



## Sommaire

Introduction.....	3
BREST - MENTON.....	Chapitre 1 - 1
DUNKERQUE - PERPIGNAN .....	Chapitre 2 - 1
DUNKERQUE - MENTON .....	Chapitre 3 - 1
STRASBOURG - HENDAYE .....	Chapitre 4 - 1
BREST - PERPIGNAN.....	Chapitre 5 - 1
BREST - STRASBOURG.....	Chapitre 6 - 1
DUNKERQUE - HENDAYE .....	Chapitre 7 - 1
HENDAYE - MENTON .....	Chapitre 8 - 1
STRASBOURG - PERPIGNAN .....	Chapitre 9 - 1

### **ANNEXES**

A - Compléments concernant plusieurs Diagonales

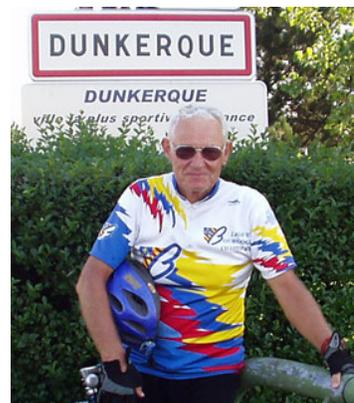
B - Se repérer dans les villes de départ ou d'arrivée

*Les pages ont été numérotées par chapitre afin de permettre l'insertion de compléments.*

### **Quelques références concernant l'auteur**

#### **Gilbert JACCON**

Né avant la dernière grande guerre à Beaune et résidant toujours à Beaune, après une carrière de chercheur/ingénieur en hydrologie de surface qui l'a conduit à travailler en Afrique et au Brésil durant 25 ans. Tombé dans le chaudron des Diagonales en 1994 sous l'influence de Georges Mahé et de son compère montpelliérain Jean-Pierre Ratabouil.. Secrétaire-adjoint de l'Amicale des Diagonalistes de France de 1996 à 2002 et chargé des analyses d'itinéraires. Co-créateur en 1998 des EuroDiagonales avec Francis Pouzet Titulaire de 16 Diagonales de France, 6 EuroDiagonales, 2 Grandes Diagonales, d'Europe, 3 Paris-Brest-Paris, un Tour de France, etc... Connu aussi sous le patronyme du Paralytique pour les récits de ses Aventures avec son compère et ami Francis Pouzet, alias l'Aveugle.



***Contact** : 18, ruelle Berthet 21200 BEAUNE [gilbert.jaccon@club-internet.fr](mailto:gilbert.jaccon@club-internet.fr)*

## À propos des Diagonales de France

### Un peu d'histoire...

Les Diagonales de France ont été créées en 1930, par Philippe Marre, inspiré par Vélocio.

C'est son ami Georges Grillot qui réalise la première Diagonale à tandem avec son équipier Coiffier au printemps de 1930. À partir de 1932, c'est toujours Philippe Marre, devenu responsable de la revue *Le Cycliste* après la mort de Vélocio, qui en est le contrôleur jusqu'à ce qu'en 1947, il remette définitivement et sans réserve les Diagonales de France et leur contrôle à la Fédération.

En 1985, l'Amicale des Diagonalistes de France nouvellement créée par Georges Mahé, a déposé la marque « Diagonale » (avec un D majuscule !) auprès de l'I.N.P.I. avant de la rétrocéder en 1996 à la FFCT aux termes d'une accord faisant par ailleurs de l'ADF une confrérie partenaire de la FFCT pour la gestion et le développement des Diagonales. Cette Amicale, qui va fêter son vingtième anniversaire, a été successivement présidée par Georges Lemercier<sup>1</sup> durant 10 ans (1988-1998), puis par Paul Fabre de 1998 à 2002. Son président actuel est Bernard Lescudé.

### Un peu de règlement

#### *Article 1*

Les Diagonales de France, au nombre de 9, consistent à relier à bicyclette ou toute autre machine mue par la seule force musculaire, deux sommets non consécutifs de l'hexagone français, en des délais inférieurs ou, au plus, égaux à ceux indiqués dans le tableau ci-dessous. Chaque Diagonale constitue une randonnée indépendante pouvant être effectuée dans l'un ou l'autre sens. Le choix de l'itinéraire est libre, mais il ne sera pas tenu compte de la distance prévue par le candidat pour justifier une modification des délais accordés.

