

Le Cycliste, Mars-Avril 1960, pages 53-56
Le Cycliste, Mai-Juin 1960, pages 125-128
Le Cycliste, Juillet-Aout 1960, pages 145-147

Paru dans Cyclo-Sport en 1930

La 1ère Diagonale de France sur BREST-MENTON

par Georges GRI LLOT (1907-1948)

Le rapide, qui me ramenait d'Avignon, venait de me jeter, à moitié endormi, sur le bitume de la Gare de Lyon, par une brumeuse matinée de janvier. J'avais passé, là-bas, trois jours assez mouvementés, les derniers en Provence, avant la classique randonnée pascale.

Nous avons projeté, pour cette occasion, avec Philippe Marre, de joindre, en une étape, Bruxelles à Maillane, mais ce dernier, absorbé par ses études, reculait de jour en jour, la période de mise en jambes nécessaire à un tel raid. Rentrant chez moi, le moral évidemment bas comme à chaque retour de Provence, je trouvai, parmi le courrier arrivé durant mon absence, un des derniers N° du « Cycliste » - de ce « Cycliste » que nous attendions comme le Messie, tous les deux mois, avec impatience, parce qu'il nous apportait, de St-Etienne, la parole du Maître, cette parole, hélas ! que nous n'entendrons plus...

Avant même de me changer, de quitter les lourdes chaussures de marche à « ailes de mouche », je me suis mis à parcourir ce N°, à lire cet amusant et spirituel compte-rendu de la sortie à la Trappe d'Aiguebelle, où j'enrage encore de n'être pas allé !... Puis mon regard se posa sur un titre évocateur : « De Bout en Bout ». Quatre mots qui devaient me faire peiner durant cent vingt heures, sur la route quelques mois après.

En effet, Velocio répondait là à un de ses correspondants qui lui demandait : « Quel est celui de vos randonneurs qui établira, le premier, le record de la traversée de la France dans sa plus grande largeur ? »

II n'en fallut pas davantage pour me plonger dans une grande rêverie où Bruxelles s'effaçait de l'horizon pour faire place à Brest et Maillane à Menton.

Pourquoi, au fait, ne tenterais-je pas Brest-Menton ? Depuis longtemps, le Maître parlait de cette randonnée et nous avait même conseillé à tous deux, de la réaliser, l'an dernier, après notre raid Paris-Aix.

Vite les cartes, et la Michelin de l'état des routes c'est le travail de l'itinéraire : Brest, Quimper, Vannes, Nantes, Tours... Ce n'est pas la voie directe, mais qu'importe ! Je dis, Tours, Montrichard, Vierzon, Bourges... Tiens ! si je passais par Clermont et le Puy ? Mais attention, il y a la montagne, et la montagne est une bien mauvaise farce en randonnée. Et puis, au fait, au lieu de travailler seul, si je demandais l'avis de Philippe Marre qui est spécialiste des grands itinéraires. Il possède une importante collection de calepins où sont notés tous les raids passés et à venir : Brest-Menton doit bien y avoir sa place. Nous pourrions ainsi résoudre le problème du Massif-Central, et savoir s'il est préférable d'emprunter la Route d'Hiver des Alpes ou

la Vallée du Rhône.

Voilà donc, grâce au « Cycliste », le moral sérieusement remonté. La chose est décidée. Je tenterai, à Pâques, « Brest-Menton ». Philippe Marre, consulté peu après, m'indique un itinéraire, mais renonce à la randonnée pascale faute de pouvoir s'entraîner comme il le faudrait. Catastrophe ! Me voilà tout seul. Heureusement qu'il existe des jeunes décidés à tout, le cœur bien accroché, la volonté tenace : Jean Marx et Roger Coiffier par exemple. Justement ce dernier a l'intention de « faire quelque chose à Pâques », un petit quelque chose de 1.000 km : Luxembourg - les Baux... Il n'est pas difficile de le convaincre d'essayer mieux encore ; et l'entraînement commença sans retard, car nous n'étions jamais montés à tandem ensemble.

Le programme de cet entraînement était vaste. Nous devions randonner tous les dimanches, rouler des nuits entières, effectuer « Paris-Tours » et « Paris-St-Etienne ». Diverses circonstances nous empêchèrent de nous conformer au programme, notamment l'amour de la montagne. Tout en nous entraînant à rouler à tandem, nous allions, chaque dimanche faire du rocher à Fontainebleau ou à Larchant. Le « Paris-Tours » fut transformé en « Paris-Bry-sur Marne », sous la pluie, et le « Paris-St-Etienne » à tandem, eut lieu avec cinquante mètres de corde et des piolets, en Savoie.

En réfléchissant, et en me basant sur notre précédent « Paris-Aix », je m'aperçus que l'entraînement intensif avait été plutôt néfaste à notre raid de 1929 ; et puisqu'il ne nous avait pas été permis de beaucoup rouler cette année, nous nous contenterions d'acquiescer le coup de pédale, sans lequel aucune équipe de tandem ne peut marcher comme il faut.

Au bout de trois ou quatre « Paris-Larchant » tout marchait à souhait. Nous fîmes encore le Brevet de la F.F.S.C. qui fut avant « Brest-Mantes » la plus grande distance parcourue ensemble à tandem et nous permit d'effectuer nos premiers essais de relais à la direction.

Il n'y avait maintenant plus qu'à attendre 20 h 30, le samedi 12 avril, heure de départ du rapide de Brest. Mais dans l'intervalle, un refroidissement inopiné me valut une grippe sérieuse dix jours avant le départ, grippe qui fut dissimulée dans les règles de l'art afin d'éviter aux âmes charitables, le soin d'annoncer mon « dégonflement ! »

Ventouses, infusions, sirops, etc..., si bien qu'en une semaine, je fus à peu près retapé, mais je dois avouer que je n'étais guère tranquille lorsque Jean Marx et André de Boubers vinrent, sous la pluie, nous mettre dans le train de Brest parce que je me sentais un peu faible et que je craignais le manque d'entraînement. Mais il y a un Dieu pour les audacieux, et comme sur le « Fanion de Parpaillon » qui orne le tandem, plusieurs médailles ont été cousues, il n'y a vraiment aucune chance que nous échouions... Nous peinerons, nous souffrirons, s'il le faut, nous mordrons nos guidons mais nous réussirons !...

Tonnerre de Brest ! Il pleut.

La pluie, la terrible pluie, cet infâme crachin, honte de la Bretagne et des pays du Nord, nous accueille à la sortie de la gare. Je ne connais rien de plus triste que d'arriver un jour de pluie à Brest, que l'on ne connaît pas, et où tout respire la mélancolie, le désœuvrement, l'ennui, dans cette ville située à la pointe la plus occidentale de la France. Notre machine remise à l'hôtel, nous parcourons quelques rues de la ville avec le désenchantement des marins

revenant de croisière et brusquement plongés dans un dédale de rues à l'horizon borné. La pluie fait rage et nous force souvent à nous abriter dans un établissement où l'on nous sert, la plupart du temps, un breuvage innommable, baptisé café.

Les matelots en ciré, les officiers en caban déambulent mélancoliquement sur le pavé brestois, dont la boue, projetée par les autos, constelle les bas des Bretonnes court-vêtues. Nous voilà sur le port, près des bassins où quelques navires de guerre s'ennuient ; voici, en rade, trois bâtiments de ligne, imposants et majestueux avec leur cinq cheminées, leurs tourelles, leurs canons ; voici également un « grain » soigné qui nous contraints à nous replier promptement.

Aucune photographie n'est possible par ce temps de chien. Que faire alors à Brest, quand on n'est ni officier, ni matelot ? Nous adoptons la solution la plus sage : regagner l'hôtel, déjeuner, et nous reposer.

Ce qui fut dit fut fait. Bercés par la pluie cinglant les vitres de notre chambre, nous nous endormons comme des bienheureux... Le soir, après le dîner, nous écoutons encore la conversation de quelques pensionnaires et nous remontons nous coucher - la dernière fois avant le grand départ du lendemain dès 6 h., par n'importe quel temps.

La pluie n'a cessé de la nuit, et arrose toujours la bonne ville de Brest, que nous allons quitter avec un plaisir non contenu. Nous savons ce qui nous attend : le mauvais temps jusqu'aux confins du Finistère, peut être même plus loin ; aussi la consigne du bord est-elle de liquider la Bretagne dans le plus bref délai.

Un peu avant 6 h., le tandem est sorti du garage, tandis que nous endossons notre tenue de mauvais temps. Je me souviendrai longtemps de ce départ de Brest, au petit jour blême, sous la pluie glaciale, à travers les pavés luisants et les rails des tramways. Il fallait, ce matin-là, être « gonflés à bloc » pour partir avec le ferme espoir de recevoir la douche céleste durant des heures et des heures, et d'atteindre un but terriblement éloigné pour le seul amour de la randonnée ; car il est hors de doute que, si nous avions été payés pour faire un « truc » pareil, nous serions restés douillettement dans nos lits...

6 h. Nous voilà partis pour la grande randonnée. Le tandem, piloté par Roger Coiffier, a vite fait d'escalader les rues en pente de Brest et de gagner la grand'route qui, heureusement, est goudronnée. Nous pédalons allègrement, fidèles à la consigne : « Liquider la Bretagne dans le plus bref délai ». La route est on ne peut plus accidentée. Les montées succèdent aux descentes, et les descentes aux montées. Pas un centimètre de plat. Il nous faudra rouler encore deux cents kilomètres avant d'en trouver...

Le ciel ne se dégage pas avec le jour comme nous l'avions espéré un instant. La route se déroule rapidement, monotone, désespérante et luisante sous la pluie. Les roues du tandem projettent de l'eau un peu partout, nos pieds se mouillent, petit à petit, ainsi que nos jambes.

A 6 h. 45, nous traversons le pont sur l'Elorn à Landernau et abandonnons la N. 12, pour la N. 170 qui nous conduira à Quimper.

