



Cent cyclotouristes quitteront Paris en mars 2008 pour arriver à Pékin à l'ouverture des Jeux olympiques

De la tour Eiffel à la Cité interdite en pédalant

Le 16 mars 2008, une centaine de cyclotouristes partiront de Paris pour rejoindre Pékin le 1^{er} août, une semaine avant l'ouverture des Jeux olympiques. 120 000 kilomètres, 120 étapes, 12 pays traversés en quatre mois et demi, l'organisation d'un tel périple exige une longue préparation. Nous avons effectué une partie de la reconnaissance, entre la Roumanie et l'Ukraine, avec deux membres de la Fédération française de cyclotourisme (FFCT). Récit.

De notre envoyé spécial en Roumanie, Moldavie et Ukraine

LA RÉCEPTIONNISTE de l'hôtel repose le combiné et informe les deux Français : « Monsieur le maire sera là dans une demi-heure. » Nous sommes à Slobozia, une ville de 74 000 habitants située à environ 80 kilomètres à l'est de Bucarest, la capitale roumaine.

Yves-Marie Marchais, président de la commission de formation des éducateurs de la Fédération française de cyclotourisme (FFCT), et Jean Marchand, autre bénévole, sont chargés de reconnaître l'une des six portions de l'expédition Paris-Pékin à vélo. La leur s'étend de Drobeta, à la frontière serbo-roumaine, à Marioupol, dernière grande ville à l'est de l'Ukraine avant la Russie.

Ils sont partis de Paris par la route, dans une camionnette aux couleurs de la Fédération, pour relier au plus vite Drobeta. Objectifs : reconnaître la route et établir

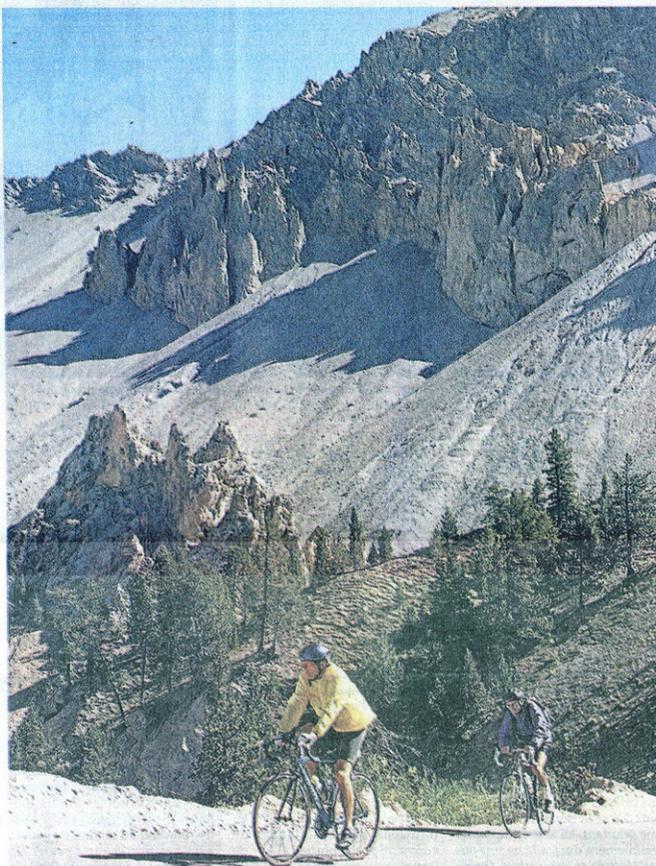
un « road book » précis ; trouver les hôtels ou les lieux de bivouac ; dénicher dans chaque ville-étape des écoliers francophones pour correspondre par Internet avec les jeunes des 230 écoles françaises de cyclotourisme ; informer les autorités et la presse locales de l'événement. Pour nos deux pisteurs, l'aventure a déjà commencé.

Juste avant l'arrivée à Slobozia, au détour d'un champ de colza, se dresse, inattendue, une maquette de tour Eiffel, de quatre à cinq mètres de haut. Surprenant. Une rapide reconnaissance de la ville permet de sélectionner deux hôtels pour accueillir l'ensemble des participants.

