

HENDAYE - STRASBOURG : *Des creux et des bosses...*

Hendaye-Strasbourg est l'une des trois grandes Diagonales diamétrales, celles qui vont au cœur de l'hexagone comme Brest-Menton et Dunkerque-Perpignan. Longue de 1.170 km, elle traverse le Massif Central dont les écoliers de France apprennent que c'est un ancien massif usé et dont les diagonalistes vous diront que ces vieilles montagnes les auront complètement "râpés". Ce qui s'explique assurément par le fait qu'ils ont dû escalader de multiples bosses et franchir les innombrables "creux" de la Creuse. Après cela, certains ont même râlé contre les interminables plâtitudes landaises ou alsaciennes !

Et oui, Hendaye-Strasbourg - ou vive-versa - n'est pas une Diagonale facile et ne peut en aucun cas être traitée à la légère. Nous ne saurions trop recommander au candidat de bien étudier son itinéraire et le découpage de ses étapes. Cette étude devrait l'y aider.



Pour effectuer cette analyse, nous avons utilisé 58 des 59 feuilles de parcours adressées au Délégué Fédéral pour les saisons 1999, 2000, 2002 et 2003.

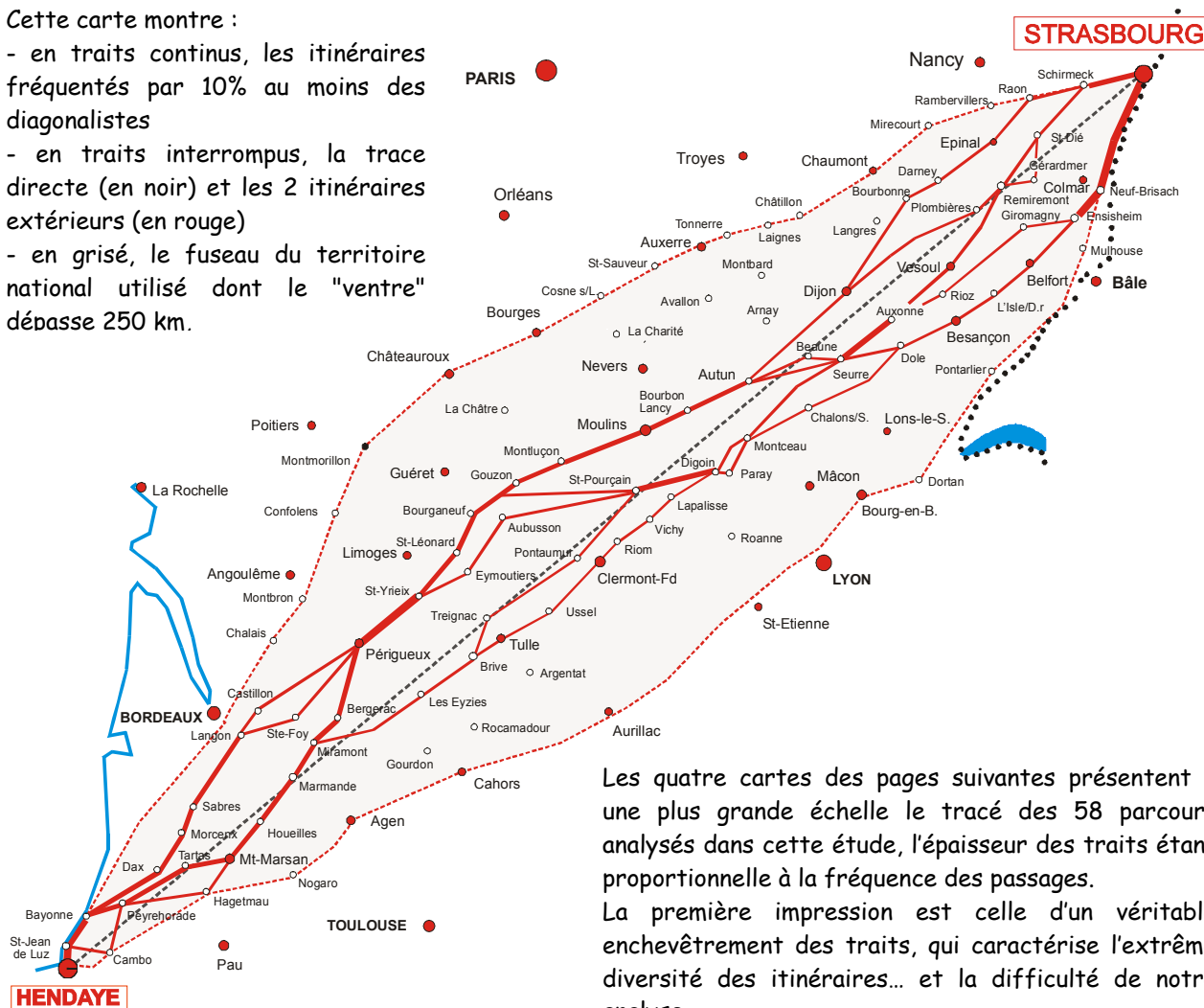
Sur la carte, la zone ombrée couvre l'espace exploré par tous ces itinéraires, sachant que 26 partent d'Hendaye et 32 de Strasbourg. La distance totale calculée sur les fiches varie de 1106 à 1252 km. La trace directe, longue de 930 km, passe par Marmande, St-Pourçain s/Sioule et Remiremont.

Le Petit Diagonaliste d'avril 1994 (n°24) avait présenté l'étude de cette Diagonale, faite par Alain Charrière à partir des 27 feuilles des années 1991 et 1992. Nous nous sommes appuyés au cours de ce travail sur les pertinentes observations effectuées par Alain... il y a dix ans déjà !

Les routes diagonalistes d'HENDAYE à STRASBOURG entre 1999 et 2003

Cette carte montre :

- en traits continus, les itinéraires fréquentés par 10% au moins des diagonalistes
- en traits interrompus, la trace directe (en noir) et les 2 itinéraires extérieurs (en rouge)
- en grisé, le fuseau du territoire national utilisé dont le "ventre" dépasse 250 km.



Les quatre cartes des pages suivantes présentent à une plus grande échelle le tracé des 58 parcours analysés dans cette étude, l'épaisseur des traits étant proportionnelle à la fréquence des passages. La première impression est celle d'un véritable enchevêtrement des traits, qui caractérise l'extrême diversité des itinéraires... et la difficulté de notre analyse.

