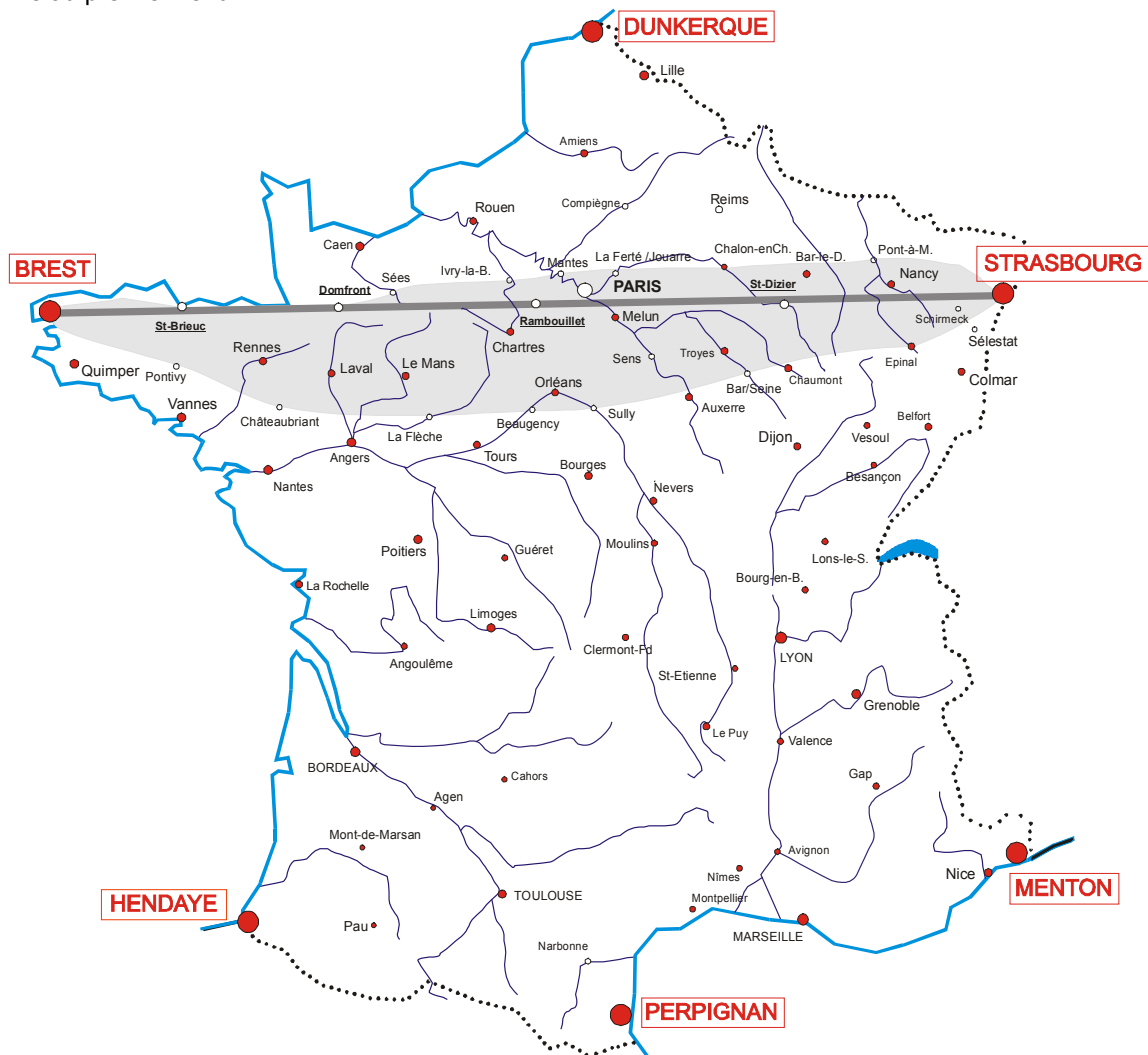


BREST - STRASBOURG : *Latitude 48°20', d'ouest en est...*

ANALYSE D'ITINERAIRE par GILBERT JACCON

Brest-Strasbourg est une Diagonale presque parfaitement horizontale sur la carte. Et sur le terrain, il suffit de mettre le cap à l'est quand on quitte la pointe de la Bretagne, ou plein ouest quand on laisse la cathédrale de grès rose. A priori, son relief n'inquiète pas le candidat : le Massif armoricain lui paraît bien usé, les collines du Perche bien anodines, l'île de France bien plate et ce ne sont pas les cols du Hantz ou de la Chipotte qui peuvent le faire "chipoter". Il se méfie bien davantage du vent d'ouest et c'est sans doute la raison pour laquelle plus de 80% des néophytes viennent prendre le départ à Brest.

Mais la réalité n'est pas tout à fait celle-ci et les anciens de Paris-Brest-Paris, dont les altimètres cumulent largement 10.000m à leur retour à St-Quentin-en-Yvelines, le savent bien. Sans parler de ceux qui ont dû lutter contre le vent à l'aller... comme au retour. Non, vraiment, cette Diagonale horizontale n'est pas une fille facile qui se donne au premier venu.

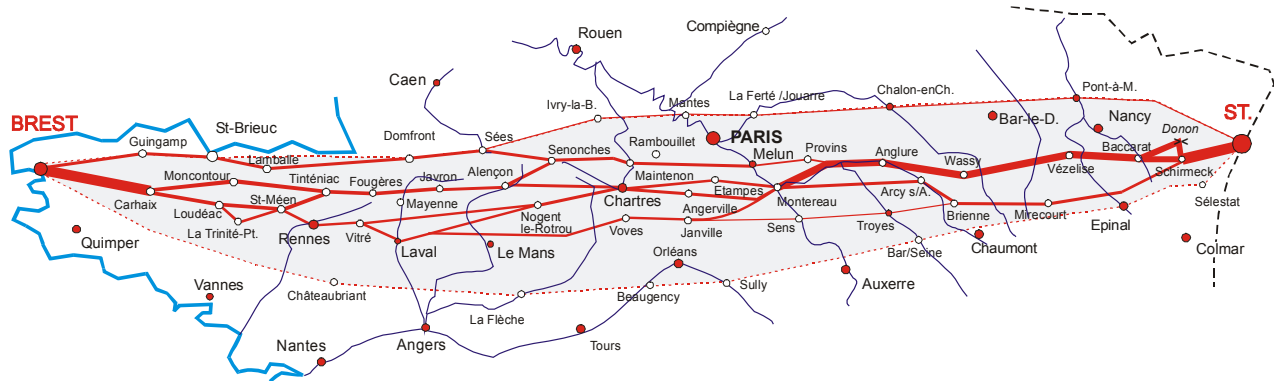


Pour cette analyse, j'ai utilisé 67 des 69 feuilles de parcours adressées au Délégué Fédéral en 1999, 2000, 2003 et 2004, la feuille SB 1997 de Francis POUZET, et mes deux itinéraires personnels (1996 et 1998).

Sur la carte, la zone ombrée couvre l'espace exploré par tous les itinéraires, sachant que 41 partent d'Hendaye et 29 de Strasbourg (soit 41%, dont les $\frac{3}{4}$ pour leur second cycle !). La distance totale calculée sur les fiches varie de 1023 à 1146 km. La trace directe, longue de 900 km, passe par St-Brieuc, Domfront, Rambouillet et St-Dizier, en suivant pratiquement le parallèle de latitude 48°20' nord.

