

JE TENTE LE PARIS !

Chaque année, de nombreux cyclotouristes se lancent un nouveau défi pour nourrir leur motivation et structurer leur entraînement. En 2027, le Paris-Brest-Paris sera l'objectif de certains. Mais pour rester source de progrès, un défi doit avant tout être réaliste et adapté aux capacités de chacun. Mais comment s'y prendre ?

Il est intéressant de concevoir la préparation physique et mentale comme un puzzle. Chaque élément de ce puzzle peut être travaillé indépendamment des autres pièces. L'assemblage se faisant au dernier moment. Autre recommandation : un Paris-Brest-Paris (PBP) ça se prépare sur douze mois. Pour 2027, la préparation doit être activée dès septembre 2026 c'est-à-dire dès maintenant ! Mais inutile d'accumuler des heures de selle. Les brevets sont autant de « blocs endurance » à intégrer à la préparation (cf. encadré).

» Optimiser le temps de selle ?

Oui, il est possible de réussir un Paris-Brest-Paris (PBP) avec seulement 3 500 km d'entraînement (+ les brevets), soit tout juste 5 000 bornes au compteur.

C'est en tout cas ce qu'a vérifié notre ami Daniel lors de sa dernière participation au défi. Âgé de 71 ans, ancien athlète et triathlète :

« Je n'avais pas envie de consacrer trop de temps à ma préparation et de délaisser mes autres centres d'intérêt. Je me suis donc inspiré des types d'entraînement d'athlétisme (demi-fond et course sur route). De la qualité avant tout ! Séances courtes de 1 h-1 h 30 d'Interval training à haute intensité (sprints de 30") ou fractionné sur courte distance. L'endurance à allure modérée, mais juste lors des sorties club et lors des brevets. En revanche, je me suis fait un bloc endurance, un mois avant l'épreuve ».

Résultat : le PBP en moins de 80 heures avec des compagnons de route qui avaient passé trois fois plus de temps sur le vélo !

© Floé

Se préparer physiquement

C'est évident, il faut optimiser notre condition physique. Mais pas en en faisant une obsession. Chacun a différents centres d'intérêt dans la vie ; il serait dommage de les sacrifier. Aussi, nous proposons une stratégie de préparation qui prend deux fois moins de temps pour une efficacité... supérieure. Surprenant, mais testée et validée scientifiquement.

Des sorties de qualité plutôt qu'une accumulation d'heures de selle.

En effet, la qualité essentielle à développer, c'est la puissance. Cette fameuse PMA (puissance maximale aérobie) que nous appellerons, par commodité : « cylindrée ».

Répétons-le, avec une cylindrée limitée nous allons devoir réduire notre allure et, dans les bosses nous aurons beaucoup de mal à rester avec le groupe. L'endurance n'est que la capacité à maintenir un pourcentage de cette cylindrée. Or sur plus de 1 000 kilomètres, même les plus endurants ne peuvent aller au-delà des 50 % (cf. encadré). Accumuler les kilomètres prend beaucoup de temps pour un bénéfice minime. Il apparaît que ceux qui ne font que de longues sorties à allure modérée voient baisser leur puissance. En effet pour développer notre cylindrée, il faut garder et entretenir nos fibres musculaires rapides. Et, pas de chance, ces fibres rapides sont inutiles lors de sorties à allure modérée. Et tout ce qui est inutile, notre organisme le transforme. Ainsi, nos fibres rapides vont être recyclées en fibres intermédiaires puis... lentes.

Comment travailler cette cylindrée ?

Pour travailler sa cylindrée il faut faire des sorties de qualité et réduire au strict minimum les sorties longues « fibres lentes ». Sans entrer dans les détails, lors d'un entraînement (de une à deux heures) il s'agit de varier les allures et, sur des séquences courtes à moyennes, d'appuyer franchement sur les pédales. Une séance d'Interval training (IT) ne prend qu'une heure et l'efficacité est au rendez-vous. Autres possibilités : du fractionné ou du Fartlek (cf. encadré). Et attention, il ne s'agit pas de revenir épuisé. Un entraînement efficace doit comporter des temps de récupération. Il importe que la qualité du coup de pédale soit aussi efficace en fin de séance qu'au début.