L'itinéraire le plus utilisé (35 à 60% des diagonalistes) passe par **Dax** (35 passages sur 58), **Périgueux** (29 p.), **Saint-Yrieix-la-Perche** (23 p.), **Moulins** (25 p.), **Montceau-les-Mines** (23 p.), **Seurre** (32 p.), **Ensisheim** (31 p.) et **Neuf-Brisach** (33 p.). Entre ces villes, plusieurs options principales que nous étudierons plus loin et d'innombrables variantes locales, que nous citerons quand elles sont particulièrement intéressantes.

La longueur de cet itinéraire est de **1.150 km ± 30 km**, selon les options.

Il s'agit là d'un itinéraire central, situé au nord de la trace directe entre Hendaye et St-Pourçain-sur-Sioule et au sud dans la seconde partie. Cette forme en "S" laisse espérer la possibilité de le raccourcir en serrant cette trace au plus près, en particulier en passant par Vesoul, Remiremont et Schirmeck, au lieu de contourner le massif vosgien par le sud.

Selon Alain Charrière (étude de 1994), il est possible de gagner ainsi jusqu'à 50 km (distance minimale calculée égale à 1099 km !) si l'on ne rechigne pas à faire du pilotage fin sur les petites routes de la plaine de Saône et à supporter les camions espagnols de la N145 entre Montluçon et Gouzon. Nous laisserons le soin au futur diagonaliste de trouver ses propres raccourcis en fonction de ses choix (minimiser les distances, réduire la dénivelée, chasser cols et BPF, etc.)

Conseil : pour mieux accompagner le texte explicatif qui suit, on pourra imprimer et assembler les 4 cartes 2 à 5

L'examen de la carte précédente et des cartes détaillées laisse apparaître :

- un nombre très élevé de variantes qui est un beau témoignage de la richesse du réseau routier français, mais aussi de la grande habileté des diagonalistes dans l'établissement de leur road book et dans leur science du pilotage sur la terrain (il est inutile de rappeler que les parcours ne sont pas fléchés !),

- une variante assez fréquentée au sud de l'itinéraire central : 15% des diagonalistes rejoignent la vallée de la Dordogne au niveau du Buisson de Cadouin, puis empruntent la vallée de la Vézère qu'ils suivent jusqu'à Brive. Par la N75, aujourd'hui libérée de son important trafic reporté sur la récente A89, ils rejoignent Bourg-Lastic, via Tulle, Egletons et Ussel. Puis "montent" jusqu'à Montceau-les-Mines par Pontaumur, Combronde, Vichy et Paray-le-Monial. Alain Charrière a écrit de ce parcours qu'il permet de "*faire court sans trop de difficultés*" (environ 1130 km). Il est possible en effet - mais nous ne l'affirmerons pas en l'absence de mesure - que la traversée du Massif Central par la N75 soit la moins accidentée.

- les deux trajectoires extérieures :

- au nord, celle qui passe par Confolens, Bourges, Auxerre, Chaumont, Rambervillers traduit la volonté d'éviter "à tout prix" la traversée du Massif Central, ses monts et ses profondes vallées. Le prix en kilomètres n'est pas élevé (1180 km environ, soit seulement 30 km supplémentaires). Quant au gain de dénivellée, il faudrait une mesure sur le terrain pour l'apprécier réellement. Il n'est pas impossible que les ondulations de l'Yonne, de la Haute-Marne et des Vosges viennent compenser les bosses de la Creuse...
- au sud, celle qui passe par Agen, Cahors, Aurillac, Brioude, Chazelles, Bourg-en-Bresse, St-Laurent-en-Granvaux, Pontarlier, Porrentruy (Suisse) et Mulhouse correspond à un choix personnel (faire une bise à la tante Adèle ? BPF ? cols ?) que nous ne connaissons pas, mais qui a "coûté" à son auteur une bonne centaine de kilomètres supplémentaires et un notable surplus de dénivellée.

Retour sur l'itinéraire central - les options, mes préférences

A- rejoindre Dax

A1- N10 ou corniche basque ?

Entre Hendaye et St-Jean-de-Luz, 57% des itinéraires passent par la corniche basque et 43% par la N10. Il était logique de croire que ceux qui partaient (surtout à l'aube), optaient pour la N10 et que ceux qui arrivaient, s'offraient le plaisir des yeux avant l'ivresse de l'arrivée, malgré le rab de 4 km. Il n'en est rien : le goût des beaux paysages est inné et les amateurs ne perdent jamais une occasion d'aller les contempler, même à 5 heures du matin !

A2- de Hendaye à Dax (voir dans les compléments les recommandations de Gilbert Videau pour la traversée de Bayonne)

À Bayonne, 3 routes sont utilisées pour rejoindre Dax avec une fréquentation égale :

- les N10 et 124 par St-Vincent-de-Tyrosse, sur la bande cyclable, à côté des camions... **(86 km)**
- la N117 jusqu'à Port-de-Lanne (7 chevrons sur la Michelin !) puis la D6 **(85 km)**
- la D261 en rive gauche de l'Adour jusqu'à Peyrehorade (via Urt) puis la D29 **(93 km)**.

Mon choix va sans hésitation vers cette dernière option, pourtant "coûteuse" en kilomètres ; mais ô combien bucolique et agréable !

B- de Dax à Périgueux

Deux options principales :

B1- par Sabres, Langon, Castillon-la-Bataille, Montpon-Ménéstrol et la vallée de l'Isle (D3 en rive droite)

La distance sur la carte est de **254 km**. Plusieurs variantes sont possibles pour la traversée des Landes. L'avantage de l'itinéraire par Laluque, Rion-des-Landes, Morcenx et Sabres pour rejoindre Luxey est qu'il évite le tronçon Dax-Tartas et les "pirouettes", imposées par l'interdiction de la N124 (voir les recommandations de Christian Diandet dans les compléments).

On évitera aussi de rejoindre directement Ste-Foy-la-Grande et Mussidan depuis Sauveterre-de-Guyenne. Comme le note justement Francis Pouzet dans l'étude de 1994 : « *en regardant la carte sans compter les kilomètres, on pourrait penser que le passage Sauveterre - Ste Foy - Mussidan est plus court que celui par Castillon et Montpon-Ménéstrol. Il n'en est rien puisqu'il affiche 2 km supplémentaires et s'avère beaucoup plus accidenté* ».