La maison de JR

Le lendemain, petit-déjeuner à 7 heures. La journée sera longue, avec le premier passage de frontière hors de l'Union européenne. C'est samedi, mais à tout hasard Yves-Marie Marchais se rend à la mairie dans l'espoir de rencontrer quelqu'un. L'édifice est fermé, mais la gardienne lui griffonne sur un petit bout de papier le nom et le numéro de téléphone personnel du maire, Gabi Ionescu. La réceptionniste de l'hôtel accepte, un peu intimidée, d'appeler pour expliquer ce que cherchent ces drôles de Français qui veulent aller de Paris à Pékin en vélo en passant par Slobozia.

Trente minutes plus tard, le maire est là. Dans un sabir franco-anglais-roumain, il comprend instantanément les besoins des hommes de la Fédération, télé-



Les cyclotouristes du raid Paris-Pékin auront 8 000 kilomètres dans les jambes lorsqu'ils franchiront la montagne à la frontière sino-kazakhe. Il en restera encore près de 4 000 pour atteindre Pékin. DR

phone à une bonne dizaine de personnes, indique qu'un de ses amis, professeur de français, va les coraquer à la télévision locale ainsi qu'à deux radios, s'excuse de ne pouvoir rester : « Désolé, je pars en Espagne et l'avion décolle dans deux heures. » Bravo, monsieur le Maire, vous avez gagné les palmes de la réactivité et de la disponibilité.

Le professeur de français, Olyviu Vladulescu, arrive dix minutes

plus tard. La tournée des médias de Slobozia est rondement menée. Olyviu promet de trouver les élèves. Et puis, surtout, il raconte l'histoire de cette curieuse tour Eiffel. Un « nouveau riche », fan du feuilletton *Dallas*, s'était fait construire l'exacte réplique de la maison de JR et a voulu ériger sur ses terres le symbole de la fortune de son héros, un derrick. Mais il ne trouva qu'une tour Eiffel.

La camionnette reprend sa route, cap à l'est. Sur le bord herbeux des routes paissent des chevaux, des vaches, de petits troupeaux de moutons. Dans les villages, les maisons sont basses, avec un toit le plus souvent en tôle ondulée peinte, et clôturées. Les chiens errants sont nombreux. Les cigognes aussi. Quelques charrioles hippomobiles rappellent qu'ici le déplacement est encore en devenir. Partout, des églises orthodoxes exposent leurs bulbes rutilants. Comme dans tous les ex-

pays communistes, la religion reprend ses droits.

Pause-déjeuner à Insurati. Le maire est fermé, mais le premier adjoint prend l'air devant la porte en attendant un mariage. Sans un mot de langue commune, les hommes de la FFCT récupérèrent le nom du maire et son e-mail.

À Braila, hésitation. Ville-étape ? Non, tant pis pour la majesté du delta du Danube tout proche, la ville est jugée trop près de Slobozia. C'est une expédition à vélo, plus tout à fait du cyclotourisme. La caravane dormira en Moldavie, toute proche. Mais à Galati, le poste frontière, problème. Le véhicule appartient à la Fédération et le douanier exige un document dûment estampillé autorisant ses deux membres à l'utiliser ! Rien n'y fera. La camionnette rebrousse chemin. Retour à Braila ? Non, on tente de passer à Orancea, une soixantaine de kilomètres plus au nord. Le temps de confectionner

une autorisation sur papier à entête de la Fédération, avec un tampon maison avec une gomme !

Seule ville sur le parcours, Cahul (prononcez : cagoule), se révèle incapable d'abriter 120 personnes. C'est là que les qualités de Jean vont se révéler. Aussi réfractaire aux langues qu'ouvert aux autres, cet ancien gendarme entreprend au restaurant de raconter, brochure en main, le pourquoi de sa venue dans ces lointaines contrées. Cela fonctionne à merveille. Sergueï, l'un des clients, intervient : « Je connais un camping très agréable, pas loin d'ici, à Albota. Je vais vous montrer sur la carte. »

L'endroit est charmant, si ce n'est qu'il se trouve à 130 kilomètres de Slobozia. Les cyclotouristes pédaleront. Le patron parle parfaitement l'anglais. Affaire conclue. Sur la route, Yves-Marie et Michel croisent un groupe de gamins à bicyclette. Arrêt, explications, incompréhension, rires, le courant passe. Finalement, on apprend qu'une certaine Cristina Cambur, au prochain village, est professeur de français. Sur place, on nous conduit chez sa mère. Elle ne parle que moldave mais donne le numéro de portable de sa fille, en réalité étudiante à Cahul. Retour à la ville, déjeuner avec Cristina, qui promet de transmettre la brochure à son université. *Multumesc et la vede-re*, Cristina, merci et au revoir...

