

GAGNE TA CYCLO (même sans podium)

Guide clé en main pour réussir sa
cyclosportive et combiner plaisir et
performance



Augustin Soual -


AUGUSTIN
— RIDES —

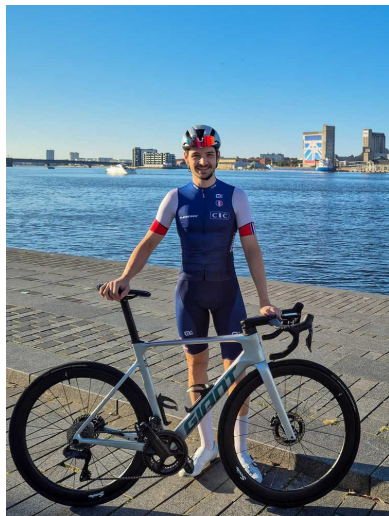
Introduction

J'ai pensé à intituler ce livre : "Deviens ton propre directeur sportif". Mais en réalité nous autres amateurs devons endosser toute une série de métier pour mener à bien notre course ! Coach personnel, nutritionniste au quotidien, chauffeur pour aller sur le lieu de la course, directeur sportif et de la stratégie, co-équipier et même masseur.

Cependant la vraie différence entre les pros et nous amateurs va au-delà du fait que nous devons être multi-tâches. Les pros font du vélo pour remplir les objectifs de leur manager et maximiser les revenus financiers de leur équipe. Chez les amateurs, la victoire vient de la sensation de satisfaction. Avoir fait une belle course. Avoir vu des paysages magnifiques. S'être dépassé. Avoir suivi son plan de route et jubiler de l'aboutissement d'une préparation aux petits oignons. Autant de façons de dire que la victoire est personnelle. Que personne n'y a son mot à dire, et que personne ne peut vous la voler.

Et c'est le but. À la fin de ce livre vous saurez exactement comment planifier et réussir vos cycloportives tout en prenant du plaisir. Grâce à un guide clair et concret, basé sur le terrain et sur les études scientifiques.

Qui suis-je ?



Je m'appelle Augustin, créateur de la chaîne YouTube *Augustin Rides*. J'ai découvert le vélo sur le tard, alors que je travaillais dans l'aéronautique. J'ai appliqué une approche scientifique à mon entraînement... et ça a marché !

J'ai fini par être sélectionné en équipe de France pour les Mondiaux UCI Gran Fondo.

Aujourd'hui, j'aide les cyclistes amateurs à structurer leur entraînement, progresser, et prendre un maximum de plaisir durant leurs courses grâce à une méthode claire, accessible et sans prise de tête.

Ce livre, c'est **tout ce que j'aurais aimé avoir en commençant.**

Table des matières

1. Prépare ton mental : ne subis plus tes courses.....	6
A. L'art des objectifs clairs pour ne pas être déçu.....	6
B. Préparation mentale.....	8
C. Accepter la douleur.....	10
D. Gestion du stress.....	12
2. Construis ton entraînement pour atteindre ton pic de forme... 14	
A. Comprendre la charge d'entraînement et la fatigue.....	14
B. Volume et intensité.....	18
C. Les zones d'entraînement.....	21
D. Structure d'entraînement et périodisation.....	23
E. Le secret de l'auto-coaching flexible.....	27
F. Modèle de plan d'entraînement Gran Fondo.....	28
3. Choisis le matériel qui fait vraiment la différence.....	30
A. Quel équipement choisir ?.....	30
B. Les pneus, le composant critique.....	36
C. Matériel à emporter en course.....	39
D. Habillement : performer selon la météo.....	42
E. Fixer le dossard comme un pro.....	47
4. Choisir sa course.....	50
A. Où trouver les courses ?.....	50
B. Comment choisir ?.....	52
C. Ma sélection des meilleures courses.....	53

5. Élabore ta stratégie.....	55
A. Lire et analyser un parcours.....	55
B. Scénarios types et réponses tactiques.....	59
C. Astuces terrain : gérer le peloton.....	63
D. Une gestion d'effort optimale.....	66
E. Les facteurs pluie et vent.....	67
6. Maîtrise ta nutrition et ta routine pré-course.....	69
A. Construire un plan de nutrition.....	70
B. Guide nutrition 48h avant l'événement.....	75
C. Erreurs nutritionnelles à éviter.....	77
D. Les suppléments.....	78
7. Ton plan précis pour le jour J (minute par minute).....	81
A. Checklist matériel.....	81
B. Le guide détaillé minute par minute.....	85
8. Analyse tes courses et deviens meilleur chaque fois.....	88
A. Les outils d'analyse.....	88
B. Les bonnes questions à se poser pour progresser.....	89
Conclusion.....	92

Lexique

CP20/CP5 : Critical Power, ou puissance critique. Respectivement la puissance maximale qu'on peut fournir durant 20 minutes ou 5 minutes.

FTP : Aussi appelé le seuil (ou puissance au seuil). Généralement la puissance qu'on peut tenir 40 min à 1h.

NP : Normalized Power, ou puissance normalisée. Un concept très utilisé car il permet de mieux comprendre l'intensité d'un effort, là où la puissance moyenne est parfois non représentative (quand la puissance a beaucoup de pics).

Répétabilité : Désigne souvent la répétabilité anaérobie (Z6 & Z7). Soit la capacité à venir reproduire de manière répétée ces efforts.

RPE : Rated Perceived Exertion ou échelle de perception de l'effort. Permet sur une échelle de 1 à 10 de noter facilement si l'effort nous est dur ou non.

Sweet-Spot : Type d'exercice à 88% ou 90% de la FTP. Des exercices plutôt longs, généralement de 20 min à 1h.

TSS : Training Stress Score, ou Score de charge d'entraînement. Super concept qui permet de quantifier la charge d'entraînement.

VO2Max : Zone 5 dans un modèle de zone de puissance à 7 zones (modèle Coggan). C'est la zone où l'organisme maximise sa capacité d'absorption de l'oxygène pour la production d'énergie.

1. Prépare ton mental : ne subis plus tes courses

A. L'art des objectifs clairs pour ne pas être déçu

Un ami me disait avoir été amusé d'avoir choqué son médecin en disant qu'il préparait un "petit" trail de "seulement" 45 km et plusieurs milliers de mètres de dénivelé. "Enfin tu te rends compte, c'est rien comparé à un ultra, genre un 160km !" qu'il me racontait. Je me rappelle avoir subi le même mécanisme pendant des années lors de mes courses. Je progressais d'année en année, en passant de la 100ème place en cyclo, à la 60ème place, puis la 40ème place... Mais je regardais uniquement les vainqueurs.

En fait, **à chaque nouvelle progression que je faisais, j'étais déçu.** Dès que j'atteignais une marche, je visais celle du dessus.

L'exercice que je fais faire aux athlètes que j'accompagne, que je coach, est simple. Avant leurs courses, on vient définir les objectifs : "Ok, tu veux finir cette course en 4h30, en réussissant à garder du jus pour le dernier col, et en arrivant à bien t'incorporer dans un groupe de ton niveau". Le fait de l'écrire en avance est important. Peut-être que le vainqueur du jour va boucler la course en 3h30. Mais si mon athlète la finit en 4h20, alors c'est une sur-performance, et il faut analyser ce qui a bien marché. S'il la finit en 4h45, c'est toujours relatif à lui-même, et il ne se compare pas aux autres. On

pourra venir analyser ce qui est à apprendre de l'expérience également.

Une phrase que j'aime beaucoup répéter est : **on ne peut être déçu qu'à la hauteur de ses attentes**. Un exemple simple, je me contrefiche d'être le meilleur nageur au monde. Donc si un de mes amis nage mieux que moi, qui barbote dans la piscine, cela me laisse de marbre. Le problème que nous cyclistes avons, est que nous sommes insatiables en compétition. Je n'ai jamais rencontré quelqu'un qui voulait aller plus lentement ! Même en faisant de l'humour du style "oh tu sais, à mon âge c'est pour le paysage que je suis là", au fond la niaque de vouloir se donner à fond est toujours présente.

La solution

- Se fixer des objectifs relatifs. Ne pas se comparer aux autres, qui ont leurs propres vies et contraintes (et souvent on dirait qu'ils en ont moins).
- Se mettre des objectifs qui ne sont pas liés à la performance sur le vélo. Remettre le focus sur le fait de prendre du plaisir, et pas juste les watts et la compétition.
- Se fixer des objectifs de système. S'entraîner tant d'heures par semaine, ou encore faire 2 sorties avec des exercices structurés par semaine. Plutôt que de vouloir atteindre un chiffre arbitraire pour sa FTP.

B. Préparation mentale

On voit parfois des grands coureurs au classement général sur des grands tours (comme le Tour de France) être lâchés dans des endroits où ils ne devraient pas l'être, car ils ne pensaient pas que ça allait être dur à ce moment-là. Mentalement, ils n'étaient pas prêts. Au contraire, la préparation mentale vous permet de mieux gérer le stress, la pression de la course et l'entraînement et de donner votre meilleur.

C'est pourquoi dans les chapitres suivants nous allons voir comment élaborer un plan de course, et se représenter des situations et scénarios de course. C'est partie intégrante de la préparation mentale !

Pour l'instant, retenez bien que le mental s'entraîne exactement comme un muscle. C'est la répétition et la mise en situation qui permettent d'identifier la répétition des schémas. En pratique, si vous êtes débutant dans le sport, je vous recommande de courir (faire des courses) le plus souvent possible pour vous familiariser avec le contexte. Votre objectif est surtout d'apprendre les ficelles. Pour un cycliste plus chevronné, l'intérêt de faire des exercices de type sweet-spot (soit 88% à 90% de FTP) sur des temps assez longs est aussi pour forger le mental.

L'imagerie mentale, la visualisation, est un premier outil puissant que je vous conseille. Représentez-vous des situations de course, telles que le départ, ou le moment où vous franchissez le col que vous redoutez.

Entraînez-vous aussi à être votre propre supporter. Commencez cette pratique à l'entraînement lorsque l'effort commence à être dur. Dites-vous "c'est énorme ce que tu fais". "T'es une machine". "Tu donnes tout". "Aller mon grand !". En course en col, dans le moment critique ça change tout ! A l'opposé la croyance limitante, on la connaît bien souvent. C'est la voix qui dit "je ne supporte pas la douleur", "je suis nul", "si je pète de ce groupe, je suis vraiment éclaté". Alors qu'on est littéralement en train d'accomplir un exploit pour 90% de la population mondiale. Donc on vient remplacer tout ça par du self-talk actionnable : "c'est dur, et ça ne m'empêchera pas d'aller jusqu'au bout".

De même, une astuce qui marche **du tonnerre** est de sourire (ou esquisser un rictus plutôt) lorsque l'effort est vraiment violent. Ça vient clairement recâbler le cerveau et le rassurer sur le fait que vous êtes sur la bonne voie. Si vous regardez les courses pro, vous les verrez souvent faire cela d'ailleurs.

En résumé

- Le mental c'est l'interface entre les watts que tu as et ceux que tu utilises
- Continuez à **choisir** d'agir, même en effort maximal
- Faites vos routines mentales : pré-départ, échauffement, etc.

C. Accepter la douleur

Quand j'ai commencé à faire des entraînements avec des intervalles longs, de type Sweet-spot, je me rappelle très vivement que c'était une torture pour moi. Et après avoir essayé un peu, j'ai écarté ce type d'exercice pendant plusieurs années. Le phénomène que j'ai pu observer est que quand j'ai accepté que ça allait être un exercice inconfortable, et bien c'est devenu incroyablement plus facile de le faire. Et j'ai constaté le même fait avec mes athlètes ! Si je leur glissais au téléphone avant un entraînement : "wow tu vas voir ça va vraiment être dur", alors qu'en parallèle je leur faisais une séance facile pour leur première rencontre avec cet exercice, ils me disaient tout fiers ensuite que ça avait été trop facile ! Vous imaginez facilement la progression qui a pu être réalisée ensuite grâce à ce shift mental. Ils ont pu comprendre qu'on ne choisit pas si on souffre, mais comment on réagit à cette souffrance.

En course, c'est la même chose. Choisir d'accepter la douleur de l'effort, et ne faire plus qu'un avec elle est extrêmement libérateur. Il faut juste la laisser exister.

Des techniques permettent d'aider à se recentrer aussi dans ces moments-là. Quand la douleur ou la sensation de brûlure devient forte sur le vélo. J'aime beaucoup pratiquer une sorte de scan corporel quand ça devient un peu trop "épicé" pour moi. Je parcours mentalement de haut en bas mon corps, en essayant de détendre les muscles qui n'ont pas à être contractés. Je pars du haut de mon crâne, pour descendre au niveau de ma nuque. Puis mes épaules,

que je relâche totalement, puis mes bras. Je pense à mes jambes qui font leur travail, et je suis fier d'elles.