Que dire du paysage ? Pas grand chose, évidemment. De vastes ondulations sans aucun caractère d'originalité ; de la grisaille à perte de vue et quelques fleurs de genêts pour l'égayer. On m'avait vanté la lande bretonne. J'avoue que ma déception est rude, car la fameuse lande peut être comparée aux étendues soporifiques de la Beauce, de la

Crau et autres Camargue. Certes, les quelques églises entrevues au passage, ne sont pas dénuées de pittoresque, pas plus d'ailleurs que les chapeaux à pans des paysans ; quant aux originales coiffes des Bretonnes, nous en voyons pas mal à Paris, au bras des militaires.

Aux dires des supporteurs de la vieille Armorique, il faudrait explorer les coins et les recoins de la côte, parcourir des routes très mauvaises, la plupart en cul-de-sac. Mais pour la lande bretonne, qu'on me laisse rire ! Je comptais trouver un site plein de charme comme les Causses de Lozère, par exemple, il n'en a rien été. Longuement, Roger Coiffier, et moi, sur cette route interminable, nous avons évoqué les fières et nobles silhouettes de nos montagnes, des grandes Alpes-Blanches, auprès desquelles rien ne peut exister. Où êtes-vous, grands cols alpins, Parpaillon, Izoard, Galibier, Allos ? Où sont vos chemins pleins de charme, d'imprévu et de difficultés, qui nous ont cependant paru moins durs à parcourir que cette route à montagnes russes, escaladant une suite interminable d'infâmes taupinières d'où la vue est absolument nulle.

Toujours sous la pluie, nous traversons plusieurs villages encore endormis, avant d'arriver au Faou, où nous pouvons déjeuner prestement. La route, pendant quelques kilomètres, est presque pittoresque. S'insinuant entre deux petits coteaux, elle descend longuement ; malheureusement, elle est dans un état médiocre, et nous force à ralentir considérablement. Cela ne dure pas ; nous retrouvons le goudron bien avant Châteaulin, où nous arrivons à 8 h. 45.

C'est à mon tour de diriger le tandem. A peine avons-nous quitté la ville, qu'une averse épouvantable nous assaille et dure un long moment. La roue avant soulève une superbe colonne d'eau que la vitesse me renvoie à la figure. Charmante promenade ! et qui promet de durer.

Le moral baisse, si j'ose dire à vue d'œil. Jamais, au cours de mes randonnées, je n'ai trouvé un temps aussi défavorable. Je songe que si la pluie ne cesse pas, la nuit sera terrible. J'entrevois déjà l'échec de « Brest-Menton », la déception de nos amis, et aussi la nôtre, car il nous sera impossible de recommencer Brest-Menton en raison de courses prévues en montagne.

Mais en y réfléchissant bien, la route n'est pas impossible à vaincre. C'est une simple question de volonté. Qu'est-ce donc, au fait, qu'une journée de pluie, une route dure, à côté d'une avalanche en montagne, d'un rocher verglacé, d'une tempête de neige ? La route est bien débonnaire malgré ses embûches, si on la compare à la montagne dont les colères sont terribles et durant lesquelles personne ne peut passer ; tandis que sur la route, en s'accrochant, en luttant, on peut toujours vaincre.

Quelques kilomètres avant Quimperlé, après un ravitaillement à Quimper et un relais de direction à Rosporden, nous essuyons un ouragan de grêle, d'une violence inouïe. En cent mètres, le tandem est arrêté et abandonné à son triste sort, pendant que nous allons nous abriter sous des arbustes, de l'autre côté de la route.

Nous sommes à Quimperlé (140 km.) à 12 h. 15 où nous déjeunons en vitesse, pendant que la pluie tombe sans arrêt.

A noter qu'au cours de cette randonnée de cinq jours, à part deux ou trois repas normaux, nous n'avons vécu, exclusivement, que d'omelettes, de confitures, de café au lait et d'eau minérale. Ce régime se révéla suffisant puisqu'il nous a permis de mener à bien notre randonnée,

sans souffrir de l'estomac - atout considérable dans ce « grand jeu ». Nous n'avons jamais éprouvé de défaillances causées par la faim, ce qui tend à démontrer que la viande, en randonnée, n'est pas un aliment obligatoire, et que le régime du repas léger et répété est encore le meilleur.

La route que nous empruntons n'est ni mieux, ni plus mal que celle de ce matin. Allons, du courage, la Bretagne va bientôt sortir du programme... pour faire place aux bords de la Loire, autres lieux monotones, mais nous y trouverons notre camarade Jean Marx, et oublierons alors le paysage. Nous voici à Lorient, où les pavés et les rails font rage. A la sortie de la ville, la route remonte un peu vers le Nord, ce qui nous vaut un vent debout assez violent, qui nous gênera jusqu'à Hennebont.

A 15 h. 30, nous arrivons à Auray (200 km.). Il y a neuf heures et demie que nous avons quitté Brest ce qui constitue - sans fausse modestie - une performance honorable, si l'on veut bien prendre la peine de considérer que, depuis ce matin, nous luttons contre le mauvais temps, et que la route que nous parcourons est très accidentée.

Je trouve, à Auray, une lettre de Maillane m'annonçant, notamment, que le mistral ne souffle pas encore dans la vallée du Rhône. J'ai toujours aimé, en voyage, recevoir des lettres des amis. C'est d'un effet salutaire sur le moral surtout lorsque celui-ci est au point où se trouvait le nôtre à Auray. Et c'est pourquoi les trois télégrammes-contrôles expédiés, tout en restant laconiques, furent moins désespérés.

Sans nous arrêter, nous passons Vannes, Muzillac et arrivons au magnifique pont de la Roche-Bernard, le premier endroit intéressant et agréable depuis le départ de Brest. Malheureusement le temps, trop noir, nous empêche de prendre des photos.

L'Hôtel de l'Espérance nous offre un dîner pantagruélique, qui est le bienvenu après une journée pareille ; mais en sortant pour aller jeter quelques cartes à la poste, je suis saisi par un frisson extraordinaire, m'obligeant à rentrer en claquant des dents. Le Raid va-t-il se terminer à la Roche-Bernard ? Telle est la question qui m'a hanté quelques instants.

Craignant un retour intempestif de ma grippe de la semaine dernière, je me couvre de mes deux chandails, de mon imperméable, et je passe à l'arrière du tandem. Il est 20 h. 30 lorsque nous repartons à la nuit tombante.

La route, heureusement, n'est plus accidentée, et la pluie a cessé. Je ne suis néanmoins guère rassuré quant à mon état physiologique. Je crains, à tout moment, l'effondrement complet, sans rémission. Quelle idée aussi de s'embarquer dans une telle aventure, la peau encore marquée des disques violacés des ventouses.

Mais les kilomètres s'ajoutent aux kilomètres et mon état général s'améliore nettement. Je quitte même mon imperméable, ce qui me vaut d'oublier mes gants et nous oblige à virer de bord pendant un km. pour revenir les chercher. Comme si Menton n'était pas assez éloigné de Brest !

La N. 165 n'a pas l'air extrêmement pittoresque. Nous n'éprouvons aucun déplaisir à la parcourir la nuit.

A 23 h. 30, nous entrons dans Nantes. Nous avons la déception de n'y trouver aucun café ouvert. Fermer à 23 h., quelle abomination. Messieurs, pour un bistrot ! Nous perdons un temps précieux à chercher la gare, où le buffet

est à même de nous restaurer, et nous y restons un bon moment, trop bon même, et nous sommes assez raides lorsqu'il faut repartir, évoluer au milieu des pavés, des rails, des rues obscures, pour trouver la route d'Angers.

La cadence est tout ce qu'il y a de lent. Je sens que le tandem n'avance plus et décide qu'au premier endroit propice, nous nous arrêterons pour nous reposer un peu.

Nous parcourons encore vingt-cinq kilomètres environ, à petite allure, quand un hangar se présente sur la droite. Nous y pénétrons et nous mettons en devoir de dévorer une moitié de poulet rôti, des oranges, des bananes... achetés à La Roche-Bernard. Nous perdons là près de deux heures, bien inutilement.

II est facile de dire : « Il ne faut jamais s'arrêter la nuit ». Je suis assez expérimenté en la matière pour connaître toute la valeur de cet axiome, mais il arrive un moment où l'abrutissement (je dis bien l'abrutissement) arrive à dominer les réflexes et à causer aux randonneurs des préjudices considérables. A force de parcourir des kilomètres sans intérêt, l'esprit s'endort, le cerveau ne réagit plus, l'homme n'est plus qu'une loque obéissant à je ne sais quoi ; à un instinct peut-être qui le fait se coucher comme une bête, parce qu'il n'en peut plus.

C'est là que le cyclotourisme devient une école d'énergie, parce que seule l'énergie peut sauver le cyclotouriste en détresse. Il a en lui toutes les ressources physiologiques pour vaincre la défaillance ; il ne lui manque que l'étincelle pour les mettre en action.

Si j'avais à recommencer un raid de l'envergure de « Brest-Menton » - que Dieu m'en préserve ! - je ne dépenserais pas inutilement, en roulant une nuit, des forces susceptibles d'être mieux utilisées par la suite et je suis persuadé que si, à Nantes, nous nous étions arrêtés carrément quatre heures, afin de dormir dans un lit, nous ne serions pas arrivés plus tard le lendemain à Vierzon, et certainement moins fatigués. Mais, comme dans chaque branche de l'activité humaine, c'est à ses dépens que l'on apprend à vivre, c'est en faisant « Brest-Menton » que l'on apprend à faire « Brest-Menton ».

Pour ma part, cette expérience acquise ne me servira plus, car j'ai fermement l'intention d'en rester là et de considérer « Brest-Menton » comme le point final - si j'ose m'exprimer ainsi - de ma carrière de randonneur...

Le départ du « hangar fatal » a lieu pédestrement parce que nous sommes gelés et à moitié endormis. Lorsque nous remontons en machine, l'allure n'est guère plus vive qu'à la sortie de Nantes. Nous avons hâte de trouver un café ouvert, afin d'absorber un liquide chaud et de manger, car le poulet de La Roche-Bernard n'est plus qu'un vague souvenir.