Le Petit Diagonaliste d'avril 1995 (n°26) avait présenté l'analyse des itinéraires de cette Diagonale, faite par Robert Dervaux à partir de 37 feuilles des années 1992 et 1993. Notre étude vient compléter son travail.

Les routes diagonalistes de Brest à STRASBOURG entre 1999 et 2004



Cette carte montre :

- en traits continus d'épaisseur proportionnelle, les itinéraires suivis par 10%, au moins, des feuilles de route,
- en traits interrompus rouges, les deux itinéraires extérieurs au nord et au sud,
- en grisé, le fuseau du territoire national utilisé dont la plus grande largeur, à la verticale de Paris atteint 150 km.

Le chemin le plus utilisé (plus de 30% des diagonalistes) passe par **Carhaix-Plouguer** (59 passages sur 70), **Loudéac** et **St-Méen** (34 p.), **Fougères** (33 p.), **Chartres** (22 p.), **Montereau** (34 p.), **Anglure** (41 p.), **Vezeise** (36 p.), **Raon-l'Étape** (44 p.) et **Schirmeck** (59 p.). Noter que 32 itinéraires sur 44 qui passent à Raon-l'Étape optent pour le rude Donon, plutôt que pour le paisible col du Hantz... Sa longueur est de **1.060 km ± 20 km**, selon les options choisies, en particulier entre Fougères et Montereau.

Il s'agit là d'un parcours totalement situé au sud de la trace directe. Il présente l'inconvénient d'emprunter la désagréable N164 de Carhaix à St-Méen, route fortement déconseillée par nos amis bretons en raison du trafic. Mais nous verrons plus loin que plusieurs solutions existent pour l'éviter. Par contre, il passe largement au sud de la grande banlieue sud-parisienne et utilise la reposante et tranquille vallée de l'Aube (route de rive droite par Anglure) avant de traverser au plus court le plateau lorrain et de franchir les Vosges.

La carte met en évidence :

- un itinéraire plus au nord par Guingamp, St-Brieuc, Lamballe, Domfront, Sées, Senonches, Maintenon, Melun et Anglure,

- une trajectoire plus au sud par Laval, Janville, Sens, Troyes, Brienne-le Château, Mirecourt,

Ces deux parcours ont une longueur qui reste dans l'intervalle 1030-1070 km. Comme nous l'avons remarqué dans chacune de nos analyses, ce n'est pas l'option choisie qui augmente sensiblement la distance quand le tracé reste tendu, mais les changements de direction, les contournements de ville, les crochets pour aller cueillir sites BPF ou cols.

Les itinéraires en traits interrompus correspondent aux parcours les plus extérieurs :

- au nord, ceux qui traversent par Paris (3 passages) ou la grande banlieue nord (2 passages par Pontoise, Dammartin-en-Geôle) ; itinéraire un peu plus long (1065 km environ), utilisé par des régionaux (qui vont dormir « à la maison » et traversent au petit jour une capitale encore endormie) ou par des diagonalistes soucieux d'éviter les reliefs du Perche (nous ne sommes pas convaincus que cette option soit très judicieuse). J'ai relevé la grande audace d'une équipe lyonnaise qui a prévu un contrôle près de Notre-Dame de Paris aux alentours de 11h30 ! Magnifique défi, mais quel courage !

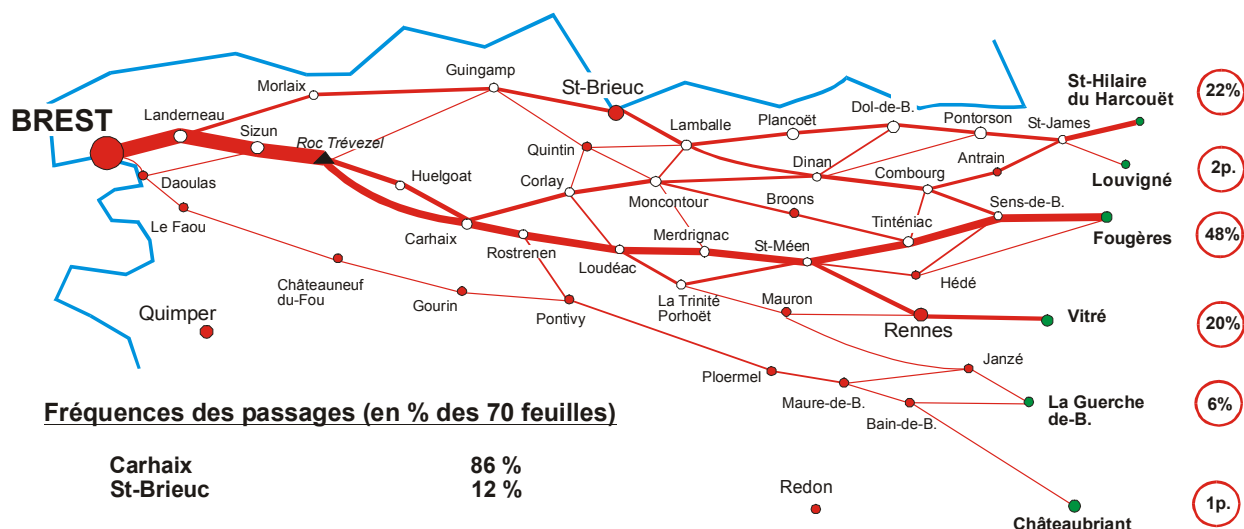
- au sud, ceux qui semblent fuir les reliefs du Perche, les immensités céréalières de la Beauce et l'agitation parisienne pour passer par la Sologne, l'Auxerrois, la Haute-Marne et le département des Vosges. Option assez curieuse choisie par trois diagonalistes (deux feuilles) et qui ne leur « coûte » qu'une trentaine de kilomètres supplémentaires, pour une dénivelée qui ne doit pas être très inférieure...

On trouvera dans les cartes 2 à 5 des pages suivantes, une représentation à plus grande échelle des différents itinéraires. Nous y avons remarqué :

- un nombre très élevé de variantes qui témoignent de la richesse de notre réseau routier français, mais aussi de la grande habileté des diagonalistes dans l'établissement de leur road book,
- l'influence très nette de Paris-Brest-Paris : son tracé (depuis 1995 au moins) explique les passages par La Trinité-Porhoët (11) entre Loudéac et St-Méen (alors que 23 se « contentent » d'aller au plus court en suivant la N164), par Tinténiac (24 p.), Fougères (33 p.), Gorrion et Javron (23 p.), et sans doute les 3 passages par Plougastel et Daoulas pour aller de Brest à Sizon, parcours inhabituel et qui ne saute pas aux yeux sur la carte,
- la relative concentration des itinéraires en Bretagne et à l'est de Paris (traits épais) et, au contraire la multiplicité des parcours dans le Perche et la Beauce.

Analyse détaillée – les options, mes préférences

A - Traversée de la Bretagne



A1- De BREST à FOUGÈRES – valeur retenue pour la distance = 300 km

A11 – de Brest à Carhaix - distance = 85 km

La sortie de Brest en direction de Guipavas ne pose aucun problème de pilotage. Vigilance nécessaire par contre à l'arrivée pour prendre l'avenue Jean Jaurès sur la gauche (il est conseillé de se munir d'un plan !).

La D712 jusqu'à Landerneau, puis la D764 vers Sizun, Roc Trévezel et Carhaix est un véritable boulevard pour diagonalistes. Les amateurs de tourisme et de tranquillité n'hésitent pas à faire le détour par Huelgoat et sa belle forêt de St-Ambroise, malgré les 4,5 km supplémentaires. Quant aux chasseurs de cols, ils font un petit crochet au Roc Trévezel pour aller cueillir l'Ode Trédudon sur la D36 (+ 2 km).

