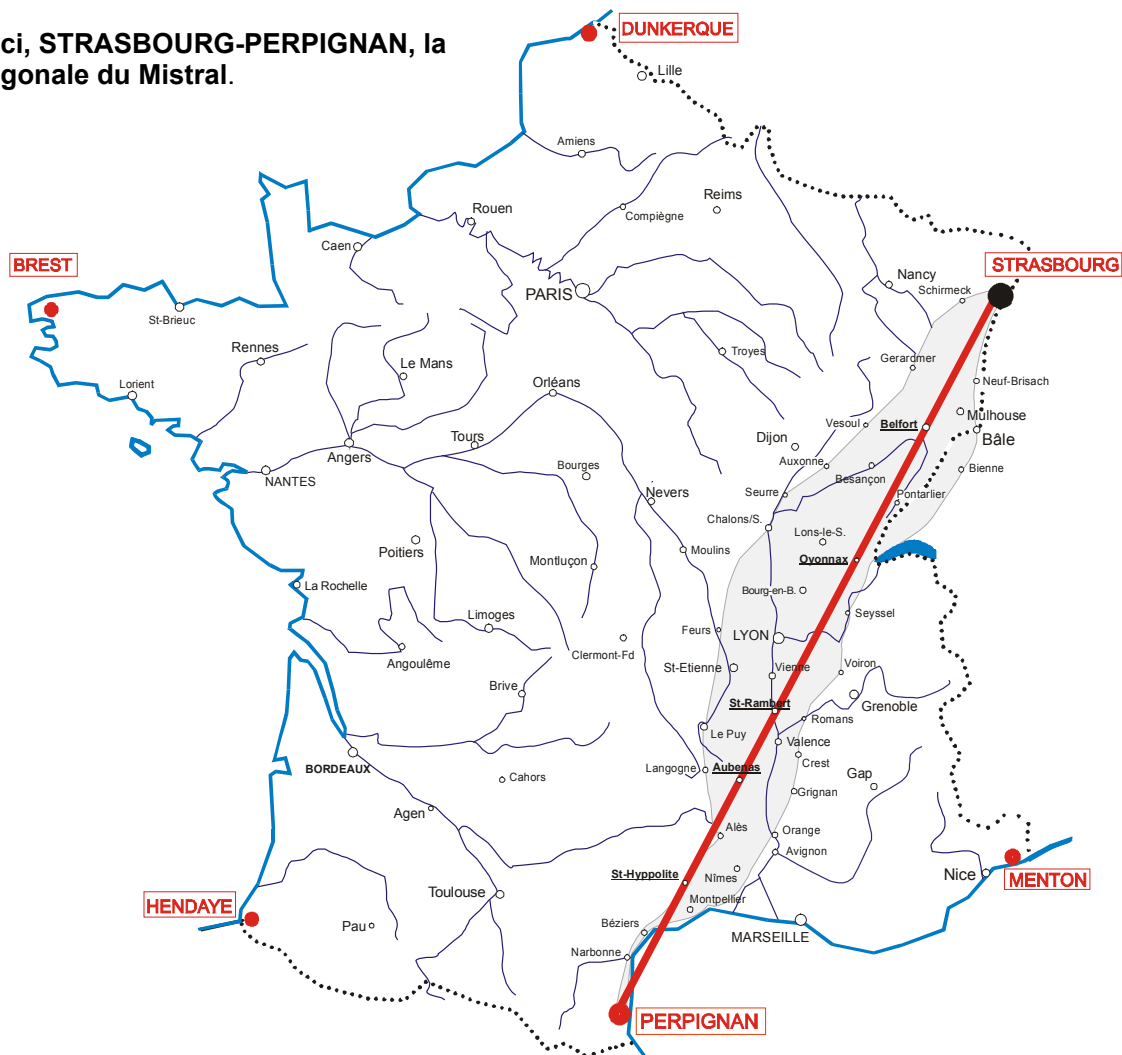


Strasbourg-Perpignan, c'est la petite dernière de la liste du règlement officiel : 940 km et 78 heures, ex aequo avec Hendaye-Menton, sa sœur jumelle. Et c'est souvent par l'une d'elles que le néophyte commence le cycle. Parce que moins de 1000 km, ça paraît plus facile...