Peut-être à Varades, peut-être à Champocé - le livre de bord est muet sur ce point - nous trouvons ce qu'il nous faut pour nous restaurer copieusement, avant d'affronter une succession interminable de raidillons terribles qui doivent sévir jusqu'à Angers. Nous y entrons aux environs de 8 h. du matin, le mardi ; c'est-à-dire que nous avons rampé depuis Nantes.

Mais avec le jour et la perspective de retrouver bientôt notre camarade Jean Marx, le moral s'est sérieusement relevé. Cela va si bien que nous prenons la peine de sortir l'appareil pour prendre quelques photos - oh ! sans grand intérêt - qui nous rappelleront toujours cette randonnée pascal placée sous le signe du mauvais temps.

Maintenant, il ne pleut pas, mais le ciel est lourd de

cumulonimbus, et un violent vent de côte souffle désagréablement. Comme pour la lande bretonne, il est absolument nécessaire de mettre beaucoup de bonne volonté pour trouver du charme aux bords de la Loire. La route longe le fleuve aux eaux jaunes et limoneuses et traverse quelques villages : La Bohalle, Saint-Mathurin, les Rosiers, qui paraissent sommeiller comme cette triste Loire.

Douze kilomètres avant Saumur, un cyclo à l'horizon ; et quel cyclo ! Jean Marx, qui a passé la nuit dans un train omnibus pour venir à notre rencontre. Ah ! le brave ami ! Si nous ne l'embrassons pas, le cœur y est ! Jean, c'est un type extraordinaire, toujours décidé, que l'on parte pour Villeneuve-Saint-Georges ou au Mont-Blanc à vélo, à tandem ou par le train. Du moment qu'il s'agit de partir, il est toujours de la fête, même lorsqu'il s'agit de tentatives hasardeuses en haute-montagne où l'on risque de se casser la figure.

Sachant que nous allions passer près de Paris, il ne pouvait manquer de venir nous chercher sur les bords de la Loire et nous faire un brin de conduite.

Ah ! qu'il fait bon vivre, entouré d'amis de la trempe de ceux de notre « Groupe Montagnard Parisien », presque des frères, toujours prêts à rendre service, toujours d'humeur égale, et qui vous font oublier les vilénies de ce monde.

Depuis l'arrivée de Jean, l'allure s'est nettement accélérée, et nous ne tardons pas à arriver à Saumur, où nous déjeunons gaiement tous les trois. Toutes les fatigues, tous les ennuis sont oubliés. La conversation roule sans arrêt sur les amis du G.M.P. quittés à Paris, il y a seulement trois jours, trois jours qui me paraissent trois mois.

Confortablement restaurés, nous repartons lentement sur les bords de cette Loire, que je voudrais voir aux quatre cent diables. Autant j'aime ce fleuve dans sa haute vallée, autant il m'indiffère ici, coulant sans force, d'une façon bête entre deux rives trop vertes. Où es-tu donc, vieux Rhône aux flots impétueux ? Où est donc ta vallée pleine de caractère et de bien chers souvenirs ?

Nous arrivons à Langeais, à je ne sais quelle heure. Nous remarquons et photographions le château tout différent des autres : les châteaux de la Loire, mornes bâtisses blanches trop souvent identiques et trop fréquentées par la foule des autocaristes qui n'ont jamais rien vu.

Nous entrons à Tours vers 13 h. 30, pilotés par Jean Marx, presque un enfant du pays. Après nous avoir signalé le danger des rails à la sortie du pont... il ramasse une solide bûche sur ces mêmes rails, vérifiant ainsi son assertion !

Nous restons un bon moment dans un grand café de la ville, à consommer force chocolats et brioches. Une lettre de Maillane me confirme que nous serons attendus dans la vallée du Rhône, à Vienne. Mais le temps s'écoule vite et nous reprenons la route. Nous laissons la N. 76 pour emprunter un chemin longeant la Loire pendant une douzaine de kilomètres, et revenant sur la Nationale à La Croix, par St-Martin-de-Beau.

Jean Marx nous quitte. Il aurait bien voulu nous accompagner plus longtemps mais il doit, trois jours plus tard, prendre à Paris le départ pour le raid sur les Eaux., il tient donc à éviter une seconde nuit blanche. Les adieux, comme tous les adieux, sont tristes. Nous ne reverrons maintenant notre ami que samedi prochain, à Avignon, après le raid.

Nous continuons donc, seuls à nouveau, jusqu'à Chenonceaux, où nous émettons la prétention de photographier le château. Mais l'heure est passée paraît-il. Pour comble de bonheur, notre pneu arrière crève sur un silex. On peut penser à quels dieux et à quels tonnerres infernaux furent voués, ce jour-là, les châteaux dits de la Loire.

Heureusement qu'à quelques kilomètres de là, nous rencontrons un cyclo en train de réparer lui aussi. C'est Géo Bimbenet, l'illustre randonneur, le concurrent perpétuel à la « Poly de Chanteloup ». Tout le monde le connaît, de réputation au moins. C'est pourquoi, aujourd'hui il est venu de Contres, où il s'est retiré, à Tours pour nous retrouver. Nous dinons à Montrichard et nous nous quittons au carrefour de la route de Contres, non sans que Géo Bimbenet m'ait remis une fiole dont le contenu était à prendre en cas de « coup de pompe ».

Nous avons l'intention de nous arrêter à Vierzon, pour prendre quelques heures de repos car nous n'avons pas dormi depuis le départ de Brest et je sais, par expérience, que deux nuits consécutives sur la route produisent de sérieuses perturbations dans la marche d'un tandem. C'est d'ailleurs la tactique employée par les « Audax » au cours de leur Brevet de 1.000 km, qui prévoient un arrêt de quatre heures, au cours de la seconde nuit.

Il reste encore soixante-dix kilomètres à faire avant d'arriver à Vierzon, malheureusement la route laisse à désirer et devient même épouvantable aux environs de Villefranche-sur-Cher. Il fait nuit et, par surcroît, Coiffier commence à dormir sur le tandem ! J'ai passé entre Villefranche et Vierzon, comme, plus tard, entre Nice et Menton, les moments les plus durs du raid, je dirai presque de ma vie de cyclotouriste.

Cahoté, désarmé, le tandem roule à 10 kmh. Coiffier, à moitié endormi, ne réagit plus et, si, moi-même, résiste au sommeil, je suis las, presque à bout de force. L'instant est tragique. Je sens que si cela continue, nous allons verser au fossé, et « Brest-Menton » en restera là. A cette idée, mon sang ne fait qu'un tour, et je me cramponne résolument au guidon.

La marche à pied alterne avec la marche à tandem. Elle réveille un peu Coiffier, mais ne me délasse guère. Le sommeil, à mon tour, m'envahit petit à petit. Je fume cigarette sur cigarette pour tenter de chasser, car si je venais à m'endormir à ce moment critique, le raid sombrerait à jamais.

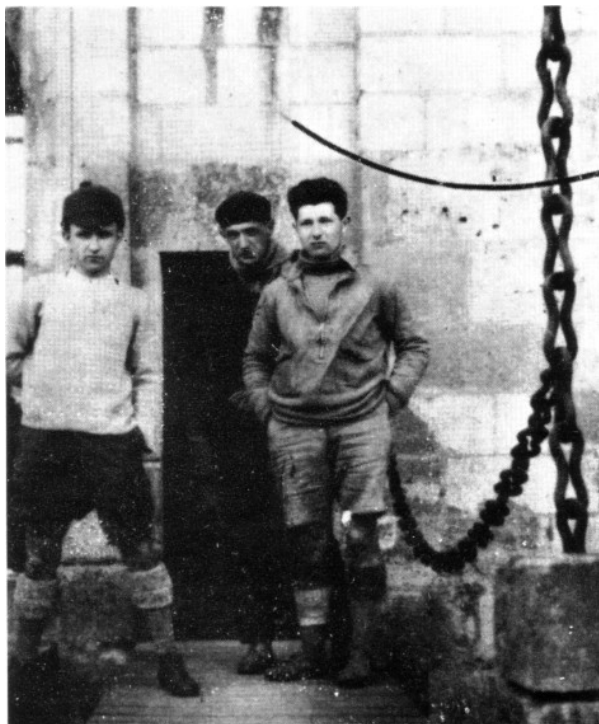
Nous franchissons deux passages à niveau fermés, à peine signalés, sans que la situation ne change. La nuit est d'un noir d'encre et la route toujours mauvaise. Soudain, à une dizaine de kilomètres avant Vierzon, le goudron apparaît. J'absorbe, en vitesse, quelques gorgées de la fiole de Géo Bimbenet et nous repartons... pas pour longtemps... Je sens ma tête tourner, la direction flotter j'arrête immédiatement le tandem. Cet étourdissement ne dure que quelques instants et semble provenir de l'absorption du contenu de la fiole, peut-être e-t-ce une coïncidence ? Roger Coiffier qui, heureusement, a récupéré, prend alors la direction et nous amène à Vierzon vers 1 h. 30 du matin.

Après avoir frappé à plusieurs hôtels devant la gare, nous en trouvons un qui consent enfin à nous recevoir. A 2 h., nous nous endormons, heureux d'être bien arrivés jusque-là. La première manche est gagnée. Il s'agit maintenant de bien profiter des cinq heures de repos que nous nous octroyons généreusement.

Voilà donc effectuée la première partie du parcours, soit près de sept cents kilomètres. Le temps réalisé sur cette distance n'a absolument rien d'extraordinaire, mais il est bon de considérer qu'il reste encore plus de huit cents kilomètres pour atteindre Menton et que nous avons essuyé pluie et tempête durant de longues heures. Cette tempête fut d'ailleurs relatée en son temps dans les journaux et inquiéta fortement nos amis de Paris.

Nous nous estimons donc très heureux d'être venus à bout des éléments déchaînés, et d'avoir pu rallier Vierzon dans ces conditions aussi peu favorables. Mais, je le répète, sur la route, une seule qualité prime toutes les autres : la volonté. Point n'est besoin, comme en montagne, d'être un virtuose pour forcer certains passages difficiles. Il suffit simplement de s'accrocher, de résister par la volonté au sommeil et à la fatigue. On pourra bien sûr, comme certains esprits chagrins, critiquer la randonnée - et pour cause - elle n'en constitue pas moins une belle école d'énergie.