Une autre option entre Brest et Sizun : la route de PBP¹, par Plougastel et Daoulas, est surtout intéressante à l'arrivée pour le panorama sur Brest depuis l'ancien pont Albert Louppe (désormais piétonnier)... mais la zone du port ? Bof !

Je déconseille la D233 qui longe l'Elorn et passe par la Forest-Landerneau. On n'y gagne rien, bien au contraire.

A12- de Carhaix-Plouguer à Fougères – distance = 215 km

Deux options principales sont utilisées :

- par Loudéac, St-Méen, Tinténiac (3/5 des passages à Carhaix), avec les variantes suivantes :
 - la N164 de Carhaix à St-Méen, ses tronçons à 2x2 voies et ses camions : c'est le chemin le plus simple, le plus court (110 km), donc le plus utilisé (25 passages à Merdrignac). **Je le déconseille pourtant très fortement !**
 - on peut éviter la N164 en suivant « l'itinéraire PBP », à savoir : Carhaix – D166, Maël-Carhaix – D790, Corlay – D53, Merléac – D9, D69 Trévé – Loudéac – D778 la Chèze – D14 La Trinité-Porhoët – D793 Ménéac – D305 Illifaut et St-Méen – distance de 127,5 km (selon le road-book de PBP). Tranquillité assurée, mais 17,5 km de plus et un pilotage moins facile ! Malgré ces inconvénients, plus de 10% des diagonalistes (ou équipes) l'empruntent. C'est bien !
- De St-Méen à Fougères, via Quédillac, Bécherel, Tinténiac, Sens de Bretagne, route "PBP" tranquille, longue de 88 km.
- par Corlay, D44 Moncontour, D6 Collinée, D46 Eréac, Quédillac, Bécherel, Tinténiac, Dingé, Sens de Bretagne : parcours tranquille, sans difficulté particulière, mais assez peu utilisé malgré une distance totale de 212 km seulement. Comme Michel SCOLAN (cf. compléments, A point 3), je conseille fortement cet itinéraire.

A2- De BREST à ST-HILAIRE-du-HARCOUËT – valeur retenue pour la distance = 295 km

A21- De Brest à Lamballe – distance retenue = 170 km

Deux options possibles

- par Landivisiau, Morlaix, Guingamp et St-Brieuc en suivant la D712 (ancienne N12) qui joue à saute-mouton avec la voie rapide (voir les conseils de Michel SCOLAN et Josiane LESNE dans les compléments). Attention : parcours accidenté, pilotage délicat et pièges dans la traversée des villes de Morlaix ; Guingamp et St-Brieuc – distance = 168 km
- par Carhaix, Corlay et Moncontour (voir ci-dessus) – distance = 180 km

A22- De Lamballe à St-Hilaire-du-Harcouët – distance = 125 km

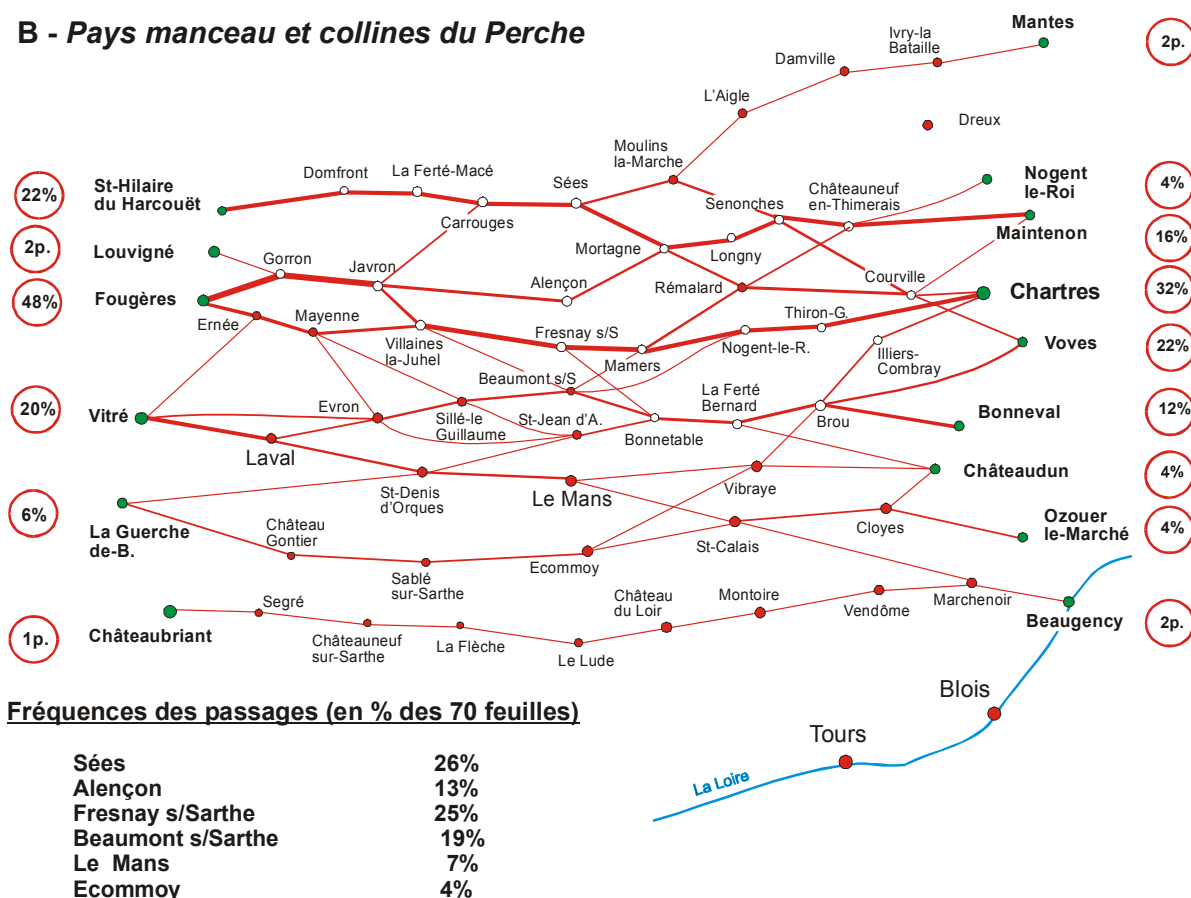
Je conseille l'itinéraire suivant qui n'est cependant pas le plus court : D28 Pleven, Plancoët, Plestin – D366 Châteauneuf d'Ille-et-Vilaine – D7 St-Guinoux – D4 Dol-de-Bretagne – N2176 Pontorson – D30 St-James – St-Hilaire.

A3- De BREST à La GUERCHE de BRETAGNE – valeur retenue pour la distance = 290 km

Cette option, par Carhaix, Rostrenen, Pontivy, Ploermel, Bain-de-Bretagne prépare une traversée de la Beauce au niveau de Joinville. Parcours tranquille (en dehors du tronçon Carhaix-Rostrenen) et moins vallonné que les trajets nord.

¹ Paris-Brest-Paris, bien sûr...

