

Né en 1947 à Saint-Étienne, Paul Fournel est entré à l'Oulipo en 1972, il en est le président depuis mai 2003. Il a dirigé durant trois ans le Centre culturel de France au Caire. Il est l'auteur de nombreux ouvrages pour la jeunesse, de recueils de nouvelles – parmi lesquels *Les petites filles respirent le même air que nous* et *Les Athlètes dans leur tête* (Goncourt de la nouvelle 1989) –, ainsi que des romans tels qu'*Un homme regarde une femme* et *Foraine*.

Paul Fournel

MÉLI-VÉLO

Abécédaire amoureux du vélo

Éditions du Seuil

La première édition de ce livre
a paru sous le titre *Méli-vélo*,
aux éditions du Seuil, en 2008.

TEXTE INTÉGRAL

ISBN 978-2-0211-4509-0
(ISBN 978-2-02-096627-6, 1^{re} publication)

© Éditions du Seuil, juin 2008

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L.335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Extrait de la publication

Mon vélo est la chose à laquelle je tiens le plus au monde.

Alfred Jarry

Tu sais, moi je n'aime pas tellement le vélo.

Louison Bobet
à Jacques Anquetil en 1957

Les dictionnaires qui possèdent la réputation d'avoir raison sur tout se trompent sur un point: le vélo n'est pas un moyen de locomotion. C'est un conte de fées.

Jean-Noël Blanc, *La Légende des cycles*,
Le Castor Astral, 2003

Le vélo est une langue. Une langue où tout se mêle dans l'essoufflement de l'effort. Une langue de cris, une langue d'alerte et de joie qui se perd dans le silence de la montagne et se retrouve au coin du bois. Une langue du soir, paisible, qui raconte et reraconte le souvenir des grands et des petits exploits.

Je la parle couramment depuis mon enfance et la voici rangée de A à Z. L'alphabet met de l'ordre dans les mots et dans les sentiments. Il met de l'ordre dans mon amour du vélo.

Ce petit dictionnaire fait la part belle aux mots du peloton : on y flingue, on y bâche, on y gicle ; mais aussi aux coureurs que j'admire, les Robic, les Anquetil, les Merckx ; aux montagnes que je grimpe, l'Izoard, le Galibier, le Tourmalet ; aux batailles héroïques des grands Tours et aux balades du dimanche dans la vallée de Chevreuse. C'est

l'abécédaire d'une passion paisible pour le vélo, cet
engin merveilleux qui vous emmène sans bruit, plus
vite que vous-même, jusqu'au bout de la route.

Paul FOURNEL

A

ABRI

Prendre l'abri, sauter dans l'abri, s'abriter : se mettre derrière un autre cycliste pour se protéger du vent.

L'abri est la bénédiction du cycliste. On peut économiser jusqu'à 30% de ses forces en se tenant derrière les autres. Un seul cycliste devant vous, en vous offrant son aspiration, suffit à vous changer la vie. C'est dire si le milieu du peloton est un abri idéal. Les coureurs ne cherchent pas l'abri par coquetterie, ce n'est pas par pure dévotion que l'on voit les équipiers abriter leur leader ou leur sprinteur. Cela change la vie cycliste pour le meilleur. Il est fortement recommandé de se choisir des compagnons de route de forte stature. Lorsqu'ils sont, en outre, animés de bonne volonté et prennent le relais plus souvent qu'à leur tour, ce sont des partenaires idéaux.

La tragédie survient lorsqu'on ne peut plus suivre le train et qu'on est condamné à sortir de l'abri : les écarts se creusent très vite et le retour devient hautement improbable. Le peloton est une bonne maison pour autant qu'on y reste.

« Manque de chance, je me retrouve dans l'échappée avec deux petits grimpeurs. Ils avaient deux têtes de moins que moi, je n'ai pas pu prendre l'abri et j'ai mangé tout le vent » (Eros Poli, *Mon Ventoux*).

À LA PÉDALE

Accomplir un exploit ou remporter une victoire à la pédale (on dit parfois « à la jambe »), c'est réaliser ce que le sport cycliste a de meilleur. C'est s'imposer grâce à un effort qui ne doit rien aux circonstances, aux combines, aux accidents des autres, aux anomalies de la course, au marquage des adversaires, aux éventuelles tricheries. C'est faire la preuve de sa force par les moyens les plus purs, ceux du jarret.

« C'était pas la moitié d'un costaud, l'Antoine. Il est allé jusqu'au bistrot en homme, à la pédale » (René Fallet, *Les Boucles de la Besbre*).

ALPE-D'HUEZ (L')

La montée vers l'Alpe-d'Huez a été marquée de tant d'exploits fameux qu'elle est devenue légende.

daire. Coppi y battit Robic en 1952, en 1976, Lucien Van Impe et Joop Zoetemelk s'y affrontèrent, les Hollandais y firent leur jardin derrière Hennie Kuiper, Hinault y batailla avec LeMond en 1986, en 2001, Armstrong y effaça Ullrich.