Se focaliser sur le fait de faire des respirations profondes plutôt que d'être haletant est aussi utile. L'objectif n'est pas de respirer moins, car on est à fond, mais essayer de respirer plus pleinement. Ces techniques permettent de revenir à l'action présente. D'autres existent aussi, comme le fait de découper l'effort en segment de 5 minutes par exemple. Ou bien de se focaliser uniquement sur la roue devant, ou le marquage au sol.

Rappelez-vous d'ailleurs que les courses se gagnent souvent sur le fait de tenir 20 secondes de plus durant une accélération ou une bosse intense.

En résumé

Quand tu ne luttas plus contre la douleur, elle devient :

- Un repère de l'intensité en cours, pas une alarme de panique
- Une zone traversable, pas une limite

D. Gestion du stress

Les premières courses sont éreintantes moralement. Les cyclistes vivent tous cela : impossible de fermer l'œil la nuit avant son objectif. La gorge nouée au petit-déjeuner, et des tremblements dans tout le corps dans les minutes précédant le départ.

Un peu comme avec la douleur, votre corps n'agit pas contre vous, c'est que vous ne comprenez pas son message. Il vous dit à ce moment-là qu'il est prêt à 100%. Que ça va être la guerre, et qu'il optimise tout pour que vous soyez à fond. C'est pour ça que votre cœur battait la chamade quand vous étiez allongé dans votre lit la nuit précédente. Votre corps vous disait qu'il attendait de pied ferme la difficulté, mais qu'il était dans l'incertitude de ce qu'elle serait, et de quand elle arriverait.

Les outils mentaux vus juste avant s'appliquent donc (cette fois-ci on vient chercher du "box breathing" : inspiration 4s - pause 4s - expiration 4s - pause 4s). On se dit des phrases simples de type : "je suis prêt". On refait le coup du scan corporel. Si vous n'arrivez pas à dormir en veille de course, la technique d'épeler un mot est rudement efficace. Vous prenez un mot banal, et vous l'épelez lentement. Puis pour chaque lettre vous choisissez un autre mot commençant par cette lettre. Votre attention est alors détournée et s'apaise. Au passage, il est très utile de savoir que le sommeil la veille d'une course ne compte pas, ou ne compte peu. De toutes façons tout le monde va peu dormir, et se lever tôt pour petit-déjeuner en avance. La nuit 48h avant la course est la dernière nuit qui compte, et qui vient renflouer votre "épargne de sommeil".

Les checklists sur le matériel qu'on va voir dans les autres chapitres vont aider aussi à vous rassurer. Vous saurez que tout est déjà prêt.

En résumé

- Ne pas chercher à supprimer le stress, ce qui est inefficace et frustrant
- Faire des mini-jeux avec son cerveau

2. Construis ton entraînement pour atteindre ton pic de forme

La base de l'entraînement à vélo est vraiment d'une grande simplicité quand on visualise les deux seuls piliers dont tout est composé.

Comme le Yin et le Yang, ces deux piliers ont besoin d'équilibre. Et la compétence (et souvent le mystère) des coachs et de toutes les méthodologies dont vous avez pu entendre parler (pyramidal, polarisé, périodisation inversée, seuils lactiques, puissance critique, WKO, etc) réside dans cet équilibre.

Le but de ce chapitre est de vous donner une vision théorique globale des principes clés de l'entraînement pour que vous puissiez être autonome. Vous comprendrez aussi pourquoi autant de méthodologies existent, et pourquoi il n'y a pas de vérité ultime en science du sport.

A partir de ce moment-là, je vous donnerai des conseils très concrets que vous pourrez adapter à votre pratique et à vos contraintes.

A. Comprendre la charge d'entraînement et la fatigue

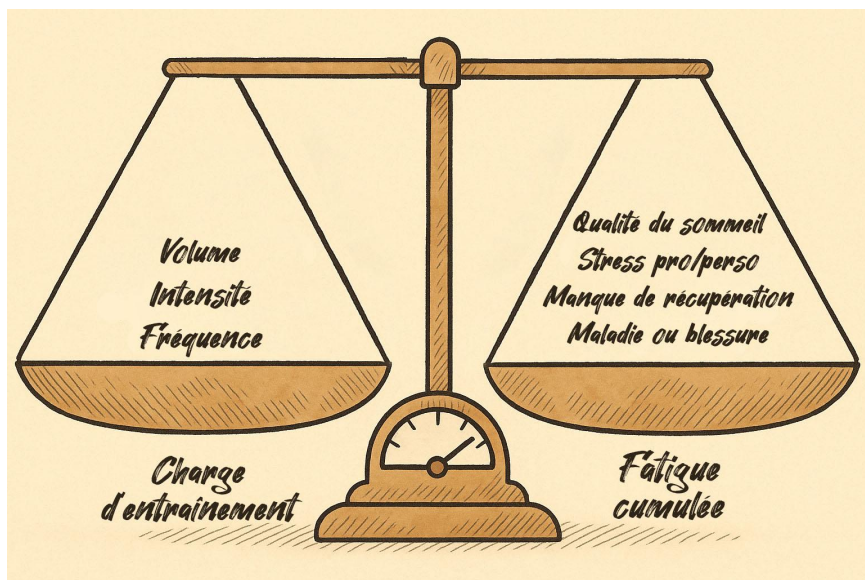
La charge d'entraînement (et son équilibre, la fatigue) est le premier pilier de l'entraînement.

Pour simplifier le principe de la charge : quand on fait une sortie vélo, on vient provoquer un **stimulus** (un facteur qui déclenche une réaction) au corps. Une fois ce stimulus provoqué, le corps va pouvoir créer des **adaptations** quand il sera au calme pour être plus fort. Ce concept s'appelle la surcompensation. Il est déjà donc vital de comprendre qu'on progresse quand on se repose, et non pas uniquement quand on appuie sur les pédales.

Quand on parle de stimulus, on utilise plus souvent les termes de charge d'entraînement, ou de stress d'entraînement. Le corps étant une machine incroyablement efficace, il essaye toujours d'optimiser en fonction de la charge qu'il reçoit. Ce qui signifie que s'il reçoit constamment le même signal, il n'aura aucune raison d'évoluer !

Pour éviter de stagner et d'être sur un plateau en termes de progression, le concept de surcharge progressive est donc indispensable. En effet, le corps ne s'adapte que s'il reçoit une charge supérieure à son niveau habituel. Et pourtant nous ne voyons personne rouler du matin au soir tous les jours, n'est-ce pas ? C'est là qu'intervient la fatigue. Elle est la conséquence directe de la charge de l'athlète et de sa capacité de récupération. Trop de charge et pas assez de repos donne de la fatigue, qui engendre alors de la régression, des blessures, ou des conditions long termes que je ne souhaite à personne (comme le surentraînement que nous aborderons plus tard).

Ça, c'était pour la partie théorique sur la science du sport. Mais en tant qu'amateurs, la charge que nous recevons ne vient pas uniquement de l'entraînement ! Si j'utilise le mot "stress", tout le monde va comprendre où je veux en venir. On est tous stressé par notre quotidien, notre travail ou nos études, l'argent, nos relations, et notre entraînement finalement. Toutes ces charges se valent pour notre corps, car il a besoin de les traiter. Donc si la vie devient plus dure, ou que vous avez une période de charge, n'essayez pas d'avoir un entraînement parfait ou de faire un gros bloc d'entraînement en même temps.



La surcharge progressive doit donc être mesurée, graduelle, structurée, et surtout prendre en compte les éléments de stress de votre vie. Mon conseil n°1 est qu'en cas de doute, si vous hésitez à lever le pied sur la charge c'est généralement que vous êtes déjà un peu trop fatigué. Et donc que vous devriez effectivement lever le pied !

En résumé

La charge doit être bien mesurée, et il faut maximiser la récupération.

- Un ratio charge/repos trop faible = pas d'adaptation
- Un ratio charge/repos trop fort = fatigue, blessure, surentraînement
- Un ratio charge/repos constant = stagnation

B. Volume et intensité

Ces deux concepts sont clé pour la compréhension de l'entraînement. Le volume désigne la quantité totale d'effort fourni sur une période donnée. L'intensité quant à elle désigne à quel point l'effort est élevé par rapport à notre maximum.

Pour les présenter :

Les mesures typiques pour le volume :

- Heures d'entraînement par semaine
- Kilomètres parcourus
- kJ dépensés (via capteur de puissance)
- TSS (score de charge d'entraînement)
- Nombre de séances

Les mesures typiques pour l'intensité :

- Puissance développée (Watts, W/kg, % de FTP)
- Fréquence cardiaque
- RPE (perception de l'effort)
- Zones d'entraînements (1 à 7)

Le volume et l'intensité sont **les deux seuls** leviers que nous avons à notre disposition pour venir façonner notre entraînement et notre progression. Et c'est là que réside le dilemme de l'entraînement, et la liste longue comme le bras des méthodologies d'entraînement.



En effet, plus on tire un levier, plus l'autre doit descendre. Imaginons un cycliste amateur qui roule 20h par semaine, et bien il devrait faire ce volume à une intensité très faible. A l'inverse un cycliste qui roule seulement 1 fois par semaine peut se permettre de faire des sprints et d'attaquer les bosses à fond.

C'est le même concept si je fais une sortie de 6h en zone 2, je vais être autant lessivé que si j'avais fait un col de 30 minutes à FTP ! On visualise bien que les deux éléments qui changent, et qui se complètent, sont le volume et l'intensité.

Pour les plus matheux d'entre vous, on peut le présenter ainsi :

Charge d'entraînement = volume x intensité

Alors, où mettre le curseur ? Est-ce qu'il vaut mieux faire peu de vélo mais à fond, ou beaucoup de vélo mais tout doucement ? C'est là que résident toutes les méthodologies dont je parlais en introduction de ce chapitre.

Nous en avons fini de la théorie maintenant, nous allons voir de manière pratique comment s'entraîner en fonction de son niveau pour être le plus prêt possible le jour J de sa course objectif.

En résumé

Le volume = la base

- Permet de construire l'endurance et la durabilité
- Plus facile à encaisser, plus lent à construire
- Utile surtout en bloc foncier en pré-saison

L'intensité = l'accélérateur

- Donne le pic de performance
- Doit être utilisé avec parcimonie, en mettre en permanence peut être épuisant

➡ Si tu manques de temps (moins de 6h/semaine), priorise l'intensité

➡ Sinon, construis sur le volume

C. Les zones d'entraînement

Je vous conseille très chaudement de vous familiariser avec le concept des zones d'entraînement. Le modèle de Coggan à 7 zones est celui qui est le plus popularisé, et repose sur la puissance.

Les zones d'entraînement vous permettent en effet de structurer votre l'entraînement en fonction de l'intensité, pour viser des adaptations physiologiques précises (endurance, VO2max, capacité anaérobie...).

Ces zones sont calculées à partir de valeurs seuils comme la FTP (Functional Threshold Power / puissance au seuil) ou la LTHR (Lactate Threshold Heart Rate / fréquence cardiaque au seuil). Le prérequis est donc de venir définir sa FTP en amont. Je vous conseille pour cela de trouver un modèle de test FTP qui fonctionne pour vous, et de vous y tenir pour le reproduire.

Aperçu rapide des zones :

Zone	Nom	% FTP	But principal
Z1	Récupération active	< 55%	Récup
Z2	Endurance	56-75 %	Améliorer l'endurance de base
Z3	Tempo	76-90 %	Résistance soutenue

Z4	Seuil/FTP	91-10 5%	Améliorer sa tolérance à FTP
Z5	VO2Max	106-1 20%	Développer son intensité haute
Z6	Anaérobique	121-1 50%	Explosivité
Z7	Neuromusculaire	> 150%	Sprints, force max et coordination

Heureusement je vous ai concocté un outil vous permettant de calculer automatiquement vos zones de puissance, et donc vos zones d'entraînement. J'en ai fait une vidéo tutoriel. Vous pouvez la retrouver ici, avec toutes les explications et l'accès au fichier :



Ou sinon cliquez ici :

https://youtu.be/91m3iYHFYLc?si=EZaRbwmYm1SOJ_q-

D. Structure d'entraînement et périodisation

Comme nous l'avons vu avec l'équilibre charge/fatigue et volume/intensité, le résumé fondamental de l'entraînement à vélo est : appliquer une charge physiologique contrôlée pour provoquer une adaptation ciblée.

Le vrai secret est dans l'**alternance structurée** entre volume et intensité. Les meilleurs cyclistes ne s'entraînent ni "beaucoup" ni "dur" tout le temps, mais savent quand faire quoi.