Et pourtant, les deux "pitchounes" sont redoutables. Elles parcourent des régions où le vent, qu'il soit mistral ou tramontane, marin ou vent d'autan, règne en maître absolu.

Voici, STRASBOURG-PERPIGNAN, la Diagonale du Mistral.



Pour effectuer cette étude d'itinéraire, nous avons utilisé les 41 feuilles de parcours de 1998 et 1999.

Sur la carte, la zone ombrée couvre le territoire parcouru par les 68 diagonalistes qui ont tenté l'aventure, sachant que 10 départs seulement sur 41 ont eu lieu à Perpignan. Les deux traces en traits discontinus (l'une par la Suisse entre Bâle et Seyssel, l'autre par la vallée de la Loire et les Cévennes) sont totalement atypiques et ont été volontairement exclues du faisceau ombré, afin de ne pas lui donner une ampleur qu'il ne possède pas.

La distance totale calculée sur les fiches varie de 915 à 1033 km, avec 80% des valeurs dans l'intervalle 920 - 970 km. La distance moyenne qui leur correspond est de 947,5 km. La trace aérienne directe, longue de 750 km, passe par Belfort, Oyonnax, St-Rambert-d'Albon au sud de Vienne, Aubenas et St-Hippolyte-du-Fort à une quarantaine de kilomètres à l'ouest de Nîmes.

## Analyse des itinéraires

Nous avons opté pour une présentation nord-sud, c'est-à-dire de Strasbourg vers Perpignan, parce que c'est le sens de progression des  $\frac{3}{4}$  des parcours étudiés et parce que c'est ainsi que l'on est habitué à lire les cartes.

L'analyse des 41 parcours est parfaitement résumée dans les deux cartes des pages suivantes.