Le duc de Richelieu

On the road again... Après les petites routes vallonnées de Moldavie, on retrouve d'interminables rubans de bitume rectilignes et plats comme en Roumanie. Les corbeaux ont remplacé les cigognes. La première étape ukrainienne est prévue à Tatarbunari, une petite ville triste, aux maisons basses et à la jeunesse découverte. Le seul hôtel n'a que huit chambres. Pour autant, « pas question d'imposer une troisième journée consécutive de bivouac », tranche Yves-Marie. Les cyclotouristes sueront jusqu'à Odessa : 140 kilomètres. Avec une curiosité : la route traversera sur un peu plus d'un kilomètre l'extrême pointe de la Moldavie. La procédure est simplifiée : un ticket à l'entrée, avec l'heure et le nombre de passagers, à remettre à la sortie.

Les valeureux cyclistes bénéficieront d'une journée de repos pour visiter ce grand port de la mer Noire, en particulier l'escalier monumental, immortalisé au cinéma par le *Cuirassé Potemkine* et dominé par la statue du duc de Richelieu, arrière-petit-neveu du cardinal et premier gouverneur de la ville. Attention, en cyrillique, le nom est méconnaissable !

À Odessa, comme à Bucarest, l'Alliance française fait merveille pour aider nos deux pèlerins à trouver les écoliers qu'ils recherchent. Resterà encore six étapes à trouver d'ici à Marioupol, dernière grande ville avant la frontière russe et fin de leur mission.

GERARD NICAUD



... POUR LEUR FAIRE PRENDRE LE PROCHAIN DÉPART, IL VOUS FAUT ALFREDO ROSSI ET SON ÉQUIPE.

En qualité de partenaire logistique officiel de Formule 1™, DHL déplace plus de 30 voitures et des milliers de pièces détachées vers chaque circuit situé à l'étranger. Pour relever ce gigantesque défi, Alfredo Rossi et son équipe couvrent plus de 70 000 km sur quatre continents. Ce n'est qu'un exemple de plus d'engagement que nous accordons à tous nos clients, quelles que soient leurs activités. Chez DHL, nous courons, et c'est vous qui gagnez.

DIRECTEUR DES OPÉRATIONS DE SPORTS AUTOMOBILES DE DHL



Les seniors de l'aventure

La Fédération française de cyclotourisme (FFCT) a 120 ans. Pour fêter l'événement, l'auguste fédération, forte de 200 000 adhérents, a voulu mettre sur pied un projet qui exalte les qualités liées à cette pratique : l'entraide, la découverte des pays et des peuples... et un bon niveau physique. Celui-ci devra confiner à l'excellence pour effectuer le raid Paris-Pékin en 120 étapes de 80 à 120 kilomètres par jour. Les candidats retenus seront au nombre de 100, dont environ

15 % de femmes et une vingtaine d'étrangers. À ces galériens de la petite reine, viendront s'ajouter à partir de Xiàng, première étape chinoise, à 1 200 kilomètres de l'arrivée, une quarantaine de jeunes de quelque 22 fédérations, puis une centaine de Chinois, à une semaine de l'arrivée.

À en juger par les inscrits, la moyenne d'âge des athlètes sera de 60 ans au moment du départ ! Paris-Pékin, le raid des retraités en pleine forme. Logique lorsqu'on

sait qu'il faut disposer de quatre mois et demi et de quelque 100 000 €. Cela peut paraître élevé, surtout que, selon Dominique Lamouler, le président de la FFCT, la pratique du cyclotourisme impose de « se désolidariser des contraintes financières ». Mais rapporté à la longueur du périple, le prix reste contenu, sachant qu'il comprend la fourniture du vélo, une semaine à Pékin, un billet pour assister à une épreuve des Jeux olympiques et le retour par avion. G. N.