(suite page 8)

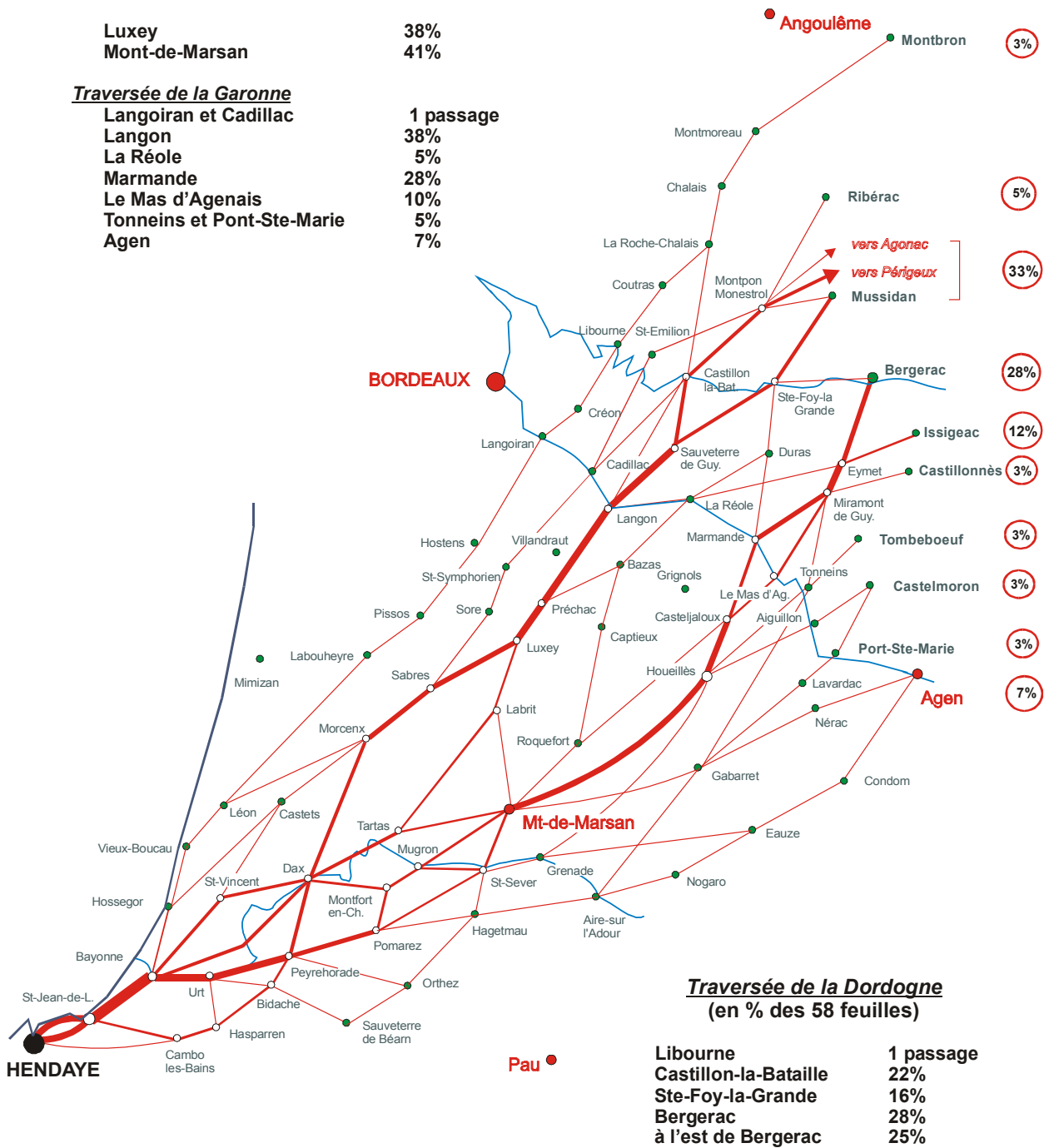
Itinéraires d'Hendaye à Strasbourg - carte 2 de Hendaye jusqu'à la Dordogne

Fréquences des passages (en % des 58 feuilles)

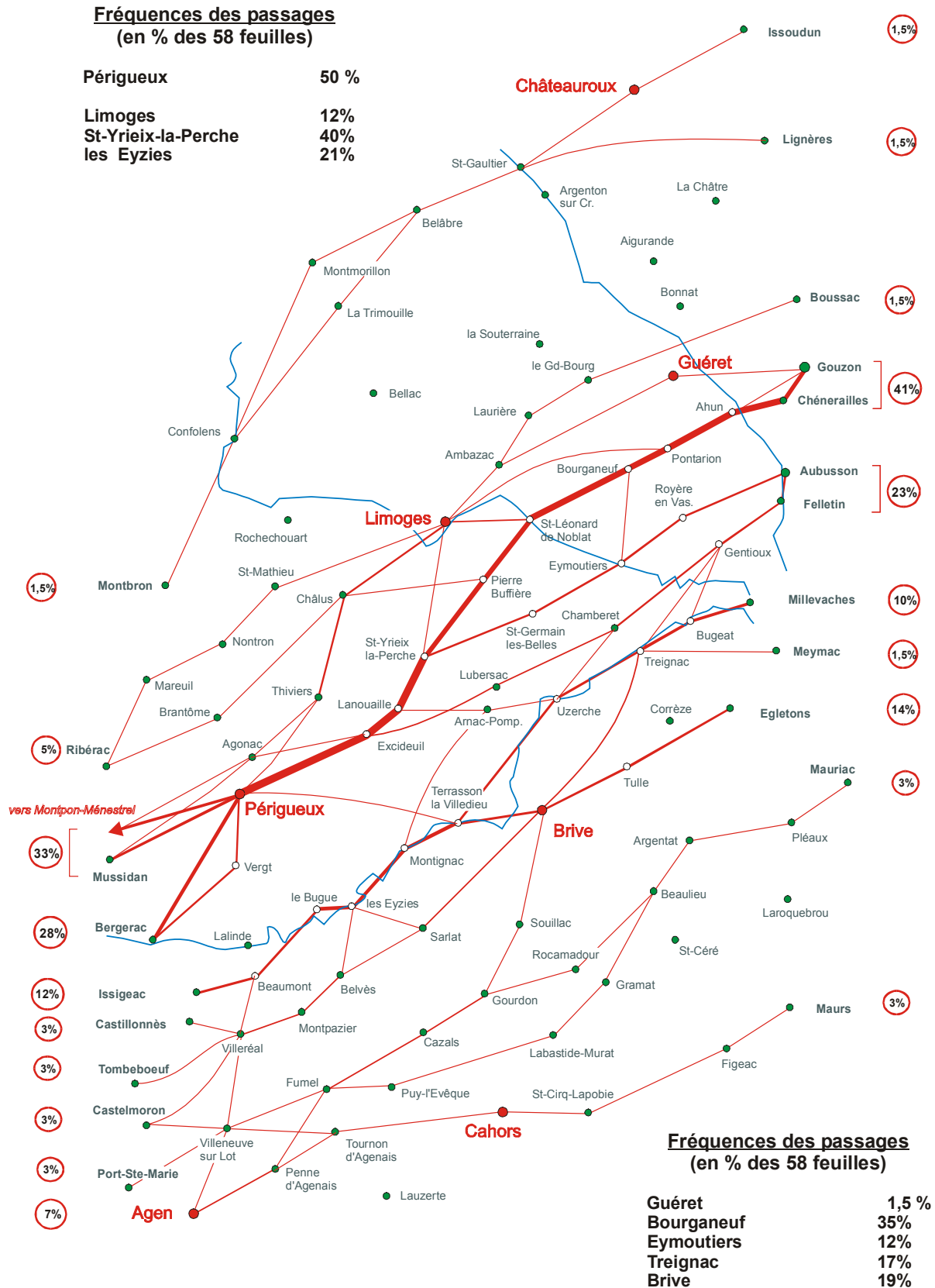
Bayonne	86 %
Dax	60 %
Luxey	38%
Mont-de-Marsan	41%