Or si nous enchaînons les séquences à haute intensité sans prendre le temps de laisser redescendre le cardio, on s'épuise et la qualité du travail musculaire sera bien moindre.

Ce protocole de préparation « qualitatif » peut surprendre, en ce sens qu'il est contre intuitif et va donc bousculer quelques idées reçues. ➡

› L'endurance : un simple pourcentage !

Être endurant, c'est être capable de maintenir un haut pourcentage de notre cylindrée (puissance maximale aérobie - PMA) le plus longtemps possible.

Sachant que nous ne pouvons exprimer la pleine puissance correspondant à notre cylindrée que 4 à 6 minutes, quel pourcentage de cette puissance pouvons-nous tenir 24 heures, voire plus ?

Dans le meilleur des cas un cyclo moyennement endurant peut espérer 50 %. Comparons deux cyclos : l'un très endurant mais dont la cylindrée n'a pas été entretenue (250 watts) - L'autre moyennement endurant mais qui a optimisé sa cylindrée (350 watts).

- Le premier peut espérer, grâce à son endurance, développer sur 70 heures une puissance moyenne de 50 % de 250 W ; à savoir 125 watts.
- Le second devra se contenter de 45 % de sa cylindrée soit plus de 150 watts.

Faites votre choix !



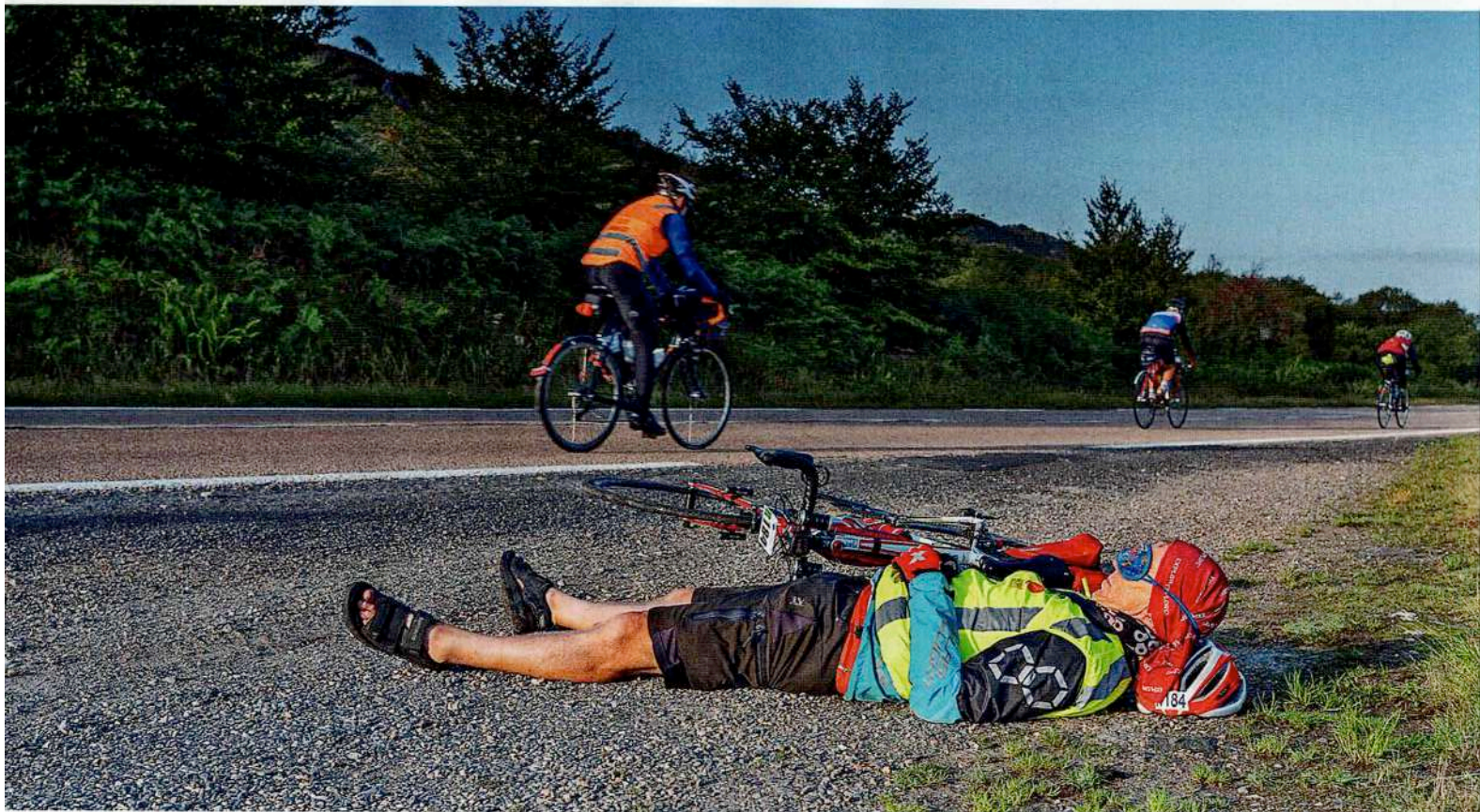
Il est possible, en optimisant sa condition physique, de réussir un Paris-Brest-Paris avec seulement 3 500 km d'entraînement et les brevets. © Daniel Jacob