Diagonale	Distance (km)	Délai (heures)
1 Brest - Menton	1.400	116
2 Dunkerque - Perpignan	1.190	100
3 Dunkerque - Menton	1.190	100
4 Strasbourg - Hendaye	1.170	99
5 Brest - Perpignan	1.060	89
6 Brest - Strasbourg	1.050	88
7 Dunkerque - Hendaye	1.050	88
8 Hendaye - Menton	940	78
9 Strasbourg - Perpignan	940	78

Mots-clés des autres articles : autonomie, voitures suiveuses interdites, esprit randonneur et d'équipe, non publication des temps réalisés, obligation de compte-rendu...

### **Etudes d'itinéraires**

À la demande de Francis Pouzet, responsable du Petit Diagonaliste, les études des neuf itinéraires ont été publiées entre 1992 et 2000, dans l'ordre suivant :

DUNKERQUE - MENTON	PD n° 20 - avril 1992	auteur : Alain CHARRIERE
HENDAYE - MENTON	PD n° 22 - avril 1993	auteur : Paul GUINET
STRASBOURG - HENDAYE	PD n° 24 - avril 1994	auteur : Alain CHARRIERE
BREST - STRASBOURG	PD n° 26 - avril 1995	auteur : Robert DERVAUX
BREST - MENTON	PD n° 28 - avril 1996	auteur : Gilbert JACCON
BREST - PERPIGNAN	PD n° 30 - avril 1997	auteur : Gilbert JACCON
DUNKERQUE - HENDAYE	PD n° 32 - avril 1998	auteur : Gilbert JACCON
DUNKERQUE - PERPIGNAN	PD n° 34 - avril 1999	auteur : Gilbert JACCON
STRASBOURG - PERPIGNAN	PD n° 36 - avril 2000	auteur : Gilbert JACCON

Ces études dressent une statistique des parcours les plus fréquentés par les diagonalistes pour une période déterminée (2 à 4 saisons). L'analyse est faite à partir des feuilles de parcours adressées au Délégué fédéral. Elle est donc établie sur des projets et non sur des réalisations effectives.

---

<sup>1</sup> Notre ami Georges a été emporté par la maladie en juillet 2003

Entre 2001 et 2003, j'ai publié trois sur les « Routes interdites et les Chemins conseillés » dans le Petit Diagonaliste. Ces articles regroupent des études ponctuelles faites par des membres de notre Amicale : comment traverser ou contourner une ville, par où passer pour fuir le trafic d'une nationale, etc. Dans le présent document, ces études ponctuelles ont été placées en complément de chaque chapitre lorsqu'elles ne concernent qu'une seule Diagonale ou dans l'annexe A lorsque plusieurs Diagonales sont intéressées.

Durant l'hiver 2003, j'ai condensé et complété les cinq analyses (BM, BP, DH, DP, SP) dont j'étais l'auteur en vue de leur publication sur le site Internet de l'ADF (Alain Schaubert étant à l'époque le "Webmaster"), dont l'adresse est :

[www.diagonales-de-France.info](http://www.diagonales-de-France.info) (suivre ADF puis Préparer son itinéraire)

Enfin les quatre premières études (DM, HM, HS et BS) ont été refaites entre septembre 2004 et février 2005, à partir des feuilles de parcours des années 1999-2000 et 2002-2004. Elles ne seront pas publiées dans le Petit Diagonaliste, mais très rapidement disponibles sur le site ADF ou sous la forme de fichiers .pdf (Acrobat Reader) téléchargeables sur mon site personnel : [www.gilbertjac.com](http://www.gilbertjac.com)