Traversée de la Garonne

Langoiran et Cadillac	1 passage
Langon	38%
La Réole	5%
Marmande	28%
Le Mas d'Agenais	10%
Tonneins et Pont-Ste-Marie	5%
Agen	7%



Itinéraires d'Hendaye à Strasbourg - carte 3 de la Dordogne à la Creuse

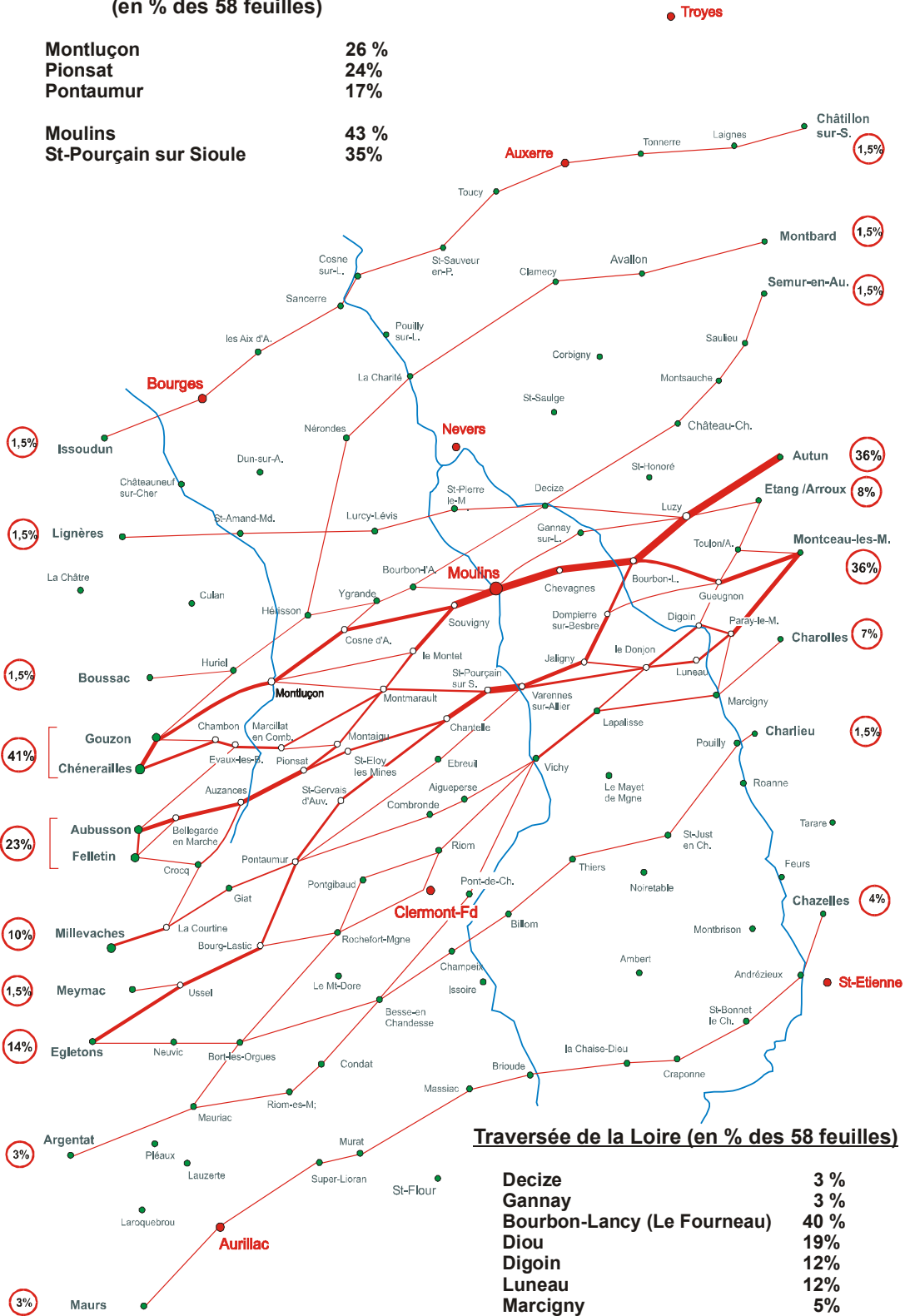


Itinéraires d'Hendaye à Strasbourg - carte 4 du Limousin à la Bourgogne

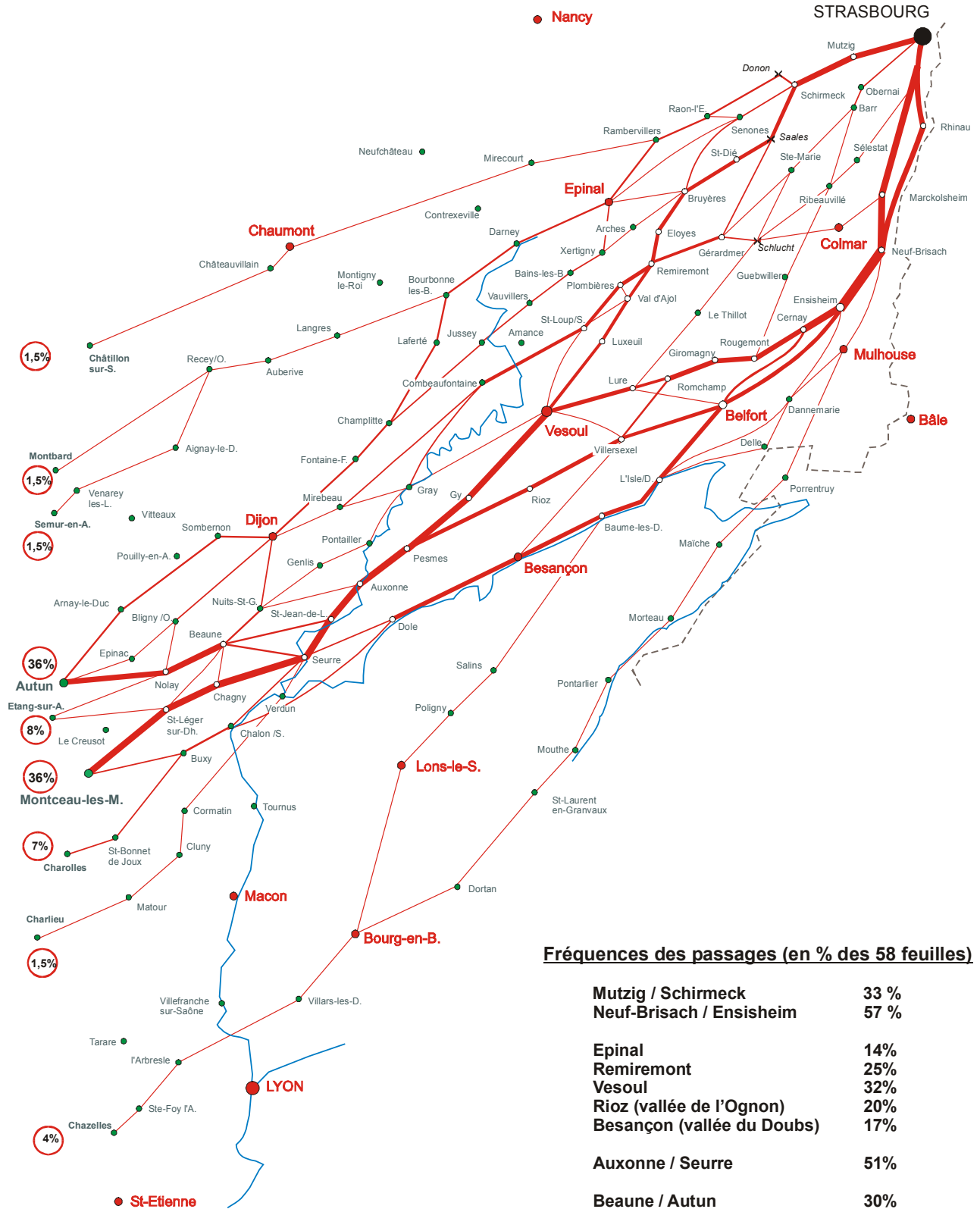
Fréquences des passages (en % des 58 feuilles)

Montluçon 26 %
Pionsat 24%
Pontaumur 17%

Moulin 43 %
St-Pourçain sur Sioule 35%



Itinéraires d'Hendaye à Strasbourg - carte 5 de la Bourgogne à Strasbourg



B2- par Mont-de-Marsan, Houillès, Casteljaloux, Marmande, Miramont-de-Guyenne et Bergerac

Il faut noter d'abord que si un tiers des diagonalistes qui passent à Mont-de-Marsan arrivent de Dax, les deux autres tiers viennent de Peyrehorade par les bosses de la Chalosse : soit par Pomarez, Montfort-en-Chalosse, Mugron et Souprosse (76 km), soit par Pomarez, Gaupenne, Montaut et St-Sever (74 km)

Comme indiqué plus haut, le tronçon Dax-Mont-de-Marsan par les routes et pistes qui longent l'interdite N124 est sans difficulté de profil, et le plus rapide, mais un peu agaçant car tortueux et fléché de panneaux de taille réduite, difficiles à suivre la nuit. La distance entre Dax et Mont-de-Marsan par cet itinéraire est de 53 km (quand on ne se trompe pas !). Soit 76 km depuis Peyrehorade, via la D29 (Cagnotte).

Toutes ces distances sont équivalentes, mais le profil de la route diffère. Avant - ou après - la longue traversée des Landes, certains apprécient les vallonnements de la Chalosse...

