prétendent pas donner une stratégie de préparation universelle, valable pour tous, mais simplement proposer une logique plus économique en temps et en énergie. Cela ne va pas sans bousculer quelques idées reçues. Paris-Brest-Paris reste un défi consistant qui demande une préparation rationnelle et à long terme. Faute de quoi notre organisme va se trouver en profond déséquilibre et mettre beaucoup de temps à restaurer les équilibres antérieurs. Au-delà de la performance personnelle, ce qui nous semble intéressant du point de vue santé, c'est, précisément la préparation en amont qui devrait être l'occasion d'optimiser notre état de forme. Tout un « parcours santé » sur un an, que nous vous invitons à emprunter avec détermination. Un préalable cependant : prenez l'avis de votre médecin traitant.

Ce serait peut-être l'occasion de faire un test d'effort ? ■

*> Daniel Jacob*
*Instructeur fédéral*

*Suite dans la revue de janvier 2019 (n° 686).*

## Les conseils de Vivons Vélo

Un défi comme le Paris-Brest-Paris Randonneur ne se réalise pas à l'improviste. Quelques rappels importants pour réussir sans mettre votre santé en péril :

- Préférez des entraînements courts mais de qualité plutôt que de très longues distances.
- Testez en amont, lors de vos brevets, les repas, boissons et temps de pause les plus adaptés.
- Le jour J, ne faites pas l'impasse sur les pauses, le repos est essentiel pour arriver au bout !
- Pensez à vous hydrater régulièrement : 4 à 5 litres pour 24 h environ.
- Prévoyez un équipement adapté à votre morphologie et à la longue distance sur votre vélo.

vivons vélo
Rouler n'a jamais fait autant de bien

Retrouvez la communauté Vivons Vélo sur