Pantani détient le record de la montée, avec 37 mn 35 s (1997). Armstrong a mis 38 minutes en 2001, soit 10 de moins que Hinault en 1986, 4 mn 15 s de moins que Fignon en 89 et 1 mn 45 s de moins qu'Indurain en 91.

La montée se décompose en deux parties distinctes : d'abord vingt et un lacets, puis une longue pente difficile dans les villages successifs et les alpages avant le sommet en cul-de-sac, dans la station.

Les lacets ont été dessinés pour permettre aux autocars de skieurs de monter sans peine. Les virages sont presque plats, en échange, les bouts droits sont autant de coups de cul terribles qui accusent des pourcentages fort élevés. Il s'agit d'un terrain idéal pour exprimer des qualités de grimpeur. Chaque sortie de lacet est une invitation à attaquer et les gros moteurs qui ont besoin de régularité dans l'effort ont le plus grand mal à répondre aux attaques successives des purs grimpeurs. À l'image de Jan Ullrich, ils préfèrent se laisser décramponner pour ne pas se mettre dans le rouge et pour tenter de revenir plus haut, à leur train.

Il faut faire cette montée le jour même de l'étape du Tour. On trouve là le plus grand rassemblement de spectateurs – on en a compté jusqu'à 300 000 sur les pentes – que l'on puisse voir le long d'une route. Ils offrent le spectacle d'un pique-nique interminable, d'une collection de coups de soleil impressionnante et d'une longue coulée de bière de quelque 21 kilomètres. Comme la montée est très difficile, le spectacle du public lui-même est une heureuse diversion.

Plus tard, dans l'après-midi, lorsque grimpent les champions, la foule est si compacte que les coureurs peinent à se frayer un chemin. Cela ne va pas sans risque, comme en 1999, lorsque Beppe Guerini heurta un jeune homme qui voulait le photographeur d'un peu trop près.

ANQUETIL, JACQUES (1934-1987)

Jacques Anquetil est d'abord une image, l'image de la perfection cycliste. Jamais homme ne fut mieux fait pour aller sur un vélo. Imaginez une seconde Antonin Magne, entraîneur de Raymond Poulidor, le grand rival, montant à la hauteur de son coureur lors d'une étape contre la montre, au moment où il allait être dépassé par Anquetil, pour lui dire : « Raymond, regardez la Caravelle qui passe. » Peut-on inventer plus bel hommage ?

Anquetil était un aristocrate, son élégance était légendaire, et même le pire effort ne parvenait pas à altérer sa ligne idéale. Rouleur-né, il dévorait les contre-la-montre, grimpeur en perpétuel progrès, styliste toujours, il ne montrait rien de son état. Monsieur Anquetil n'était pas candidat au concours de grimaces. Il ne cherchait pas non plus l'approbation de la presse et du peuple. Il accomplissait son métier, qui était de gagner des courses cyclistes, avec une légère distance qui faisait dire à certains qu'il n'aimait pas vraiment le vélo.

Ce qu'il aimait en revanche, c'était transgresser, jouer aux cartes la nuit avec Poulidor, boire un coup de trop avec Blondin, partir le matin dans le brouillard et se réveiller peu à peu au fil de l'étape jusqu'à faire l'étalage de toute sa classe à partir de la mi-journée.

Il fut constant dans ce domaine et, lorsque le temps du vélo fut passé, il montra le même élégant et indépendant caractère dans la gestion de sa vie privée de châtelain normand.

Il aimait aussi transgresser les règles de la course, se lancer des défis. Son palmarès est exceptionnel, mais ce qui l'est encore davantage ce sont ces coups de panache qui sans cesse démentirent sa réputation de dilettante à temps partiel. C'est le record de l'heure réputé inapprochable de Fausto Coppi qu'il explose, c'est le coup effarant de 1965 qui est

sa véritable signature de champion : remportant, à 17 heures, le Dauphiné Libéré, une course d'une semaine montagnaise et difficile, il saute dans un avion et se retrouve à 2 heures du matin au départ de Bordeaux-Paris. À 16 h 30 et 600 kilomètres plus loin, il est vainqueur. « Un peu las », reconnaît-il sobrement.

« Son regard est d'un malin, ses spéculations secrètes ; aime-t-il le vélo?... On se plaît à l'imaginer. Avec Jacques Anquetil on pénètre dans le labyrinthe des hypothèses. Ce Normand n'est pas un homme, c'est un hiéroglyphe ; on ne lit pas ses intentions, on les déchiffre » (Pierre Chany).

À PIED

Être à pied est un drame cycliste qui a le mérite de la clarté : c'est être mort pour le vélo, cuit, c'est tout simplement ne plus être dans le coup et ne plus pouvoir suivre le rythme de la promenade ou de la course. Rien à voir cependant avec le petit moment de marche qu'on s'accorde en poussant le vélo dans un pourcentage élevé, rien à voir non plus avec la petite marche qu'on fait pour accompagner sa bicyclette chargée de légumes. Non, en général, quand on est à pied, on pédale encore, mais à la vitesse de l'homme debout.