De Mont-de-Marsan à Périgueux, la route est toute tracée. C'est de la grande route, à trafic supportable, mollement ondulée et monotone jusqu'à Marmande, nettement plus chaotique et séduisante de la Garonne à Périgueux. La traversée des villes de Marmande et Bergerac se fait sans aucune difficulté.

La distance Dax-Périgueux par cet itinéraire est de **260 km**.

À noter deux variantes assez pratiquées :

- entre Casteljaloux et Miramont-de-Guyenne : prendre la D6, traverser la Garonne au Mas d'Agenais, suivre la N113 sur 500 m puis tourner à droite dans le village de Faugerolles pour rejoindre Gontaud-de-Nogaret et la D933 à Seyches : le gain kilométrique est de 2 km, mais le profil est nettement plus marqué (3 chevrons)
- entre Bergerac et Périgueux, ceux qui aiment la tranquillité optent pour la D21 par Vergt, malgré un surplus de 5 km !

C- de Périgueux à la Loire (Bourbon-Lancy ou Digoin-Paray-le-Monial)

C1- Le premier tronçon de ce secteur, de Périgueux à Chénérailles, long de **190 km**, est utilisé plus de 35% des diagonalistes. C'est assurément le gros morceau de la Diagonale en termes de dénivelée. Après un départ facile en remontant la vallée de l'Isle puis de la Loue jusqu'à Excideuil, les ondulations du profil vont en s'accroissant progressivement au-delà de Saint-Yrieix pour atteindre leur pleine amplitude entre St-Léonard-de-Noblat (on comprend alors mieux pourquoi Raymond Poulidor grimpeait aussi bien !) et Chénérailles. La route traverse une suite de vallées, profondément encaissées à l'exemple de celles de la Vienne et de la Creuse.