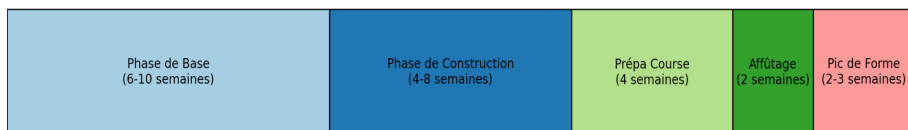
a) Périodisation

C'est là qu'intervient la périodisation. C'est l'art d'organiser vos semaines et mois d'entraînement pour amener votre corps à son pic de forme le jour J, tout en évitant la fatigue chronique. Pour structurer cela, nous allons parler de macrocycle (la saison entière), mésocycle (un bloc d'1 mois généralement) et microcycle (1 semaine d'entraînement).

En pratique, la recommandation est de ne pas dépasser 2 à 3 séances d'intensité maximum par semaine.

Votre saison va ensuite être découpées en blocs méso et micro, pour venir construire un plan d'entraînement qui vous ressemble :

Schéma de la périodisation par mésocycles



→ La première phase, durant l'hiver (6 à 10 semaines) est une phase de base ou d'endurance fondamentale. L'idée est d'augmenter beaucoup le volume, et de diminuer l'intensité.

→ La deuxième phase (4 à 8 semaines) typiquement vise à vous rapprocher des efforts de course. Le volume décroît un peu, l'intensité augmente. Des intervalles longs en Z3 ou Sweet-spot sont les exercices types de cette période.

→ La troisième phase (4 semaines) est celle de la prépa course. Là les exercices deviennent courts et intenses, avec un focus fort sur la VO2Max, ou la répétabilité anaérobie.

→ Ensuite vient l'affûtage (2 semaines) où l'objectif est de réduire la fatigue cumulée, et maximiser la fraîcheur pour votre course. Le volume descend de 50% par rapport à la normale, mais vous conservez un peu d'intensité en piqure de rappel.

→ Finalement, vous êtes arrivé à votre pic de forme. L'objectif est de performer et récupérer durant cette fenêtre de 2 à 3 semaines.

La structure annuelle ci-dessus est la base de l'entraînement. Certains essayent, avec parfois beaucoup de succès, ce qu'ils appellent la périodisation inversée. Le principe est simple : vous commencez par faire votre intensité durant l'hiver, avant de basculer sur une phase d'endurance fondamentale avant les courses. Un peu d'intensité avant les courses en piqure de rappel encore une fois. L'intérêt de cette périodisation inversée est de minimiser les sorties longues durant les jours froids et noirs de l'hiver.

De manière très honnête, les deux approches peuvent se valoir. Et c'est bien le signe que le secret de l'entraînement réside dans le fait de s'entraîner, tant qu'on respecte une structure dans laquelle on ne se met pas à fond en permanence.

Et c'est là où les semaines de décharge sont si importantes. J'aime bien préconiser 3 semaines d'entraînement pour 1 semaine de décharge. Cela permet au corps d'avoir un rythme pour progresser et une vraie respiration.

b) Progression de la structure d'entraînement

Au début de ce chapitre, je vous parle du concept de surcharge progressive. C'est un point essentiel pour construire son entraînement. L'idée est de venir établir une progression semaine après semaine sur chaque exercice pour venir le rendre de plus en plus dur. Les deux leviers pour y arriver sont encore une fois le volume et l'intensité.

Par exemple si je prends un exercice long de type Sweet-spot, voici la progression :

Semaine 1 = 2 x 15 minutes à 85% de FTP avec 10 minutes de repos.

Semaine 2 = 2 x 15 minutes à 88% de FTP avec 10 minutes de repos.

Semaine 3 = 2 x 20 minutes à 88% de FTP avec 10 minutes de repos.

Semaine 4 = 2 x 20 minutes à 88% de FTP avec 10 minutes de repos.

Semaine 5 = 2 x 20 minutes à 88% de FTP avec 5 minutes de repos.

Semaine 6 = 2 x 25 minutes à 88% de FTP avec 5 minutes de repos.

Semaine 7 = 3 x 20 minutes à 88% de FTP avec 5 minutes de repos.

La progression est là pour amener la surcharge progressive. Et vous pouvez reproduire ce modèle avec tous vos exercices, en jouant sur la durée de repos, le volume et l'intensité.

Je vous conseille de calculer le temps en zone, ou temps de maintien que chaque exercice provoque. Dans notre exemple, nous sommes passés de 30 minutes de temps de maintien à 1h de temps de maintien.

E. Le secret de l'auto-coaching flexible

A mon avis, le secret d'être un athlète accompli tient dans la micro-planification. C'est d'ailleurs exactement pour remplir cette mission qu'on embauche un coach. Pour nous ajuster au quotidien et nous dire quoi faire quand un imprévu arrive. Ou quand on en fait trop, et qu'il faut se reposer.

La micro-planification c'est l'organisation de votre semaine d'entraînement au jour le jour. Vous avez construit le plan de votre saison, et avez déroulé la progression de vos entraînements. Maintenant il vous faut l'intelligence de ne pas suivre votre plan à la lettre. Si vous n'avez pas bien dormi, êtes sujet à une forte charge de stress, êtes malade ou autre :

- Adaptez votre séance. Baissez l'intensité ou la durée.
- Transformez la en sortie Z2.
- Annulez-la.

Gardez bien en tête qu'il vaut mieux **trop de récupération que pas assez** si vous vous sentez hésitant. Malgré mon avertissement, je fais confiance aux cyclistes motivés pour en faire trop. Cela peut être regrettable car de la sorte certains se poussent jusqu'au dégoût de ce sport.

F. Modèle de plan d'entraînement Gran Fondo

Maintenant que vous avez en main les principes de l'entraînement, vous pouvez jouer avec ce modèle de semaine-type d'entraînement que je vous recommande. Rappelez vous bien cependant qu'en tant qu'athlète auto-coaché la solution de l'équation est d'arriver à être **flexible** au quotidien, et à ajuster le plan idéal au jour le jour en fonction de vos contraintes.

Jour	Séance
Lundi	Repos
Mardi	Intervalles
Mercredi	Sortie facile Z1/Z2
Jeudi	Intervalles
Vendredi	Sortie facile Z1/Z2
Samedi	Sortie longue
Dimanche	Sortie longue

Les deux jours en rouge (mardi et jeudi) sont les jours où vous devez être prêt pour faire un entraînement de qualité. Que ce soit de la VO2Max ou des intervalles plus longs, cela dépendra de la période où vous vous situez dans votre plan d'entraînement.

Si vous avez moins de temps à consacrer à votre entraînement, les jours de "sortie facile" sont les premiers qui doivent être supprimés.

Si vous êtes en forte progression, je vous conseille de trouver une modalité de test FTP qui fonctionne pour vous (ramp test, CP20/CP5, temps sur une certaine ascension, etc), et de venir vérifier à fréquence fixe (toutes les 4 semaines par exemple), pour ajuster la difficulté de vos entraînements.

En définitive

N'oubliez pas que la récupération, le sommeil et la nutrition (l'apport en protéines et en glucides surtout) sont les trois fondements invisibles de votre entraînement. Sans eux, les intervalles ne servent à rien !

3. Choisis le matériel qui fait vraiment la différence

Le vélo est un sport mécanique. La performance commence donc avec le matériel. Et beaucoup de cyclistes y sont sensibles, mais l'abordent malheureusement sous l'angle de la consommation ou du rêve. Pourtant dans une cyclo sportive, le choix et l'optimisation du matériel peut faire la différence entre une course fluide et une journée de souffrance inutile. Un vélo mal adapté, une position douloureuse, des ratios/vitesses mal choisis pour le terrain peuvent ruiner des mois de préparation. A l'inverse, un matériel bien pensé et bien réglé permet d'être en confiance et de libérer son potentiel sans même avoir à y penser.

Dans ce chapitre je vais vous présenter ce que j'ai pu observer, tester de manière empirique, et étudier avec des recherches scientifiques. Des conseils hyper concrets et applicables.

A. Quel équipement choisir ?

Le meilleur vélo est celui qu'on possède, je ne vais donc pas vous inviter à en changer dans ce livre. D'autant plus que le plus important est souvent votre position dessus. C'est elle qui vient définir si vous serez rapide (aérodynamique), confortable et précis dans votre pilotage. Une position doit être évolutive, donc n'ayez pas peur d'essayer et de changer des ajustements. Faites-en juste un

à la fois, sinon vous ne saurez pas ce qui a marché ou non (isolez la variable).

Malgré tout, si vous êtes en recherche d'un vélo neuf, je vous recommande de regarder ma vidéo faisant une sélection sur le marché à l'heure actuelle :



Quel vélo de route acheter en 2025 ? Budget 1000€ à +5000€

79 k vues • il y a 1 mois

a) Les roues

Changer de roues, c'est comme changer de vélo. Si votre vélo est actuellement avec des roues en aluminium entrée de gamme, passer sur des roues carbone va juste exploser le rendement de votre machine. Grâce à leur poids déjà, et ensuite avec leur aérodynamisme. Le comportement du vélo est changé, et sa réactivité aussi. C'est vraiment bluffant.

Ma recommandation est de partir sur des profils polyvalents généralement, du style 40mm à 50mm. Que ce soit pour des cyclosporatives avec du dénivelé, ou plus plates.

b) Capteur de puissance

Upgrader son vélo, c'est le rendre plus rapide. Avoir un capteur de puissance, c'est faire en sorte qu'on devienne un cycliste plus rapide!

Aujourd'hui tout le monde n'a que le mot "watt" à la bouche, moi le premier d'ailleurs. Il y a quelques années j'aurais encore eu à davantage expliciter l'intérêt de ces outils, maintenant c'est plus intégré.

Un capteur de puissance vous permet d'avoir des retours **objectifs** et **reproductibles** sur votre performance, votre entraînement, votre course. Hors montée de col, je vous déconseille par contre d'avoir les yeux rivés sur votre compteur pour y lire vos watts évidemment. Cet outil vous permet d'être plus rapide grâce à une meilleure gestion de votre effort sur les longues ascensions. C'est surtout vital pour structurer son entraînement et pour analyser sa course.

Les capteurs de puissance que je recommande :

 1. Favero Assioma

 2. Quarq

 3. SRM

 4. Magene

A éviter :

 Capteur Shimano. Quand j'écris ces lignes en mai 2025, ils ne sont toujours pas précis.

c) Le GPS / compteur

Un bon compteur est un compagnon de route fidèle au poste. Choisissez-en un de préférence avec la fonction d'affichage du dénivelé à venir. Par exemple, j'ai configuré le mien pour qu'en mode carte (le mode que j'utilise 90% du temps en course), je vois le profil des 2km à venir. Ça change tout à la gestion de course.

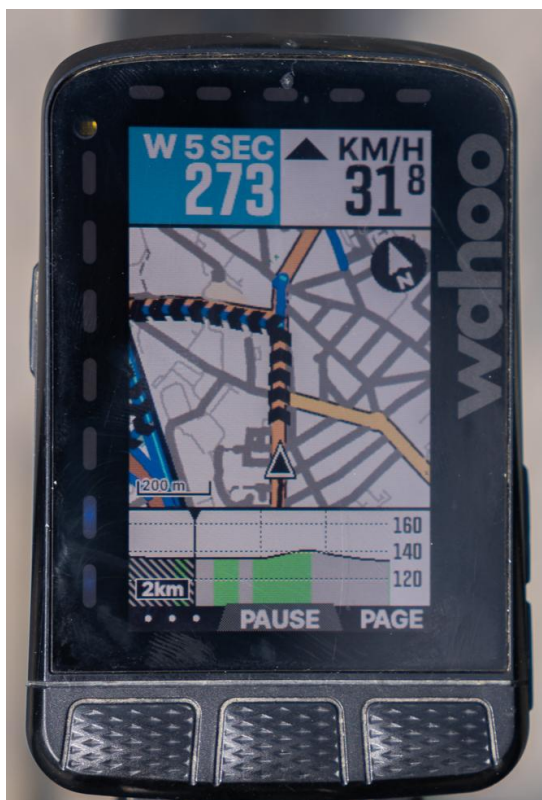
A ce même sujet, pensez à apprendre à télécharger et utiliser un fichier GPX. C'est un fichier qui contient un parcours. Vous le récupérez généralement sur le site de l'organisation de la course, puis vous en faites une route sur Strava et vous synchronisez avec votre GPS. Ou bien vous l'ouvrez directement avec l'application de votre GPS sur votre smartphone, et vous envoyez la trace vers votre compteur.

D'après mon expérience, Il y a deux types de page à avoir sous les yeux en course.