Après un réveil assez laborieux - cinq heures de sommeil pour quarante-quatre d'efforts - nous quittons Vierzon à petite allure par la N. 76, que je connais bien. Ce fut elle qui nous vit passer lors de notre premier voyage à tandem, Philippe Marre et moi.



Sur la route de « Brest-Menton », Georges Grillot (au centre) et Roger Coiffier (à droite) en compagnie de Jean Marx, au Château de Langeais

Ce matin, la cadence ne va pas du tout. Il me semble, étant à la direction, que la route est dure. Nous n'en couvrons pas moins les trente-deux kilomètres qui nous séparent de Bourges à 26 de moyenne. Un arrêt dans la ville de Jacques Coeur s'impose car notre pauvre tandem, qui a essuyé tant de pluie en Bretagne, grince à perdre haleine. Après un sérieux graissage, la machine reprend la route allègrement et silencieusement.

L'allure n'a rien de brillant elle ne le sera guère de toute cette journée, si ce n'est sur la fin du parcours. Nous traversons de longues étendues cultivées, légèrement vallonnées, et nous nous ennuyons quelque peu. Les villages

sont rares, le paysage ne change guère.

Aussi voyons-nous arriver avec plaisir Sancoins, gros bourg du Cher ; la foire y sévit ce jour-là. Force nous est donc de le traverser au ralenti, au milieu d'une foule de paysans, de bestiaux, de charrettes, etc. Mais comme il est près de midi, nous nous arrêtons dans un hôtel où l'on nous sert rapidement ce que nous demandons.

Parlez-moi au moins du centre de la France pour bien manger. Sans être un gastronome comme mon « presque-pays » Brillat Savarin, j'aime la franche et bonne cuisine de mon pays, dont celle du Cher est sœur, si l'on peut s'exprimer ainsi. En randonnée, il importe de manger avec appétit si l'on veut éviter la fatale défaillance, et quand - en Bretagne, par exemple - je voyais arriver des plats douteux et le beurre salé, cela ne m'enchantait guère. On me rétorquera qu'en camping, je pourrais manger ce qui me plairait - et ce, sous toutes les latitudes - mais je répondrai que le camping, si agréable soit-il, est absolument incompatible avec la randonnée, pour la bonne raison qu'il exige un attirail pesant, un poids excessif. De plus, j'ai une sainte horreur de faire de la cuisine ; et si, un jour, un me voit en camping - on m'y a déjà vu - je ne cacherai pas que c'est un camarade ou une camarade obligeants qui se chargent de tout !

Fermons cette parenthèse «gastronomico-cyclotouriste », et reprenons notre voyage là où nous l'avons laissé : à l'hôtel de Sancoins, si je ne m'abuse.

Après un bon moment de repos, nous quittons Sancoins en dedans de notre action - comme diraient les chroniqueurs sportifs - en direction de l'Allier, que nous ne tardons pas à traverser sur un pont suspendu, peu avant d'arriver à Saint-Pierre-le-Moutier, où nous retrouvons cette vieille connaissance de N. 7 dont je me flatte de connaître tous les tournants, de Paris à la frontière italienne.

St-Pierre-le-Moutier, un pays qui ne vous dit rien, amis lecteurs, mais qui est plein de souvenirs de voyages pour Philippe Marre et moi, souvenirs remontant à l'époque du tourisme à bicyclette sur l'antique vélo « Tour de France » à boyaux ! A partir de là, je suis en pays de connaissance, et malgré la monotonie de la route je ne m'ennuie pas, parce que je songe aux voyages passés ayant emprunté cette N. 7. Le ciel est toujours très couvert et peu engageant. Nous nous arrêtons quelques minutes au monument aux morts du dirigeable « République » pour prendre une photo de ce curieux mémorial.

Nous ne tardons pas à arriver à Moulins, où nous cassons la croûte vers 15 h. 30. La route, ensuite, n'est guère plus intéressante, que celles suivies depuis Brest, mais nous avons la consolation de penser qu'à partir de Varennes-sur-Allier, nous allons traverser une région de montagnes de moyenne altitude, qui rompra la monotonie du voyage.

En effet, la route jusqu'ici désespérément plate, commence à grimper, puis à descendre, pour prendre la proportion d'un véritable toboggan aux environs de St-Géraud-le-Puy. Le tandem plonge dans les descentes, escalade en vitesse les remontées, et nous amène dans cette dernière localité bien avant l'heure prévue.

L'an dernier, cette même route était dans un état lamentable, tellement lamentable que les voitures n'y passaient plus. Je n'oublierai jamais notre calvaire lorsque nous arrivâmes, Philippe Marre et moi, dans ce chaos au cours du raid Paris - Aix-en-Provence. Aujourd'hui, la N. 7 est entièrement refaite et c'est un véritable plaisir de la parcourir, d'autant plus que les Monts de la Madeleine, sur

notre droite, sont encore blancs de neige.

Nous dînons à La Palisse, sans nous attarder car nous sommes attendus par nos amis des « Cyclotouristes Roannais ». Une longue côte se présente dès la sortie de ville ; nous la grimpons allègrement à la nuit tombante, avant de nous lancer dans la belle descente de St-Martin-d'Estréaux.

Comme je connais la région et qu'il fait maintenant nuit noire, je passe à l'avant du tandem, me proposant de mener cette descente tambour battant. Je sais que la route est bonne, que les virages sont faciles et relevés. Au bout d'un kilomètre, le phare se met à éclairer davantage. Présumant une panne du feu rouge arrière, nous mettons pied à terre. Après un quart d'heure de recherches et de tâtonnements, il consent à fonctionner à nouveau. Ce que j'ai fait pour cela, qu'on ne me le demande pas ; on sait à quels caprices est sujette l'électricité !

Enfin nous repartons. Nous traversons la Pacaudière, Saint-Germain-l'Espinasse, et nous descendons, vers Roanne, sur une route aussi bosselée que l'an dernier. A l'entrée de la ville, nous trouvons Lucien Clairet, qui nous mène au Siège de la Société où de nombreux camarades nous attendent. Il est 22 h., et nous sommes à neuf cents kilomètres de Brest. Nous serions bien restés jusqu'à 3 h. du matin à converser avec les cyclotouristes roannais, à parler montagne avec Gaston Roudillon ⁽¹⁾ mais la prudence nous commande de nous reposer. Plus nous resterons en si bonne compagnie, moins nous pourrions dormir, car le départ est irrévocablement fixé à 4 h. et nous voulons être à Maillane, demain, donc à trois cent trente kilomètres de Roanne.

Après un ban vigoureux battu en l'honneur du mariage de Paul Treille, Président des « C.T. Roannais », nous nous retirons à 23 h. 30, non sans avoir remercié, comme il convient, tous les camarades qui nous ont organisé une si agréable réception.

Couchés à 23 h. 30, nous nous levons à 3 h. 30, les jambes encore plus raides qu'à Vierzon, mais, par contre, le moral gonflé à bloc : c'est que dans quelques heures, nous allons retrouver à Vienne le tandem Roumanille « monté à notre avance » comme on dit en Provence.

Dès la sortie de l'hôtel, la pluie nous prend : une petite pluie fine et glaciale, tout à fait ce qu'il faut pour me remettre un genou grippé depuis la triste Bretagne ! Il fait encore nuit, et l'on n'entend que le bruit des pneumatiques traversant les flaques d'eau. La route, jusqu'au lieu-dit L'Hôpital, est plate comme la main, mais, après le croisement de la route de Saint-Etienne, elle commence lentement à monter. Nous étouffons littéralement sous nos imperméables que nous quittons d'ailleurs peu après. Le jour gris se lève lentement sur les Monts du Lyonnais où les nuages courent comme sur les grands sommets alpins un jour de tempête. La pluie, décidément, sera le signe de ce premier « Brest-Menton » et nous pouvons dire que sans elle, nous aurions certainement gagné un temps précieux.

Cette côte du Pin-Bouchin est décidément interminable. Elle sera pourtant moins pénible que la descente menant à Tarare où Coiffier - au dirigeoir - arrive trempé des pieds à la tête, et complètement transi par-dessus le marché.

Partis de Roanne avec un malheureux café et deux

« pôvres » croissants dans l'estomac, nous menaçons de dévaliser Tarare en brioches et chocolat tellement nous avons faim ! Lorsque nous repartons, la pluie tombe de plus en plus. Ayant prévenu de Moulins que nous serions à Vienne à 9 h., je m'aperçois que nous ne pourrions jamais arriver à l'heure H.

La route est maintenant très accidentée. Dans les descentes effectuées à « tombeau ouvert », le tandem soulève de véritables gerbes d'eau, que j'encaisse sans sourciller. La pluie devient d'une telle violence à Tassin la Demi-Lune, que, nous devons nous abriter quelques instants. Au lieu de traverser Lyon, nous évitons la ville en prenant le G.C. 13 bis ⁽²⁾ dont j'ai souvent eu l'occasion de parler.

A Brignais, nous nous ravitaillons rapidement, passons Givors de même et arrivons à Vienne bien après l'heure fixée. Nos amis sont partis devant, tout doucement non sans nous en avoir prévenus par une inscription sur le mur de la gare où nous avons rendez-vous.

L'estomac creux, nous repartons, grimpons une côte assez longue, et, à une dizaine de kilomètres, rejoignons notre ami H. Roumanille et sa nièce Thérèse, qui nous attendaient tranquillement à l'ombre d'une borne Michelin. Quel plaisir que de retrouver dans cette vallée du Rhône, de bons amis qui n'ont pas hésité à « monter » de Maillane, pour venir à notre rencontre et nous accompagner. Ils avaient profité de cette circonstance pour aller jusqu'au Cimetière de Loyasse, à Lyon se recueillir sur la tombe de Velocio. Je ne présenterai pas le tandem Roumanille d'excellents cyclotouristes qui, entre autres, ont été les premiers à escalader le Ventoux par Malaucène.