› Interval training, fractionné et Fartlek ?

• L'Interval training (IT) : consiste à entrecouper les temps d'effort de temps de récupération (souvent supérieurs aux temps d'effort). Un exemple : après échauffement, trois séries de sprints de 10" avec des temps de récupération laissant la fréquence cardiaque et la ventilation redescendre dans la zone de confort. On peut même parler d'IT à haute intensité.

• Le fractionné : consiste à fractionner un parcours en plusieurs séquences (quatre, cinq ou plus) à intensité moyenne, avec, là encore des temps de récupération importants.

• Le Fartlek : il s'agit d'un protocole inspiré de l'entraînement de coureurs à pied Suédois qui consiste à varier les allures lors d'une même sortie (faible intensité, séquences plus appuyées, sprints, roue libre) en terrain varié et plus ou moins au feeling.



Pour des raisons de sécurité, il est préférable d'anticiper ses pauses et temps de repos.
© Daniel Jacob

De l'utilité des sorties longues

Malgré les arguments précédents, quelques longs périple restent nécessaires. Tout d'abord pour se rassurer : « Suis-je capable de rouler pendant plus de 24/30 heures ? », mais également pour tester les postures et le matériel. Chacun a son ou ses « maillons faibles ». Ce peut être la zone cervicale ou lombaire, le périnée, le pied qui brûle ou encore la main qui s'engourdit. Pour cela les brevets de 400 et 600 constitueront des tests incontournables. Dans la mesure où ils ont lieu quelques mois avant l'épreuve, ils permettent d'anticiper et de résoudre les éventuels problèmes. Il suffira, en complément, de placer un « bloc endurance » (cf. encadré) un mois avant l'épreuve et ce sera largement suffisant.

Entre le muscle et le cœur...

Il apparaît donc que la qualité musculaire soit à privilégier : force, puissance, capacité à produire l'énergie nécessaire tout au long du parcours. Certains jugeront utile de compléter la préparation par du renforcement musculaire et des étirements. Ce serait fort utile pour améliorer, entre autres, la « compliance » musculaire. Lors de la préparation, un petit séjour à la montagne (lors d'une semaine de vacances) permettrait de renforcer la structure musculaire et d'améliorer la résistance à la fatigue (cf. encadré page suivante).

Le bloc endurance

Le principe est très simple, il s'agit de consacrer une petite semaine à un enchaînement de sorties (principalement vélo, mais pas que...) à allure plutôt voisine de celle prévue pour le Paris-Brest-Paris. De jour, de nuit avec pauses alimentaires pour tester. L'important est de cumuler les heures. Si possible plus de 50 heures.