Soit on est sur une course en circuit, donc chaque tour se ressemble, et on le connaît assez vite. Les informations importantes à avoir sont alors le **temps total** depuis le départ, que vous devez venir croiser avec votre plan de nutrition (nous verrons plus tard comment le réaliser). Ensuite la puissance actuelle, la vitesse actuelle, le kilométrage depuis le départ, et celui restant dans la course :



Sur une cyclo sportive ou une course en ligne (ce qui signifie que le parcours ne fait pas plusieurs tours sur lui-même), j'utilise la vue suivante :



La carte devient l'élément central, avec le parcours indiqué avec les chevrons. Je peux ainsi voir les virages arriver, et s'ils vont être dangereux. Je vois venir à l'avance si nous allons passer dans un village ou sur une route étroite. Le dénivelé des 2 km à venir m'est indiqué en bas de l'écran. C'est peut-être ma fonctionnalité préférée. En haut, la puissance actuelle, et la vitesse actuelle.

B. Les pneus, le composant critique

Ils sont négligés, souvent changés en dernier, mais pourtant les pneus représentent la différence entre se faire lâcher et gagner sa course. Beaucoup vont croire que j'exagère, mais pas du tout. Les pneus sont la **seule chose** qui vous relie à la route. Les contraintes qui s'appliquent dessus sont monstrueuses :

- L'adhérence en virage, et donc la sécurité du cycliste
- Confort du cycliste
- Résistance au roulement
- Résistance à la crevaison
- Poids, aérodynamisme

Des mauvais pneus, et à la mauvaise pression vous apporteront de l'inconfort, de la mauvaise performance, voire potentiellement la chute (notamment sous la pluie). A l'inverse, de bons pneus à la bonne pression vous apporteront un confort permanent, davantage de vitesse, et réduiront le risque de chute par glissade.

Prenons un exemple concret dans la même gamme des pneus route chez Continental. Je vais m'appuyer sur les données de laboratoire indépendant de l'excellent site :

<https://www.bicyclerollingresistance.com/>

Le GP 5000 y est donné avec une résistance au roulement de 9 watts. Le Gatorskin quant à lui a 20 watts de résistance. Ce chiffre est par pneu, donc il est presque à multiplier par deux, étant donné

qu'il y a deux pneus sur un vélo (même s'il y a plus de masse sur l'arrière du vélo que sur l'avant). Sur un parcours de 3h à 250w de moyenne, cela représente environ 10 à 16 minutes de gain théorique ! Évidemment en fonction du terrain l'effet va être modifié car la résistance augmente proportionnellement à la vitesse. Vous pouvez aussi imaginer qu'en passant d'un pneu à l'autre vous venez d'augmenter votre FTP de 22 watts... Monumental !

Pour choisir vos pneus je vous recommande donc de regarder déjà les résultats sur ce site, sans vous focaliser uniquement sur les watts de déperdition. Regardez aussi le grip (l'adhérence) et la résistance à la crevaisson. Si vous ne deviez en retenir que 5, voici ma sélection des meilleurs pneus facilement recommandables :

-  1. Continental Grand Prix 5000 S TR
-  2. Vittoria Corsa Pro TLR
-  3. Pirelli P Zero Race TLR RS
-  4. Schwalbe Pro One TLE
- 5. Specialized S-works Turbo RapidAir 2BR

La pression de vos pneus est également primordiale. Je vois beaucoup de cyclistes faire l'erreur de trop gonfler leurs pneus, et annulent leurs caractéristiques ainsi.

Je vous conseille deux calculateurs qui ont fait leurs preuves. La pression idéale se trouve certainement entre les deux.

Calculateur SILCA :

<https://silca.cc/en-eu/pages/pro-tire-pressure-calculator>

Calculateur SRAM :

<https://axs.sram.com/guides/tire/pressure>

Mes autres conseils pneus en résumé (je pourrais écrire un livre juste sur ce sujet sinon) :

- Prenez des pneus larges de type 28mm jusqu'à 32mm. Pogacar roule en 32mm, si c'est bon pour lui, c'est bon pour nous. Les jantes modernes plus larges permettent aux pneus larges de conserver un bon aérodynamisme et d'augmenter la surface de contact sans pénaliser le rendement.
- La course se joue aussi en descente. Les pneus larges vous permettent d'être beaucoup plus sécurisé dans les virages et quand la route est mouillée.
- Évitez les mauvais pneus d'entraînements pour l'hiver. C'est là où on a besoin du meilleur grip car les conditions sont mauvaises.
- Prenez l'indétrônable Continental GP 5000 en cas de doute.
- Le tubeless est fantastique en course. Avoir le préventif qui rebouche une crevaison sans qu'on s'arrête est phénoménal.
- En étant en chambre à air, prenez des chambres en latex ou TPU. Le gain est très significatif sur la vitesse et le confort.

C. Matériel à emporter en course

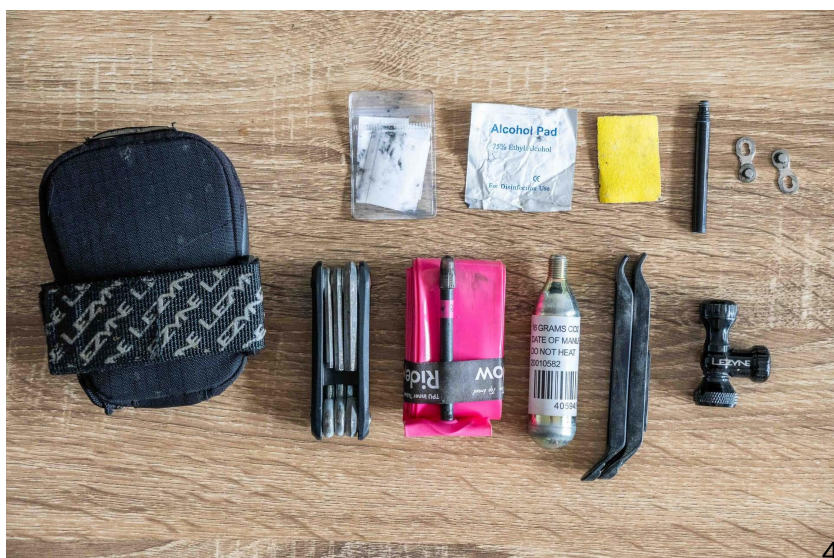
En course de fédération ou de circuit je ne prends rien avec moi, car si je crève je peux être pris en charge directement par l'organisation, mais surtout ça signifie la fin de ma course de toutes façons.

En cyclo, la course peut continuer même après un pépin mécanique. L'option la plus pratique est à mon avis la sacoche de selle pour venir fixer, et ne plus à avoir à y penser, le nécessaire de réparation. Je vous conseille d'ailleurs le modèle "Lezyne Road Caddy" qui est très compact, presque invisible sous la selle. Je peux y loger exactement ce que j'y veux :

- Multi-outil
- 2 démonte-pneus
- 1 chambre à air TPU (36gr !)
- 1 cartouche CO2 et tête
- Une extension de valve
- Une attache rapide (maillon rapide)
- Des rustines (au cas où)



La sacoche de selle ouverte et son contenu



En course gravel je prends également un petit flacon (c'était un flacon d'échantillon Squirt à la base) de lubrifiant. Les conditions humides font que la boue et le sable viennent se loger dans la chaîne et dégradent très fortement son fonctionnement. En sortie longue gravel ça m'a vraiment aidé aussi.



Le dernier matériel spécifique que j'emporte avec moi est un téléphone de course. Plutôt que d'avoir mon immense smartphone dans la poche arrière, et manquer de l'abîmer avec une chute ou la pluie, ou de le recouvrir du sucre des gels, j'utilise un vieux téléphone qui ne vaut plus rien et est minuscule. Je le mets dans du plastique, et généralement je le loge dans ma petite sacoche sur le

dessus de mon cadre. C'est là aussi que je mets ma clé de voiture et un billet de 20 € au cas où.

D. Habillement : performer selon la météo

La question qui se pose le plus sur les parkings les matins de course est sûrement “tu t'habilles comment ?”. Chacun est là devant le coffre de sa voiture avec un problème existentiel : manchettes ou pas manchettes ? En été, il n'y a souvent pas besoin de se poser la question. Mais à la mi-saison ou avec de la pluie, c'est plus compliqué.

Je vais présenter quelques conseils généraux sur l'habillement. Ensuite vous pourrez trouver un **guide pratique de mes recommandations** pour vous habiller en course selon toutes les températures, allant de 5°C jusqu'à plus de 30°C.

Le but de votre tenue en course est de vous permettre de bien performer et d'être confortable. Quand on se pose la question, c'est bien souvent que les conditions sont fraîches. Il faut bien se rappeler que l'effort va être plus intense que lors d'une sortie classique du matin. Petit point technique, il faut garder en tête que votre corps dégage trois fois plus de chaleur qu'il ne transmet de puissance au vélo. En pratique le corps va produire beaucoup de chaleur (750w de chaleur produite pour 250w dans les pédales par exemple !)

Donc il faut viser à s'habiller un peu plus légèrement que ce qu'on aurait l'habitude de faire pour les mêmes conditions. Le but est de se protéger du froid, pas de surchauffer ! Avoir un peu froid au départ est donc normal. Surtout avec l'attente dans le sas de départ (moment critique parfois, on voit ça juste après).

La stratégie à adopter est celle de l'oignon : on multiplie les couches de vêtements. Tout d'abord un base layer (sous-maillot de type débardeur ou manche longue par temps vraiment froid), le maillot ensuite (idem, court ou long), puis un gilet. Évitez les imperméables ou coupe-vent à manche longue qui ont vraiment tendance à gonfler dans le vent et à vous transformer en immense frein aérodynamique. Ce sont souvent des matériaux non respirants, donc vous allez être trempé de transpiration et le froid va vous gagner rapidement à nouveau.

L'autre mot d'ordre est la **modularité**. Les manchettes en sont la reine. La stratégie des couches vous permet d'enlever facilement votre gilet ou vos manchettes, alors que si vous n'aviez qu'un seul et unique vêtement chaud, c'est rapidement la catastrophe thermique. J'ai d'ailleurs depuis l'automne dernier expérimenté avec les gilets thermiques (un gilet sans manche avec plusieurs couches d'isolation). Ça ne prend pas plus de place qu'un gilet normal, par contre ça me permet de ne pas avoir froid jusqu'à des températures assez basses. Le nom est Castelli Fly gilet. Je vous recommande vraiment la flexibilité de ce genre de produit, d'autres marques le font aussi.

Pour la gestion du temps mort dans le sas de départ, le scénario idéal est d'avoir quelqu'un qui pourrait récupérer votre pull, sweat ou autre juste avant le départ. De manière réaliste, avoir un gilet que vous pouvez ranger dans une poche est une bonne alternative. Un sac poubelle que vous enflez avant de le ranger ou d'en disposer est aussi très efficace, même si vous n'aurez aucun style.

A l'inverse, sur une cycloportive en plein été, privilégiez un maillot blanc avec un tissu le plus fin possible. Ou de couleur claire de préférence. La différence d'énergie solaire absorbée par un maillot noir vs un maillot blanc est très importante et altère le bon dégagement de la chaleur que votre corps produit.

Ne négligez pas vos extrémités, les gants sont utiles pour ne pas perdre d'énergie par là. Les sur-chaussures de type latex, ou sur-chaussures aero (j'aime bien les Spatzwear Windsock 2) sont très agréables quasiment toute l'année aussi. Elles permettent d'être un peu plus rapide, et d'avoir un peu plus chaud aux pieds. Étonnement, quand il fait chaud ça ne me dérange pas de les avoir sur les pieds non plus.

En définitive, testez bien vos vêtements à l'entraînement et pas le jour J pour la première fois (comme pour tout). Si vous avez un doute météo, votre **gilet dans la poche arrière** est votre **assurance-vie**. Et préférez des couches ajustées et techniques plutôt que de superposer des vêtements lourds ou non-respirants.

Un dernier point très important. Pensez à toujours porter des gants, ou *a minima* des mitaines en course ! Le risque de chute est plus important qu'à l'entraînement. Et le premier réflexe est de tendre les mains pour se rattraper. Croyez-moi sur parole qu'avec déjà les brûlures ou contusions que vous pourrez avoir, vous serez bien heureux de **pouvoir vous servir de vos mains pour les 15 jours à venir suite à votre cascade.**

Été sec et chaud (+20°C)

➡ Aero, léger et ventilé

- Maillot léger et de couleur claire
- Combinaison aero légère si possible (plus respirant qu'un maillot)
- Mitaines

Printemps (15°C à 20°C)

➡ La météo quasiment idéale pour courir

- Maillot court/cuissard court
- Mitaines
- Sur-chaussures aero

Mi-saison (10°C à 16°C)

- Base-layer + maillot court. Maillot long envisageable pour le bas de la fourchette, mais moins modulaire que manchettes.

