

2 DUNKERQUE - PERPIGNAN : *NORD - SUD*

Les neuf Diagonales de France ne sont pas toutes issues du même moule.

D'un côté, on trouve celles qui fuient le centre de notre hexagone national, comme si elles cherchaient à esquiver un combat qui les dépasse.

En face, il y a celles qui pénètrent droit jusqu'au sein de notre France, pour se donner rendez-vous quelque part au cœur des monts du Puy-de-Dôme, dans un coin perdu connu d'elles seules, où elles peuvent à loisir comploter loin des oreilles de leurs petites cousines...

Et parmi ces trois grandes Diagonales diamétrales, comment ne pas distinguer celle qui tombe du ciel comme une pierre, de Dunkerque à Perpignan ? **Voici, *NORD-SUD*, la Diagonale méridienne.**



Pour effectuer cette étude d'itinéraire, nous avons utilisé les 42 feuilles de parcours adressées au Délégué Fédéral pour les saisons 1997 et 1998.

Sur la carte, la zone ombrée couvre l'ensemble de l'espace exploré par les 75 diagonalistes, sachant que 12 départs seulement sur 42 ont eu lieu à Perpignan. La distance totale calculée sur les fiches varie de 1131 à 1271 km. La trace directe, longue très exactement de 900 km comme celle de Dunkerque-Hendaye, tangente l'agglomération parisienne par l'est, franchit la Loire à Gien et passe par la ville d'eaux du Mont-Dore.

Analyse des itinéraires

Planté devant la carte de France au 1/1.000.000 affichée sur le mur, le candidat à la méridienne Dunkerque-Perpignan se chatouille l'occiput avec perplexité. À l'instar de Shakespeare (« To be or not to be ? »), il se pose une question fondamentale : « par l'est ou par l'ouest de Paris ? ». Et sans réponse, pas de tracé possible, car le choix est déterminant (ou presque) pour la totalité du parcours.

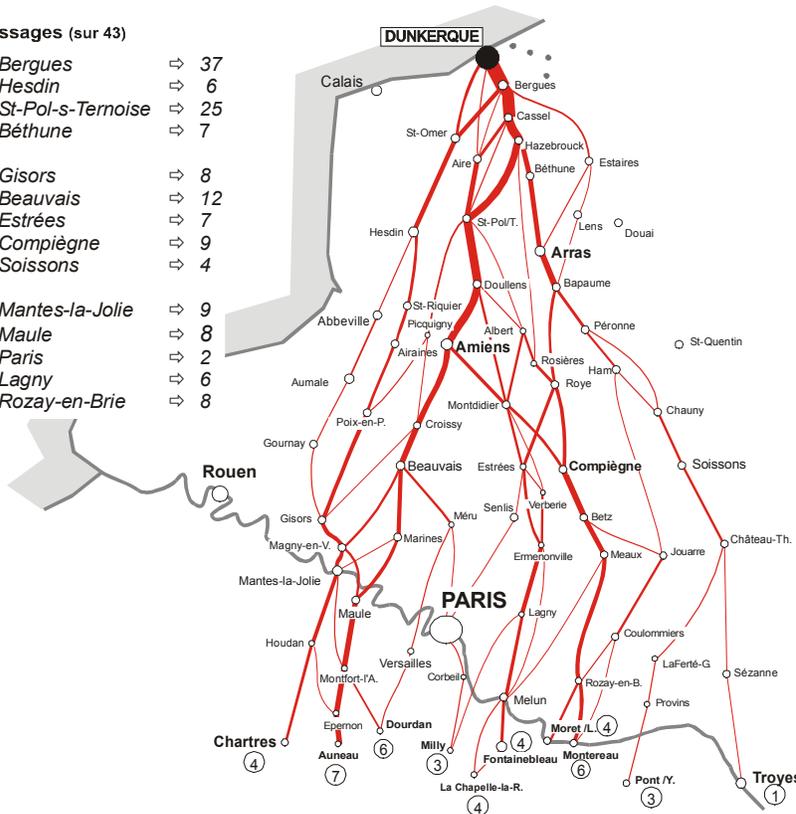
Sur 42 fiches étudiées, 20 parcours passent à l'est, 20 passent à l'ouest... et les deux restants, se refusant à faire un choix, traversent l'agglomération parisienne plein centre. Une liaison porte de Clichy-porte d'Orléans + la proche banlieue, il faut oser... même en soirée... et même quand on habite dans le coin !