Mais qu'en est-il du cœur ? L'idée que le système cardiovasculaire va être fortement sollicité lors d'une randonnée cyclo de plus de 70 heures est exacte, mais surtout dans la durée. La fréquence moyenne, lors d'un très long parcours est curieusement basse. En effet, il convient de rester dans la zone de confort pour prétendre dépasser les 24 heures de selle. Tous ceux qui se sont aventurés en zone orange lors des premières heures en ont payé le prix. Abandon ou nécessité de prendre un repos de plus de six heures sont les seules solutions pour permettre au cœur (et aux

muscles) de récupérer de ces excentricités... fréquentes chez le novice. Inutile donc, lors de la préparation, de faire monter le cardio en zone rouge. En revanche il est très utile de disposer d'un cardiofréquencemètre et de connaître cette zone de confort au-delà de laquelle il conviendra lors de l'épreuve de ne pas trop s'aventurer.

Hydratation, alimentation et repos : les pièces maîtresses du puzzle

- **L'hydratation** : autant pour une sortie de trois à quatre heures, une gourde d'eau plate peut suffire, autant au-delà de cinq ou six heures, il faut apporter les éléments nécessaires à notre organisme afin qu'il puisse continuer son chemin. Une gourde d'eau plate à regarnir dès que possible ainsi qu'une autre avec quelques sels minéraux pour compenser les pertes dues à la transpiration.

- **L'alimentation** : compotes et gels de toute sorte sont intéressants en attendant une réelle pause avec un vrai repas. Mais attention, au-delà de trois gels par heure, la porte de sortie de l'estomac (le pyllore) reste fermée. Dans ce cas tout ce que nous pourrions manger ou boire va nous rester sur l'estomac, au sens premier. C'est bloqué. L'arrêt s'impose. L'hydratation et l'alimentation sont donc à tester lors des brevets.

- **Le repos** : à l'occasion d'un vrai repas avec des aliments digestes et sans excès ou tout simplement une soupe de légumes (eau + sels minéraux). Cette petite heure, avec peut-être une petite sieste dans l'herbe... et c'est reparti pour quelques heures. Pour une coupure réparatrice, dans un lieu de vie, il est intéressant de la prévoir, afin de ne pas se retrouver obligé de s'allonger en pleine nuit au bord de la route. Sachant qu'un cycle de sommeil est d'à peu près 1 h 30, à nous de voir si nous nous accorderons un cycle (moins de deux heures), deux cycles (trois heures) ou trois cycles (quatre heures et demie). Ces temps de repos sont à tester lors du brevet de 600. De cette manière, il nous sera plus facile de programmer une feuille de route réaliste.

Quid de la feuille de route ?

La feuille de route est un guide avec quelques repères. À partir d'une allure moyenne, à chacun de prévoir les pauses repas, les pauses repas plus sommeil... Attention 1 200 ce n'est pas 600 + 600 ! Aller jusqu'à Brest peut ne pas poser de problèmes majeurs, pour le retour, il en ira tout autrement.

Même pour les mieux préparés, quelques défaillances vont apparaître. Ceux qui prévoient du 25 km/h à l'aller vont devoir se contenter d'à peine 20 au retour. Il faut

Les bénéfices de quelques randos en montagne

Dans la cadre de vacances familiales avec l'envie (ou la nécessité) de faire autre chose que du vélo, il est très intéressant d'associer de la randonnée (à pied) en montagne. Montée pour le cardio, mais surtout descente pour les muscles. En effet, répétons-le : en descente, il s'agit de ne pas se laisser entraîner par la pente. Toutefois le « freinage » va nécessiter un travail dit « excentrique » des quadriceps (entre autres). Ce type de sollicitation favorisera plus que toute autre le renforcement musculaire et la résistance à la fatigue.



Cette feuille de route ne doit pas être trop optimiste ni devenir une contrainte. Un simple repère.

également prévoir des pauses plus longues. D'autre part (et d'expérience) tous ceux qui se sont trouvés en avance sur leur prévisionnel ont dû réduire la voilure sur le retour. Il convient de tenir compte de cette expression : « On descend sur Brest, mais on remonte sur Paris ! ». Nous ne ferons qu'évoquer le vent et/ou la pluie qui peuvent pourtant affecter sérieusement la moyenne. En résumé, cette feuille de route ne doit pas être trop optimiste ni devenir une contrainte. Un simple repère.

Comment affronter les inévitables passages à vide ?