### 1) la trajectoire usuelle

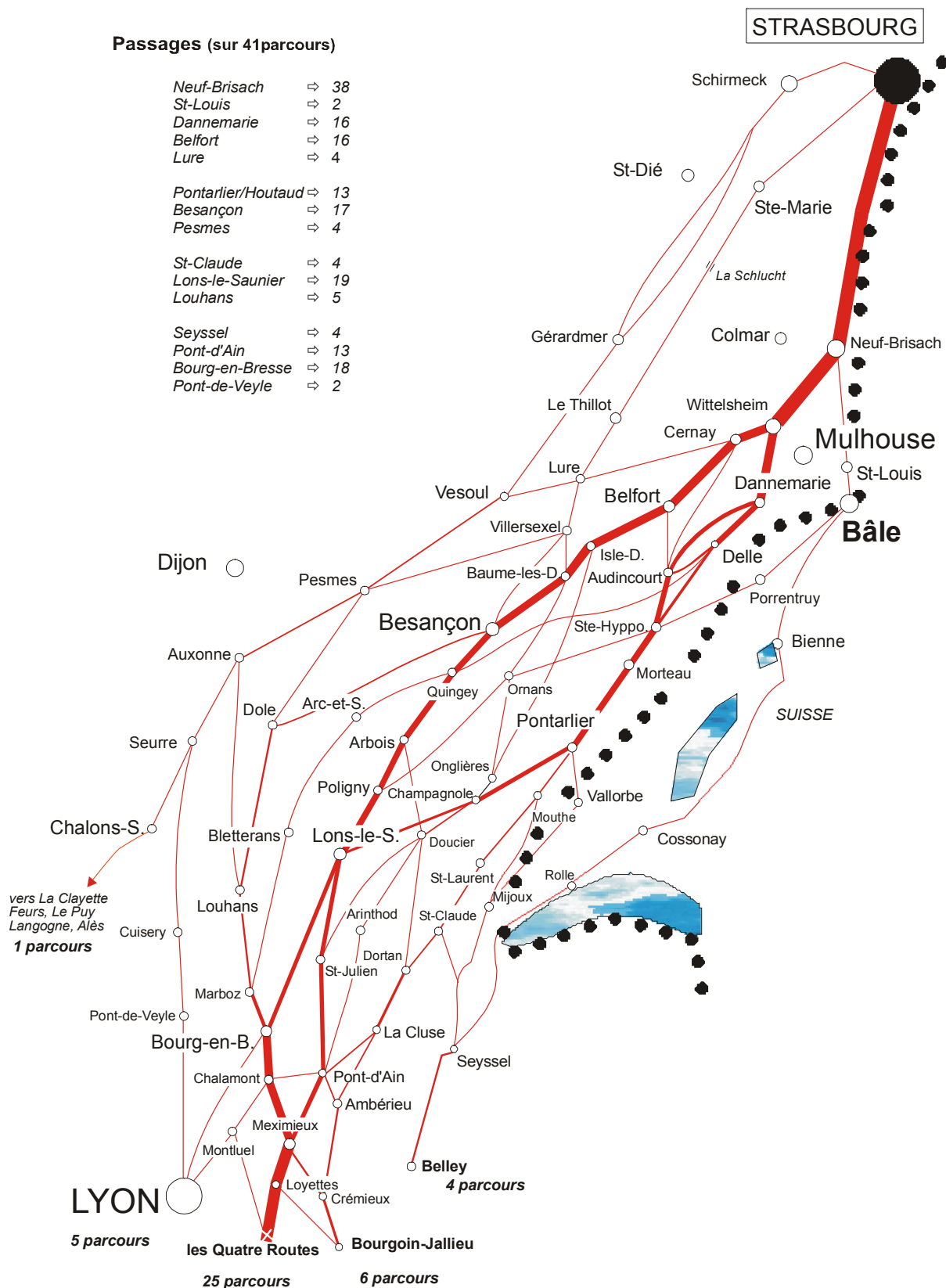
Les cartes se passeraient presque de commentaires, tant la "route diagonaliste préférentielle" est clairement tracée :