Egalité donc entre les orientaux et les occidentaux.

1) le contournement de la capitale

Passages (sur 43)

Bergues	⇒ 37
Hesdin	⇒ 6
St-Pol-s-Ternoise	⇒ 25
Béthune	⇒ 7
Gisors	⇒ 8
Beauvais	⇒ 12
Estrées	⇒ 7
Compiègne	⇒ 9
Soissons	⇒ 4
Mantes-la-Jolie	⇒ 9
Maule	⇒ 8
Paris	⇒ 2
Lagny	⇒ 6
Rozay-en-Brie	⇒ 8



La carte met bien en évidence les itinéraires les plus fréquentés, au nombre de deux, à l'ouest comme à l'est de Paris :

- à l'ouest, la route Hesdin-Airaines-Gisors-Mantes prépare une trajectoire vers Chartres tandis que le trajet Amiens, Beauvais, Maule, Epernon est emprunté par ceux qu'une longue traversée de la Beauce ne rebute pas;
- à l'est, le choix se partage entre une route par Doullens (voire Amiens), Montdidier, Lagny, Melun et une trajectoire plus à l'est par Arras, Compiègne, Meaux et Montereau.

De très nombreuses variantes sont bien évidemment utilisées pour contourner telle ou telle ville. Vous les trouverez sur vos cartes !

De Chartres à Troyes, on remarque le très large étalement des trajectoires : près de 200 km. Et **350 km** environ ont été parcourus pour ceux qui se dirigent vers le sud, que l'on soit à Chartres (km. 347), à Auneau (km. 352), à Dourdan (km. 340), à Fontainebleau (km. 344), à Moret (km. 355) ou à Montereau (km. 354).

2) second obstacle : le Massif Central

Quand le futur diagonaliste a enfin arrêté son choix pour esquiver la terrifiante agglomération parisienne, son regard, descendant vers le sud, localise rapidement le deuxième obstacle placé sur sa route : le Massif Central. Au sud d'une ligne horizontale La Châtre-Moulins, c'est au minimum, 300 bornes d'une gigantesque muraille, dont il convient de rechercher les points faibles avec la plus grande attention. Tout en sachant qu'il sera impossible d'éviter un gigantesque toboggan, à moins de contourner l'obstacle.

Ce que n'hésitent pas à faire les deux itinéraires les plus extrêmes de notre échantillon :

- à l'ouest, celui qui, après avoir traversé la Loire à Mer, tire droit sur la vallée de la Garonne, pour rejoindre Agen, via Confolens et Bergerac ;
- à l'est, celui qui, ayant franchi la Seine à Troyes, rejoint la vallée de la Loire à Digoin et la quitte à Saint-Etienne pour franchir le col de la République et atteindre le couloir rhodanien.

Curieuses trajectoires... car il n'est pas du tout certain que l'augmentation de la distance - 50 km au moins - compense une réduction de la dénivelée totale (espérée mais non garantie) ...

Passages (sur 43)