D'un seul coup, la fatigue est balayée, les ennuis oubliés et la conversation, engagée pour deux cent trente kilomètres, ne cessera qu'à Maillane. Il paraît, d'après Thérèse Roumanille, que nous n'avons pas l'air fatigués - cette déclaration nous fait particulièrement plaisir car elle nous fait espérer le succès du raid.

Longuement nous parlons aussi de Velocio, de notre cher Maître si tragiquement disparu il y a peu, dont la disparition sera si sensible au cyclotourisme, comme, déjà, nous commençons à nous en apercevoir... Cette route de la Vallée du Rhône est bien celle de Velocio ; celle où il se plaisait à rouler au cours de formidables randonnées qu'il menait à bien malgré son âge. Que le nom de Paul de Vivie demeure longtemps gravé dans le cœur des cyclotouristes, et qu'ils n'oublient jamais celui qui vulgarisa, par la parole, par la plume et par l'exemple, le tourisme à bicyclette.

Cyclotouristes, mes frères, souvenez-vous toujours que la Vallée du Rhône était la route du Maître, et en la parcourant, allez en répétant : « Je suis la route de Vivie ».

Les kilomètres passent sans que nous nous en apercevions tellement la conversation est soutenue. Nous arrivons à Saint-Vallier où nous prenons un café.

La gare de St-Vallier est particulièrement connue des cyclos, pour être celle où l'on prend le train, alors que le mistral souffle et que l'on « monte » à Saint-Etienne. Velocio, lui-même, ne dédaignait pas le « grand frère » dans la vallée du Rhône, lorsqu'il y avait impossibilité de la remonter. Tout le monde connaît le « mistral », ce fameux vent du Nord qui balaie littéralement la vallée du Rhône. Il faut une forte dose d'énergie pour arriver à le vaincre, et, le plus sage, lorsqu'il est déchaîné, c'est encore

¹ Qui devait trouver la mort, au Râteau, dans le Pelvoux avec André Bertin, en cette même année 1930.

² Aujourd'hui la D42

d'emprunter le train. Aujourd'hui, le mistral ne souffle guère, mais le peu d'ardeur qu'il met à la besogne nous aide néanmoins.

Depuis le matin, le pneu arrière du tandem se dégonfle peu à peu. Comme nous ne sommes pas trop en retard, nous en profitons pour obturer la percure imperceptible. C'est la seconde et dernière réparation du raid. Qui donc disait que les enveloppes « façon-main » ne tenaient pas le coup ?

A mesure que nous « descendons » la vallée, j'égrène le chapelet des souvenirs de voyages passés, notamment celui de la recherche de ma pipe perdue par une sombre nuit de l'été dernier, en compagnie de Thérèse Roumanille et de son oncle, au retour de la « Journée Velocio ». Je ris encore en y pensant !

Mais voici Tain l'Hermitage, le Pont de l'Isère et enfin... la pluie en arrivant à Valence.

Valence, encore une ville de souvenirs, où le Maître avait coutume de retrouver ses disciples, sur une placette devant la gare. Nous nous y dirigeons, et nous installons devant de confortables chocolats. Il est 15 h. 30. Un beau soir d'août dernier, à cette même place et en semblable compagnie, Roger Coiffier excepté, nous étions attablés à la même place servis par le même garçon. Ce petit épisode, après tant d'autres depuis Vienne, me remonte le moral à une altitude considérable. Cela va si bien que je refuserais tout net à cet instant, la place du Président de la République, si on me l'offrait !

Tout cela pour démontrer, qu'en randonnée, le moral joue un rôle capital. Après mille kilomètres de dures routes, par un temps exécrable, la vallée du Rhône aurait pu être désastreuse sans la présence du tandem Roumanille. Qu'aurais-je bien pu raconter à Coiffier qu'il ne sache déjà ; les sujets de conversations étaient épuisés. Il aurait fallu rouler silencieusement et certainement essuyer une série de « coups de pompe », comme l'an dernier, dans « Paris-Aix ».

Cette année, rien de tout cela, la présence de nos amis suffisant à nous reconforter, et une route connue comme ma poche, sur laquelle je puis évoquer des souvenirs à chaque virage. Pas une seule fois, au cours des deux cent trente kilomètres parcourus, en longeant le Rhône, nous eûmes l'impression de « pousser », de rencontrer une difficulté quelconque, malgré les km. totalisés depuis Brest. C'est pourquoi nous ne saurions trop remercier le tandem Roumanille d'être venu nous chercher au bon moment, et nous aider à passer sans nous en apercevoir, le point névralgique de notre Raid et contribuant, par là-même, à sa réussite.

Voilà Montélimar et déjà sa côte de Donzère, qui me semble autrement moins pénible que l'an dernier. Nous dégringolons l'autre versant à toute vitesse ; traversons le village et nous arrêtons à Pierrelatte pour dîner. Les sacoches du tandem ami recèlent une collection prodigieuse de pots de confiture. Il y en a pour tous les goûts, en quantité industrielle. Et si j'ai quelquefois blagué ce tandem sur ce point, je dois faire mon « mea culpa », car je n'ai pas été le dernier à « taper » dans cette réserve.

On a beau dire que le poids c'est l'ennemi et qu'on est bien aise de n'en avoir que le strict minimum sur sa machine, mais on est quelquefois bien aise de profiter de celui du voisin, surtout lorsqu'il se traduit de cette manière !

Nous serions bien restés là, un bon moment encore, si le devoir ne nous avait appelés sur la route. A la nuit tombante, nous recommençons à grignoter les kilomètres :

Lapalud, Mondragon, Mornas, rien à signaler. Les deux tandems roulent côte à côte à bonne allure, sans le moindre incident. La nuit est magnifique une belle nuit de Provence comme il n'en existe pas à Paris et encore moins en Bretagne !

Nous arrivons à Orange vers 22 h. Nous nous arrêtons au café où, l'an dernier, une certaine équipe composée de Roger Coiffier, André de Boubers et Ph. Marre, contraignit l'établissement à fermer à une heure impossible... pour permettre à Ph. Marre de terminer, pour « Cyclo-Sport » son compte-rendu de la « Semaine Fédérale de Cyclotourisme en Ardèche ».

La température toujours aussi douce, laisse présager le beau temps jusqu'à Menton. Dans la nuit, Thérèse Roumanille, à l'arrière de son tandem, nous fait une démonstration d'éclairage, en allumant plusieurs ampoules, placées devant elle et destinées à éviter le survoltage du projecteur aux grandes allures.

Mais voici les rails du tramway de Sorgues et les lumières d'Avignon, que nous évitons par de savants détours par delà les remparts. Au bout de quelques kilomètres, sur la route de Tarascon, un feu est signalé venant à notre rencontre. C'est celui des camarades avignonnais Boyer et Genin, qui nous accompagneront demain, au départ de Maillane. Encore une rencontre comme on aimerait en faire à chaque tournant de route ; par des petits chemins qui me sont aussi familiers que ceux des environs de Paris, les trois tandems gagnent Maillane, où nous arrivons à 1 h. du matin.

Je n'ai plus besoin d'insister sur Maillane, que beaucoup de cyclos connaissent, précisément ceux venus cette année à « Pâques en Provence », aux Baux, dans le même temps que nous tentions notre « Brest-Menton ». C'est à Maillane que nous allons prendre notre troisième repos de quelques heures. Au préalable, Thérèse Roumanille, infatigable, à peine descendue de machine, se met en demeure de nous servir un bon repas, tandis que la conversation roule de sujet en sujet.

Tout semble bien aller, à moins d'un accident. Nous devons réussir et arriver au but au cours de la nuit prochaine. Lorsque nous avons quitté Paris nos amis riaient sous cape et ne se cachaient pas « que Grillot ne dépasserait pas Maillane et que s'y trouvant si bien le raid en resterait là ». Et j'étais bien résolu, dès le départ, d'aller au moins jusqu'à St-Rémy-de-Provence... pour leur prouver le contraire.

Maintenant dire que je quitterai Maillane avec plaisir en la circonstance, c'est une autre affaire. Pour l'instant, bien à regret, nous montons nous reposer. Il est 2 h. et nous devons nous lever à 5 h. 30. Durant ce temps, nos camarades Boyer et Génin font la veillée, pour ne pas manquer le départ à 6 h.

Philippe Marre n'avait-il pas raison en qualifiant, dans ces mêmes colonnes de « Cyclo-Sport », la maison des Roumanille, de « Maison du Bon Dieu »... ?

Je n'ai jamais été condamné à mort, mais je suppose que l'ultime réveil ne doit pas être plus pénible que le mien, en ce matin du 18 avril 1930. Je suis totalement abruti dans mon lit, et, pour moi, H. Roumanille, Boyer et Genin, semblent être le Procureur de la République, l'avocat, le substitut venant me dire le fatidique « Soyez courageux... » Je leur demande si « l'autre » est levé. L'autre, c'est mon complice Coiffier qui dort à l'étage au-dessus, et qui, comme moi, est condamné aux galères, c'est-à-dire à aller

de Brest à la frontière italienne sur un engin nommé : tandem.

Qu'ai-je donc fait pour que l'on me chasse ainsi de mon lit où je suis si bien, et pourquoi veut-on, à toute force, que je quitte Maillane pour y revenir demain ? Je me jure, in petto, que je ne me lancerai jamais plus dans une aventure semblable, où il faut véritablement souffrir, moralement et physiquement, pour en atteindre le but.

Tant bien que mal, nous sommes sur la route à 6 h. Heureusement que Boyer et Génin sont là pour entretenir la conversation... et le moral bien bas. La route est assez mauvaise jusqu'à St-Rémy-de-Provence où naquit, paraît-il, Nostradamus.

Nous regagnons la N. 7, quittée à l'entrée d'Avignon par la N. 99, côtoyant les Alpilles. Le temps est magnifique ; les montagnettes de Provence se détachent sur un ciel d'un azur incomparable, donnant au paysage un cachet bien particulier à cette belle région.