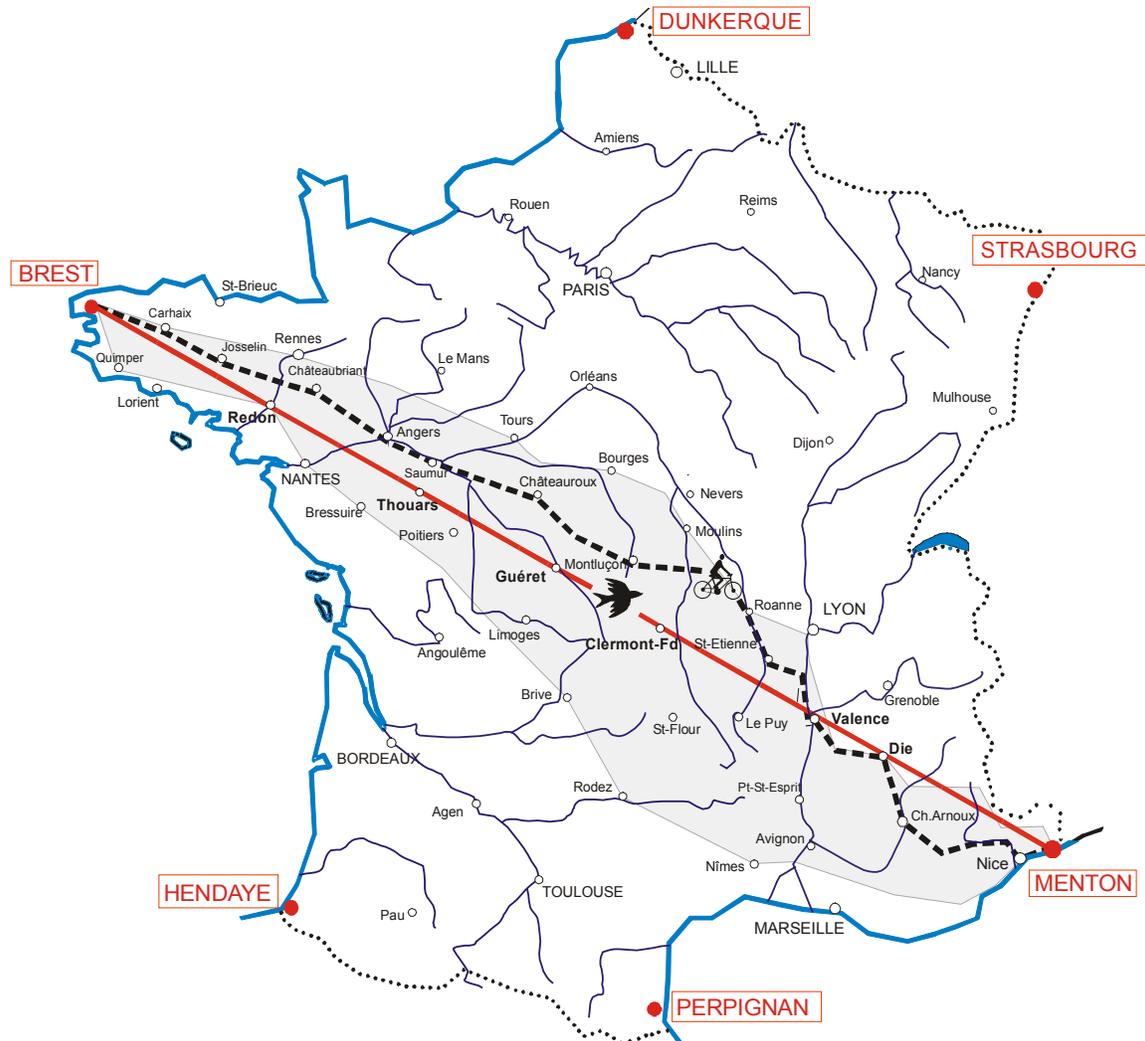
### Quelques réflexions personnelles

- 1- démarrer une Diagonale de France est encore aujourd'hui chercher l'Aventure avec un A majuscule, en dépit du monde complètement aseptisé, assisté, médiatisé, artificiel, dans lequel nous sommes immergés... C'est un peu notre « Raid Gauloises » à nous. Et c'est, à mon avis, cela qui en fait le charme et le principal attrait.
- 2- faire une Diagonale de France, ce n'est pas seulement se lever tôt et pédaler durant quinze heures avant de tomber dans un bienheureux sommeil, durant trois à quatre jours consécutifs. Le pédalage vers la réussite est l'aboutissement d'un projet longuement mûri, mijoté, figolé, remis à zéro, reconstruit, rêvé, craint, réalisé, dominé. Et c'est aussi la source d'une grande satisfaction, d'un vrai bonheur, d'anecdotes mille fois revécues pendant les insomnies, du plaisir de raconter son voyage, de coller ses photos dans son album, de recevoir son carnet de route, de relire ses notes ; Une Diagonale, c'est la source intarissable d'une longue jouissance...
- 3- le premier acte du diagonaliste est de tracer sa route sur la carte, après avoir fait quelques choix essentiels : celui de l'élu(e) d'abord (peu importe à mon avis...), les points de passages pré-déterminés (pour saluer la tante Adèle, photographier le château de Chambord, grimper le Galibier, éviter une grosse agglomération ou aller pointer un BPF). Le second acte est de totaliser le kilométrage et de dresser le plan de route en choisissant les étapes (sauf s'il roule « en continu » et couche « là où le sommeil le prend »). Il lui restera aussi à préparer son matériel et à soigner sa forme pour être prêt physiquement - et surtout psychologiquement - le jour J...
- 4- quelques observations personnelles, basées sur une expérience décennale...
  - 1 feuille de parcours sur 5 comporte une sous-estimation de la distance variant de 15 à 30 km, ou plus...
  - le choix de l'itinéraire n'a jamais été (ou est exceptionnellement) une cause d'échec ; on prendra soin quand même d'éviter les zones de relief si l'on ne grimpe pas très bien (tenir compte des chevrons sur la carte Michelin !), de ne pas allonger démesurément la distance (100 km de plus revient à réduire le délai de 5 heures), de réduire les zones où le pilotage est difficile (banlieue de grandes villes par exemple) si l'on n'a pas un bon sens de l'orientation et une bonne lecture de la carte...