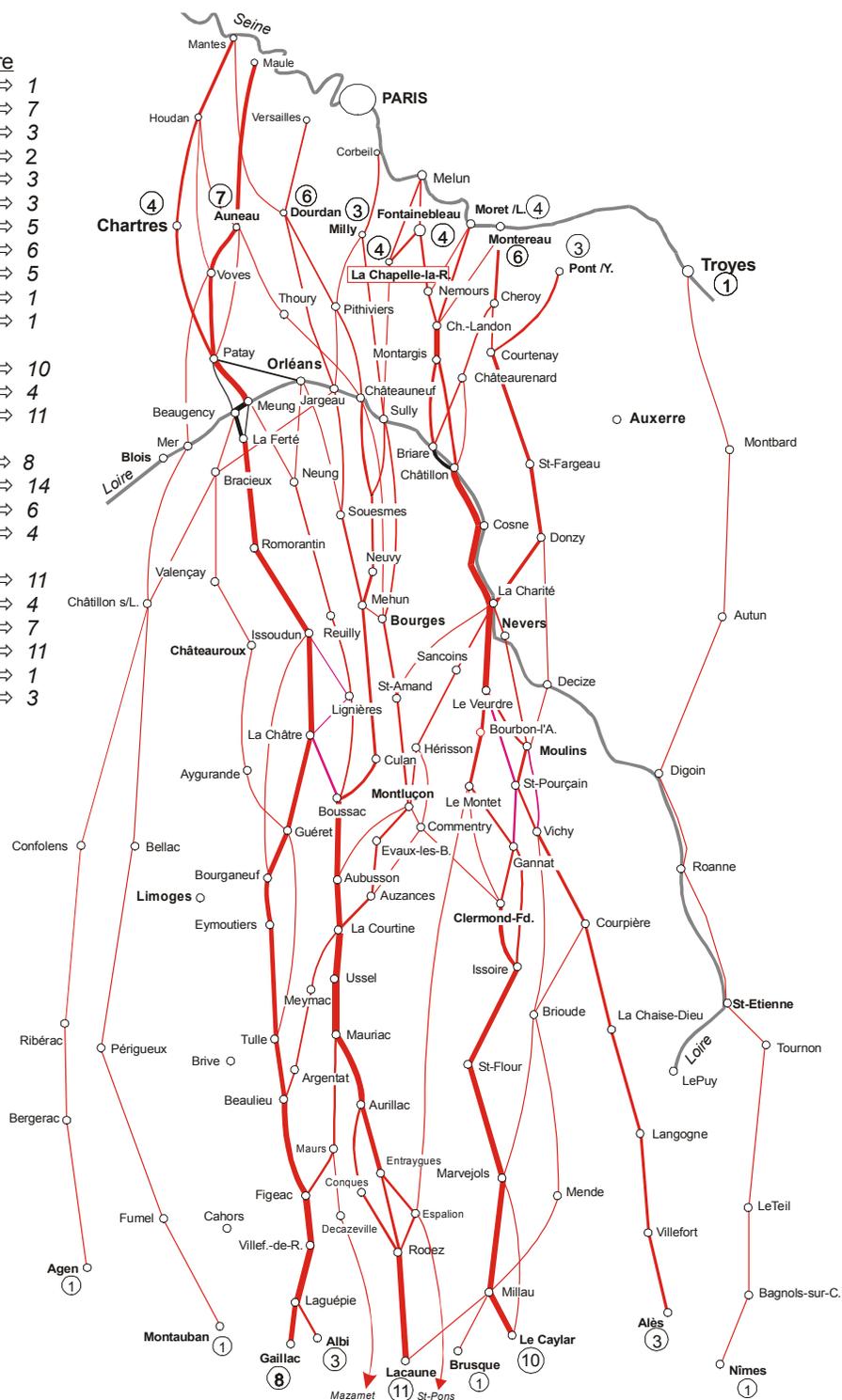
Traversée de la Loire

- Mer ⇨ 1
- Beaugency ⇨ 7
- Meung ⇨ 3
- Orléans ⇨ 2
- Jargeau ⇨ 3
- Châteauneuf ⇨ 3
- Sully ⇨ 5
- Briare ⇨ 6
- Châtillon s/L. ⇨ 5
- Nevers ⇨ 1
- Decize ⇨ 1

- La Châtre ⇨ 10
- St-Amand ⇨ 4
- Le Veurdre ⇨ 11

- Eymoutiers ⇨ 8
- La Courtine ⇨ 14
- Clermont-Fd. ⇨ 6
- Courpière ⇨ 4

- Figeac ⇨ 11
- Conques ⇨ 4
- Entraygues ⇨ 7
- Marvejols ⇨ 11
- Mende ⇨ 1
- Langogne ⇨ 3



Tous les autres itinéraires partent, sans hésitation, à l'assaut du massif.

La carte fait bien ressortir les trajectoires les plus utilisées, deux à l'ouest, deux à l'est, comme ce fût le cas pour la « descente » vers Paris. Mais la comparaison s'arrête là car les itinéraires « ouest » sont nettement plus fréquentés (24 contre 14 - 4 itinéraires "hors normes" n'étant pas pris en compte).