B - Pays manceau et collines du Perche



B1- De FOUGÈRES à CHARTRES – valeur retenue pour la distance = 230 km

B11- de Fougères à Villaines-la-Juhel – distance = 80 km

Deux possibilités :

- la plus courte, par la N12, Ernée, Mayenne puis la D113 ; ce parcours de 72 km dont 44 de route nationale est utilisé par 14 diagonalistes (ou équipes), soit les 2/5 de ceux qui passent par Fougères,
- la plus longue, par l'itinéraire PBP (D33, Gorrion, Ambrières-les-Vallées, Lassay-les-Châteaux, Javron, D13) ; parcours de 80 km sur une départementale modérément accidentée, qui voit passer les 3/5 de l'effectif en provenance de Fougères, malgré le surplus kilométrique de 8 km ; c'est un bel indice de la sagesse des diagonalistes !

B12- de Villaines-la-Juhel à Chartres – distance retenue = 150 km

Plusieurs options possibles. La plus utilisée, que j'ai retenue pour le calcul de la distance, passe par : D119 D15 Fresnay-sur-Sarthe, D310 Mamers, D955 Bellême, Nogent-le-Rotrou, D922 Thiron-Gardais, D30² Bailleau-le-Pin, D921 Chartres ; elle mesure 148 km et comporte un tronçon assez difficile entre Mamers et Bellême (5 chevrons sur la carte). Mais quelle que soit la route choisie, il faut bien, sur cet itinéraire, traverser le Perche. Des variantes possibles (et utilisées !) permettent d'éviter les secteurs de route nationale moyennant un faible allongement kilométrique (par exemple par Rémalard, La Loupe et Courville-sur-Eure).

B2- De ST-HILAIRE-du-HARCOUËT à MAINTENON – valeur retenue pour la distance = 220 km

Peu d'alternatives sont possibles. Le parcours, très tendu, suit un azimuth plein est. Il passe par : D84 Notre-Dame-du-Touchet, D184 Barenton, D907 Domfront, D908, La Ferté-Macé, Carrouges, Sées, D8 D912 Mortagne-au-Perche, D8 Longny-au-Perche, D8 D20 Senonches, D140 Châteauneuf-en-Thimerais, D26 Maintenon.

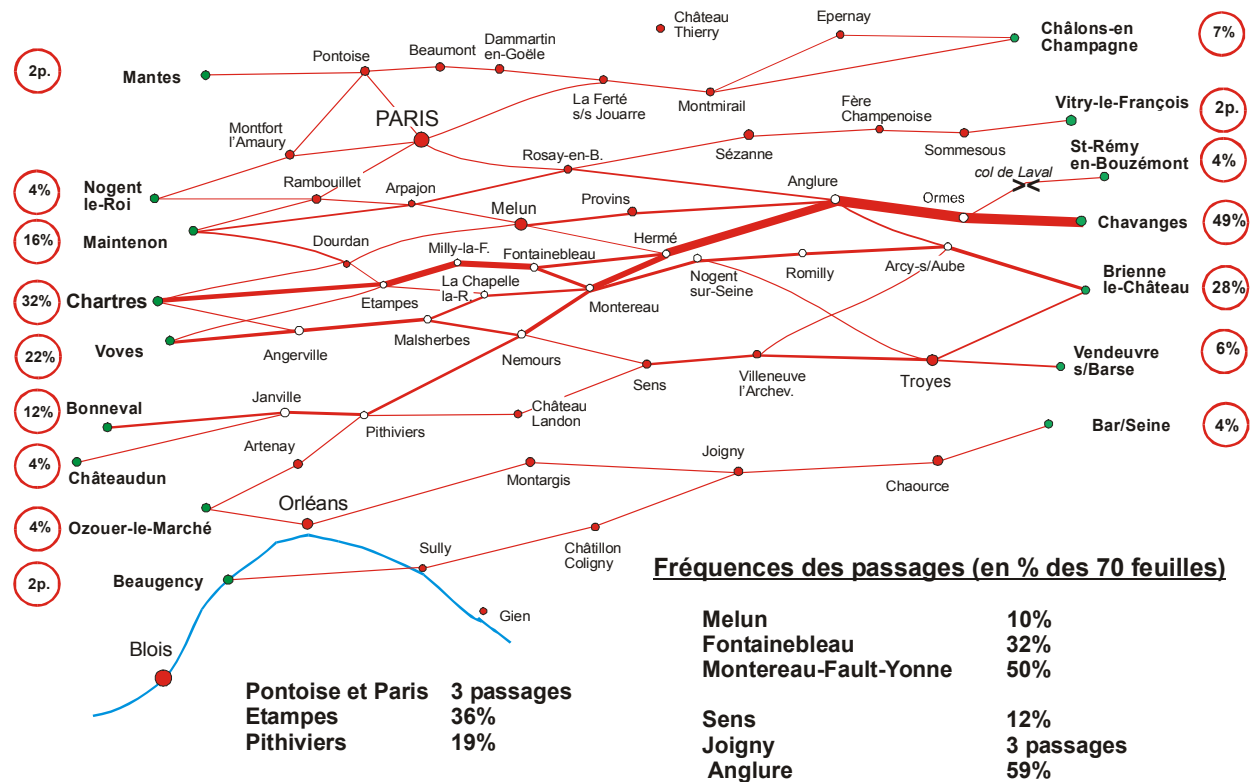
Tronçon assez accidenté dans les secteurs du Parc de Maine/Normandie (entre Domfront et La Ferté-Macé) et, bien évidemment, autour de Mortagne-au-Perche. Il ne comporte pas de routes à fort trafic.

J'ai repéré un nombre assez important de "croisements d'itinéraires" dans le Perche : de Mamers vers Mortagne ou inversement de Mortagne vers Rémalard et Chartres. Nous rappelons, une nouvelle fois, que l'optimisation de la distance passe nécessairement par une trajectoire aussi tendue que possible. Il est conseillé d'éviter au maximum les changements d'azimut, ce qui est facile à faire dans cette Diagonale, à l'inverse de celles qui traversent le Massif Central ou les Alpes.

B3- De LA GUERCHE DE BRETAGNE à CHÂTEAUDUN – valeur retenue pour la distance = 235 km

Plusieurs parcours sont possibles, mais nous ne retiendrons que celui qui est le plus cohérent. Cette option "sud" ayant été choisie pour éviter la N164 entre Carhaix et Rennes et les collines du Perche, il est évident qu'il faut maintenir la cap "plein est" en passant par : D463 D25 Craon, D22 Château-Gontier, D28 D306 Sablé-sur-Sarthe, D309 Malicorne s/Sarthe, D32 Ecommoy, Le Grand-Lucé, D13 St-Calais, N157 D921 Montdoubleau, D106 Cloyes-s/Loir et Châteaudun (on pourra éviter les 7 km de N10... et ses 200 camions !, en passant St-Hilaire-s-Yerre). Itinéraire tranquille, moins accidenté que celui du centre ou du nord et riche en petites villes pour se ravitailler et souvent chargées d'Histoire. :

C - Ile-de-France et Champagne



C1- De CHARTRES à CHAVANGES – valeur retenue pour la distance = 260 km

Plusieurs possibilités équivalentes en distance (± 10 km), mais pas en facilité de pilotage dans le sud de Paris.

L'itinéraire le plus utilisé, l'un des plus courts (256 km selon la carte Michelin) – et sans doute le moins compliqué pour se repérer - passe par D24 Etampes, D837, Milly-la-Forêt, D409 Fontainebleau, D210 D39 Montereau-Fault-Yonne, D18 D1 Hermé, D18 D40 D51 Anglure, D51 D56 Ramerupt et Chavanges. Parcours assez animé par le trafic routier de Chartres à Montereau (sauf au petit jour !), très tranquille ensuite. Les vallées de la Seine puis de l'Aube sont un véritable paradis, après l'agitation francilienne.