  - le découpage des étapes est plus important que le choix de l'itinéraire : il faut le faire en utilisant la totalité du délai (une heure de sécurité est suffisante). Une feuille de parcours sur 4 prévoit une arrivée avec plus de 5 heures « d'avance » (jusqu'à 15 heures !). Une distance de 960 km par exemple (SP ou HM) est trop souvent découpée en trois étapes de 320 km ! Soit en partant à 4 heures du matin le jour J, une arrivée à 21 heures le jour J+3, donc avec 13 heures d'avance sur le terme du délai (78 heures soit J+4 à 10 heures !). Un découpage en quatre étapes (120 km + 3 fois 280 km ou l'inverse) est beaucoup plus rationnel : il permet, en partant à 15 heures le jour J, d'arriver à 20 heures le jour J+4, avec une heure de « rab sécuritaire » et avec l'avantage d'avoir « tenu » son road-book (ou a peu près) même avec des vents contraires (ce qui n'est assurément pas le cas avec des étapes trop longues... à moins d'avoir des jambes de champion...). Je conseille aussi de moduler le découpage en fonction du relief : 260 km avec plus de 2.000 m de dénivellation valent largement 300 km « à peu près plats » !
  - la gestion du temps est absolument primordiale : s'il ne faut pas se décourager pour un retard de 3 à 4 heures dû à des conditions météorologiques défavorables qui peuvent à tout moment changer, il est essentiel de faire la chasse aux minutes gâchées inutilement, qui viennent réduire le temps de repos dans un lit, seul moment de vraie récupération (on ne récupère pas en s'énervant à attendre le serveur dans un restaurant...)
  - un remède efficace contre la pluie (en plus des garde-boue évidemment !) : le poncho ! Je n'ai jamais perdu le moral dans ma « bulle » à l'abri des intempéries. Et pourtant j'en ai connu des jours entiers de pluie avec mon compère l'Aveugle ! Dommage qu'il n'existe pas des ponchos climatisés pour lutter contre la canicule, parce que celle-là, c'est bien le pire ennemi du diagonaliste. Du moins pour moi. Plus encore que le vent !

# 1 BREST - MENTON : *DIAGONALE ROYALE*

Pour l'albatros, 1050 km séparent Brest de Menton. Son vol passe à la verticale de Redon, Thouars, Guéret, Clermont-Ferrand, Valence, Die et Colmars, au pied du col d'Allos.

Le chemin préféré du Diagonaliste traverse Josselin, Angers, Châteauroux, Montluçon, Roanne, St-Etienne, Valence, Die, Château-Arnoux et Nice. Il mesure 1350 km et la dénivellée totale dépasse 10.000m, avec les cols du Grand Bois, de Cabre et de Toutes Aures.