- Cuissard court
- Manchettes pour le départ + gilet sans manche si pluie ou grande descente
- Mitaines + sur-chaussures aero

Mi-saison fraîche (6°C à 14°C)

→ La zone la plus compliquée, ni trop froide ni assez chaude.

- Base-layer + maillot manche longue + gilet sans manche
- Cuissard court, jambières possibles
- Gants longs légers (pas d'hiver, dur d'actionner les freins sinon) + sur chaussures aero

Début de saison (5°C à 10°C)

→ Tenue hiver légère.

- Base-layer + maillot long + gilet sans manche
- Cuissard long
- Bandeau de tête possible
- Gants longs légers (pas d'hiver, dur d'actionner les freins sinon) + sur chaussures aero

Hiver (moins de 5°C)

→ Pourquoi vous faites une course là ??? Tenue hiver complète obligatoire

- Base-layer thermique long
- Veste hiver

- Cuissard long
- Gants longs hiver + sur-chaussures d'hiver thermiques
- Tour de cou + bandeau ou bonnet sous casque

Et s'il pleut ?

- Descendre l'échelle de 2 à 5 degrés
- Prévoir un imperméable si pluie tout du long de la course, ou si longues descentes de col. Sinon le gilet thermique est votre ami.
- Les textiles dits "respirants" comme Gore-Tex ne fonctionnent pas une fois mouillés. Donc non respirants sous la pluie.
- Montez des verres transparents ou photochromiques sur vos lunettes

En résumé

Rappelez-vous que le corps va chauffer. Avoir un peu froid en début de course, c'est souvent être bien habillé. L'été, pensez refroidissement le plus possible, et arrosez-vous d'eau dès que possible. Pour une course avec des grandes descentes de col, le gilet s'impose souvent dans la poche arrière.

E. Fixer le dossard comme un pro

Pour les cycloportives on a le plus souvent juste une plaque de cadre, mais il est fréquent d'avoir aussi un dossard (votre numéro de coureur) à accrocher au dos du maillot.

a) Pour la plaque de cadre

Il vous sera généralement imposé de l'accrocher sur le guidon. Certains organisations font un meilleur choix et vous proposent la meilleure solution, les "plaques de cadre" à fixer sur la tige de selle grâce à un autocollant.

Pour l'accroche sur le guidon, pensez à toujours bien partir en emportant avec vous des colliers rilsan (type serflex) et une pince coupante pour sécuriser la plaque. Attention si vous pliez la plaque, la puce électronique dedans va se briser et votre participation ne sera pas prise en compte ! L'idéal est de la fixer sur le guidon, puis de la remonter et fixer sous la potence, pour qu'elle soit parallèle au sol. La détection de la puce par le système est parfaite, et on évite d'avoir un énorme frein aérodynamique à l'avant de son vélo.

Je vous déconseille de faire comme certains et de découper votre plaque ou de l'enrouler autour du tube de direction, à l'avant de votre vélo. Ça ne sera pas détecté car pas dans le bon plan/axe d'alignement avec le système.

b) Pour le dossard

Pensez à bien demander s'il faut accrocher côté droit ou côté gauche le dossard. En cas de doute, mettez-le centralement. Si le dossard vient avec un trou dans ses coins, surtout ne passez pas les **épingles à nourrice** dedans pour le maintenir, il ne ferait que flotter dans le vent et s'arracherait !

Pour accrocher un dossard en étant solo sur une course, asseyez-vous et venez enfiler et refermer votre maillot sur vos cuisses. Le tissu est alors bien tendu et vous pouvez le fixer de manière sécurisée. Veillez à bien laisser libre l'accès aux poches : fixez le dossard en dessous. Vous pouvez le plier aussi pour que seul le numéro soit visible et favoriser l'accès aux poches si vous manquez de place.

Si vous avez une combinaison, il faudra soit mettre le dossard à la maison, avec la technique où vous fermez la combinaison au-dessus de vos cuisses. Demandez sinon sur le parking à un autre coureur de vous aider à le fixer, ce que tout le monde acceptera de faire.

Quand vous passez l'épingle dans le dossard, veillez à bien passer l'épingle deux fois dedans. Cela fait en sorte de bien mieux le tenir car il y a deux points de contact, pas juste un seul. Le dossard ne pourra alors plus se balader.

En résumé

Pensez-bien à la pince coupante et aux colliers rilsan pour fixer la plaque de cadre. Pour le dossard vérifiez que vous avez bien accès aux poches, et qu'il ne baille pas dans le vent non plus.

4. Choisir sa course

Maintenant que nous avons vu comment s'entraîner et avoir un matériel performant, le menu du restaurant s'ouvre à nous, et nous pouvons enfin choisir ce qui nous ferait plaisir. Enfin non, le menu est introuvable ? Enfin, il est bien caché quelque part ? Mais qu'est-ce qu'il y a à la carte ??

Cette incompréhension est souvent celle des athlètes qui rentrent dans le monde du cyclisme. Un monde qui est encore un peu vieillot parfois et qui a du mal à passer totalement à l'ère numérique. Les informations ne sont pas toujours accessibles, et les organisateurs de course partent du principe que les participants sont des habitués à qui on n'a pas besoin d'expliquer quoi que ce soit. Avoir de manière claire le lieu et la date de la course avec l'heure de départ est souvent compliqué. Obtenir son parcours au format GPX est parfois impossible. Je vais donc vous aider en vous donnant les meilleurs conseils possibles pour démêler cette jungle.

A. Où trouver les courses ?

a) Les clubs

Mon premier conseil est de rejoindre un club de vélo si ce n'est pas déjà le cas. Vous y trouverez une entraide qui n'est présente que dans les milieux associatifs ! En échangeant avec les membres du club vous pourrez être au courant des courses sympas à faire dans votre région, et souvent vous pourrez organiser une participation commune.

b) Les magasins vélo

Les magasins de vélo sont toujours peuplés de passionnés. A coup sûr, les vendeurs vont vous raconter toutes les courses qu'ils ont faites et lesquelles sont sympas à faire. C'est aussi une bonne source pour obtenir des informations sur les clubs locaux sympas à rejoindre.

c) Les sites spécialisés

Les sites spécialisés vont vous permettre normalement de mettre des filtres sur la longueur des épreuves, les régions, etc.

Velo-cycloport est bien fourni, malgré l'interface datée :

<https://www.velo-cycloport.com/agenda/cycloportives-2025.html>

Un très bon site bien fait, mais qui ne recense pas tout :

<https://www.sportsnconnect.com/calendrier-evenements/sport/cyclisme>

Les UCI Gran Fondo World Series :

<https://ucigranfondoworldseries.com/fr/calendrier/>

e) Les forums et groupes Facebook

Le meilleur forum de la planète : <https://forum.augustinrides.fr/>

f) Youtube et Instagram

Les créateurs de contenu partagent souvent leurs expériences sur les courses, donc vous pouvez voir les plus belles généralement, et voir si elles vous parlent.

g) Les fédérations

Pour la FFC, regardez le site **régional** pour y trouver le meilleur calendrier à jour. Le site FFC national a une ergonomie peu pratique.

Je vous conseille vivement la FSGT pour faire de la compétition plus accessible, et avec une meilleure organisation parfois. Dans le Sud-Ouest nous avons l'application pour téléphone : "Dossardeur", une véritable pépite, qui recense toutes les courses. En prime, toutes les informations pratiques sont condensées sur la page de chaque course.

B. Comment choisir ?

En fonction de votre objectif sportif déjà ! Choisissez votre épreuve en fonction du dénivelé et de la distance.

Ensuite regardez les avis. Qu'en est-il de la qualité de l'organisation ? L'ambiance est-elle conviviale ? Les ravitos sont-ils bien placés ?

Le dernier point est par rapport au prestige de la course. Toutes les courses UCI Gran Fondo sont très bien organisées, et d'une visibilité importante car qualificatives aux **championnats du Monde Gran Fondo** (Gran Fondo signifie "cyclosportive" en Italien, ils ont juste trouvé un nom plus classe que nous). Les grandes courses comme la Marmotte, l'Ardéchoise ou l'Etape du Tour sont mythiques.

C. Ma sélection des meilleures courses

a) Pour les grimpeurs

Vous êtes servis ! La plupart des grandes courses sont faites pour vous.

- L'Etape du Tour. Juste mythique
- La Marmotte. Une légende aussi
- L'Ariégeoise. Un parcours toujours exigeant avec des grands cols, comme le plateau de Beille
- La Haute Route. Une course à étape avec une ambiance semi-pro, allant en très haute montagne. Unique.
- Granfondo Mont Ventoux
- La Madeleine

b) Pour les puncheurs

- La Castraise (Tarn). Un enchaînement de bosses courtes et nerveuses
- Défi 47 (Lot-et-Garonne). Très rythmée aussi
- La Bernard Hinault (Bretagne)

- Liège-Bastogne-Liège. L'occasion de faire un monument.

Beaucoup, beaucoup de courses dans cette catégorie

c) Pour les rouleurs

- Paris-Roubaix challenge. Les secteurs pavés !
- Granfondo Schleck (Luxembourg)
- 24H du Mans. A faire en équipe !
- Bol d'or (Var). Sur un circuit mythique aussi

d) Pour l'ambiance

- L'Ardéchoise, aussi une des plus grandes courses en France. Choix de parcours de 85 à 270 km. Une vraie ambiance festive avec les villages en fête, c'est LA cyclo à faire avec une bande de copains.

5. Élabore ta stratégie

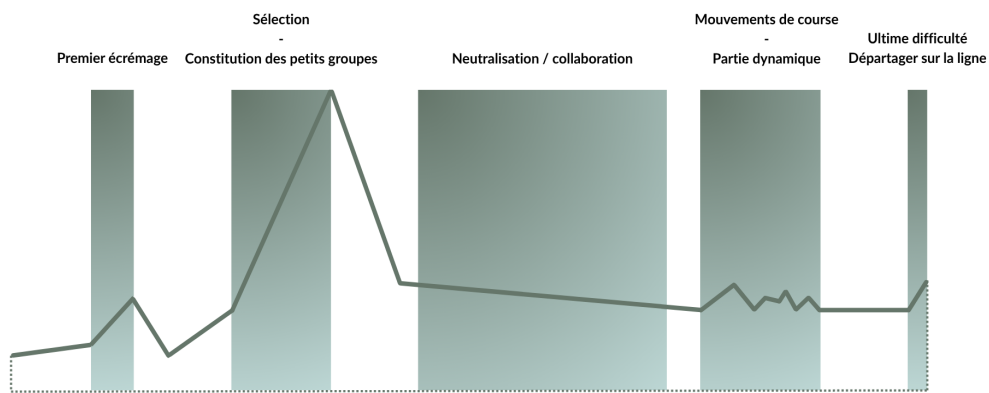
Être fin stratège et étudier le parcours en avance (ça peut être la veille) permet d'avoir un coup d'avance sur le stress du jour de course. Aller au-delà du nombre de kilomètres vous permet de basculer d'une course subie à une course maîtrisée.

Dans ce chapitre je vais vous montrer comment lire un parcours et anticiper la météo. Comment gérer son effort et son alimentation intelligemment pour franchir la ligne d'arrivée en étant satisfait d'avoir pu tout donner au bon moment. Car oui, même sans podium vous pouvez toujours gagner votre objectif stratégique et votre course !

A. Lire et analyser un parcours

Les profils de cycloportives répondent à des codes assez précis pour plusieurs raisons (dont la sécurité notamment pour éviter les trop grands groupes).

On pourrait penser que chaque course est unique, mais avec le temps une recette type est observable. C'est le résultat de mon expérience sur ces années de course qui fait que je peux vous présenter le profil type d'une cycloportive :



Le profil d'une course signifie qu'on vient visualiser le tracé de la course en représentant le dénivelé, sur la distance du parcours.

Comme toute règle générale, il va y avoir des exceptions. Notamment les grandes cycloportives en montagne, où le profil sera uniformément dur.