- l'un des trajets « ouest » passe par Boussac, La Courtine (14 passages), Ussel, Mauriac, Aurillac, Rodez (10 passages) et Lacaune; l'autre passe par Guéret, Bourgneuf (8 passages), Tulle, Beaulieu, Figeac (11 passages) et Gaillac. Ces deux itinéraires sont parallèles et reliés entre eux, un quart des diagonalistes abandonnant le premier pour rejoindre le second. L'un et l'autre empruntent les routes accidentées du plateau de Millevaches, suivent rarement la rive des cours d'eau et traversent de nombreuses vallées encaissées. Pas d'échappatoire sur ces itinéraires : le relief est accentué et le triple plateau est indispensable !
- les itinéraires « est » sont moins utilisés. Et pourtant ils apparaissent plus faciles, du moins sur la carte : les vallées de la Loire, de l'Allier, de la Dore sont des voies nord-sud qui permettent de pénétrer assez profondément au cœur du Massif. L'itinéraire le plus utilisé passe par Clermont-Ferrand ou à proximité (9 passages), Issoire, St-Flour, Marvejols et Millau (11 passages). Une autre voie, nettement moins fréquentée (3 passages) emprunte les vallées de l'Allier puis de la Dore : elle passe par Courpière (Gîte FFCT), La Chaise-Dieu, Langogne, Alès. Ces deux itinéraires diffèrent de ceux de l'ouest par un relief globalement moins cassant mais plus élevé (longs secteurs à plus de 1000 m d'altitude dans la traversée des monts d'Aubrac ou de la Margeride).

On remarque sur la carte la forte dispersion des itinéraires empruntés lorsque le relief est peu marqué (Beauce et Gâtinais au nord de la Loire, Sologne et Berry au sud).

Une autre observation est le nombre notable de diagonalistes qui semblent changer d'avis en cours de route. Ayant opté pour un contournement de Paris par l'est, il semblerait logique qu'ils gardent cette option et optent pour un parcours par St-Flour ou Langogne. Et pourtant 4 d'entre eux n'hésitent pas à rejoindre La Courtine depuis La Charité-sur-Loire, via Montluçon ou Commentry, sans crainte apparente, ou méconnaissance, des terribles bosses du Bourbonnais.

3) le final au soleil...

Passé le Massif Central, la route du sud est ouverte jusqu'à Perpignan. Certes les difficultés ne sont pas encore terminées. Il reste des obstacles non négligeables, climatiques (tramontane ou chaleur), orographiques (Montagne Noire et Corbières), mais la capitale catalane est à portée de main et le moral est au plus haut.

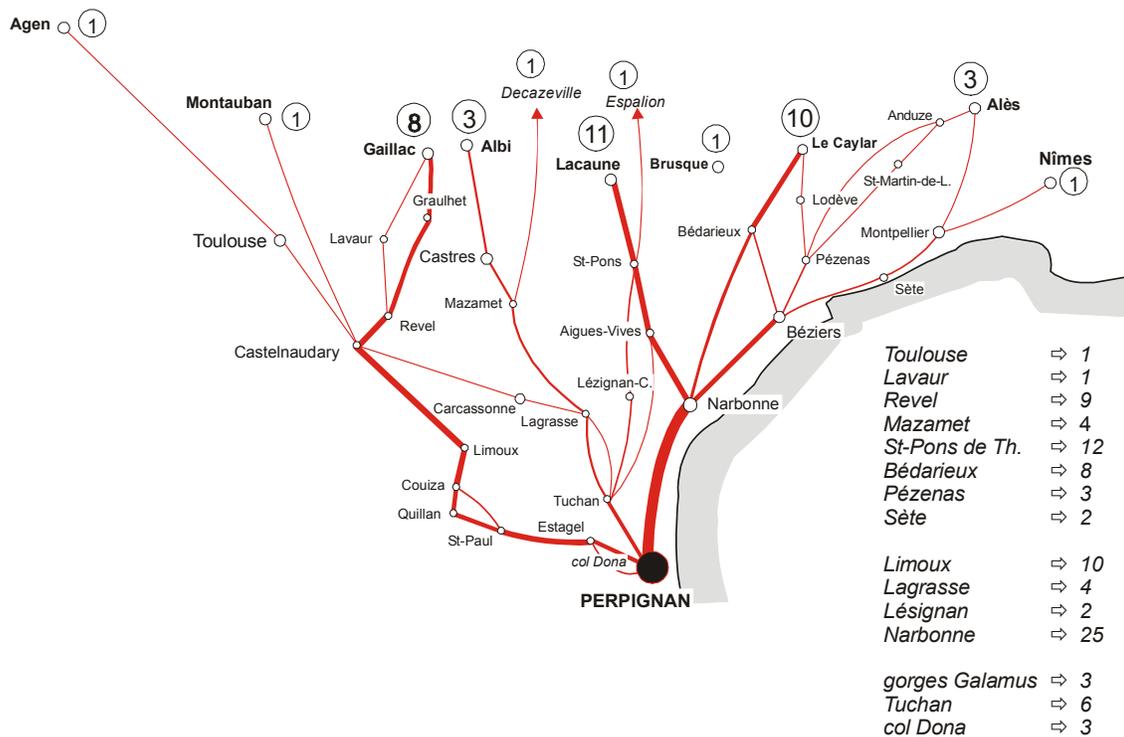
Pas de réelle surprise dans les itinéraires empruntés. La N9 depuis Narbonne constitue le principal accès « diagonaliste » à la capitale catalane, nonobstant le fameux kilomètre interdit au sud de Rivesaltes (consulter dans l'annexe A, « Enter ou sortir de Perpignan »).