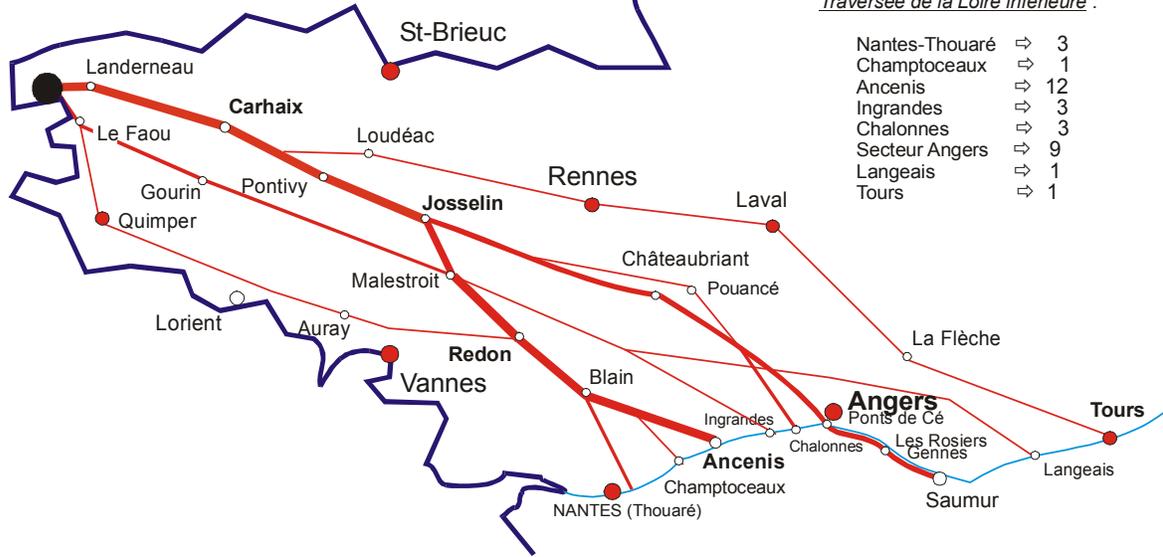


Sur cette carte, la zone ombrée couvre l'ensemble de l'espace parcouru par les 32 itinéraires homologués ou programmés en 1994 et 1995. La distance calculée qui sépare BREST de MENTON - vice-versa pour 3 itinéraires - varie de 1335 à 1480 km. Plus de la moitié des diagonalistes ne se contente pas de rechercher une trajectoire aussi tendue que celle de l'albatros. Certains pimentent leur aventure d'une chasse aux sites BCN-BPF, d'autres la corsent d'une ascension du Mont Ventoux ou de la Bonnette. Quelques-uns s'efforcent de se reposer quelques instants au gîte FFCT de Courpière ou n'hésitent pas à allonger leur parcours d'une cinquantaine de kilomètres pour « faire la bise » à un oncle ou une cousine.