J'ai personnellement, en 1998 lors de Strasbourg-Brest en duo avec Georges Mahé, suivi le parcours Anglure, Montereau, Moret s/Loing, D104 Montigny s/Loing, Villers s/Grez, La Chapelle-la Reine, N152 Malesherbes, D24 Angerville, D939 Ouarville, D17 D131 Allones, Theuville, pour rejoindre Dammarie puis Courville-sur-Eure afin de contourner Chartres par le sud et de prendre l'itinéraire nord par Rémalard, Mortagne-au-Perche et Sées. La distance Thivars (sud de Chartres) – Chavanges par cet itinéraire est de 255 km. Parcours équivalent donc en distance, plus tranquille mais plus exigeant en termes de pilotage. Il existe une bonne demi-douzaine d'autres options. Il suffit de lire la carte et de bien préparer son road book.

C2- au départ de MAINTENON – valeur retenue pour la distance = 260 km

La majeure partie des itinéraires de l'option "nord" rejoignent les parcours précédents :

- soit au niveau d'Etampes, via Dourdan,
- soit au niveau d'Hermé, via Arpajon et Melun, La Châtelet-en-Brie et Donnemarie-Dontilly,
- soit au niveau d'Anglure, via Melun, Nangis, Provins et Villenauxe-la-Grande.

Ces itinéraires sont très proches, s'entrecroisent parfois et contiennent tous quelques pièges, inévitables quand on se frotte de trop près aux tentacules de la pieuvre parisienne. À chacun son choix et ses émotions. Une Diagonale est, heureusement, encore une Aventure !

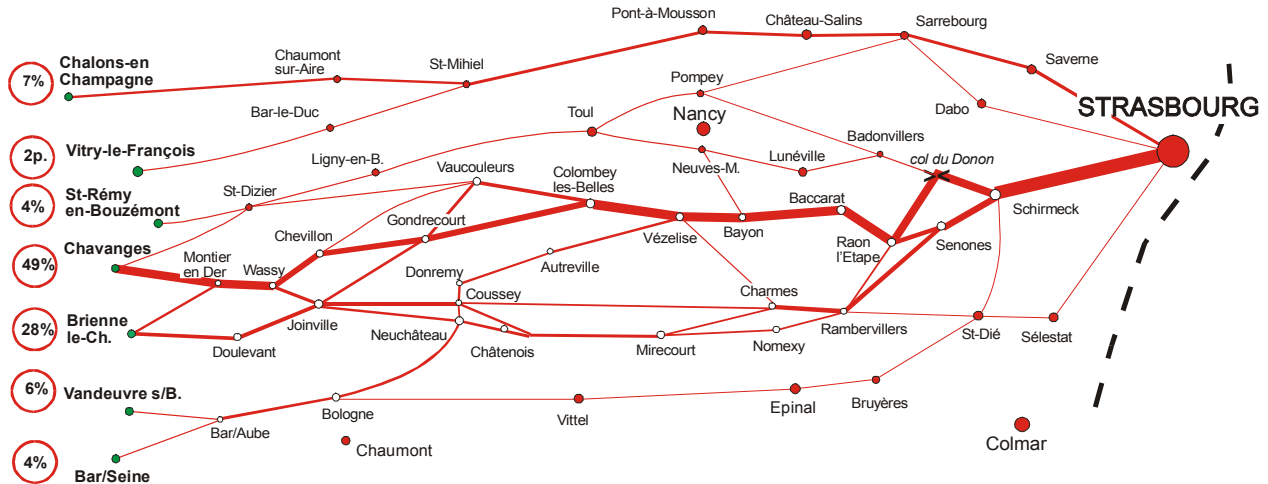
Coïncidence ? Les six fiches de parcours à notre disposition passant à la fois par Maintenon et Chavanges donnent une distance moyenne de 259,7 km pour une fourchette de 253 à 264 km !

C3- De CHÂTEAUDUN (ou Bonneval) à VANDEUVRE-sur-BARSE - valeur retenue pour la distance = 265 km

Une bonne partie des partisans de l'itinéraire "au sud du Mans" profitent des infinies platitudes de la Beauce pour rejoindre Montereau et les vallées de la Seine et de l'Aube. Ils le font par Janville D927 Pithiviers D26 Puiseaux D98 Nemours et D403 Montereau-Fault-Yonne. Comportement logique puisque leur choix était de contourner les reliefs du Perche : il est donc normal qu'ils préfèrent les vallées de la Seine et de l'Aube aux modelés de l'Yonne et de la Champagne crayeuse. Ce changement de cap coûte une trentaine de kilomètres, comme cela a déjà été indiqué plus haut (page 2).

Il subsiste néanmoins quelques partisans d'une trajectoire sud (3 sur 13 passages à Pithiviers), d'ailleurs rejoints au niveau de Sens par cinq collègues en provenance de Nemours. Leur objectif est Sens et Troyes. Même si la distance reste toujours très proche de 260 km, cette option, certes originale, ne présente pas vraiment d'intérêt (en dehors de sites BPF, probables causes de ce choix).

D - Lorraine et Alsace



Fréquences des passages (en % des 70 feuilles)

Pont-à-Mousson	10%	Saverne	10%
Pompey (Nancy nord)	2 passages	Dabo	1 passage
Neuves Maisons (Nancy sud)	6%	col du Donon	47%
Vézelize	52%	Raon l'Étape	64%
Charmes et Mirecourt	19%	Senones - col du Hantz	36%
Vittel et Epinal	1 passage	Schirmeck	86%

D1- De CHAVANGES ou BRIENNE à STRASBOURG – valeur retenue pour la distance = 285 km

Pour la traversée du plateau lorrain et du massif vosgien, un parcours est utilisé par une large moitié des diagonalistes. En provenance de Chavanges (pour 38 itinéraires) et de Brienne-le-Château (pour 7 itinéraires), l'active petite ville de Montier-en-Der² compte 38 passages soit 55% de l'échantillon analysé.

Deux options principales pour rejoindre Strasbourg :

D11- la plus fréquentée (2/3 des passages à Montier-en-Der) passe par D4 Wassy, D9 Chevillon, D132 Montiers-s-Saulx Bure, Mandres-en-Barrois, Horville-en-Ornois, D32 Gondrecourt-le-Château, D966 D32 Maxey-s-Vaise, D964 D32 Pagny-la-Blanche-Côte, Vannes-le-Châtel, D4 Colombey-les-Belles, Crépey, D904 Vézelize, D9 Haroué, Bayon, D22 St-Pierremont, Baccarat, N59 Raon-l'Étape, D392 col du Donon, Schirmeck, Mutzig, Lingolsheim, piste cyclable. Sa longueur est de 285 km.

J'ai utilisé personnellement en 1996 et beaucoup apprécié cet itinéraire confortable (recommandé par Jean-Marie MAILLARD – voir compléments B) sur des routes à faible trafic (sauf le court tronçon de Baccarat à Raon-l'Étape) et de profil idéal pour ceux qui n'aiment ni le plat, ni les fortes pentes (exception faite du Donon, mais dans ce cas ils peuvent passer par le Hantz).