L'autre accès « traditionnel » est celui de la D117 par St-Paul-de-Fenouillet et Estagel.

Nous avons relevé :

- 3 passages par les gorges de Galamus entre Couiza et St-Paul et 3 passages par le petit col de la Dona entre Estagel et Perpignan; ces deux « raccourcis touristiques » avaient été indiqués par Francis POUZET dans l'étude d'itinéraire BP publiée il y a deux ans. Ce qui démontre d'une part que le Petit Diagonaliste est lu et que les études d'itinéraires ne sont pas inutiles. Rappelons que le passage par le col de la Dona permet d'arriver facilement au commissariat central de Perpignan.
- quelques intrépides qui n'hésitent pas à effectuer un mini-brevet montagnard - en début ou fin de parcours - pour enchaîner une bonne demi-douzaine de cols dans la Montagne Noire et les Corbières. Même si ces cols ne sont pas de première catégorie, il faut vraiment aimer « la

grimpe » pour ajouter un kilomètre de dénivellation verticale à un parcours de près de 1200 km qui comporte déjà beaucoup de bosses !



Distances

Rappelons que la distance de référence pour le calcul du délai horaire, basée sur les feuilles de route des 12 dernières années (plus de 200 fiches) est de **1190 km**.

La moyenne géométrique des distances des 42 feuilles de parcours utilisées pour cette étude confirme exactement ce résultat : elle est de 1191 km, avec un intervalle de variation supérieur à 10%, soit 138 km entre les valeurs extrêmes : 1131 à 1271 km.

Quand on prend comme base, les deux familles d'itinéraires identifiées lors de l'analyse cartographique, tout en éliminant les trajectoires "hors norme" comme celles qui "croisent" d'est en ouest ou inversement, on obtient les résultats suivants :

- itinéraires "ouest" - 14 feuilles moyenne = **1194 km**, intervalle = 53 km (1167 - 1220)
- itinéraires "est" - 14 feuilles moyenne = **1170 km**, intervalle = 103 km (1131 - 1234)

⇒ **Première conclusion : les itinéraires "est" sont plus courts d'environ 25 km que les itinéraires "ouest"**

Si l'on affine davantage l'analyse, en séparant chaque groupe en deux sous-échantillons :

- itinéraires "ouest" par Tulle/Gaillac - 7 fiches - moy. = **1188 km**, int. = 40 km (1168 - 1208)
- itinéraires "ouest" par Mauriac/Rodez - 5 fiches - moy. = **1197 km**, int. = 40 km (1186 - 1219)
- itinéraires "est" par St-Flour/Millau - 6 fiches - moy. = **1161 km**, int. = 103 km (1131 - 1234)
- itinéraires "est" par Langogne/Alès - 3 fiches - moy. = **1186 km**, int. = 34 km (1165 - 1199)

⇒ **Seconde conclusion : l'itinéraire le plus court contourne Paris par l'est (Lagny, Melun), franchit la Loire à Châtillon et passe par Le Veudre, Clermont-Ferrand, Saint-Flour, Millau, Bédarieux et Narbonne.**

Pour compléter cette analyse :