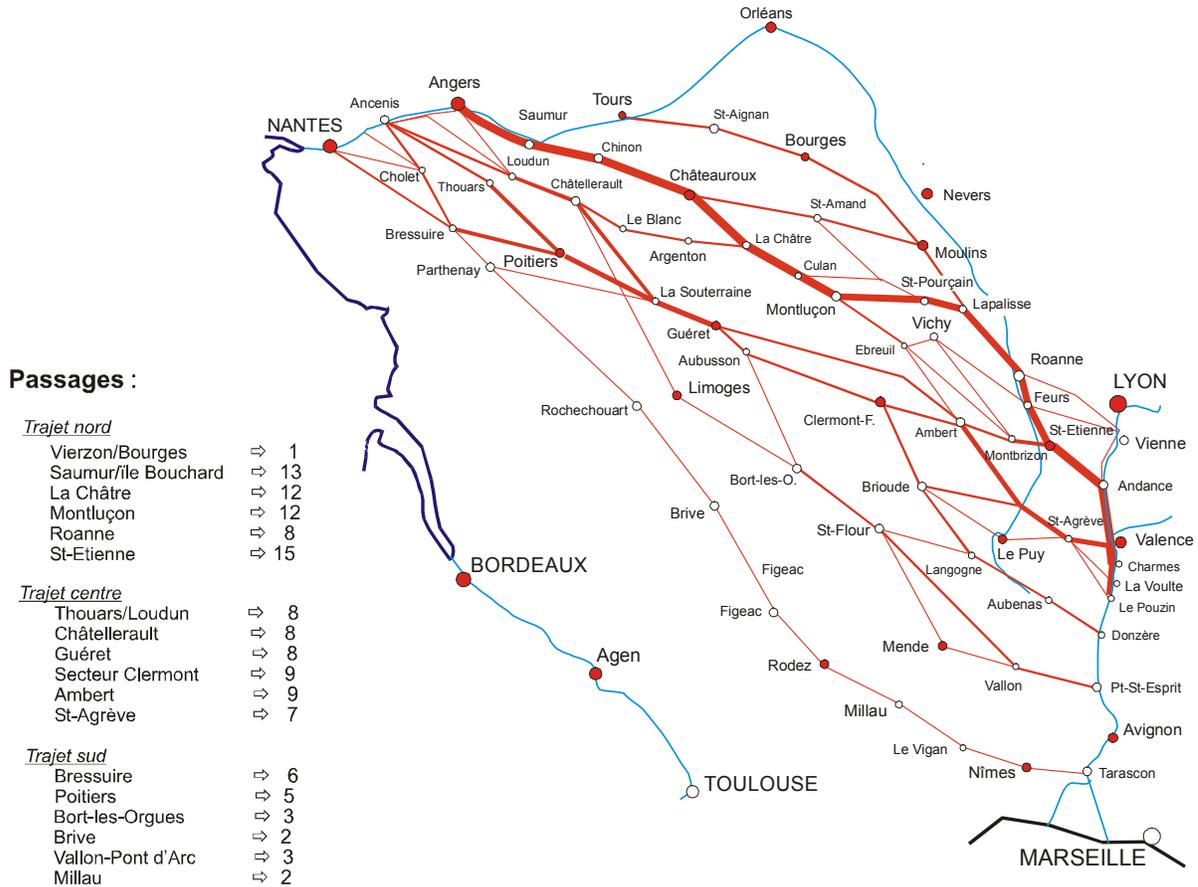
Les cartes qui suivent, tout en illustrant ces parcours quelques peu erratiques, mettent bien en évidence la variété des trajectoires empruntées pour réaliser cette Diagonale Royale.

# De BREST à la LOIRE, le quart breton

## BREST



# Entre LOIRE inférieure et Rhône, la longue traversée du Massif Central



## ANALYSE DES ITINERAIRES

### 1) de Brest à la Loire

Quasi-unanimité dans le choix du parcours entre Brest et Josselin (km.175), par Landerneau-Sizun-Carhaix-Silfiac et Pontivy. Quatre itinéraires seulement quittent la capitale bretonne par le pont Albert Louppe et Le Faou, où 3 prennent une trajectoire parallèle à la précédente - mais plus accidentée - par Pleyben, Gourin, et Malestroit.

À Josselin, deux routes sont utilisées à peu près à égalité pour atteindre la Loire, à Ancenis (km. 315) par Redon et Blain, ou à Angers -Ponts-de-Cé (km.355) par Châteaubriant et Candé.

L'itinéraire par Rennes, Laval, La Flèche et Tours qui prépare le contournement du Massif Central par le nord, est une alternative intéressante. La route du sud par Quimper, Hennebont et Auray, peut être utilisée dans l'hypothèse d'un passage imposé par Nantes. Mais dans l'un et l'autre de ces deux cas, les routes empruntées sont à très fort trafic.

Les points de traversée de la Loire s'étirent sur plus de 200 km entre Nantes et Tours.