Variantes utilisées : Vaucouleurs entre Mandres-en-Barrois et Colombey-les-Belles (sans doute pour éviter le passage un peu difficile de Pagny-la-Blanche-Côte, mais au prix de 5 km supplémentaires) – Senones et col du Hantz entre Raon-l'Étape et Moutiers (2 km supplémentaires pour éviter les doubles chevrons du Donon).

D12- l'autre option (1/3 des passages à Montier-en-Der) passe par D4 Wassy, D4 D60 Joinville, D427 Liffol-le-Grand, N74 Neuchâteau, D166 Châtenois, Mirecourt, D10 Nomexy, D6 Méryville, D32 Rambervillers, D159bis col de la Chipotte, Clairefontaine, D424 Senones, col du Hantz, N420 Schirmeck et même final que ci-dessus.

Cet itinéraire, long de 290 km, parcourt des routes plus importantes que le précédent, avec un trafic de camions important dans la journée entre Neuchâteau et Mirecourt et un tronçon particulièrement "casse-pattes" entre Nomexy et Rambervillers.

J'avais choisi ce parcours en 1998 dans le sens Strasbourg-Brest en duo avec Georges Mahé, en y introduisant plusieurs variantes avec le double objectif de réduire la distance (- 5 km) et d'éviter un nombre maximal de "chevrons Michelin" (voir compléments B dernier paragraphe). Une telle optimisation exige d'une part un travail d'analyse sur les cartes IGN 1/100.000 pour y lire le relief et, d'autre part, une certaine assurance dans le pilotage sur le terrain. Réduire la distance et les bosses, certes, mais aussi éviter le piège des raccourcis trop pentus et les erreurs de parcours !

D2- Autres itinéraires

D21- Au sud, 6 des 7 passages à Bar-sur-Aube rejoignent l'itinéraire précédent à Neuchâteau (distance depuis Vandœuvre s/Barse = 300 km). Le 7^{ème} vers Vittel, Epinal, St-Dié, le col de Ste-Marie et Sélestat est original mais anecdotique.

D22- Au nord, les 5 itinéraires arrivant de Châlons-en-Champagne et Chaumont-sur-Aire, ainsi que les 2 qui viennent de Bar-le-Duc se rejoignent à St-Mihiel pour rejoindre Strasbourg par Pont-à-Mousson, D913 D955 Château-Salins, D955 N4 Sarrebourg, Saverne, D41 Strasbourg. La distance de Châlons-en-Champagne à Strasbourg est de 300 km.

La variante par Dabo et le col de Valsberg "coûte" une dizaine de kilomètres à son auteur, sans doute chasseur de cols !

² BPF et lieu, chaque année en novembre, d'un merveilleux festival de la photo animalière. Avis aux amateurs !

Distances

La moyenne kilométrique brute des 70 feuilles étudiées est égale à **1.065 km**, valeur un peu supérieure à la distance de référence de 1.050 km, utilisée pour le calcul du délai³. Cette différence est :

- parfaitement expliquée par la dérive vers le haut de notre moyenne due à la présence de 6 feuilles affichant des totaux supérieurs à 1.100 km (itinéraires extérieurs ou en "S", crochets pour les BPF ou les cols) ;
- une quantité importante d'itinéraires contournant les villes, fuyant les nationales comme la N164 en Bretagne au profit de parcours plus tranquilles mais souvent plus longs ;
- que cet échantillon semble contenir très peu de feuilles comportant des oublis dans le décompte des distances (quelques contrôles aléatoires ont été faits mais il n'est pas possible de vérifier une par une autant de fiches).

Nous avons noté que la médiane (valeur centrale après classement) de l'échantillon de 70 distances est de 1058 km et que 30 valeurs se trouvent dans l'intervalle 1040-1060 km.

Dans la partie descriptive de l'analyse, nous avons retenu pour chaque tronçon des "distances de référence", valeurs basées sur la moyenne des distances données dans les fiches. Cette distance ne correspond pas exactement à celle que chacun pourra calculer sur la carte, mais nous paraît plus proche de celle qui sera effectivement affichée sur le compteur kilométrique (s'il est bien étalonné) au terme de ses étapes.

La distance de Brest à Strasbourg ainsi calculée s'élève :

- **1075 km** par l'itinéraire Carhaix – Tinténiac – Fougères – Chartres – Etampes – Montereau – Anglure – Wassy – Vézelize - Baccarat
- **1060 km** par St-Brieuc – St-Hilaire-du-Harcouët – Maintenon – Anglure – Wassy – Vézelize - Baccarat
- **1090 km** par La Guerche de Bretagne – Châteaudun – Troyes – Neuchâteau – Rambervillers - Senones

Ces trois itinéraires « hors camions » ne sont pas les plus courts. Certains insouciant – ou insensibles aux fous du volant – pourront facilement réduire cette distance à moins de 1040 km... Mais je ne leur dirai pas comment...

Relief et dénivelée

Attention, montagnes usées, plateaux et vallées ne signifient pas "absence de relief" ! Que l'on ne s'y trompe pas : Brest-Strasbourg est une Diagonale relevée. Les deux mesures disponibles en apportent la preuve.

Ces mesures de la dénivelée effectuées sur le terrain concernent :

- le parcours Strasbourg-Brest réalisé en mai 1997 par Francis Pouzet sur le parcours Châlons-en-Ch., nord de Paris, Mantes-la-Jolie, Lamballe. Mesure effectuée avec un altimètre Avocet. Francis note dans son compte-rendu : « *Distance = 1.070 km, dénivelée totale = 7.992 m, à comparer aux 7.284 m de Dunkerque-Perpignan réalisée l'an passé en empruntant l'axe du Massif Central. Comme quoi, il n'est pas besoin de montagnes pour totaliser une dénivelée importante !* ». Cette valeur correspond à 700 m aux 100 km de Strasbourg à Lamballe et de 1.030 m/100 km de Lamballe à Brest (par St-Brieuc, Guigamp et Morlaix)

- mon parcours Strasbourg-Brest de 1998 en duo avec Georges Mahé (Rambervillers – Wassy – Anglure – Montereau – sud Chartres – St-Hilaire-du-Harcouët – Lamballe – Moncontour – Carhaix). Mesure effectuée avec un altimètre de poignet Casio. Dénivelée totale de 6.485 m pour une distance de 1.076 km. Soit une valeur moyenne de 635 m/100 km pour la première étape vosgienne, de 245 m/100 km pour la seconde étape (vallées Aube/Seine et Beauce) et de 850 m/100 km pour le tronçon Rémalard-Brest.

Période

Sur les 68 fiches datées, aucun départ n'a lieu en avril, 15 départs ont lieu en mai (13 dans la 2^{ème} quinzaine), **28 en juin** (12 dans la 2^{ème} quinzaine), 19 en juillet (9 dans la 2^{ème} quinzaine), 8 en août (2 dans la 2^{ème} quinzaine) et aucun en septembre. Un départ sur deux se situe entre le 20 mai et le 28 juin.

Délais et nombres d'étapes

Le délai est de **88 heures**, soit 3 fois 24h + 16 h. En pratique 4 journées complètes donc logiquement 4 étapes de 270 km pour une distance totale de 1.080 km.

C'est le choix de 67 diagonalistes (ou équipes) sur 69, une feuille ne contenant aucune indication.

Le découpage en 4 étapes fait donc la quasi-unanimité, avec un départ généralement tôt le matin : 5 départs ont lieu à 3h00, 17 départs à 4h00, **23 départs à 5h00**.