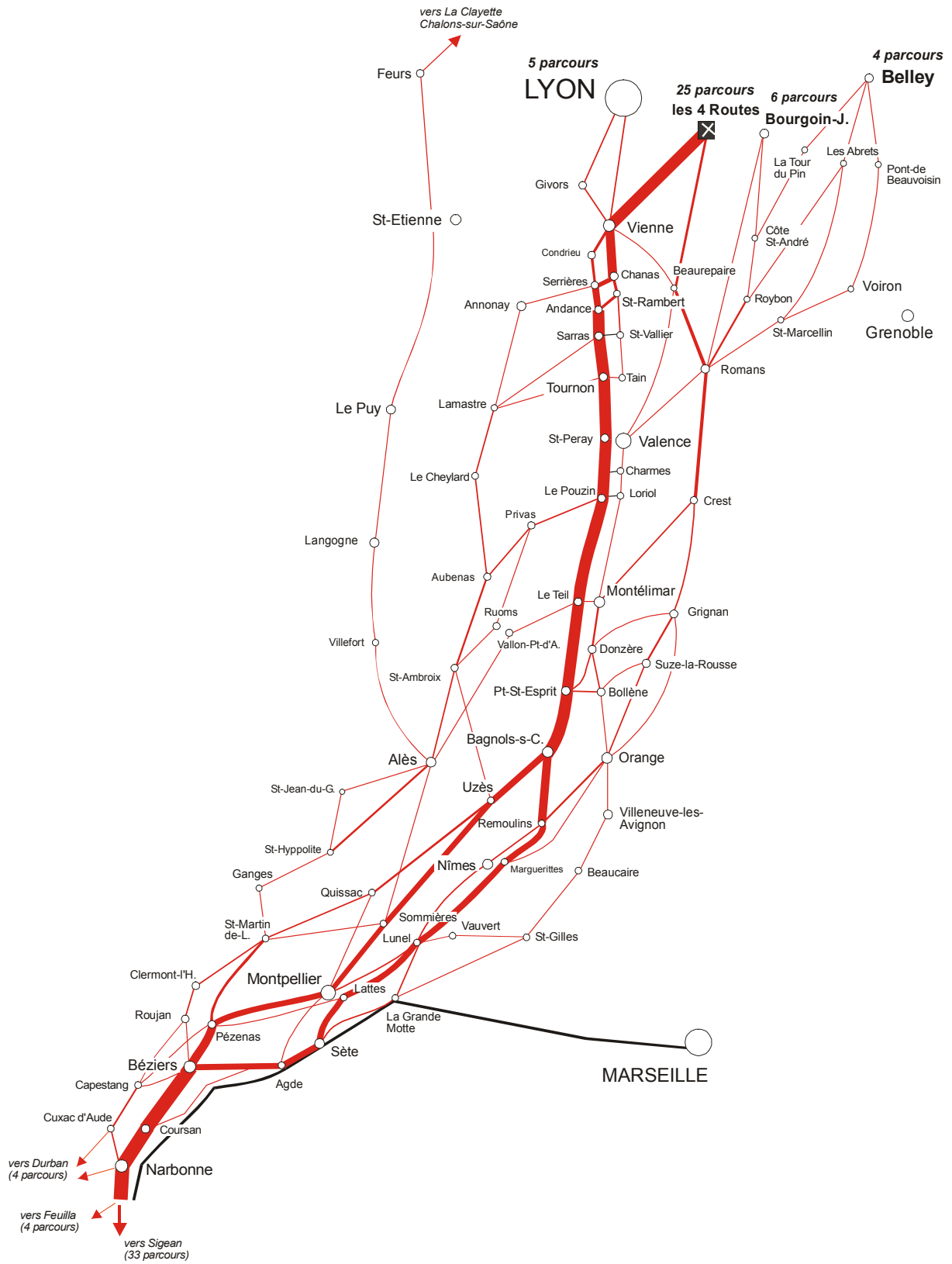
- la plaine d'Alsace au plus près du Rhin au départ de Strasbourg
- la première option importante survient à Wittesheim (36 parcours) :
  - ⇒ soit par la vallée du Doubs (16 parcours), vers Belfort, Beaume-les-Dames, Besançon
  - ⇒ soit par les plateaux jurassiens (13 parcours), vers Dannemarie, Audincourt, Morteau et Pontarlier
- Meximieux (25 parcours) est un point de retrouvailles, puisqu'une bonne partie des "jurassiens" y rejoint, via Pont d'Ain, ceux qui arrivent de Besançon, via Lons-le-Saunier et Bourg-en-Bresse
- très forte densité en rive droite du Rhône, sur la fameuse N86 qui, malgré son trafic, reste encore praticable et confortable, voire euphorisante par Mistral installé !
- la seconde option se présente à Bagnols-sur-Cèze (29 parcours) où le flot se divise en deux parts égales, l'une vers Remoulins, Lunel, Lattes (banlieue est de Montpellier) et Sète, l'autre vers Uzès, Sommières et Montpellier (que l'on traverse ou que l'on contourne par la banlieue ouest).
- second point de convergence à Béziers (35 parcours) avant un final à Perpignan, via la N9.