Je peux prendre en illustration le profil de l'étape du Tour 2025 qui va être extrêmement dure :



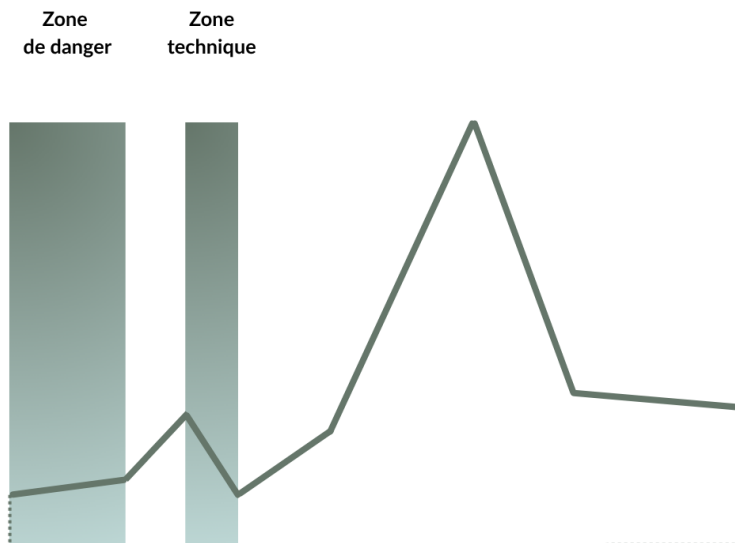
Mais si je prends par exemple le profil de la WishOne, vous pouvez voir l'application presque littérale de ma théorie :



Avoir une première sélection illico après le départ est d'ailleurs selon moi la meilleure idée. Au début d'une cyclo, le peloton est composé de coureurs de niveaux très différents, et c'est cela qui provoque les accidents. Rappelez-vous que pour être sûre, il faut

être prévisible. Les différents niveaux n'ont pas les mêmes codes pour rouler en groupe, et donc cela peut signifier des accrochages.

Deux additions sécuritaires sont donc à avoir en tête sur mon profil type, sur lequel je zoome, autour de la zone "écrémage" :



La zone technique est à garder en tête car beaucoup de coureurs vont vouloir faire la descente à bloc pour tenter de rentrer sur le groupe juste devant. La combinaison d'effort maximal + descente est parfois un mélange explosif. Restez bien lucide !

La zone de danger est là, car c'est le moment où tous les niveaux sont réunis en un seul joyeux magma. C'est une zone de non-droit, où je vous conseille de bien surveiller votre roue avant.

Pour lire le profil de la course que vous allez faire, il va falloir repérer les zones à risque qui ne se lisent pas seulement sur le profil et le dénivelé.

Premièrement, regardez attentivement à l'avance la direction du vent et sa force. Cela va venir conditionner les points chauds à surveiller : route dégagée dans les champs sans rien pour bloquer le vent par exemple. Ensuite s'il y a la présence de vent, cela vaut davantage le coup de faire des efforts supplémentaires dans des moments critiques pour rester bien dans votre groupe.

B. Scénarios types et réponses tactiques

Avec ce profil type de cyclo, vous pouvez comprendre quels sont les scénarios type qui ont le plus de chance de se dérouler. Alors même si on ne possède pas de boule de cristal, on peut identifier les situations qui ont le plus de chance de se dérouler. Cela vient rassurer grandement avant la course, et durant l'évènement. On a un peu l'impression d'être Neo dans la matrix et de voir tout venir à l'avance !

1. Course en montagne, type Étape ou Marmotte

La caractéristique de ce genre de course est d'être des courses très proches de l'effort individuel ou du contre la montre. C'est celles qui se rapprochent le plus d'une gestion et d'une stratégie comme on peut en avoir en course à pied.

Les montées longues ou en altitude donnent une course usante, où on parle de “sélection par l’arrière” ou d’attrition. Le risque est de vouloir à tout prix suivre les meilleurs, et par conséquent se cramer trop tôt. La réponse est de se connaître le plus possible, et donc d’avoir fait des entraînements avec des longs intervalles soutenus. D’avoir établi une puissance cible, et de s’y tenir. Ne pas déroger au plan de course, et ne pas écouter l’adrénaline qui vous habite est primordial ! L’alimentation joue un rôle encore plus prépondérant.

Si vous arrivez à suivre ces conseils, vous allez pouvoir avoir l’immense plaisir de rattraper un à un les coureurs qui auront explosé en ne suivant pas cette tactique !

2. Course type montagnes Russes

La grande majorité des courses finalement. Des bosses de 2 minutes jusqu’à des petits cols qui prennent jamais plus de 20 minutes à monter. Chaque ascension est montée à fond, et tout le monde dans le groupe est à la limite de la rupture à chaque fois. Mais si tout le monde est à fond, tout le monde est au même niveau. Sur des montées sèches, mais brèves, avec des kilomètres entre elles, tout le monde a intérêt à rester dans un groupe pour aller plus vite. La réponse est donc d’anticiper les bosses autant que possible, et d’être à l’avant du groupe à l’abord de chaque bosse. De cette manière vous pouvez vous laisser glisser très légèrement, et raccrocher la queue du groupe en haut de la bosse. Cela vous permet de monter moins vite chaque bosse, mais sans perdre votre groupe.

Par contre, impossible d'espérer gérer son effort dans cette configuration de course car il faut suivre les accélérations du groupe chaque fois que la pente s'élève. Si vous sautez de votre groupe, ne vous relevez pas complètement non plus. Continuez à rouler à une vitesse correcte mais sans vous essouffler avant d'être repris par un autre groupe.

3. Course plate

Les courses les plus "faciles" à finir. Mais dans les plus difficiles à gagner. Au chaud dans la boule du peloton, il est possible d'atteindre des vitesses moyennes très élevées sans fournir beaucoup d'effort. Les difficultés viendront généralement du vent de côté qui peut provoquer des bordures et cassures. En effet l'aérodynamisme du groupe est modifiée avec un vent de côté. Chacun doit fournir le même effort, car le phénomène d'aspiration disparaît. Cela amène généralement les plus forts à augmenter le rythme, et le groupe ou le peloton vient alors voler en éclats. Des difficultés viendront aussi des relances qui vont s'opérer dans les passages de villages avec tous les virages qui sont présents. Un rétrécissement ou une route étroite deviennent des excuses pour visser et mettre à mal les coureurs qui sont à la rupture.

Avant de faire votre plan de course posez-vous ces 3 questions :

1. Où se fait la sélection ?
2. Où puis-je utiliser mes qualités ?
3. Quels sont les moments où serrer les dents et à survivre à tout prix ?

Vous pouvez ensuite croiser ces réponses avec votre profil de coureur :

- Grimpeur léger : se protéger sur le plat et se venger dans les montées.
- Puissant mais costaud : se laisser glisser le plus possible dans les montées et se venger sur le plat, surtout s'il y a du vent.
- Sprinteur : être le plus économe possible et être expert du placement dans le final
- Diesel/rouleur : éviter les à-coups, faire mal aux autres dans les faux-plats montants.
- Puncheur : faire la différence dans les montées sèches, ou sur des attaques tranchantes sur le plat en partie technique.

Tous ces éléments vous permettent de vous projeter sur les segments clés : où je perds ? Où je gagne ? Où je limite la casse ?

C. Astuces terrain : gérer le peloton

“Plus c’est dur, plus je suis derrière. Plus je suis derrière, plus c’est dur.” Un ancien coureur élite m’a confié cette phrase un jour, et je lui en suis reconnaissant depuis pour sa clarté.

a) Le placement

Le placement en vélo est presque plus important que d’être fort. Être dans les dernières positions d’un peloton est le pire endroit où vous pouvez être. C’est là que vous allez subir toutes les relances, qui sont amplifiées par le groupe qui s’étire. C’est là aussi où vous pouvez être pris dans une chute qui a lieu devant vous. Dans le meilleur des cas vous l’évitez et devez faire un effort conséquent pour rentrer sur le groupe qui ne se sera pas arrêté, ou sinon c’est synonyme de blessure.

Être dans les toutes premières positions du peloton n’est pas souhaitable non plus car vous viendrez alors dépenser votre énergie pour tirer le reste de votre concurrence.

L’équilibre est assez fin et demande de l’expérience pour être trouvé, mais idéalement dans un grand groupe il faut avoir deux cyclistes devant soi. Ou deux rangées de cyclistes.

Dans le peloton pour être en sécurité, il faut rester **prévisible**. Ne pas faire un écart brusque, être fluide et progressif dans ses changements de position, prévenir ou bien se mettre en danseuse sans à-coup. Souvent en se mettant en danseuse, les cyclistes ont la mauvaise habitude de lancer le vélo en arrière, jusqu’à 40 à 50 cm. En étant derrière une personne qui fait cela, on a l’impression

d'avoir ce cycliste qui vous jette son vélo dessus, et c'est la chute assurée.

En pratique, ne slalomez pas, ne donnez pas de coups de frein secs. Ne fixez pas la roue du coureur devant vous, mais portez le regard au loin. Au-delà du dos de la personne devant. Anticipez les virages, laissez 50cm de plus avec la roue de devant avant de rentrer dans le virage.

Et enfin un point vital : protégez votre roue avant ! C'est elle qui décide de la direction, et de l'orientation de votre vélo. Si elle vient toucher une autre roue ou un autre vélo, il y a des chances pour ce que ce soit vous qui finissiez au sol. Cela signifie que vous devez éviter de "croiser la roue". Votre roue avant ne doit pas dépasser la roue arrière du cycliste devant vous (si vous êtes débutant ou intermédiaire, dans des pelotons de coureur avancés la règle change). Votre roue avant ne doit jamais être pile poil directement en face de la roue arrière du coureur devant vous. Il faut que votre roue et celle du coureur devant soit en quinconce. S'il se met en danseuse de manière inattendue, ça évite que les roues se touchent et provoquent votre chute.

b) Tourner dans un groupe

Quand vous serez dans votre groupe de niveau, il faudra collaborer pour aller plus vite ensemble jusqu'au bout de la course. Attention toutefois à ne pas en faire plus que les autres. Ne passez pas non plus la course à ne pas mettre un seul coup de pédale à l'avant, ou

sinon assumez de ne pas vous faire d'amis, et d'être attaqué par les autres coureurs.

Quand vous passez à l'avant du groupe, que vous prenez votre relais, veillez à le faire de manière fluide. Pas d'à-coups de vitesse, il s'agit de juste garder le même tempo. Il est tentant de relancer, surtout quand c'est en montée, mais c'est le meilleur moyen de désorganiser votre groupe.

Après avoir tiré le groupe pendant 30 secondes à 1 min (en fonction de l'habitude de votre groupe), soulevez votre coude pour indiquer que vous laissez votre place. Décalez-vous doucement (à droite généralement pour être du côté protégé de la chaussée), et rentrez en queue de peloton. Ne vous videz pas quand vous prenez un relais, car parfois raccrocher la dernière roue est un effort bref mais dur.

c) Les erreurs à éviter

- Avoir les mains sur les cocottes en descente. Mettez-les dans le creux du cintre, "en bas" donc.
- Regarder son GPS constamment au lieu de regarder la route.
- Être trop crispé et sur réagir.
- Ne pas communiquer avec les autres membres de son groupe.

En résumé

Je répète toujours à mes athlètes : “c’est pas toujours le plus fort qui gagne à vélo, mais c’est le plus malin des plus forts”.

Pour le placement dans le peloton, en cas de doute imitez les autres et tout ira bien !

D. Une gestion d’effort optimale

Vaut-il mieux suivre les meilleurs ou avoir une gestion individuelle ? Cela va vraiment dépendre du parcours de la course et de son profil, ainsi que de vos ambitions. Sur une cyclo sportive montagneuse où le plat est inexistant, le plan le plus rapide est généralement de faire comme si les autres coureurs n’existaient pas et de s’en tenir à sa puissance cible.

Au contraire, sur une cyclo plate ou juste avec des bosses, se faire mal pour tenir les roues de son groupe est la stratégie tout indiquée. Quel que soit le profil, il est souvent tentant de vouloir suivre les meilleurs le plus longtemps possible, quitte à exploser en vol. C’est une approche très amusante et ludique de la course, je ne vais donc pas vous la déconseiller ! C’est rarement la plus efficiente. Mais si c’est plus fun, c’est OK aussi.

E. Les facteurs pluie et vent

La météo est comme un terrain caché. Elle transforme un parcours connu en un défi tactique et physique complètement différent. Nous allons voir ensemble comment l'anticiper plutôt que la subir.

a) Le vent

En vélo, 90% de la résistance vient généralement de la résistance aérodynamique (moins dans un col évidemment). Le fait d'être derrière un autre cycliste, dans son aspiration, vient provoquer environ de 25% à 50% d'économie d'énergie. Dans un peloton fourni, l'énergie économisée est majeure. Quand le vent se lève, par contre la donne change radicalement. La mentalité à avoir est que le vent c'est comme un col invisible. Mal placé, vous pouvez sauter comme si vous étiez en bosse.

➡ Avec un vent de face, être à l'abri dans les roues est d'un intérêt encore plus important. L'aspiration est multipliée.

➡ Un vent de dos vient minimiser l'effet de l'aspiration. En plus de cela, la vitesse du groupe va augmenter vu que vous êtes poussés ! Attention donc, c'est souvent un moment qui vient faire chauffer les cuisses.