- parmi les fiches analysées, la 98170 a immédiatement attiré notre attention par le soin apporté à sa présentation et par la valeur de la distance totale : 1133 km. Une vérification très soignée de l'itinéraire sur carte Michelin et IGN (1/100.000) a abouti à une incertitude maximale de 8 km... et encore "en cherchant la petite bête". Consulté, Daniel Frezé nous a adressé une longue lettre dont il ressort que les mesures effectuées sur le terrain confirment bien la distance théorique (1150 km au compteur avec au moins 20 km d'erreurs de pilotage) et que la construction de l'A75 a rendu la N9 parfaitement cyclable et tranquille d'Issoire à Séverac-le-Château. :
- un autre Daniel (Ménager de Rennes - Diagonale 98199) s'est "amusé" à tracer son itinéraire en suivant au plus près la trace directe. Le résultat est tout à fait intéressant puisque cette route "théoriquement la plus courte" est longue de 1265 km ! Pire encore, en raison des erreurs de parcours inévitables sur des chemins communaux à peine visibles sur la carte Michelin, surtout de nuit, le compteur de Daniel affichait 1310 km à Perpignan ! Mais comme l'homme est costaud, il s'est permis d'arriver dans les délais, après avoir tranquillement assisté, puis fêté, la victoire des Bleus ("*... et Un, et Deux, et Trois... Zéro*" !) et après avoir admiré au passage quelques merveilles touristiques comme le viaduc des Fades dans les gorges de la Sioule et les pâturages du col de la Croix-St-Robert, à 1451m d'altitude !

Relief et dénivelée

Comme les autres Diagonales qui touchent le cœur du Massif Central, le relief est très marqué et la dénivelée importante. Entre 7.000 et 8.500 m, selon différentes mesures effectuées sur la route "est" : 7.284 m en 1996 avec un compteur Avocet (Francis Pouzet), 8.540 m en 1997 avec une montre-altimètre Avocet (Claude Benistrand) et 7.375 m en 2002 avec une montre-altimètre Suunto (Gilbert Jaccon). La moitié de la dénivelée est faite sur le tiers du parcours, dans la traversée du Massif Central.

On peut néanmoins observer que Dunkerque-Perpignan ne traverse qu'un seul massif montagneux, à l'encontre des deux autres (Alpes sur BM et Vosges sur HS).

Délais et nombres d'étapes

Le délai est de **100 heures**, soit 4 fois 24h + 4h.

Trois options sont retenues pour le découpage de ce délai :

- 1ère option : **4 étapes** de 290 à 310 km selon la distance totale; ce découpage est adopté par une majorité de participants (16 sur 38); il impose de longues journées de vélo - 3h00/5h00 du matin à 20h00/22h00.
- 2ème option : **4 étapes** dont une de plus de 400 km et trois autres de 225 à 275 km; ce découpage est adopté par ceux (11 sur 38) qui ne conçoivent pas de faire une Diagonale sans passer une nuit complète sur le vélo. L'étape marathon, qui varie de 403 à 585 km dans notre échantillon, est généralement la première...
- 3ème option : **5 étapes** avec une première de 200 à 250 km, trois étapes de 275 km et une dernière de 100 à 150 km; ce découpage est adopté par ceux (11 sur 38) qui cherchent à éviter le plus possible la route de nuit quitte à réduire au maximum le délai de sécurité à l'arrivée (1 h40 en moyenne). Dans cette option, le départ a lieu entre 9h00 et 12h00 pour que la fin du délai intervienne entre 13h00 et 16h00.

Il est évident que cette option "5 étapes" est beaucoup plus souple et permet d'utiliser au mieux le délai. Certains lui reprochent d'imposer une nuit supplémentaire "en cours de route". On peut leur faire remarquer qu'un départ en fin de matinée permet d'arriver par un train de nuit et qu'une arrivée en début d'après-midi donne la possibilité d'attraper plus facilement le train du retour...

Pour conclure

La Grande Méridienne n'est pas une Diagonale aussi difficile qu'elle le paraît, quand on sait la prendre par son bon côté. Un rapide regard sur la carte de France (première page de ce chapitre) montre bien que la Belle semble moins farouche à l'est avec la vallée de l'Allier d'orientation nord-sud qu'à l'ouest où la Vienne et la Dordogne viennent prendre leurs sources. Gare au plateau de Millevaches qui n'a rien de plat !