### 2) la route de ceux qui sortent des "chemins battus"

- nous passerons rapidement sur les 3 parcours vosgiens. Ils sont utilisés par des diagonalistes chevronnés, amateurs de cols et tous partis de Perpignan. Il faut néanmoins avoir une grande confiance en soi pour tracer une fin de parcours par le col de la Schlucht, avec un contrôle de chaque côté (La Bresse et Ste-Marie-aux-Mines !).
- le départ de l'Hôtel de Police (désormais route de l'Hôpital - cf. Petit Diagonaliste n°43, page 18) vers la banlieue sud de Strasbourg est évident : il suffit de suivre les rails du métro... en utilisant autant que possible les pistes réservées aux vélos. Peu après le village de Krafft, on a le choix entre la D468 qui traverse une infinité de villages en "...heim" ou la D20, qui longe le Rhin. On y gagne en tranquillité, et en solitude, car cette D20 ne passe par aucune agglomération. La distance est identique (à 1 km près) et on y découvre parfois - trop rarement - le cours du Rhin.
- le secteur de Belfort-Dannemarie est celui de Frédéric ALBERDA. Sariste vigilant et cyclo performant, Frédéric connaît toutes les petites routes de sa région, y compris les pistes cyclables les plus secrètes. N'hésitez pas à faire appel à lui, pour recevoir de précieux conseils en particulier si la N83 vous fait peur.
- pour éviter cette N83 dans le secteur Belfort-Besançon, certains optent pour un tracé au nord (Villersexel, Rioz, Pesmes) qui éloigne de la trace directe, d'autres pour un parcours au sud par Glainans, Vellefans et Aissey, sur une route de plateau très roulante... une fois que l'on a fait l'effort de s'extraire de la vallée.
- pour ceux qui veulent rester au plus près du Doubs, il existe entre Baume-les-Dames et Besançon une minuscule route, tantôt en rive gauche, tantôt en rive droite, si discrète qu'on la distingue à peine sur la carte Michelin... mais que 4 parcours utilisent (repères : D277, D266, D323).
- pour ceux qui choisissent les hauts plateaux jurassiens, la principale difficulté est la longue ascension de St-Hippolyte (300 m d'altitude) vers Maîche, Le Russey et Noël-Cerneux (950 m d'altitude). Cet effort étant réalisé, il semble que la meilleure option soit de "rester" sur ces hautes terres. Soit en poursuivant vers St-Claude par Mouthe et St-Laurent-en-Grandvaux, soit en rejoignant Dortan par Champagnole et Doucier. Dans les deux cas, on arrive à Pont d'Ain en

ayant évité la camionneuse et traumatisante N83. Mais attention ! Les conditions météo sont souvent mauvaises dans le Haut-Jura et le vent de sud-ouest peut y être aussi destructeur que le mistral en plaine de Crau.





➤ traverser Lyon ? Certains le font et y gagnent en distance kilométrique. Selon les diagonalistes locaux, Aimé LARGERON et Bernard BAUD, cette traversée "par les quais de Saône" ne pose "aucun problème". Ne l'ayant pas essayée, je ne les contredirai point, même si, sur la Michelin,

la "bête" impressionne... Le contournement de l'agglomération lyonnaise le plus classique à partir de Meximieux passe par Loyettes, Pont-de-Chéruy, Satolas, les Quatre Routes et Vienne. ➤ pour éviter la très classique N86 en rive droite du Rhône, deux options : le piémont préalpin côté Drôme ou la traversée des hautes terres ardéchoises. Coté ardéchois, le relief est garanti et sur une distance d'autant plus grande qu'on "s'y colle" plus tôt. Dès Serrières, par exemple, comme le fait l'un des parcours. D'autres, plus raisonnablement, se lancent dans "la montagne" plus au sud : Tournon ou Le Pouzin. L'objectif dans tous les cas est de rejoindre Alès. Pourquoi tant de difficultés ? Pour chasser les cols ou pour s'abriter du vent ?