A la sortie d'Oraon, nous cassons un câble de frein, remplacé aussitôt par F. Boyer, qui ne craint pas le contact de l'innombrable couche d'huile et de boue recouvrant la machine.

La cadence n'a rien de particulièrement brillante. Il est vrai que nous avons déjà 1.300 kilomètres dans les jambes, mais à tout prendre, j'avais escompté que nous marcherions un peu mieux.

Après Lambesc, nous attaquons une série de faciles ondulations où le « tandem de Paris-Aix », l'an dernier, avait littéralement « rampé ». Il est vrai que le « Brest-Menton » de cette année ne lui est guère supérieur. Enfin voilà la dernière côte et la plongée sur Aix-en-Provence où nous atteignons la vitesse limite.

Nous nous reposons une longue heure dans un café, où nos bons amis Boyer et Génin nous quittent pour rentrer en Avignon. Leur compagnie nous a été, aussi, d'une grande utilité, et nous a fait gagner un temps appréciable. Nous l'avons bien constaté par la suite. Eux aussi, ont bien droit à notre reconnaissance.

Au départ d'Aix, le temps se gâte sérieusement, le vent, qui nous est contraire, nous laisse sur place. Coiffier souffre de la selle, et mon genou me tiraille continuellement. Nous ne prononçons pas une parole et le paysage, pourtant agréable, passe tout à fait inaperçu. A ce moment, nous aurions donné je ne sais quoi, pour être à Menton.

Tandis que le vent de trois-quarts face continue à nous gêner considérablement, une pluie, fine et pénétrante, se met à tomber ; c'est presque la débâcle... Péniblement, nous arrivons à St-Maximin, où nous déjeunons sans appétit. A une moyenne horaire assez faible, nous poursuivons notre route par Brignoles, où les côtes recommencent à se succéder sans interruption. Cette fois-ci nous commençons à en avoir assez d'être sur ce tandem depuis lundi dernier, et nous nous énervons au moindre incident. A peine

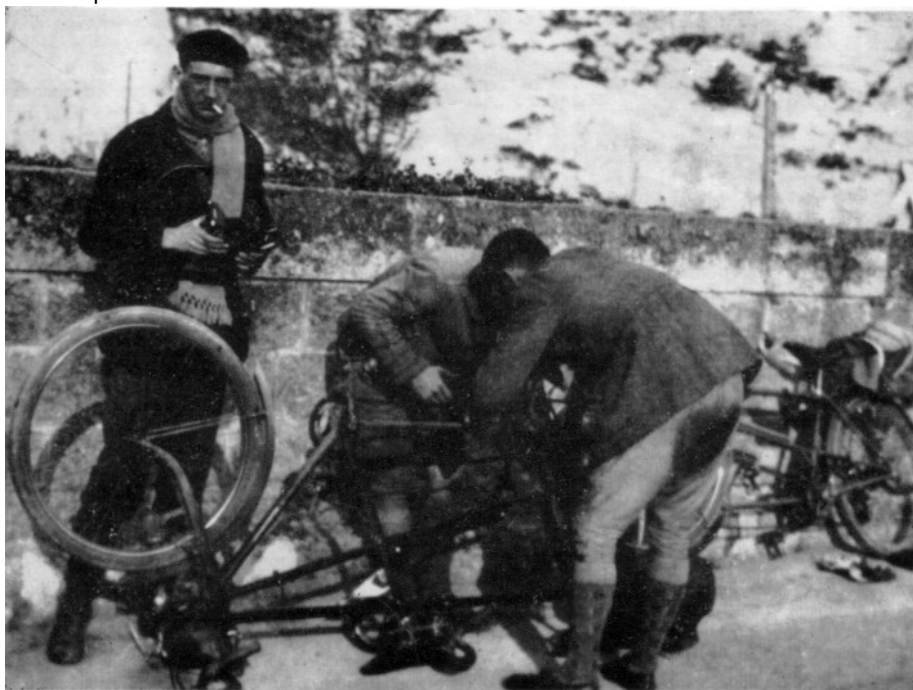
sourions-nous à la vue d'une borne indiquant : Gonfaron... Gonfaron, le pays où les ânes volent, illustré par le fameux Maurin des Maures, et son vieil ami Parlo-Soulet...

La pluie ne nous quitte guère depuis St-Maximin ; par contre, le vent désastreux, atténué par les montagnes du haut Var, est un peu calmé.

Dîner à Vidauban, où je constate que nous n'avons pas de train, à Menton, pour nous ramener à Avignon, avant le lendemain 8 h. En conséquence, inutile de nous presser ; d'ailleurs il nous serait difficile de faire autrement. En effet, la N. 7, depuis la vallée du Rhône, est en cours d'élargissement, si bien, qu'en pleine nuit, au ralenti heureusement, je précipite le tandem dans un chantier non éclairé. Plus de peur que de mal !

La nuit est absolument noire, et comme nous roulons lentement de peur des dérapages sur la route mouillée, notre éclairage ne nous permet pas de voir grand' chose.

Vers 23 h. nous arrivons à Fréjus, où les cafés sont encore ouverts. Nous évitons la route de la Corniche de l'Estérel, trop accidentée, et traversons le massif par la N. 97.



On répare la seconde et dernière crevaison...

Nous grimons une côte interminable - elle a bien dix kilomètres - dans un site qui doit être enchanteur, en plein jour et sous le soleil, certainement plus, en tout cas, que la route du bord de mer, hérissée d'abominables panneaux de publicité détruisant totalement le site. On ne comprend pas pourquoi les hôtels en sont réduits à de tels expédients pour faire savoir que l'on mange bien chez eux. Les Préfets du Var et des Alpes-Maritimes, et le T.C.F., ne s'aperçoivent-ils pas que notre Côte d'Azur est maintenant sabotée par ces placards insolents et ridicules dont la race ne fait que croître et embellir...

J'ai oui dire qu'il existait quelque part en France, une Commission de Protection des Sites, qui doit se contenter sans doute de discuter, autour d'un tapis vert. Si cela continue, de la N. 7, on ne verra plus la mer, mais une succession de panneaux multicolores comportant des inscriptions en lettres géantes ne trompant personne.

Je revois aujourd'hui, en bien triste état, cette Côte d'Azur que j'ai connue naguère ; et je ne suis pas près d'y

retourner, ni de conseiller à nos camarades de s'y rendre. On voit aussi bien sur la route de « Quarante Sous » !

La rampe culmine vers 325 m. d'altitude, à proximité de l'« Auberge des Adrets », où se réfugiait le fameux brigand Gaspard de Besse, et où Velocio s'arrêta souvent au cours de ses randonnées sur la Méditerranée. Nous descendons lentement par une route en bon état, de laquelle nous apercevons les lumières de Cannes, au fond du Golfe de la Napoule ; nous entrons en ville aux environs de 7. h. Nous avons la chance de trouver un café encore ouvert où nous pouvons nous reconforter. Nous restons là près d'une heure, au milieu d'un groupe de noctambules contemplant d'un œil amusé, notre machine et nos visages fatigués. Ils nous apprennent, en outre, deux histoires à faire tomber en pâmoison, un régiment de cuirassiers ! C'est dire que je ne vous les conterai pas ici.

Après Cannes, la route n'est plus qu'une rue interminable où rien ne manque : rails, maisons, réverbères... et il en sera ainsi jusqu'à Menton, soit pendant soixante-cinq kilomètres et si, après cela, vous trouvez encore quelque charme à la Côte d'Azur, c'est que vous n'êtes pas difficile !

Nous traversons Golfe Juan, Juan-les-Pins, Antibes. Je tombe de sommeil. Je suis dans l'obligation d'arrêter le tandem, et de repasser la direction à Coiffier qui, fort heureusement, ne s'endort pas, lui. Cette défaillance, qui comptera dans ma carrière, ne dure qu'un quart d'heure, mais elle est rude ! Et si Coiffier n'avait pas repris aussitôt le dirigeoir, j'ignore à quelle heure nous serions arrivés au but !!

Après Caqnes, passé le pont sur le Var nous quittons la Nationale pour une petite route qui nous permet d'éviter les mauvais pavés de la Californie, sévissant de l'hippodrome à Nice, soit pendant six kilomètres !

A l'entrée de la ville, je reprends la place à l'avant, tant mon équipier souffre de la selle. Le jour est maintenant complètement venu, et de gros nuages noirs roulent au-dessus de la mer qui, ce matin, vole son titre de « Grande Bleue ».

A cet instant précis, je constate que nous n'avons plus le temps d'aller à Menton, pour prendre le train, comme je le pensais. Cette perspective me donne le coup de fouet nécessaire d'autant plus que je sens Roger Coiffier mal en point.

Nous traversons Nice bon train, tout en regrettant de ne pouvoir nous arrêter chez l'ami Barnoin.

Nous prenons par la Petite Corniche. La « moyenne » eut été, certes, préférable, mais elle a le défaut d'être beaucoup trop accidentée pour nos jambes fatiguées car passer encore une nuit sur la route après ce que nous venons de faire n'a rien de réjouissant... ni de reposant.

Ceci ne veut pas dire que la Petite Corniche soit de tout repos. Elle est, aussi, malgré tout, accidentée, et une double voie de tramway la suit de bout en bout. Si l'on ajoute à cela, une forte couche de boue gluante sur le goudron, on aura un aperçu des trente derniers kilomètres de notre voyage.

Cette fin d'étape fut pour nous un calvaire, Coiffier souffrait tellement qu'il ne pouvait plus tenir en selle. Il se soulevait souvent et imprimait au tandem des secousses pouvant le précipiter à terre avec ses occupants, en raison de la boue. Quant à moi, mon genou ne tournait plus mais la hantise de l'heure du train me faisait oublier la souffrance.

Je tenais absolument à avoir cet express de 8 h. de manière à retrouver nos amis Roumanille à Avignon dans l'après-midi, c'est-à-dire le plus tôt possible.

A Monte-Carlo, nous nous précipitons dans une pâtisserie, le visage ravagé, les vêtements boueux, tels des clochards à la porte d'une soupe populaire !