➡ Le vent de côté vient parfois annuler tout effet d'aspiration. Un effet d'éventail (échelon) peut venir se créer. Le placement dans les toutes premières positions est indispensable, sinon vous allez subir.

b) La pluie

L'impact de la pluie est surtout sur la sécurité et la gestion du risque. Les virages deviennent plus glissants, le freinage s'allonge et la visibilité se réduit. Pensez à bien équiper vos lunettes de verres transparents ou photochromiques d'ailleurs.

Le matériel devient plus central. Réduisez un peu la pression des pneus. Si ces derniers sont larges, c'est un énorme atout. Les freins à disques sont indétrônables sous la pluie, vérifiez bien l'état de vos plaquettes de frein avant le départ.

En définitive, aucune raison de chuter ou d'avoir plus peur d'une course sous la pluie. Tout le monde garde davantage ses distances, et à plusieurs égards c'est parfois plus sécurisé qu'avec un temps sec. Soyez prudents dans les virages, et modulez bien vos freinages. Les **freinages secs** sont votre ennemi.

c) Les conséquences particulières de la météo

Avec une température plus basse ou sous la pluie, on peut souvent moins ressentir la sensation de faim ou d'effort, alors qu'au contraire notre corps brûle plus d'énergie que d'habitude ! Il est donc important de bien penser à s'alimenter.

Sous des conditions chaudes, attention par contre à la surchauffe moteur. Un effort qu'on peut encaisser à 20°C n'est pas le même que sous 35°C en plein soleil dans un col. Il faut adapter sa gestion d'effort en conséquence. Soyez bien à l'écoute de votre corps.

6. Maîtrise ta nutrition et ta routine pré-course

Vous avez fait votre entraînement ? Vous avez préparé votre matériel ? Vous avez élaboré votre stratégie de course ?

La dernière pièce du puzzle est la nutrition. C'est la différence entre finir fort le dernier col ou bien exploser en plein vol. L'énergie que vous avez sur le vélo dépend directement de ce que vous consommez sur le vélo, le matin même, mais aussi dans les jours qui précèdent.

Dans ce chapitre je vais vous montrer comment construire un plan de nutrition efficace et applicable à votre course. Rien de vraiment trop compliqué, avec quelques conseils vous allez pouvoir gagner en énergie et en plaisir sur le vélo.

Je vous invite à regarder ma recette de gel maison sur ma chaîne Youtube Augustin Rides pour avoir le meilleur combo possible plan de nutrition, praticité d'utilisation, économie réalisée. Vous pouvez la retrouver ici :



Ou cliquez ici :

https://youtu.be/xfx4MxFUn8c?si=KBkmAnF77gl_tsfM

A. Construire un plan de nutrition

Votre corps fonctionne comme une voiture. Si vous ne mettez pas d'essence dedans, elle ne va pas aller bien loin. Dans la grande majorité des cas, les glucides sont la source d'énergie principale, et la plus accessible. Ils sont indispensables pour maintenir l'intensité de l'effort.

Alors comment gérer son apport en glucides durant la course ? Cela dépend déjà de l'habitation de votre système digestif à la consommation durant l'effort. Si vous n'avez jamais pris un gel de votre vie, ce ne sera pas le même taux de glucide/heure que vous pourrez ingérer sur le vélo, comparé à un coureur élite et rodé à l'exercice.

→ Niveau débutant ou intermédiaire je recommande 60 à 90g par heure.

→ Pour un coureur avec un système digestif entraîné, passer à 90 à 130g par heure est possible (la limite est constamment repoussée).

a) Pourquoi consommer autant ?

Les réserves internes de glycogène (les glucides que notre système utilise) de votre corps sont limitées. Un adulte moyen a à sa disposition environ 100g dans le foie et 250g dans les muscles. Cela représente **350g de glucides** donc, soit environ **1800 kcal** (Même si en réalité un athlète d'endurance a une capacité de stockage un peu supérieure).

Imaginons maintenant que vous êtes en train de pédaler à 200w. Comme abordé brièvement dans la partie “Habillage” de ce livre, votre corps dégage beaucoup plus de chaleur qu’il n’arrive à créer de la force dans les pédales. Notre rendement mécanique est d’environ 20% à 25%, le reste est dissipé en chaleur. Pour notre cas de figure où vous pédalez à **200w**, vous dépensez donc environ **800 kcal par heure**.

Donc si vous avez 1800 kcal d’énergie dans votre réservoir et que vous en dépensez 800 kcal par heure (voire beaucoup plus), **combien de temps allez-vous pouvoir rouler ?** Il y a comme un petit problème...

Heureusement environ 20% de notre énergie vient aussi des lipides (les graisses) donc notre autonomie est en réalité un peu plus grande. Vous comprendrez toutefois que manger sur le vélo, c’est comme vouloir **remplir une passoire**. De toute façon vous n’arriverez pas à la remplir, alors n’ayez pas peur d’en faire trop.

De manière théorique, si on imagine que la course va durer 4h, qu’on va pédaler à 200w, cela signifie 3200 kcal de dépensé. Etant donné que nous sommes partis avec 1800 kcal dans le réservoir, nous allons rencontrer le fameux mur, la fringale, l’hypoglycémie, comme vous souhaitez l’appeler.

Autrement tourné :

→ À 200w vous consommez environ 120 à 150g de glucide par heure.

→ Vous ne pouvez en absorber que 90 à 100g/h avec déjà un peu d'entraînement

→ Il faut maximiser ses réserves avant la course (c'est le prochain chapitre), manger tôt et régulièrement pour ne pas s'effondrer en fin de course.

b) Plan nutrition type

Pour construire votre propre plan nutrition, il faut d'abord tenir compte de la durée de la course.

- Moins de 2h, vous pouvez tenir avec 50 à 80g/h si vous êtes bien nourri avant.
- De 2h à 4h, visez au moins 60 g/h.
- Plus de 4h, vous devez connaître votre max ingérable grâce à l'entraînement, et vous y tenir.

Vous pouvez apporter de l'énergie à votre corps de manière solide ou liquide. En course, les gels sont l'aliment de choix car facilement assimilables. Je vous conseille aussi de mettre des **glucides dans un bidon** (mettez du sucre, c'est pareil que ce que proposent les marques de nutrition, mais c'est presque gratuit). Gardez un bidon d'eau claire toujours pour vous rincer la bouche et boire suite à l'alimentation.

Plan nutrition type

➡ Avant la course ←

Votre dernier repas est à prendre 3h avant le départ. Pour une course très tôt le matin cela peut être 2h avant, mais je vous conseille de vous lever plutôt tôt pour manger bien en avance.

- 1 assiette de riz ou de pâte, porridge pour la team sucré
- 1 ou 2 oeufs sans trop d'huile si cuisson à la poêle
- 1 café si vous y êtes habitué
- Eau plate (500 mL)

1h à 30 minutes avant le départ

- 1 boisson sucrée (type canette de coca)
- Sinon 1 gel + eau

➡ Pendant la course ←

Vous devez connaître à l'avance combien de grammes de glucides vous pouvez ingérer. Pour rappel, niveau typique débutant ou intermédiaire = 60 à 90 g/h

- XXX g de glucide/h
- Eau avec électrolyte dans les bidons (à ajuster selon température)
- Caféine 45 min avant col ou effort décisif si habitué (je vous donne le détail dans la partie suppléments)

➡ Après la course ⬅

La récup commence ici !

- 1 shaker de protéine (40g de protéine environ)
- Repas avec des lipides et glucides. Le retour des fibres est à faire progressivement, car l'intestin met quelques heures à retrouver ses capacités initiales.

c) Conseils nutritionnels

- Prévoyez vos ravitos en fonction du temps et non pas du kilométrage.
- Alimentez-vous à la bascule d'un col pour assimiler pendant la descente.
- Buvez à chaque fois que vous mangez pour faciliter l'assimilation.
- Entraînez votre système digestif à l'entraînement (voir ma recette de rice cake ou de gel maison sur ma chaîne Youtube). Cela vous donnera confiance pour le jour J aussi.
- Mettez un rappel ou une alarme sur votre GPS toutes les 15 à 20 minutes (l'objectif n'est pas de manger quand on a faim, mais avant d'avoir faim).
- **Ne rien tester le jour J.**
- Prenez de grands bidons pour limiter les arrêts au ravito, et mettez du sucre dans un bidon.
- Glucides + hydratation = moteur qui tourne rond

B. Guide nutrition 48h avant l'événement

Vous vous rappelez au point précédent, quand j'ai mentionné qu'un adulte moyen avait environ 350g de glucides accessibles ? Et bien c'est pour un adulte moyen justement. Mais avec la lecture de ce livre, vous êtes des cyclistes futés !

Et la deuxième bonne nouvelle c'est qu'on peut venir **maximiser ces réserves** avant de prendre le départ de la course. Partir avec une passoire plus remplie de base vous permettra d'aller plus loin, et plus vite. L'objectif des 48h précédant la course est aussi de vous éviter l'inconfort digestif, en évitant les aliments à risques.

Par ailleurs, avant une étape de montagne ou une course particulièrement importante, je vous conseille de **couper les fibres** de votre alimentation au moins 72h avant. Cela signifie ne plus consommer de fruits, légumes ou légumineuses. Donc exit la salade. Cela viendra soulager votre système digestif, et vous allez gagner du poids au passage car les fibres ont tendance à fixer de l'eau dans votre système digestif.

➡ J-2 : la journée de la charge glucidique ←

Pour cette journée vous n'avez pas besoin de manger plus que d'habitude, mais de manger différemment. L'idée est de venir remplacer une partie des lipides et protéines de votre alimentation par des glucides.

En pratique, visez 8 à 10 g de glucides par kg de poids corporel. Pour une personne de 70kg, cela représente donc 560 à 700g.

Répartissez bien cela sur vos 3 repas principaux et sur vos collations tout au long de la journée.

Mon conseil pour y arriver sans consommer de fibres et bien digérer ? Les bonbons et les boissons sucrées (sodas ou jus de fruit). Ça semble lunaire, mais c'est le plus efficace. C'est d'ailleurs exactement ce que font les coureurs professionnels que vous connaissez.

Une autre liste d'aliments riches en glucides et faciles à digérer :

- Riz blanc, pâtes, semoule, pommes de terre
- Bananes mûres, compotes
- Pain blanc, confiture, miel
- Galettes de riz, biscuits secs
- Jus de fruit, maltodextrine dans de l'eau

Honnêtement, lâchez-vous et dévorez vos bonbons préférés, c'est bien le seul moment où c'est la meilleure chose à faire.

Attention par contre, **j'insiste** sur le fait que vous ne devez pas vous sentir "trop plein" à un seul moment. Si vous sentez la sensation d'avoir trop mangé qui arrive, levez le pied. Le but est de remplacer son alimentation habituelle par des glucides, pas de faire un concours de bouffe.

→ J-1 : Allégez la digestion ←

Pour la veille de course mieux vaut ne pas trop manger. Il faut rester sur la même approche sans fibres, et une alimentation glucidique mais sans extrême. Pour alléger la digestion, on limite les graisses,

même si je vous conseille de garder toujours un apport protéiné du type viande blanche (l'incontournable blanc de poulet).

L'idée du jour est de quand même manger plus "light" que la veille. Si vous allez faire une course chaude, vous pouvez mettre davantage de sel dans vos plats, pour venir aider à fixer l'eau dans votre corps.

C. Erreurs nutritionnelles à éviter

- Vous avez entendu parler de la pasta party organisée la veille de la course ? Vous y allez pour vous faire exploser le ventre ? C'est la meilleure solution pour subir sa course de A à Z. Comme je l'ai dit juste avant, la veille de course doit être plutôt légère, et l'accent est à mettre sur le fait d'alléger la digestion le plus possible.
- Changer ses habitudes sur le vélo. Ne testez pas pendant la course un gel ou une barre qui vous a été offert avec votre dossard...
- Négliger l'hydratation. 1% de déshydratation engendre déjà des pertes de performance importantes. Buvez avant le départ de la course.
- Ne pas avoir fait les courses à l'avance pour le petit-déjeuner du matin de course.
- Limiter son alimentation la semaine avant la course car on voudrait maigrir en express.

D. Les suppléments

Sujet sensible et souvent controversé, quasiment toujours mal compris, les suppléments peuvent vous aider dans votre course. Malheureusement le marché est saturé de promesses et de marketing très douteux. Je comprends parfaitement la méfiance des gens, et je dirais même qu'ils ont bien raison.

Les suppléments utiles et éprouvés

1. La caféine.

Elle améliore la perception de l'effort et la concentration, tout en retardant la sensation de fatigue. Ce n'est pas par hasard que c'est la drogue la plus consommée dans le monde. Attention à ne pas en consommer trop cependant, même si la définition de "trop" va clairement dépendre de la consommation habituelle de chacun.