- la route drômoise est moins difficile mais moins abritée : Beaurepaire, Hauterives (avec photo au passage du Palais Idéal du facteur Cheval), Romans et Crest. On peut la poursuivre jusqu'à Bollène, par La Bégude-de-Mazenc, Grignan et Suze-la-Rousse mais le relief y est plus marqué.
- la traversée de Nîmes, bien que sans problème pour l'orientation (" tout droit " par la N86), est facilement évitée en prenant la D135 à Marguerittes. On peut ainsi rejoindre Aymargues, puis Lunel et préparer un contournement de Montpellier - ville difficile à traverser à moins d'avoir Guy CONSTANS pour pilote - par Lattes et la N112 vers Sète.

Ceux qui arrivent à Montpellier par le nord, en provenance de Sommières, via St-Drézéry et Teyran, ou de Quissac, via St-Mathieu-de-Trévières et Prades-le-Lez, évitent la traversée plein centre en passant par La Paillade et Juvignac pour prendre la direction de Pézenas par Cournonterral et Montagnac. En tous cas il est évident que l'agglomération montpelliéraine fait peur ! A tel point qu'un parcours parvenu à Sommières de manière très classique, s'engage résolument plein ouest, pour rejoindre St-Martin-de-Londres par le Pic-St-Loup. Parcours touristique certes mais pas exactement dans la bonne direction !

- de Narbonne à Perpignan (secteur non cartographié), la grande majorité des parcours empruntent la N9 puis la D88 à Rivesaltes pour éviter le fameux tronçon à 4 voies interdit aux vélos. (voir Le Petit Diagonaliste n°40 - page 35)

Une demi-douzaine de parcours prennent la route des Corbières, soit par Durban et Tuchan, soit à partir de Sigean, par la minuscule route des cols de Souil et de Feuilla (itinéraire pour chasseurs de cols !).

Plus classique mais un peu plus longue, la route par Port-Leucate, Port-Barcarès et Bompas est choisie par une autre demi-douzaine de parcours.

Signalons enfin, que trois parcours utilisent, à la sortie sud de Narbonne, la petite D105 qui longe l'étang de Bagès. Parce qu'elle est touristique ou pour éviter le trafic de la N9 ?

### **Distances**

De Strasbourg à Perpignan, le parcours le plus utilisé passe par Belfort (km. 148), Besançon (km. 240), Lons-le-Saunier (km. 326), Bourg-en-Bresse (km. 390), Vienne (par les 4 Routes - km. 490), Tournon (par St-Rambert d'Albon - km. 554), Bagnols-sur-Cèze (km. 670), Nîmes (km. 720), Montpellier (km. 770), Béziers (par Pézenas - 848) et Perpignan (km. 938).

La distance totale de 940 km, valeur de référence retenue pour le calcul du délai (78 heures), concorde donc bien avec cette lecture de la carte Michelin.

### **Relief et dénivelée**

Nous ne possédons aucun relevé effectué sur le terrain avec une montre-altimètre. Mais il est certain que le parcours par la vallée du Doubs, le piémont jurassien, la vallée du Rhône, Remoulins et la côte languedocienne, ne doit pas excéder 3500 m. Ce qui est assez peu sur une telle distance. Bien évidemment, toute incursion en région montagneuse augmente notablement, voire double, cette valeur.

### **Délais et nombres d'étapes**

Le délai est de 78 heures, soit 3 fois 24 heures plus 6 heures.

Le découpage normal paraît évident pour celui qui opte pour des arrêts nocturnes avec un repos de 5 à 6 heures dans un vrai lit.

- 23 équipes ont choisi 2 étapes longues encadrées par 2 étapes moyennes : par exemple 180 + 300 + 300 + 160 km, en partant à 10 h le jour J et en finissant avant 16 h le jour J+3
- 10 équipes ont préféré 3 étapes longues et une étape courte, au début ou à la fin : par exemple 3 fois 280 + 100 km, en partant à 6 h le jour J et en finissant avant 12 h le jour J+3

D'une manière générale, ces équipes s'accordent un délai de sécurité de 2 à 3 heures. Les haltes à l'hôtel leur permettent de bien gérer l'horaire programmé en avançant ou en retardant l'heure de départ selon que le vent "pousse" ou "freine"...