Au-delà de la préparation physique il faut savoir gérer les phases où le moral est en ►►

Alimentation et repos, les pièces maîtresses du puzzle.
© Daniel Jacob



Le brevet de 600 est essentiel pour se préparer aux inévitables moments de doutes sur la route.
© Floé

berne. Il est nécessaire de s'y préparer psychologiquement. Même si nous avons tout prévu, il est fort probable qu'il y ait des moments de doute pendant lesquels nous nous demandons pourquoi nous nous sommes lancés dans une telle galère. Pour nous préparer à affronter ces situations, le brevet de 600 est très important. C'est souvent à la fin de la nuit et au petit matin qu'il faut apprendre à vivre positivement ces phases. Une petite pause avec légère restauration... et c'est reparti jusqu'à un arrêt plus conséquent. Il faut bien intégrer que ces passages à vide correspondent à un appel de notre organisme qui se trouve momentanément en difficulté. Ne pas en tenir compte, c'est s'exposer à de plus grandes difficultés dans l'heure qui suivra.

Et le matériel ?

Il y a deux règles à respecter impérativement :

- tester et trouver la posture « longue distance » en adaptant le matériel ;

- ne pas changer ce matériel au dernier moment.

En effet, pour de longues distances (au-delà de vingt heures de selle), la position sur le vélo doit s'adapter aux contraintes. L'homme est conçu pour la marche et non pour le vélo. La posture classique risque de poser de sérieux problèmes. Par exemple la position tête baissée avec recherche de moindre résistance au vent va imposer de contrarier les courbures naturelles au niveau cervical et lombaire. Pour une dizaine d'heures, ça va, mais pour PBP, bonjour les dégâts ! Il arrive que certains soient contraints à l'utilisation d'une minerve pour pouvoir redresser la tête et... voir la route... la tête haute ! Autre problème fréquemment rencontré : un changement de selle au dernier moment avec un réglage aléatoire et c'est le risque de provo-

Pour de longues distances (au-delà de vingt heures de selle), la position sur le vélo doit s'adapter aux contraintes.

L'homme est conçu pour la marche et non pour le vélo.

quer une tendinite. Certains ont la bonne idée de changer de cintre, de façon à pouvoir varier la position des mains et du tronc. Les mini prolongateurs sont adoptés par certains, ce qui leur permet de guider quelques minutes avec les coudes et de relâcher les poignets.

Il ne faut jamais oublier que nous avons trois points d'appui sur notre monture : le périnée sur la selle, l'avant pied sur les pédales et les mains sur le cintre. Pour de longues randonnées il faut trouver la juste répartition. Sans oublier de modifier assez régulièrement la position afin de relâcher les zones contraintes. Pour exemple le besoin de nous mettre en danseuse à intervalles réguliers pour permettre à notre colonne vertébrale de retrouver ses courbures de bipède. Et à notre périnée de se soulager de la pression sur selle. Qu'en est-il de ceux qui ne prennent pas le temps de tester l'éclairage et qui se trouvent sans lumière alors que le jour tarde à pointer. Sans aller chercher des lampes trop puissantes il est utile de pouvoir moduler cette puissance. En effet, autant à l'avant d'un groupe ou seul, il est important d'avoir un faisceau large et puissant, en revanche, à l'arrière d'un groupe, un éclairage discret suffira. Et quel éclairage pour celui qui doit réparer en pleine nuit ? Il arrive, lors de la dernière nuit, de se retrouver seul dans cette situation. Une petite frontale peut sauver la mise !

Toutes ces adaptations sont à tester dès le brevet de 300.

Optimiser les paramètres

Comme chacun peut le constater, à la lecture de ces lignes, un Paris-Brest-Paris ça se prépare très soigneusement et un an à l'avance. Sans se sentir obligé de faire entre 15 000 et 20 000 kilomètres, il convient d'optimiser tous les paramètres pour réussir ce défi. Faute de quoi, ce genre d'aventure risque de mal tourner. Il serait dommage par exemple de s'endormir en roulant et de se réveiller sur un lit d'hôpital. En effet, le bénéfice santé n'est pas toujours au rendez-vous ! ●

» Daniel Jacob, instructeur fédéral