« J'ai roulé comme un fou dans les vallées pour boucher des trous et quand on est arrivés dans le col j'étais à pied » (Raymond Mastrotto, *Parmi les géants*).

ARENBERG

Si tous les cols alpins et pyrénéens sont connus comme les grands loups blancs du cyclisme, rares sont les morceaux de plaine qui ont accédé à la notoriété. La tranchée d'Arenberg en est un. Passage décisif et donc mythique de Paris-Roubaix, elle porte pour vrai nom celui de Drève des Boules d'Hérin, qui est à lui seul une menace. Longue de 2 400 mètres, cette étroite « tranchée » au milieu des champs de betteraves est revêtue de pavés en chapeaux melon qui transforment la course en un « rodéo où tout tremble ». On y glisse, on y tombe, on y crève, on y tord ses roues. Johan Museeuw faillit y perdre la vie, en 1998, dans un accident spectaculaire.

Chaque année, les plus costauds des coureurs se livrent une guerre sans merci *avant* d'entrer dans la tranchée. Tous veulent être bien placés dès le début de l'obstacle pour éviter les chutes et les tassements. Ensuite, il leur reste à foncer pour voler le plus possible sur le haut du pavé. Ils en sortent parfois vainqueurs, mais toujours secoués.

À la différence des grands cols, qui sont le

rendez-vous des touristes, on voit peu d'amateurs aller s'essayer aux pavés.

→ Voir *Paris-Roubaix*.

« C'est une connerie cette course ! » (Bernard Hinault, après sa victoire en 1981).

ARMSTRONG, LANCE (né en 1971)

Lance Armstrong fut un champion énorme et peu sympathique. À cet athlète qui avait tout pour lui, il manquait le sourire et la folie. Plus fort que tous sur tous les terrains, il promenait son drôle de destin et ses drôles de copains médecins le long des routes à gros rapport. Calculateur, il ne participait qu'aux courses les plus visibles ; dominateur, il a gagné sept Tours de France ; organisé, froid, il faisait dollars de tout, en bon Texan. Victime d'un cancer des testicules, revenu à la course en 1999, amaigri, aiguisé, bardé d'ordonnances, épaulé par des équipiers sans faille et un médecin sans foi, il a ravagé le vélo à 120 tours de pédale à la minute. Entouré de suspicion et d'avocats, il a toujours protesté de son innocence en matière de dopage, entretenu la confusion et gagné superbement toutes les courses qu'il a voulu gagner, lâchant les grimpeurs en montagne, écrasant les rouleurs en plaine, dévorant les contre-la-montre à une cadence stupéfiante.

On aurait tant aimé lui voir faire, parfois, un

acte gratuit, une faute, une plaisanterie, une élégance. Il eût alors été le plus grand qu'il voulait être, «*forever Yellow, Lance*».

AUTOBUS

Dans les longues montées de col, ceux qui ne parviennent pas à lutter avec les hommes forts et les grimpeurs se regroupent à l'arrière pour adopter une cadence raisonnable qui leur permettra de franchir l'obstacle. Ce groupe se nomme «autobus» ou, à l'italienne, «gruppetto». Il ne s'agit en aucun cas d'un groupe de paresseux puisque ces coureurs doivent impérativement arriver dans les délais. En effet, pour éviter que certains coureurs ne prennent des journées de «repos», les organisateurs éliminent tous ceux qui n'atteignent pas le but dans un certain pourcentage du temps du premier, pourcentage qui varie selon le profil et la difficulté de la course. L'autobus va donc bon train pour échapper à l'élimination, et ce sont de vieux briscards expérimentés qui décident de la cadence. Ils se tiennent au courant de la progression des premiers et calculent la vitesse à laquelle l'autobus doit rouler pour être à l'heure.

Pour les coureurs en difficulté, l'autobus est le véhicule de la dernière chance. Y garder sa place (qui n'est pas un fauteuil!) est vital parce que, derrière l'autobus, il n'y a plus que le camion-balai.

AVOIR DES JAMBES

La sensation d'avoir des jambes est une sensation du lendemain. Lorsqu'il a produit de gros efforts, le cycliste se souvient qu'il a des jambes, alors que le commun des mortels a tendance à l'oublier. Le moindre escalier est une peine, une simple petite marche à pied dans le voisinage renoue dans les muscles une collection de vieux nœuds et de vieilles courbatures.

Statistiquement, c'est surtout le lundi que les cyclistes amateurs ont des jambes.

«Après la sortie de dimanche, je peux t'assurer que lundi matin j'avais des jambes» (Rémy Duchemin, *Souvenirs de la petite route*).

AVOIR LES JAMBES

Avoir les jambes, en revanche, c'est être en forme, disposer de bons outils de travail ou de sortie, ne pas souffrir et pédaler dans l'huile.

Statistiquement, c'est souvent le dimanche que les cyclistes amateurs ont les jambes.

«Comme j'avais les jambes, je suis parti devant pendant toute la matinée, et ensuite je ne les avais plus» (Oscar Freire, *Des hauts et des bas*).