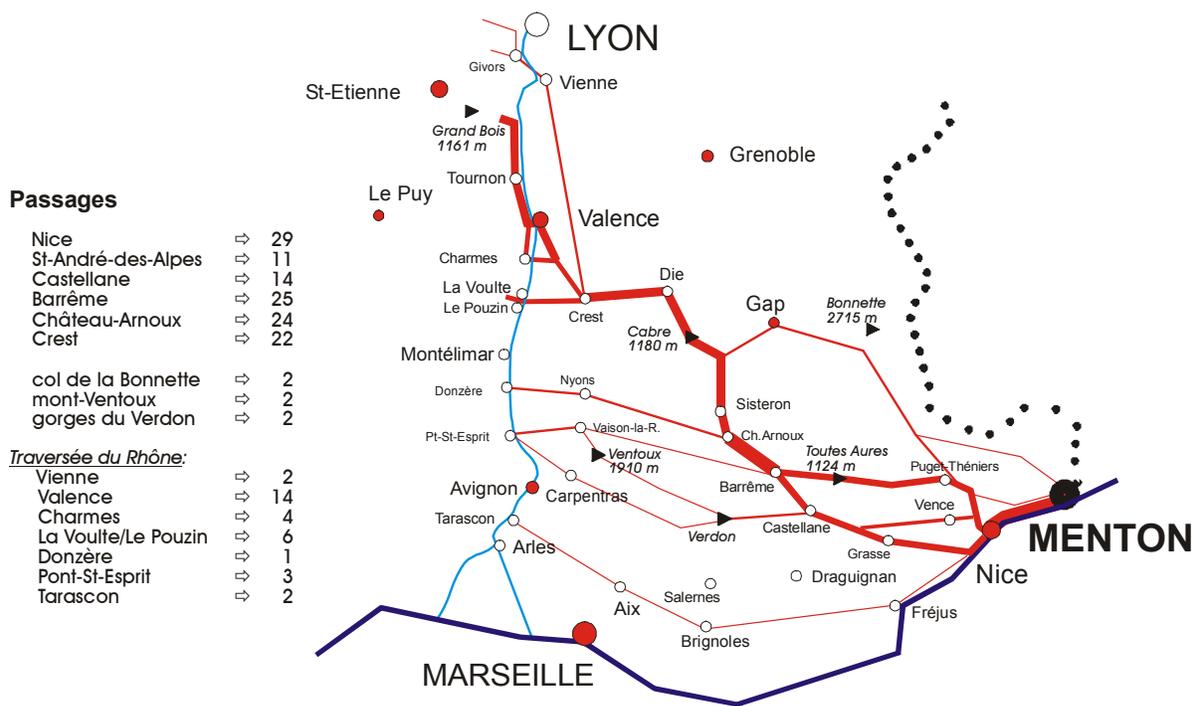
### 2) entre Loire et Rhône, la traversée du Massif Central

Après la traversée de la Loire, on observe une véritable explosion des itinéraires, qui prennent quelquefois des directions inattendues (non représentées sur la carte pour lui conserver toute sa lisibilité).

L'itinéraire le plus septentrional suit la vallée du Cher jusqu'à Vierzon puis passe par Bourges, Moulins et Varennes-sur-Allier.

Un gros tiers des parcours (12 sur 32) emprunte une route nord par les vallées de la Loire de la Vienne jusqu'à L'Ile-Bouchard, puis de l'Indre entre Châtillon et la Châtre, traverse le Cher à Montluçon et l'Allier à Varennes, avant de retrouver la Loire à Roanne. Itinéraire marqué par l'interminable toboggan des collines berrichonnes, secteur sans aucun doute le plus difficile de la Diagonale. L'accès au Rhône passe par St-Etienne et le col du Grand Bois.

## et du Rhône à MENTON, le quart provençal et alpin



Un petit tiers (9 sur 32), faisant fi des obstacles, s'engage dans une trajectoire aussi linéaire que possible par Thouars, Poitiers et ses environs (Futuroscope), Guéret, la région de Clermont-Ferrand (y compris le col de la Ventouse, Riom, Combronde), Ambert, puis St-Etienne ou Yssingeaux et St-Agrève.

Deux itinéraires en plein cœur du Massif Central sont empruntés : l'un passe par Limoges, Bort-les-Orgues, St-Flour et Vallon-Pont d'Arc (3 sur 32) ; l'autre passe par Brive, Millau et Nîmes (2 sur 32). Prudence, ces itinéraires sont très montagneux !

### 3) après le Rhône, les cols et vallées alpines

Le dernier quart du parcours donne lieu à une rapide convergence des trajectoires dès la traversée du Rhône : 22 itinéraires sur 32 passent par la vallée de la Drôme, Die et le col de Cabre. A Barrême, comme à Josselin, le flot se répartit en deux parts d'égale importance : l'une (12 sur 25) continue sur la route Napoléon (paysages superbes, à découvrir au moins une fois dans sa vie) vers Castellane et Grasse (ou Gréolières et Vence), tandis que l'autre (11 sur 25) prend la N202 vers St-André-des-Alpes pour rejoindre au plus vite la vallée du Haut-Var par route plus facile que la « Napoléon ». Trois itinéraires seulement sur 32 évitent Nice : deux rejoignent Menton par Tourret et la Turbie, le dernier, après la Bonnette, n'hésite pas à gravir les cols du Turini et du Castillon !

## DISTANCES

Les 32 distances calculées s'échelonnent de 1336 à 1488 km avec une médiane de 1385 km, qui laisse présager une distance réelle plus courte que la valeur « réglementaire » de 1400 km..