Et maintenant que j'écris ces lignes, assis dans un fauteuil, je ne peux m'empêcher de sourire en pensant à la fin de ce Brest-Menton, à nos souffrances, à nos espoirs, à cette maudite corniche enfin.

Roger Coiffier se pose toujours aussi douloureusement sur la selle. Je crains la chute à tout moment. « Menton, 4 km. » je lui crie, pour lui faire prendre patience ; mais à peine ai-je fini de lui dire cela qu'un superbe panneau proclame, en blanc sur fond rouge : « Menton, 11 km. ». Je l'aurais pulvérisé !!

La route monte toujours... je me demande quand va-t-elle descendre ? L'heure du train approche... Menton aussi, heureusement. Enfin la fin de la montée. Nous descendons en roue libre, et, le sourire aux lèvres, nous franchissons le poteau indiquant Menton. A cet endroit, j'aurais aimé voir « Hôtel de la Duchesse Anne ». Bonne cuisine, chambres confortables. Vue sur la mer. « Brest 1.502 km. », en blanc sur fond rouge naturellement comme le satané poteau de tout à l'heure...

Sans descendre de machine, nous nous précipitons à la gare, enregistrons le tandem... et constatons que je me suis trompé de vingt minutes pour l'heure du train, qui n'arrivera que dans une demi-heure. Et, ainsi, sur un banc du quai de la gare de Menton, nous goûtons notre premier vrai « repos » depuis Brest. Et voilà tout ce que nous aurons vu de Menton cette fois... !

Cette randonnée, effectuée avec une machine de pur tourisme, dépassant les trente kilos en ordre de marche et avec les bagages, prouve, une fois de plus, la supériorité du pneu ballon, du changement de vitesse en marche, comme du tandem extra-rigide, absolument dépourvu de tout amortisseur mécanique.

Nos enveloppes « façon-main », de 50 mm., se sont admirablement comportées, puisque nous avons fait tout le parcours avec la même paire, avec deux crevaisons seulement.

Les multiplications de notre machine, étudiés aussi bien pour la plaine que pour la montagne, étaient au nombre de neuf. Au pédalier : 52, 44 et 24 dents ; au moyeu arrière 24, 17 et 14 dents. Dérailleur avant « maison » et dérailleur arrière « Cyclo », 3 vitesses, en duralumin. Nous ne nous sommes servis que des deux grandes dentures du pédalier, et, assez peu, du 52X 14, parce que la conformation du terrain et les conditions atmosphériques ne s'y prêtaient pas. Si la randonnée s'était arrêtée à Avignon, nous aurions pu mener la descente de la vallée du Rhône, tambour battant, avec le « 8 mètres » ; mais il fallait se ménager, en raison des trois cents derniers kilomètres qui ne sont pas précisément plats : Le freinage était assuré par deux freins sur jante (peu utilisés) et d'un frein, à tambour à commande « retro », vraiment énergique et sûr.

Arrivons maintenant à la question si souvent posée : Le tandem, dans le cas d'une grande randonnée, est-il vraiment préférable au vélo ? Personnellement, je suis persuadé de sa supériorité, pour des raids, même très longs, en terrain moyennement accidenté. En palier, le tandem permet de soutenir des moyennes kilométriques beaucoup plus fortes,

et dans des -conditions certainement plus agréables. Une bonne équipe de tandem, sur Paris-Avignon, doit battre un très bon cycliste.

Pour «Brest-Menton», fois, je ne serai pas aussi affirmatif, car en raison du profil des routes empruntées, notre tandem ne nous a pas permis de soutenir des moyennes supérieures à celles de la bicyclette. Si nous étions partis, Roger Coiffier et moi, chacun sur un vélo, serions-nous arrivés aussi bien ? Je serai presque tenté de le croire, à condition toutefois que nous nous soyons attendus mutuellement dans les mauvais moments. Si chacun roule à son allure, sans se soucier de son équipier, la randonnée se passe en solitaire et la défaillance vient vite pour celui qui est derrière.

Pour ma part, je préfère le tandem pour la grande randonnée, même s'il doit me faire perdre du temps. Je n'aime pas rouler seul, je n'aime pas être lâché ni attendre les compagnons qui traînent ; la machine double concilie donc tout cela pour moi.

Pour une équipe mixte, la question du tandem ne se pose pas (en randonnée, j'entends) ; pour une équipe masculine, elle est discutable. Tout dépend, des aptitudes des équipiers. Aussi je me garderai de conclure décisivement et me contenterai de ces quelques mots : « Faites comme nous, essayez ! »

L'itinéraire suivi est loin d'être le plus court. Mais, je suis persuadé qu'il est le plus facile. La route par St-Brieuc, Rennes, Laval et Tours est plus courte de soixante-dix kilomètres ; mais elle doit être aussi pénible que la nôtre jusqu'à Rennes, et beaucoup plus dans la traversée des « Alpes Mancelles » que sur les bords de la Loire, pour un kilométrage égal.

Philippe Marre, dernièrement, parlait de la Route d'Hiver des Alpes, plus courte que celle de la vallée du Rhône. A mon avis, elle est à éviter, car elle comporte le passage de cols, très faciles lorsqu'on n'a pas 1.000 ou 1.200 km. dans les jambes. Dès que la distance commence à peser sur les muscles, les rampes paraissent terriblement dures et longues ; alors, qu'avec la même fatigue, on marche encore convenablement sur le plat. Et si j'avais à refaire « Brest-Menton », je crois qu'à tout prendre je suivrais le même itinéraire.

Avant de terminer ce long récit, je tiens à citer, à l'ordre des « Randonneurs » notre ami Roger Coiffier qui, âgé de 19 ans, a mené à bien une randonnée de 1.500 km. en 5 jours. On pourrait, certes, me blâmer de l'avoir entraîné dans une aventure pareille à un âge où l'évolution physiologique n'est pas encore terminée. Mais Coiffier est un athlète d'une force peu commune, bien au-dessus de la moyenne des jeunes gens de son âge, et d'une résistance telle que notre randonnée n'a laissé aucune trace sur sa constitution.

Et le raid, tant prôné par notre vieux Maître Velocio, est entré dans l'histoire. Avec mélancolie, je songe que je me faisais une fête de réaliser « Brest-Menton » pour lui faire plaisir et lui montrer que les jeunes générations n'avaient pas oublié les traditions de l' « Ecole Stéphanoise ». Malheureusement, la mort a frappé trop tôt l'Apôtre de la Randonnée, l'homme qui par son exemple, avait su galvaniser les jeunes venus, ranimer leur feu sacré, élever leur idéal, et leur faire entreprendre, et réussir, des choses qu'autrement ils n'auraient même pas envisagées.

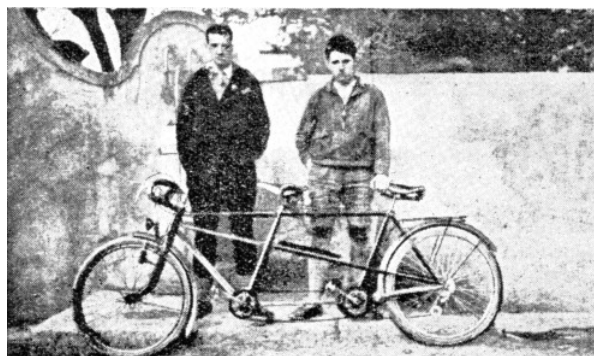
Randonneurs, mes camarades, enfourchez vos machines, roulez en ligne droite à travers la France. Essayez Brest-

Menton, améliorez notre temps, ce qui vous sera facile ; essayez « Brest-Strasbourg », « Dunkerque-Menton », « Strasbourg- Hendaye »... et toutes les autres « Diagonales de France » qu'a envisagées Philippe Marre ; l'ombre du Grand Maître tressaillira d'allégresse...

Paru dans :
le Cycliste, Avril 1950, p. 75-76

Comment fut organisé et réalisé le premier BREST-MENTON

par Georges GRI LLOT (1907-1948)



En compulsant le palmarès de Brest-Menton, qui ne comporte pas moins de douze noms, j'avoue qu'après dix-sept ans de sommeil, la honte commence à me gagner pour avoir réalisé, sur ce premier parcours, le temps ridicule aujourd'hui de 121 heures ! A 43 ans, M. Audiberti, de Nice, ne met que 86 heures, tandis que M. Rafaitin, à 46 ans, bat tous les records avec 68 h. 10'. Je me console légèrement avec les 84 h. 30 de Louis Cointepas en 1935 (le « sanglier » devait avoir 30 ans environ à l'époque) et surtout avec les 78 heures du tandem Oudart-Deborne qui, en 1936, devaient constituer la meilleure équipe de tandémistes-randonneurs.

Ces écarts énormes, comment peuvent-ils s'expliquer ? L'amélioration considérable du poids et de la rigidité des machines y est pour quelque chose, l'expérience acquise grâce aux anciens randonneurs compte aussi, mais cela suffit-il à combler les écarts constatés ? et pourtant je ne crois pas que Rafaitin et Chetiveaux soient supérieurs à L. Cointepas ou à J. Oudart. Alors ? Il doit y avoir dans l'amélioration successive des temps des impondérables, des mystères difficiles à expliquer. Sur le record de l'heure, Archambaud a été plus loin qu'Oscar Egg. Avait-il plus de classe que le coureur suisse ? Je ne le pense pas, au contraire. En natation, Jany ridiculise les temps du prestigieux Johnny

Weissmuller. Lui est-il tant que cela supérieur ! Il est permis d'en douter, pourtant le chronomètre est là. Des sprinters de second ordre égalent, sur cent mètres, les 10" 4/5 de l'Américain Paddock, champion olympique en 1920. Il serait aisé de multiplier les exemples à l'infini, revenons plutôt à notre sujet.