Comme toujours, testez avant la course comment vous y réagissez. Les recommandations sont généralement de ne pas dépasser 300mg /jour. Pour un cycliste moyen, prendre un café au petit-déjeuner puis un gel caféiné (100mg) durant la course est un moyen simple et efficace d'augmenter sa performance.

Attention toutefois au **risque de crampe** avec la caféine. D'autant plus que c'est décuplé par la déshydratation. Sur une cyclosportive longue, la recommandation n'est donc pas automatique, car la majorité des coureurs va être déshydratée en fin de parcours. Les crampes sont donc quasiment garanties avec la prise de caféine. Je

vous conseille de bien tester avant pour savoir si vous y êtes sujet ou non.

2. Les électrolytes.

Votre corps a un besoin vital de minéraux pour fonctionner. Ces minéraux sont évacués notamment par la transpiration. Venir les remplacer est donc littéralement **vital** aussi (des problèmes de santé peuvent être engendrés par une trop grande consommation d'eau sans électrolytes). Je vous conseille d'utiliser des comprimés effervescents. Vous en mettez un ou deux (en fonction du rythme de boisson) par bidon, et cela suffit. De manière chiffrée, 500 à 800mg par litre de boisson est généralement préconisé.

Attention aussi au fait que beaucoup de boissons d'efforts ou de gels commerciaux contiennent des électrolytes. Soyez attentifs, il n'est **pas judicieux d'en ajouter aveuglément**.

3. Créatine.

Peut être utile pour des efforts intenses et répétés. Également pour réduire l'inflammation, améliorer la récupération post-effort et faciliter l'entrée du glycogène intra-musculaire. Mon expérience tend à montrer que ça peut être utile pour développer son endurance musculaire également, mais ce n'est pas quelque chose que j'ai pu voir encore dans la littérature scientifique. Attention cependant, un effet secondaire est souvent de provoquer une prise de poids de 1 à 2kg liée à la rétention d'eau. Pour certains profils de

grimpeurs ou des cyclos avec un rythme soutenu et lissé, je ne vous recommande pas forcément ce supplément.

➡ Les suppléments pour lesquels on s'interroge ⬅

1. Bicarbonate de sodium.

Oui, oui, c'est la même chose qu'on met dans les gateaux. L'effet serait de tamponner l'acidité musculaire, et d'aider pour des efforts très intenses. Les études scientifiques se disputent un peu au sujet de son efficacité, et sa durée serait d'environ 45 minutes. J'ai pu observer beaucoup **d'inconfort digestif** (je reste poli) suite à l'ingestion de bicarbonate. Vous pouvez tester par vous-même si vous êtes prêt à expérimenter à l'entraînement et que vous êtes déjà un cycliste confirmé.

2. BCAA.

Très populaire en musculation, mais aucune preuve solide d'un effet significatif sur la performance.

7. Ton plan précis pour le jour J (minute par minute)

A. Checklist matériel

La base

- ☐ Votre vélo

Textile essentiel

- ☐ Cuissard/combi
- ☐ Maillot (court/long)
- ☐ Base-layer
- ☐ Manchettes
- ☐ Gants/mitaines
- ☐ Casque
- ☐ Lunettes (verres fumés et clairs/photochromiques)
- ☐ Chaussures
- ☐ Chaussettes
- ☐ Gilet

Textile non-essentiel

- ☐ Sur-chaussures (aero ou thermiques)
- ☐ Jambières
- ☐ Veste

- ☐ Base layer thermique

Electronique et capteurs

- ☐ GPS / compteur vélo
- ☐ Capteur cardio
- ☐ Batteries si Sram AXS

Santé et hygiène

- ☐ Crème anti-irritation pour l'entrejambe
- ☐ Crème solaire
- ☐ Lingettes/serviette pour se rafraîchir après la course

Nutrition et hydratation

- ☐ Nutrition (selon votre plan de course)
- ☐ Gel caféiné (si utile)
- ☐ Electrolytes
- ☐ Bidons et boisson
- ☐ Collation post-course (protéines + glucides)

Logistique et nécessaires

- ☐ Pince coupante
- ☐ Colliers rilsan / Serflex
- ☐ Epingles à nourrice
- ☐ Sac poubelle ou vieux sweat pour l'attente au départ

- ☐ Téléphone de course, ou téléphone chargé
- ☐ Licence et justificatif d'inscription
- ☐ Papiers d'identité + argent liquide

Outils

- ☐ La sacoche de selle avec le nécessaire de réparation
- ☐ Pompe pour gonfler le matin
- ☐ Un jeu de clé Allen/BTR
- ☐ Chambre à air supplémentaire à laisser dans votre voiture

Je vous ai fait cette checklist au format imprimable, qui tient sur une page. Vous pouvez aussi (depuis votre PC) créer une copie de ce fichier Google Docs, et les cases deviennent alors cochables / décochables. Scannez le QR code :



Ou cliquez sur ce lien :

https://docs.google.com/document/d/1UZ3erLXsK_8fXemJ1Lms_cv_Jw1G4itBXcU0uo5RxBg/edit?usp=sharing

→ Inspection du matériel ←

- Examen visuel des pneus

Vérifiez qu'il n'y ait pas de coupe trop profonde ou d'usure excessive. Passer un coup de chiffon sur les pneus permet de virer les petits débris collés dessus qui pourraient provoquer une crevaison. Ne changez jamais un pneu la veille de votre course, un pneu neuf est extrêmement glissant, et doit être rodé au minimum 100km.

- Freins

Examinez les plaquettes/patins de freins. Qu'il leur reste encore de la garniture. Actionnez les leviers de frein, pour vérifier que la pression est bonne et que l'action est satisfaisante.

- Transmission

Entretenez et lubrifiez votre chaîne. Je pourrais écrire un livre sur le sujet aussi, sachez juste que la lubrification est très importante. Pour le long terme je vous conseille de passer à la lubrification à la cire (wax) où les avantages l'emportent sur les inconvénients.

- Composants électroniques

Vérifiez que tous vos appareils électroniques soit bien chargés. Le GPS, votre transmission Di2/AXS, capteur de puissance, capteur

cardiaque, etc. Chargez le parcours de la course avant le matin de la course.

- Vérification générale

Tendez une oreille attentive aux bruits étranges sur votre vélo. Particulièrement s'il y a des craquements au niveau de la direction.

B. Le guide détaillé minute par minute

➡ Le rétro-planning du grand jour ! (exemple : H = 9h00) ⬅

H - 3h15 (5h45)

- Réveil

H - 3h (6h00)

- Petit déjeuner riche en glucides : riz blanc, pain + miel/confiture, etc. 1 ou 2 oeufs. Café si vous y êtes habitué.
- Hydratation : 500ml d'eau + électrolytes

H - 2h30 (6h30)

- On s'habille selon les conditions météo du jour.
- Crème anti-frottement à l'entrejambe

- Crème solaire (qui apporte un boost de performance en bloquant le soleil !)
- Remplissage des bidons
- Gels et nutrition dans les poches du maillot ou dans le sac
- Checklist matos + nutrition

H - 2h (7h00)

- Départ pour le lieu de la course

H - 1h30 (7h30)

- Arrivée sur le lieu de départ
- Récupération du dossard si ce n'est pas fait la veille + fixation du dossard et plaque de cadre
- Pression des pneus

H - 1h (8h00)

- Boisson sucrée ou prise d'eau + apport glucidique
- Départ pour 30 minutes d'échauffement

H - 0h30 (8h30)

- Positionnement dans le sas ou sur la ligne de départ. Prévoir d'être un peu plus à l'avance sur la ligne (1h avant même) pour les grandes courses avec forte participation et un placement libre.

H (9h00)

- Top départ ! Toute la partie dure de l'entraînement, de la préparation, du stress, tout est derrière vous. Amusez-vous bien sur votre vélo, et bonne course !

Ce planning part du principe que vous avez réservé un logement, ou que vous logez à proximité du lieu de départ. Si vous devez faire plus de route pour y être, vous pouvez condenser certaines étapes. Par exemple, la collation matinale peut être prise durant le temps de trajet.

Pour certaines courses avec un départ très matinal, il est possible de manger jusqu'à 2h avant le départ. Évitez vraiment de tomber en dessous des 2h cependant, votre organisme et votre système digestif n'apprécieraient pas trop la plaisanterie. Si vous vous réveillez tardivement par erreur, mieux vaut tout de même manger plutôt que de partir le ventre creux. Cela reviendrait à commencer une course après un jeûne d'environ 10h.

8. Analyse tes courses et deviens meilleur chaque fois

L'analyse post-course est un levier de progression immense, trop sous-estimé par les coureurs. Trop souvent les cyclistes, qu'ils soient contents ou insatisfaits de leur course, referment la page dès la ligne d'arrivée franchie. Une course non analysée est une occasion manquée. A l'inverse, une course même si elle est ratée, devient un tremplin vers la progression si elle est bien relue.

Alors comment faire en sorte d'être responsable et d'assumer ses réussites et ses échecs ? Comment en faire un apprentissage concret et applicable pour la suite ?

A. Les outils d'analyse

Tout comme en début de ce livre je vous conseillais de vous fixer des objectifs clairs pour ne pas être déçus, le moment post-course est celui où on vient mesurer la trajectoire qu'on a suivie.

De manière subjective : étais-je dans le bon groupe ? Ai-je bien réussi à me positionner dans ce groupe ? Suis-je content de la façon dont j'ai géré mon effort ?

De manière tactique : où la course s'est-elle jouée ? Dans une bosse, une attaque à contre-temps, ou suite à une bordure ? Avais-je trop donné ou pas assez avant ce moment ?

De manière objective, les capteurs et outils modernes nous donnent un très large choix pour venir analyser nos courses. Encore une fois, l'utilisation d'un capteur de puissance est à mon sens incontournable.

Les outils que je peux vous conseiller :

<https://intervals.icu> est une **mine d'or**. En plus, il est gratuit et repose sur les dons de sa communauté. C'est le meilleur outil, sans comparaison possible, pour qui veut mettre les mains dans le cambouis et comprendre sa performance.

<https://www.strava.com> pour une vue générale, ou pour la chronologie et la comparaison sur les segments.

Sauce for strava. Une extension pour Strava que je recommande d'installer sur son PC. J'utilise tous les jours une fonction super pratique, où quand on sélectionne un moment d'une sortie, on voit la puissance NP qui s'affiche en direct.

B. Les bonnes questions à se poser pour progresser

a) Tactique et stratégie :

- Ai-je démarré trop fort ?
- Suis-je resté dans mes zones cibles ? (puissance, cardio, RPE)

- Quand est-ce que j'aurais pu économiser de l'énergie ?
- Etais-je bien placé au bon moment ? (route étroite, bosse, bordure)
- Me suis-je bien protégé du vent ?
- Est-ce que j'ai utilisé les roues des autres à mon avantage ?

b) Mental

- Quel était mon état d'esprit avant la course ?
- Ai-je douté de moi dans un moment clé ?
- Ai-je pris du plaisir malgré l'effort ?

c) Nutrition et hydratation

- Est-ce que j'avais un plan clair ?
- L'ai-je bien suivi ?
- Ai-je eu des problèmes digestifs ?
- Est-ce que j'ai eu un coup de mou ?
- Est-ce que j'ai consommé assez de glucides par heure ?
- Ai-je bien bu ? Electrolytes en quantité suffisante ?

d) Matériel et logistique

- Mon équipement était-il adapté au parcours et aux conditions ?
- Y a-t-il eu des soucis mécaniques évitables ?
- J'avais les bons braquets ?

e) Et pour la suite ?

- Quel est le point n°1 à améliorer ?
- Est-ce que cette course confirme ou invalide mes progrès récents, ou mon niveau actuel ?
- Qu'est-ce qui a bien marché et que je referai ?
- Quelle leçon clé je retiens de cette course ?

Vous pouvez aussi vous créer un journal de course. Beaucoup de coureurs appliqués et qui progressent le font. Dans cet espace de papier ou une note numérique, vous pouvez noter le résumé des éléments clés selon vous. La course et ses conditions (profil, météo), vos sensations et vos choix. Vos erreurs et vos réussites. Ce que vous ferez différemment la prochaine fois.

Conclusion

Mettez bien le plaisir au centre de votre pratique du vélo. J'espère sincèrement que mon guide clé en main saura vous apporter des réponses, et éviter du stress pour certains. **Ne testez rien de nouveau le jour J.**

Vous avez maintenant toutes les meilleures armes pour réussir votre cyclo ! Il ne vous reste plus qu'à franchir le pas.

Si vous pensez qu'il manque un point dans ce livre, ou qu'un éclaircissement devrait être fait, écrivez-moi directement :

contact@augustinrides.fr

Bonne course à vous qui avez lu mon livre, et au plaisir de se croiser sur les routes !

Augustin Soual