Dans la très grande majorité des fiches, les trois premières étapes sont longues (entre 280 et 310 km) et la dernière est raccourcie (200 à 250 km). Attitude parfaitement cohérente, liée à la volonté de conserver une bonne marge de sécurité sur le délai, qui varie de 1h00 à 5h00 pour 80% des fiches (délai théorique au départ, bien sûr).

³ 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.

- Comme toujours, certains font preuve d'originalité dans ce découpage pourtant presque imposé par le délai.
- trois amoureux du clair de lune passent la totalité de la première nuit sur le vélo. Tout en conservant un découpage en quatre étapes, un premier tronçon de 390 à 447 km (selon le cas) leur permet de terminer par une "promenade" d'une grosse centaine de kilomètres le quatrième jour,
 - un original a choisi de faire seulement trois étapes : un marathon de 540 km pour la première, puis un semi-marathon de 310 km et enfin une étape normale de 237 km pour terminer... avec seulement 2 heures d'avance sur le délai ! Curieuse idée...
 - enfin, le dernier fait deux marathons de 506 et 600 km séparés par un repos de 14 heures à St-Cloud (proche banlieue parisienne) ; comme le parcours de la seconde partie, est strictement identique à celui de PBP de Monfort-l'Amaury à Brest, la motivation de ce choix est évidente : faire de Strasbourg-Brest en juin un entraînement/repérage pour le grand défi du mois d'août. Bonne idée et pari gagné, puisque cet audacieux figure, pour cette année 1999, à la fois au palmarès des Diagonales de France et dans celui de Paris-Brest-Paris !

Pour conclure

Si je compare cette Diagonale avec d'autres, en termes d'itinéraires bien évidemment, ma première impression est une remarquable cohérence dans le choix des trajectoires, nonobstant quelques variantes consécutives à variantes localisées (BPF, cols ou autre cause indéterminée) qui constituent ce que les statisticiens appellent des bruits parasitant leur échantillon.

Le choix Paris ou « nord de Paris » ne présente aucun avantage pour ceux qui n'ont pas de raison particulière (famille ? BPF ?) de traverser la grande pieuvre parisienne. Le parcours est aussi long et son relief est plus marqué comme le démontre la mesure effectuée sur le terrain par Francis Pouzet.

Les itinéraires « grand sud » par la Sologne ne s'expliquent pas très bien : la peur d'affronter les reliefs manceaux ou du Perche ne justifie pas un surplus kilométrique aussi important (30 à 40 km), nonobstant quelques surprises dans la traversée des départements de l'Yonne et de l'Aube. Mais certains sont prêts à tout pour aller cueillir un BPF !

Pour le reste, tout est bon quand la trajectoire reste aussi rectiligne que possible, comme le parallèle de latitude 48°20'. Et tout est encore meilleur pour ceux qui préfèrent la compagnie des vaches à celles des camions, quitte à faire un peu plus d'heures de selle. Elles sont si sympathiques nos vaches ! Et assurément moins dangereuses que les « gros culs » ! Non ?

COMPLEMENTS

Extraits des articles « Routes interdites et Chemins conseillés » dressé à partir des communications de nos amis diagonalistes et saristes

A – Traversée des Côtes d'Armor

Carte Michelin 58 et 230 (anciennes) ou 309 et 517 (nouvelles)

A1 - Michel SCOLAN, de Saint-Brieuc, nous communiquait en 1998 les renseignements suivants :

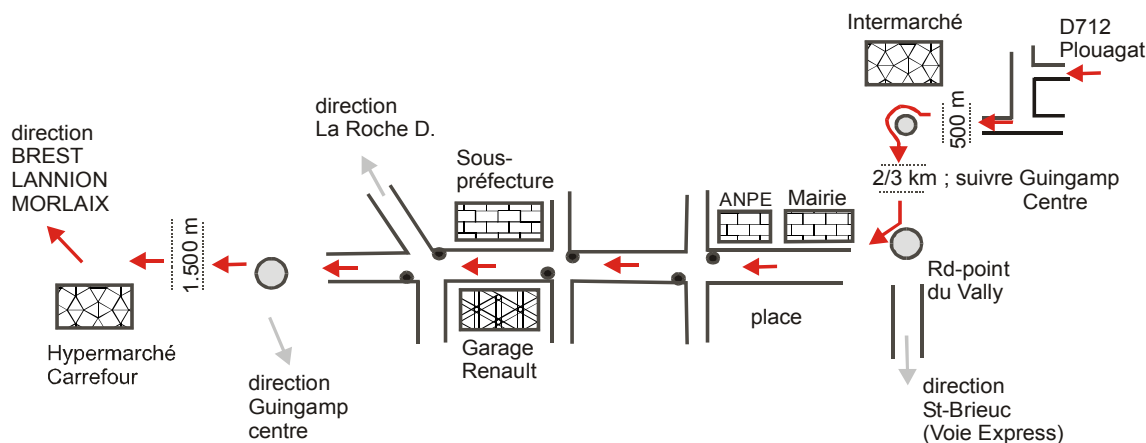
- 1 – Pratiquement plus aucun diagonaliste ne passe sur l'ancienne nationale 12 (D712, qui jouxte la voie rapide) alors qu'elle offre beaucoup de sécurité, sans doute en raison de la difficulté des traversées des villes de Guingamp et St-Brieuc.
- 2 – Pour éviter ces deux villes, certains cyclos optent pour l'axe central : Carhaix – Loudéac – St-Méen-le-Grand, qui est très dangereux à cause des nombreux poids lourds. Il n'est pratiquement plus utilisé par les cyclos briochins.
- 3 – Par prudence, beaucoup de Diagonalistes optent pour le parcours : Carhaix – Maël-Carhaix (par D49) – Corlay (par D970) – Moncontour (par D44) – Collinée (par D6) puis Bécherel (par D46, Erec, Quédillac, puis D220, Merdréac). C'est un itinéraire plus sûr et pas trop accidenté.
- 4 – D'autres enfin, choisissent un tracé tortueux à souhait par tous les petits bourgs du centre Bretagne : itinéraire très vallonné où il est parfois difficile de se retrouver. »

En résumé : ⇒ route interdite : voie rapide N12 – E50
 ⇒ itinéraires conseillés : ancienne N12 ou Carhaix – Bécherel via Corlay et Moncontour

A2 – Traversée de la ville de Guingamp

Nombreux sont les diagonalistes qui empruntent l'itinéraire Morlaix, Guingamp, St-Brieuc, Lamballe, Dinan pour traverser les Côtes d'Armor dans leur périple entre Brest et Strasbourg. Et presque aussi nombreux sont ceux qui perdent de précieuses minutes dans la traversée de Guingamp à la recherche de la très discrète D712... même si cela paraît « toujours tout droit » sur la carte Michelin.

En fait les pièges abondent et, pour nous aider à les éviter, Michel SCOLAN, expert en la matière même s'il réside à Saint-Brieuc, nous propose deux schémas et d'utiles points de repère. Nous avons choisi de flécher un sens (en l'occurrence d'est en ouest) pour ne pas surcharger les schémas.