C'est en lisant un « Cycliste » de 1929 que l'idée nous vint

de nous lancer dans cette galère, d'autant plus que dans un numéro de « Cyclo Sport » daté du 13 juin 1929, Ph. Marre, reprenant l'idée de Velocio, incitait vivement le randonneur à essayer Brest-Menton. Il n'en fallut pas davantage pour nous décider à partir sur le sentier de la guerre, mais par quel bout allions-nous attaquer? Les « experts » qui, à l'époque, discutaient tous les mercredis jusqu'à 3 heures du matin dans une brasserie du quartier latin devant des choucroutes garnies à 10 francs, les experts dis-je : J. Oudart, le futur Dr Marre, moi-même et combien d'autres, examinèrent à fond le problème. D'abord l'itinéraire. Sur la foi de renseignements périmés, le parcours le plus direct par Brest, Morlaix, Rennes fut abandonné, la route étant signalée mauvaise. Il fallut se résoudre à passer par Lorient et Nantes, de là, suivre la Loire jusqu'à Tours et couper par Bourges. Coût : détour de 100 km., mais nous n'étions pas à cela près ! Personnellement je ne voulus pas entendre parler des grands Bois, craignant d'y trouver de la neige comme l'année précédente au cours du raid Paris-Toulon. Autre détour par Tarare et Lyon. Encore un petit circuit d'une vingtaine de kilomètres en Provence pour voir des amis et l'itinéraire mesurait, tout bien pesé, 1.502 km. Il en comporte aujourd'hui moins de 1.400.

Quant à l'heure probable, aucune base sérieuse pour l'établir, personne jusqu'ici n'ayant en randonnée parcouru des distances pareilles. Une moyenne générale de 15 kilomètres à l'heure nous paraissait un maximum. Trois cent soixante-quinze kilomètres pendant quatre jours de suite nous semblaient joli. Notre ambition se borna là : Brest-Menton en 100 heures.

27 KILOS A VIDE

La machine ? Ma foi, inutile de couper les cheveux en quatre. Nous prendrions le tandem de l'an dernier, celui de Paris-Toulon, Paris-Pavezin, etc. Au lieu des purs-para, nous monterions des « façon-main » et nous emporterions une enveloppe de rechange en cas d'accident. En 1930, on ne trouvait pas de pneus légers chez les mécaniciens de province. Le tandem pesait 27 kilos à vide et une quarantaine au départ. A l'époque, même en randonnée, personne ne partait sans de nombreux impedimenta : chemises, pantalon long de rechange, appareil photo, bouteilles Thermos, pipes diverses : en repensant à tout cela je me demande si nous n'étions pas plus près de M. Perrichon que des randonneurs 1947 ! et comme après ce Brest-Menton il y avait le meeting des Baux et quelques jours supplémentaires de vacances, le bagage n'avait pas été épargné !

Mon équipier habituel Philippe Marre se trouvant retenu par ses études de médecine, me prévint qu'il ne pourrait pas participer au raid. Il me fallut trouver un remplaçant et ce fut le jeune Roger Coiffier alors âgé de dix-neuf ans. En ayant vingt-trois, je le trouvais un peu jeune, mais enfin il fallait faire feu de tout bois. Les premiers essais furent désastreux. Coiffier, athlète remarquable, mais pédalant en force, faisait vibrer le tandem. J'avais l'impression d'avoir un cheval derrière moi. Après de longues sorties, un accord fut vaguement trouvé, mais que nous étions loin du pédalage souple de l'équipe Marre-Grillot !

IMPOSSIBLE DE RECULER

Enfin, le lundi saint 1930, à 6 heures du matin, la grande aventure commence. Il pleut à verse, impossible de reculer le départ si nous voulons aller à Menton et être rentrés en

Avignon pour le meeting des Baux. Il faut donc partir par ce temps de chien et gagner le plus rapidement possible des régions plus clémentes que la pluvieuse Bretagne. Le pont de Plougastel n'existant pas encore, nous allons tourner à Landerneau pour atteindre Châteaulin et Quimper. Le vent de côté nous gêne considérablement, la pluie redouble. Pour nous abriter, nous commençons une série de casse-croûte en divers lieux et je passe mon temps à me disputer avec les tenanciers d'auberges qui s'obstinent à nous servir du beurre salé pour tremper avec le pain dans le café au lait. Ah ! nous étions difficiles pour le beurre en 1930 ; aujourd'hui, nous ferions moins de façons. La journée se passe à ne pas décoller ; en fin d'après-midi je télégraphie d'Auray à J. Oudart que le raid Brest-Menton « branle sérieusement dans le manche ». A l'heure du diner, nous ne sommes qu'à La Roche-Bernard, où nous nous offrons, dans un bon hôtel un « gueuleton » de premier ordre. Nous commandons même un poulet froid pour la nuit, tant pis pour la dépense. Voici Nantes où tous les cafés sont fermés à minuit. En vue d'Ancenis, dans une cabane abandonnée, nous dévorons le poulet de Le Roche-Bernard et nous nous endormons. Deux heures après, le froid me réveille ; nous nous traînons lamentablement sur la route d'Angers. La journée se passe morose, en suivant la Loire, jusqu'à Tours et la vallée du Cher.

J'AIME LA PHOTO...

Les photos tirées ce jour-là restituent d'une manière saisissante l'atmosphère brumeuse, ennuyeuse du parcours. A Chenonceaux, je perds encore un quart d'heure à faire des réflexions aigres-douces à un concierge qui, pour cinq minutes après la fermeture, refuse catégoriquement de me laisser entrer pour tirer un cliché du beau château sur l'eau. On trouvera peut-être que j'exagère, mais pourtant, il en est ainsi. J'aime la photo par-dessus tout, et je préférerais ne pas partir en voyage si je ne pouvais rapporter des clichés. D'ailleurs Coiffier et moi, Philippe Marre aussi d'ailleurs, n'avons jamais été des randonneurs ascétiques, poussant, le nez dans le guidon, la musette en bandoulière. Le soir, nous couchons à Vierzon, assez fatigués et trempés comme des canards.

La troisième journée se passe sans pluie, mais sous un ciel de suie, sans cesse menaçant. Nous ne dépassons pas Roanne où Lucien Clairet nous attend avec les C.T.R. qui ont organisé une charmante réception dont je garde encore le bon souvenir. En repartant, le lendemain matin, nous avons au moins dix heures de retard sur l'horaire. Cela ne nous inquiète pas beaucoup ; si seulement il faisait beau !

L'interminable côte du Pin-Bouchin est montée sous un grésil qui nous glace jusqu'aux os, tandis que la descente sur Tarare s'effectue dans une véritable trombe. Impossible de continuer, tellement nous sommes mouillés et gelés. Heureusement, nous trouvons un café muni d'un poêle monumental, chauffant comme un cubilot de fonderie. Là, au moins nous nous séchons et il fait bon vivre. A quoi bon, d'ailleurs, nous sécher, puisqu'il faut repartir sous la pluie ? A la Demi-Lune, il pleut tellement que la route est recouverte de véritables lacs, à tel point qu'il nous faut quitter les pédales pour traverser certains passages inondés.

NOUS PERSEVERONS

Je dis à Coiffier : « Avec ce temps de chien, ce sera le vent du sud dans la vallée du Rhône et nous n'avancerons pas. »

Si nous n'avions pas eu rendez-vous à Vienne avec des amis, il est probable que nous n'aurions pas dépassé Lyon. Nous persévérons. A Givors, il ne pleut plus, à Vienne, c'est presque le soleil ; à Valence, il fait beau et le vent du sud ne souffle pas.

Le soir, nous couchons à Maillane, chez des amis, au pied des Alpilles. Voici l'aube de la dernière journée. Mon genou droit est grippé et refuse tout service. C'est le bouquet. Néanmoins, à force de frictions et en enfilant des genouillères de laine, je peux repartir.

Nous avons l'intention d'être à Menton le soir même, pour y attraper, vers 22 heures, un train qui nous ramènera en Avignon le lendemain. Au large de Brignoles, il ne fait aucun doute que le train sera raté, mon genou me fait mal et Coiffier ne peut plus se tenir en selle. Comme nous nous relayons à la direction, il doit, sur la moitié du parcours, utiliser ma Brooks B 17 extra-dure, alors qu'il a l'habitude de la B 75 à ressorts. Il est donc blessé, ce qui ne fait pas remonter nos actions.

Nous décidons de ne pas nous presser, de passer la nuit sur la route pour arriver à Menton au moment du train pour Avignon, partant vers 8 heures du matin. Après le laborieux passage de l'Estérel, nous sommes à Cannes vers 2 heures du matin. Il reste 60 kilomètres à faire et nous avons six heures devant nous. Nous entrons dans un bar ouvert toute la nuit et, tout en dégustant chocolats et pâtisseries, nous écoutons de bien bonnes histoires à tel point qu'il fallut mettre toutes voiles dehors pour attraper le train à Menton.

1000 FRANCS POUR DEUX

Ainsi se terminera la première diagonale. Le bilan accusa, depuis Brest, une dépense de mille francs pour nous deux, somme considérable à l'époque. Il est vrai que nous ne nous étions rien refusé et que tout au long de cette interminable route, le pluie nous avait contraint à faire la connaissance d'un nombre impressionnant de cafés et de restaurants. Le tandem n'avait pas bronché, les pneus façon-main, non plus. Que fallait-il de plus à notre bonheur ? Rien. Par contre, nous aurions été stupéfaits si, à notre arrivée à Menton, on nous avait dit que, dix-sept ans après, on reparlerait encore de cette randonnée, autrement qu'entre nous. Il est vrai que la Comédie-Française joue toujours le « Voyage de M. Perrichon » dont la première représentation eut lieu en 1860...

J'ai essayé de recréer l'atmosphère des randonnées d'autrefois, pour montrer qu'un large fossé nous sépare des conceptions actuelles et pour étayer mon argumentation précédente, dans laquelle je disais que le cyclotourisme n'avait plus rien à voir avec les diagonales d'aujourd'hui.

Evidemment, si l'on veut améliorer les temps des prédécesseurs, il ne faut pas s'arrêter à tous les cafés. Petit à petit, à force de diminuer les délais de route, le randonneur devient coureur contre la montre. Il lui faut un matériel spécial sans cesse renouvelé, et à grands frais, une alimentation étudiée et, bientôt sans doute, un directeur sportif!

Décembre 1947