La libération de la nationale 9 par la construction de l'A75 et la récente ouverture du viaduc de Millau constitue une bonne manière de traverser le Massif Central au plus court... et, je pense, au moins difficile.

Pour le reste, on prendra la peine de choisir une moyenne kilométrique raisonnable (gare à la longue traversée de la Picardie et de l'Ile de France !) et de bien programmer le découpage des étapes.

Cette analyse a été faite en mars 1999.

COMPLEMENTS (extraits des Etudes "Routes interdites et Chemins conseillés")

1 - Pour les entrées/sorties de Dunkerque et de Perpignan, consulter l'Annexe B de ce document ou le site de l'ADF : www.diagonales-de-france.info

2 - Pour rejoindre Bergues et traverser Arras

Voir Annexe A, sous-chapitres A1 et A2

3 - Une variante intéressante entre La Canourgue et Millau

En "descendant" de St-Flour et Marvejols par la N9 désormais tranquille depuis la construction de l'A75, j'ai utilisé avec Francis Pouzet le parcours suivant pour aller de Banassac (à 20 km au sud de Marvejols) à Millau.

Banassac, D998 La Canourgue, D998 D46 Barraque de Trémolet, D32 le Masegros, D32 D9 Mostuéjols, D907 Aguessac, N9 Millau. La longueur de ce tronçon est de 55 km, contre 54 km par Séverac-le-Château. La dénivellation cumulée est à peu près identique mais l'escalade du Causse de Séverac, peu après Banassac (nouvelle route) est nettement plus sévère que celle du Causse de Sauveterre par le curieux Sabot de Malepeyre.

Cette variante est évidemment utilisable dans l'autre sens.

4 - Secteur Millau -Béziers ou Narbonne

Courrier de Jean-Marie DURAND du 12 juillet 98 - Cartes : Michelin 240 ou 527

« La liaison Lodève - Le Caylar par la N9 n'est plus possible, la nationale étant devenue l'autoroute A75. Il faut obligatoirement quitter la N9 à Soubès et prendre la D25 vers St-Pierre-de-la-Fage puis la D9 vers Le Caylar. Le coût kilométrique est de 10 km (29 au lieu de 19 !).

La liaison Clermont-l'Hérault - Lodève est, elle aussi, impossible par la N9. À la sortie de Clermont, il faut prendre la direction de Gignac et, après 2 km à Ceyras, prendre la D141 à gauche, puis de nouveau à gauche, la direction Rabieux dans St-Félix-de-Lodez. L'ancienne route qui longe l'A75 est très tranquille.

Dans le sens nord-sud, il est conseillé de quitter la N9 à La Pezade (17 km au sud de La Cavalerie) et de suivre le parcours suivant : D151 - Les Rives - D142 - col de la Baraque de Bral - D35 - Lunas - Bédarieux - D909 - Béziers. »

D'assez nombreux diagonalistes, rejoignent directement Narbonne par l'ouest de Béziers, via Murviel-les-Béziers, Cazouls-les-Béziers, Puisserguier et Capestang. Ce parcours qui zigzague dans le piedmont biterrois augmente la distance de 8 km... mais on y gagne en tranquillité !

En résumé : éviter le secteur Clermont-l'Hérault - Le Caylar, **via Lodève** !

5 - Entrée/sortie de Perpignan

Voir Annexe A, chapitre D

Pour les départs de Perpignan en direction de Estagel et Quillan (ou l'inverse), Louis Pech conseille de passer par le col de la Dona.

Louis écrit :

« Pour rejoindre la D117 à Estagel, prendre l'avenue de Grande Bretagne, suivre tout droit la route de Prades, contourner le grand giratoire pour prendre la D39, direction Le Soler - on laisse la voie rapide (N116) sur la droite - traverser Le Soler et continuer jusqu'à St-Félicu d'Avall; au giratoire du bulldozer, prendre à droite en direction de Pezilla la D16A (nouvelle voie) qui mène directement au col de la Dona (200 m) et à Estagel. »

Le double avantage de cet itinéraire réside dans la facilité de sortir (ou d'entrer) de la ville à partir de l'Hôtel de Police et dans sa tranquillité. La distance est à peu près la même. Reste le col... Charmant mais pas aussi anodin que sa modeste altitude le laisse supposer !