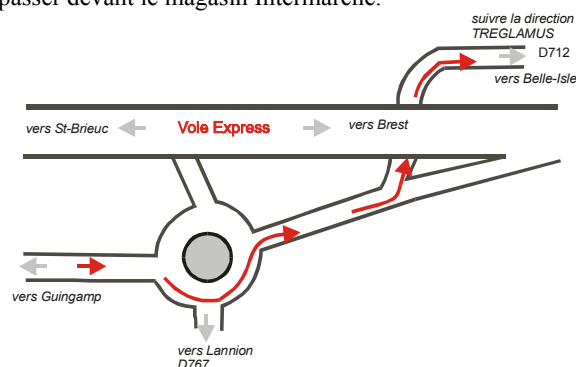


Voici les recommandations de Michel :

A - dans le sens SAINT-BRIEUC / BREST

- à l'arrivée de Plouagat, effectuer un " gauche-droite " pour passer devant le magasin Intermarché.
- suivre la direction de Guingamp
- 2 à 3 km plus loin, à un grand rond-point, tourner à droite; passer devant la Mairie puis l'ANPE
- continuer tout droit; passer devant le garage Renault
- surtout ne pas prendre la direction La Roche-Derrien, ni Centre ville
- 200 m après le garage, suivre Roudourou et Hypermarché Carrefour

Pour rejoindre la D712, parcourir 3 km en direction de Lannion, contourner le rond-point (dir. Morlaix et passer sous la Voie Express (dir. Tréglamus) puis longer cette Voie sur la D712 en direction de Louargat.



B - dans le sens BREST / SAINT-BRIEUC

- à l'entré de Guingamp, au rond-point face à l'Hypermarché Carrefour, prendre « Autres Directions »
- puis Garage Renault et Sous-Préfecture ; suivre tout droit devant ANPE et Mairie (cf. plan)
- ATTENTION ! Au grand rond-point Vally (cf. plan), suivre le panneau « St-Brieuc et Autres Directions »
- passer devant le Commissariat Central et la Poste ; suivre les nombreux panneaux St-Brieuc
- à la Z.I. de Bellevue, traverser le pont sur la voie Express et prendre à gauche pour passer devant le Garage Citroën ; la D712 est la première route à droite (direction Plouagat)

A3 – En 2002, Josiane LESNE de Lamballe nous a fait parvenir le courrier suivant :

" Qu'on ne nous dise pas qu'en Bretagne, on ne peut pas rouler en toute tranquillité ! Voici un itinéraire de Pontorson aux portes de Morlaix, parallèle à la 4 voies avec deux solutions pour la traversée de Saint-Brieuc "

1 – de PONTORSON à DINAN

Prendre l'ancienne N176, désormais N2176 qui rejoint Dol-de-Bretagne par Mont-Rouault et Baguer-Pican. Traverser Dol (c'est toujours "tout droit") et continuer sur la D676, jusqu'à Dinan.

46 km de bonheur sur une route super calme, sans aucune difficulté de navigation !

Pour traverser Dinan, c'est simple : il suffit de suivre les panneaux "Saint-Brieuc" (après le viaduc, continuer tout droit jusqu'à la place Pinot Duclos, puis à gauche direction St-Brieuc).

2 – de DINAN à YFFINIAC

À la sortie de Dinan, franchir le rond-point "du Mac Donald" puis, au rond-point suivant, prendre la direction de Trélivan (surtout pas Lamballe pour ne pas se retrouver sur la 4 voies !). On longe l'aérodrome par le sud (il se trouve sur la droite dans cette direction ouest) et ensuite tout est fléché en blanc et bleu (véhicules lents) jusqu'à Lamballe. Cet itinéraire, très tranquille, longe le plus souvent la 4 voies à quelques hectomètres. Il traverse les villages de Vildé-Guingalan, Plélan-le-Petit, Jugon et Noyal.

La traversée de Lamballe ne pose aucun problème : c'est de nouveau "toujours tout droit", direction Yffiniac (D712) . Éviter absolument les panneaux "Saint-Brieuc" qui conduisent tous à la 4 voies !

3 – la traversée de SAINT-BRIEUC

À partir d'Yffiniac, Josiane propose deux itinéraires pour traverser l'agglomération de Saint-Brieuc.

Itinéraire A (par St-Brieuc sud) : plus tranquille mais plus long – à utiliser dans la journée. À la sortie d'Yffiniac, prendre la D10 puis la D1, à la Croix Gibat, direction hôpital – suivre pendant 500m la direction de Loudéac puis Ploufragan et Trémuson.

Itinéraire B (par St-Brieuc centre) : plus direct – à utiliser la nuit, le dimanche ou en heures "creuses"

À la sortie d'Yffiniac, continuer en direction de St-Brieuc (D712), parallèlement à la 4 voies. Après la traversée de Langueux, on passe sur la 4 voies avant d'entrer en ville. Plus loin, on longe le parking de la place du Champ de Mars. Suivre toujours tout droit la rue du 71ème d'Infanterie, puis la rue de Brest...

4 – de SAINT-BRIEUC à GUINGUAMP

Suivre la D712 (ancienne RN 12) qui franchit la 4 voies avant Châtelaudren; continuer par Plouagat. Après ce village, la route, étroite mais en bon état, longe la 4 voies... en toute quiétude.

En conclusion, voici un ensemble d'explications et de conseils très précis pour traverser sans difficulté (? gare aux bosses quand même) le département des Côtes d'Armor, dans lequel, il faut bien le dire on n'a guère pensé aux cyclistes en plaçant les panneaux indicateurs ! Pour ma part, après avoir souffert sur cette D712 au retour d'une EuroDiagonale (Inverness-Brest via St-Malo) en 2002 et m'être fait "jeter" à plusieurs reprises sur la voie rapide en compagnie de mon compagnon Francis POUZET, je choisirai désormais d'ajouter quelques kilomètres à mon road book et de relier Lamballe à Brest par Moncontour, Corlay et Carhaix-Plouguer...

B – Contournement de NANCY

Carte Michelin 62 et 242 (anciennes) ou 307 et 515 (nouvelles)

Par un courrier, daté de décembre 2000, Jean-Marie MAILLARD, diagonaliste et Sariste de Nancy, me communiquait les éléments suivants :

« Je déconseille d'utiliser la N4 qui, suite aux différentes restructurations routières, amène les cyclistes dans des zones où même les autochtones s'égarer. Je conseille donc de ne pas passer par Nancy.

Je conseille l'itinéraire suivant qui est le plus utilisé par les diagonalistes : Baccarat – St-Pierremont et Bayon (par D22) – Vézelize (par D9) - Colombey-les-Belles (par D904 et D4). »

En 1998, j'ai utilisé, avec Georges MAHE, le parcours : col de la Chipotte – Rambervillers (par D159bis) – Roville-aux-Chênes (par D414) – Haillanville (par D50) – Charmes (par D9) – Poussey (par D55) – Puzieux, Jouvaincourt (par D55G) – Oëlleville, Repel (par D29) Dommartin s/Raine (par D79), Coussey (par D3), Joinville.

Ce parcours, agréable, est à peine plus long (5km) n'est pas plus accidenté, mais il emprunte beaucoup de petites routes "blanches", certes excellentes mais exigeant un pilotage avec la carte Michelin 'sous le nez', contrairement au précédent.

C – ... à suivre

Entre BREST et Strasbourg, les pièges sont innombrables et les chemins tranquilles sont multiples... Si, comme Josiane, Michel et Jean-Marie, vous avez un conseil à donner, si vous connaissez l'une de ces routes "interdite ou infrequentable", ou l'un des ces chemins "bucoliques" qui effacent la fatigue, prenez vite votre clavier ou votre plume !

Avec votre clavier : gilbert.jaccon@club-internet.fr

Avec votre plume : Gilbert JACCON 18, ruelle Berthet 21200 BEAUNE

Étude réalisée par Gilbert JACCON en janvier 2005