Serait-ce la raison pour laquelle une partie notable de l'effectif quitte cet itinéraire, soit à Excideuil pour rejoindre Aubusson par Lubersac, Chamberet, Gentioux et Felletin, soit par St-Germain-les-Belles, Eymoutiers et Royère-en-Vassivière ? C'est assez improbable car le profil de ces itinéraires est tout aussi redoutable, sinon pire encore. On n'échappe pas au relief de la Creuse, à moins d'éviter ce département. On remarquera que ces options plus au sud préparent presque toujours une traversée de l'Allier au niveau de St-Pourçain-sur-Sioule/Varennes et de la Loire dans le secteur Luneau/Digoin. Nous verrons qu'elle ne sont pas plus courtes au point de vue kilométrique, les routes de montagne n'étant pas économiques dans ce domaine.

C2- De Chénérailles à la Loire le flux se divise en deux branches dans une proportion 2 tiers - un tiers.

La branche principale, longue de **152 km**, passe par Gouzon, Montluçon, Cosne d'Allier, Souvigny, Moulins (43% des passages), Chevagnes et Bourbon-Lancy. Le principal inconvénient de ce tracé est constitué par les 28 km de Gouzon à la rocade de Montluçon, sur une N145 saturée de camion. C'est sans doute cette "horreur" et la délicate traversée de la ville de Montluçon qui incitent 3 diagonalistes (de l'échantillon étudié) à contourner la sous-préfecture de l'Allier en passant par Soumans, Treignat, Huriel, au sud de Hérisson, avant de rejoindre l'itinéraire à Cosne d'Allier ou de poursuivre vers Bourbon l'Archambault. Tranquillité presque assurée... mais rab kilométrique de près de 12 à 15 km selon que l'on "ose" ou non, se lancer dans les toutes petites routes.

L'autre branche, longue de **187 km**, prend une direction plein est, vers St-Loup (par la D55), Chambon-sur-Voueize, Evaux-les-Bains, Marcillat-en-Combrailles, Montaigut. Deux options pour rejoindre St-Pourçain-sur-Sioule :

- soit par la D4, Montmarault et la D46
- soit par St-Eloy-les-Mines (où se retrouvent une partie de ceux qui arrivent d'Aubusson par Auzances et Pionsat), et la D987, par Chantelles. Je conseille cette seconde option un peu plus courte (2 km) et plus tranquille.

À Varennes-sur-Allier, trois directions principales :

- Bourbon-Lancy via Jaligny et Dompierre-sur-Besbre, suivie exclusivement par ceux qui ne sont pas passés par Chénéraillies, mais par Brive ou Millevaches et partent vers Autun,
- Digoin, via Le Donjon, pour partir ensuite sur Gueugnon ou Paray-le-Monial,
- Paray-le-Monial, via Le Donjon, Luneau et Saint-Yan. Je recommande particulièrement cet itinéraire qui prépare un secteur de 170 km (jusqu'à Auxonne) sur route tranquille et à peu près plates (voir "*De la Loire à la Saône et toute facilité*" dans les compléments in fine).

Du pont sur l'Allier entre St-Pourçain et Varennes, je conseille de rejoindre Le Donjon par la D268, Montoldre, D21, Jaligny-s-Besbre, D989, plutôt que par la N7, Varennes, D23, Trézelles. C'est plus court (2 km) et plus tranquille.

D- de la Loire (Bourbon-Lancy ou Digoin-Paray-le-Monial) à Strasbourg

Les cartes 4 et 5 mettent en évidence les quatre itinéraires les plus suivis, de longueur équivalente mais très différents dans leur profil et leur confort.

Il s'agit, du nord au sud :

D1- Bourbon-Lancy, Autun, Arnay-le-Duc, Sombornon, Dijon, Jussey ou Combeaufontaine, Xertigny ou Plombières, Remiremont, St-Dié, Schirmeck. Parcours de **450 km** environ (selon l'option choisie et les nombreuses variantes possibles) qui empruntent des routes relativement tranquilles et moyennement accidentées (attention de ne pas confondre la Haute-Saône avec la plaine de Saône dans le secteur Auxonne-Chalon !).

D2- Paray-le-Monial - ou Bourbon-Lancy, Gueugnon - Montceau-les-Mines, Chagny, Seurre, Auxonne, Vesoul, Luxeuil-les-Bains, Remiremont, St-Dié (ou Gérardmer), Schirmeck. Parcours de **435 km** environ (variantes possibles entre Vesoul et St-Dié), assez sportif dans le tronçon Auxonne-Schirmeck, avec près de 1.000 m de dénivelée aux 100 km.

D3- Paray-le-Monial - ou Bourbon-Lancy, Gueugnon - Montceau-les-Mines, Chagny, Seurre, Auxonne, Marnay, Rioz, Villersexel, Belfort (ou Giromagny), Cernay, Ensisheim, Neuf-Brisach. Parcours de **450 km**, ne comportant aucun secteur à forte circulation, ni aucun relief notable (voir plus loin le paragraphe Relief et Dénivelée)

Cet itinéraire est, assurément, le meilleur pour ceux qui n'apprécient pas particulièrement les bosses, ceux qui se sont usés dans la gigantesque tôle ondulée du Massif Central ou ceux qui souhaitent économiser leurs forces avant de l'affronter.

Il est possible de raccourcir cet itinéraire d'une quinzaine de kilomètres en passant par Vesoul et Lure (au lieu de Marnay, Rioz et Villersexel) au détriment du confort (nombreuses bosses sur le tronçon Pesmes-Vesoul et circulation)

D4- Paray-le-Monial - ou Bourbon-Lancy, Gueugnon - Montceau-les-Mines, Chagny (ou Chalon-sur-Saône), Seurre, Dole, Besançon, L'Isle-s-le Doubs, Belfort, Ensisheim, Neuf-Brisach. Parcours de **440 km** qui suit la moyenne vallée du Doubs, réservé à ceux que la circulation n'incommoder pas ! La N73 est une route fort désagréable pour les cyclistes (voir les conseils de Georges Lemercier dans les compléments in fine), même si elle est à peu près plate de Chalon-sur-Saône à Besançon. Elle est un peu moins "circulée", mais beaucoup plus vallonnée entre Besançon et Héricourt. C'est une option que je déconseille personnellement.