### Pour conclure

Même si une Diagonale commence devant une feuille blanche et des cartes Michelin, même si pour satisfaire les puristes qui n'aiment pas nos études d'itinéraires sous prétexte qu'elles facilitent trop l'indispensable travail de préparation, je ne saurais conclure cette étude sans donner un conseil à ceux qui vont se lancer sur cette Diagonale "à tous vents". Ce conseil est d'oublier le parcours "le plus utilisé", qui emprunte beaucoup trop de routes nationales et qui traverse beaucoup trop de grandes agglomérations urbaines, pour choisir une trajectoire plus montagneuse certes, un peu plus longue assurément, mais ô combien plus cyclotouristique !

Il m'arrive d'imaginer le parcours de la "Perpignan-Strasbourg" de mon second cycle : j'y vois un départ classique jusqu'à Pézenas puis le contournement par l'ouest de Montpellier, peut-être Quissac, en tous cas Uzès et Bagnols-sur-Cèze, Montélimar, Crest, Pont d'Ain. Puis la vallée de l'Ain pour rejoindre Champagnole, Morteau et la plaine d'Alsace. Le tout pour 960 km et 5.000 m de dénivellée ! Peut-être un peu plus quand j'aurai fait les choix définitifs. Mais qu'importe...J'aurai au moins respiré du bon air !

**Cette analyse a été faite en mars 2000.**

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

**1 - Pour les entrées/sorties de Strasbourg et de Perpignan**, consulter l'Annexe B de ce document ou le site de l'ADF : [www.diagonales-de-france.info](http://www.diagonales-de-france.info)

### **2 - Secteurs de Belfort et de Besançon**

Voir Annexe A, chapitre A

### **3 - De la Saône à la Loire**

Courrier de Georges LEMERCIER (Avanne - 10 juin 1998)

Cartes : Michelin 69 et 243 (anciennes), 320 et 519 (nouvelles)

#### Routes interdites

La voie rapide N80 de Chalon s/Saône au Creusot est quasiment interdite sur tout son parcours par sa mise progressive en 4 voies.

Même situation pour la voie rapide N70-E607 de Montchanin à Paray-le-Monial. Le seul tronçon actuellement incontournable se situe au départ de cette N70 (croisement avec N80 et D974) en direction de Montceau-les-Mines. Après 1 km, il faut sortir sur la droite, passer le pont sur la N70 et prendre à droite la D974 qui longe le canal du Centre.

En dehors de ce tronçon, ces N80 et N70 sont interdites ou très fortement déconseillées en raison d'un trafic de camions très dense.

#### Route conseillée (Gilbert Jaccon)

La liaison Saône (Seurre) - Loire (Saint-Yan) la plus rapide et la plus facile consiste à prendre la D974 qui jouxte le canal du Centre sur plus de 80 km de Chagny à Paray-le-Monial. Seul le tronçon de Chagny à Montchanin est un peu encombré (camions). Pour le reste, c'est un itinéraire sans aucune difficulté, ni de pilotage (le canal sert de fil d'Ariane), ni de relief (les écluses permettent de faire un peu de danseuse).

La D983 de Buxy à Charolles est assez tranquille, mais présente un profil très relevé (nombreuses bosses dont certaines très rudes). Elle est donc déconseillée à ceux qui n'aiment pas les montagnes russes.

### **4 - Contournement de Montpellier**

Voir Annexe A, chapitre E

### **5 - Traversée d'AGDE - courrier de Gérard SALES (Béziers - juin 1998)**

« En arrivant de Sète par la N112, la traversée de la ville d'Agde est obligatoire (rocade 2x2 voies interdite). Cette traversée se fait sans difficulté, en suivant la direction de Vias. On reprend la N112 après ce village. »

### **6 - Entrer à Perpignan par le nord**

Voir Annexe A, chapitre D