Distances

La moyenne kilométrique brute des 58 feuilles étudiées est égale à **1.165 km**, valeur très proche de la distance de référence, 1.170 km, utilisée pour le calcul du délai¹. Cette moyenne est un peu décalée "vers le haut" par le fait que d'assez nombreux diagonalistes augmentent volontairement la longueur de leur itinéraire en allant cueillir des BPF ou des cols.

Dans l'étude détaillée de ce que nous avons appelé le parcours "le plus utilisé" (voir plus haut, page 2), la longueur de chaque tronçon a été obtenue par la valeur moyenne des kilométrages relevés sur les feuilles de routes, après correction des erreurs qui étaient peu nombreuses dans cet échantillon (6 fiches, avec des

¹ rappelons que les distances de référence ont été calculées en faisant la moyenne arithmétique des distances relevées sur les feuilles de parcours sur une période de plus de dix ans.

kilométrages sous-estimés de 9 à 28 km). La distance d'Hendaye à Strasbourg ainsi calculée s'élève à **1150 km**, avec le découpage suivant :

- Hendaye - Bayonne - Peyrehorade - Dax = **95 km**,
- Dax - Langon - Castillon-la-Bataille - Périgueux = **255 km**
- Périgueux - Chénérailles - Moulins - Bourbon-Lancy = **350 km**
- Bourbon-Lancy - Montceau-les-Mines - Chagny - Auxonne - Belfort - Strasbourg = **450 km**

On remarquera qu'il est possible de rester, à peu de chose près, dans cette distance avec de multiples combinaisons entre les tronçons d'itinéraires décrits plus haut, même avec des options nettement "nord". Seuls les parcours très "sud" par le Jura, la Haute-Loire, le Cantal et le Lot, ou des "chasses aux cols et BPF" zigzagantes entraînent des accroissements kilométriques qui atteignent rapidement plusieurs dizaines de kilomètres, voire plus de 150 km : une feuille affiche une distance totale de 1304 km pour un parcours totalement erratique.

Relief et dénivelée

Plus que par sa longueur, cette Diagonale inquiète par les deux obstacles montagneux qui se trouvent sur son parcours : le Massif Central et les Vosges. Deux obstacles majeurs, mais bien différents. Si le second, le Massif Vosgien, est facilement contournable (ceux qui vont chercher la route des Crêtes, le col de la Schlucht ou le mur du Donon le veulent bien), le Massif Central et ses extensions nord (Morvan), ouest (monts du Limousin) ou est (mont du Charolais et du Mâconnais) sont très difficiles à éviter. Et ceux qui croient pouvoir le faire en passant par le Berry (Châteauroux, Bourges) se trouvent ensuite contraints de se battre avec les reliefs tabulaires et les vallées des hauts bassins de l'Yonne, de la Meuse et de la Moselle. N'est-ce pas reculer pour mieux sauter ?

La seule mesure précise de la dénivelée dont nous disposons est celle que nous avons faite en mai 2000 avec Francis Pouzet (avec deux altimètres, un Avocet et un Suunto) sur un parcours central dans le sens SH (Ensisheim, Villersexel, Seurre, Montceau, St-Pourçain, Aubusson, St-Yrieix, Périgueux, Le Mas d'Agenais, Mont-de-Marsan, Peyrehorade). La dénivelée a totalisé **7.715 m** pour une distance réelle parcourue de 1.175 km (moyenne de 660m aux 100 km).

Cette valeur se répartit ainsi :

- **2.350m** de Strasbourg à St-Pourçain-sur-Sioule pour une distance de 524 km, soit 450m aux 100 km,
- **3.300m** de St-Pourçain à St-Yrieix-la-Perche pour une distance de 236 km, soit 1.400 m aux 100 km.
- **2.065m** de St-Yrieix à Hendaye pour une distance de 415 km, soit 500m aux 100 km.

Un conseil à ceux qui n'aiment pas les bosses : étudiez bien vos cartes et comptez les chevrons ! Une route "rouge" peut être très vallonnée (par exemple de Montluçon à St-Pourçain ou d'Autun à Beaune). Se souvenir que les canaux (ah ! le canal du Centre de Paray-le-Monial à Chagny !) et les voies de chemin de fer sont d'excellents indices de relief plat ou modéré.

Période

Sur les 57 fiches datées, 2 départs ont lieu en avril (2^{ème} quinzaine), 12 en mai (10 dans la 2^{ème} quinzaine), **23 en juin** (14 dans la 2^{ème} quinzaine), 17 en juillet (3 dans la 2^{ème} quinzaine), 1 en août et 2 en septembre. Plus de 4 départs sur cinq ont lieu entre le 15 mai et le 15 juillet. Un départ sur deux se situe entre le 15 juin et le 15 juillet.

Délais et nombres d'étapes

Le délai est de **99 heures**, soit 4 fois 24h + 3 h.

Quatre options sont retenues pour la répartition des étapes (sur 56 feuilles exploitables) :

- 1ère option : **3 étapes** dont la première de plus de 500 km et plus de 300 km pour les deux autres; ce découpage est adopté par 2 participants (16 sur 38), qui se lancent dans un marathon nocturne puis s'imposent deux très longues étapes... pour terminer leur périple avec une vingtaine d'heures d'avance sur le délai. Du moins l'ont-ils programmé ainsi... et on se demande bien pourquoi ? S'ils ont réussi à suivre leur plan de marche, ce sont de vrais champions... mais ils devaient être bien fatigués à l'arrivée !

- 2ème option : **4 étapes** dont une de plus de 450 km, deux autres de 250 à 280 km et la dernière de moins de 200 km; ce découpage est adopté par ceux (3 sur 56) qui ne conçoivent pas de faire une Diagonale sans passer une nuit complète sur le vélo. L'étape marathon, qui varie de 452 à 488 km dans notre échantillon, est la première; dans cette option, le départ a lieu à 16/17h et le délai de sécurité à l'arrivée est compris entre 2h30 et 5h : le temps imparti est donc nettement mieux utilisé que dans le cas précédent.
- 3ème option : **4 étapes** de 270 à 330 km selon la distance totale; ce découpage, adopté par 21 participants sur 56 (38%), conduit à une assez mauvaise utilisation du temps imparti puisque le délai de sécurité théorique moyen est de 12h00 ! Délai théorique car la longueur de chacune des 4 étapes, sur un parcours accidenté, entraîne souvent à l'arrivée un retard de plusieurs heures, heureusement inférieur au délai de sécurité.
- 4ème 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 la majorité des participants (31 feuilles sur 56, soit 55%), ceux qui cherchent à éviter le plus possible la route de nuit, tout en exploitant au mieux le délai imparti. Dans cette option, le départ a lieu entre 9h00 et 12h00 pour que la fin du délai intervienne entre 12h00 et 15h00. C'est évidemment le choix le mieux adapté à cette Diagonale.

Pour conclure

Cette analyse, longue, est encore bien incomplète car les routes diagonalistes d'Hendaye à Strasbourg, sont multiples et d'une extrême variété. Il est certain qu'après avoir passé plusieurs semaines dans l'examen de 59 feuilles de parcours, après avoir scruté cartes Michelin et IGN, après avoir parcouru des dizaines de fois cet itinéraire avec la souris sur l'écran de mon ordinateur, mais aussi après avoir moi-même tracé et réalisé cette Diagonale dans les deux sens, j'ai une certaine idée de ce que certains dénomment le "parcours-type" et qu'ils souhaiteraient sans doute que je leur donne ici.

Je me garderai bien de le faire, d'abord parce que c'est - comme je l'ai écrit dans d'autres études - contraire à mon éthique diagonaliste (et à celle des responsables de notre Amicale) et ensuite parce que ce parcours-type n'est le meilleur que pour moi, qui, par exemple, n'hésite pas à prendre une petite "route blanche" pour fuir les camions, quitte à faire un rab kilométrique ou altimétrique important...

Non, il est essentiel que chacun fasse ses propres choix, étudie son parcours avec soin, calcule sa progression avec sagesse, choisisse ses étapes avec raison. Je pense, j'espère, que les pages qui précèdent et les compléments qui suivent, lui seront très utiles dans sa démarche. Et si mon travail pouvait l'aider à réussir cette magnifique Diagonale diamétrale, il n'aura pas été fait pour rien !

Cette analyse a été faite en décembre 2004.

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

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

2 – Les pièges de la Nationale 10 d'Hendaye à Liposthey, la traversée de Bayonne et la liaison Dax-Mont-de-Marsan

Voir Annexe A, chapitre C

3 – De la Loire à la Saône (contribution de G. Jaccon)
Cartes Michelin 69-70 et 238-243 (anciennes) ou 320 et 519-520 (nouvelles)

Routes interdites

La voie rapide N70-E607 de Paray-le-Monial à Montchanin est strictement interdite aux cycles sur tout son parcours... sauf les deux derniers kilomètres, encore aujourd'hui incontournables pour rejoindre le rond-point du croisement avec la N80 et la D974 (à signaler la présence à cet endroit d'un hôtel Formule 1, très fréquenté par les diagonalistes).

Dans le sens Hendaye-Strasbourg, en provenance de Blanzay par la route du canal, on se trouve "rejeté" sur cette N80. Il ne reste qu'à serrer la droite (et les fesses !) et à prendre son mal en patience dans ce long faux-plat. Je signale quand même l'existence d'une piste, en terre mais cyclable, de l'autre côté du canal. Elle conduit à la station d'essence et au Formule 1. J'utilise personnellement cette "échappatoire" à chacun de mes passages dans ce secteur et je n'y ai jamais percé un pneu, mais il "faut la connaître" et je ne la conseille pas "en Diagonale"

Dans l'autre sens, le tronçon de deux kilomètres, en légère descente, est effectué plus facilement. Prendre la première sortie sur la droite, traverser sur la gauche le pont sur la N70 et tourner dès la sortie à gauche pour s'engager dans la D974 qui longe le canal.

De la même façon, la voie rapide N80 de Montchanin à Chalon s/Saône est strictement interdite aux cycles sur tout son parcours.

Routes déconseillées

Je déconseille fortement la N73 entre Navilly (en provenance de Dole) et Chalon-sur-Saône et la N74 entre Beaune et Chagny, en raison de la très forte circulation. La liaison Seurre-Chalon doit être faite par la D5 (Allerey). Mais, à mon avis, Chalon-sur-Saône n'est pas une ville de passage recommandée (traversée peu commode, forte activité à toute heure et obligation de franchir la côte chalonnaise qui est particulièrement vallonnée).

Attention à la D983 de Charolles à Buxy - ou pire les D79 et D983 de la Clayette à Buxy - parcours en montagnes russes très exigeant !

Route conseillée

Il est possible de faire la liaison Le Donjon / Seurre (ou inversement) par des routes relativement tranquilles, suffisamment ondulées pour se dresser de temps à autre sur les pédales, tout en limitant la dénivelée à 500 m environ pour une distance de 150 km. Au mois de juin, on pourra aussi se distraire en "navigant" en compagnie des bateaux de plaisance et des sirènes blondes qui s'y dorent la peau...

Voici cet itinéraire :

Le Donjon, D994n D211, Luneau, D211, 1^{ère} à gauche après le pont sur la Loire, Le Fourneau, D382, L'Hôpital-le Mercier, St-Yan, D352bis, Paray-le-Monial, ne pas traverser le canal mais prendre à droite pour le longer pendant 5 km environ, 1^{ère} à gauche après le pont de chemin de fer, puis traverser le canal pour s'engager dans la D974 que l'on suit pendant plus de 45 km, jusqu'à tomber sur la N70 (voir ci-dessus). Entre Montceau et Montchanin, bien suivre le canal (en particulier dans Blanzay) et ne pas s'étonner de rencontrer deux secteurs pavés de courte longueur. Après 2 km sur la N70, contourner le rond-point de Montchanin, pour prendre la D974 vers St-Léger-sur-Dheune et Chagny (secteur plus circulé).

À Chagny, prendre la D62, Demigny, St-Loup-de-la-Salle, D183, Chaubanc, St-Martin-en-Gâtinois, Palleau, Ecuelles, D5 puis D12, Chivres, Seurre.

Son seul inconvénient est d'exiger un pilotage précis, surtout dans la partie finale de St-Loup à Seurre. Mais est-ce un problème pour un diagonaliste ?

4 - Secteurs de BELFORT et de BESANÇON

Voir Annexe A, chapitre B