La moitié inférieure réunit les trajectoires les plus tendues et les plus homogènes. L'itinéraire le plus utilisé (par Angers, Montluçon, St-Etienne, Valence, Sisteron, Barrême, 1350 km) est plus court d'une dizaine de km que l'itinéraire par Ancenis, Guéret, Clermont, Ambert et St-Agrève, pourtant plus proche de la trace directe. Les parcours montagneux ne sont pas économiques en kilomètres. Une autre preuve en est que l'itinéraire le plus septentrional par Rennes, Tours et Vierzon à une longueur de 1348 km seulement. Intéressant, pour qui ne craint pas les routes nationales et les camions...

## RELIEF ET DENIVELEE

La dénivellation cumulée mesurée avec un compteur-altimètre AVOCET 50 par Francis POUZET lors de sa Diagonale de Menton à Brest en 1995 atteint 12.000m, pour une distance effectivement parcourue de 1382 km sur un itinéraire direct et assez montagneux par le sud de la Drôme et la haute Ardèche.

Il est probable que la dénivelée sur le parcours par les vallées ne dépasse pas 10.000m, en raison du long secteur à peu près plat entre Châteaubriand et l'Ile-Bouchard. Mais, comme les deux autres diamétrales (Strasbourg-Hendaye et Dunkerque-Perpignan), Brest-Menton est une Diagonale "relevée" !

Ne pas se "faire une montagne" des trois cols (Grand Bois, Cabre et Toutes Aures) qui se montent bien quand on les aborde avec sagesse.

## DELAI ET NOMBRE D'ETAPES

Le délai est de 116 heures, soit 4 fois 24 heures + 20 heures, ou encore 5 étapes journalières de 280 km. Avec une moyenne de route de 18 km/h soit 16 heures de selle par jour, pauses ravitaillement comprises, un départ à 5h00 le jour J1 permet de s'arrêter chaque soir à 21h, de se reposer 8h chaque nuit et d'arriver le jour J5 avec un délai de sécurité de 4 heures. La programmation de cette Diagonale est donc simple.

On prendra soin toutefois de tenir compte du relief et d'ajuster la longueur des étapes en conséquence. 250 km avec plus de 2.000 m de dénivelée valent largement 300 km de plat (sauf pour le fessier !)

Par ailleurs, il n'est pas équivalent d'aller de Brest à Menton ou d'effectuer la route inverse, fut-elle identique. La dominante des vents d'ouest incite les Diagonalistes à la plus grande sagesse. Rares sont ceux qui prennent le départ de Menton pour une première Diagonale. Les chiffres sont très significatifs : de 1990 à 1995 inclus, on ne compte que 6 réussites sur Menton-Brest (1 par an en moyenne) contre 87 sur Brest-Menton (plus de 14 par an en moyenne). Manifestement Menton-Brest est une Diagonale qui fait peur et les audacieux sont tous des candidats au Super Palmarès.

### **Traversée des agglomérations**

Sur ce point, les deux « écoles » sont bien représentées. Il y a ceux qui n'hésitent pas à traverser les villes d'importance de part en part - il semble que cette tendance soit majoritaire - et il y a les autres qui évitent résolument les zones urbaines, parfois au prix d'une bonne dizaine de kilomètres supplémentaires.

Si certaines villes sont faciles à éviter, par exemple Angers avec la rocade de Bouchemaine ou Valence en suivant la rive droite du Rhône jusqu'à Charmes, d'autres sont presque incontournables. C'est le cas de Saint-Etienne et de Nice. Reste une solution : programmer leur traversée à une heure favorable c'est-à-dire en soirée ou très tôt le matin. Tout devient alors beaucoup plus facile, surtout quand « c'est toujours tout droit », comme pour la capitale des Verts.

### **Pour conclure**

Pour ceux qui vont vers Nice = la route Napoléon

Bonne route et surtout bon vent, ami Diagonaliste. Quel que soit ton itinéraire, Eole sera ton compagnon, ami ou adversaire. C'est lui qui décidera de ton succès. S'il t'est contraire, accroche-toi en pensant à tous ceux qui ont parcouru avant toi cette Voie Royale et plus particulièrement à ceux qui l'on ouverte il y a désormais trois-quart de siècle, Georges GRILLOT et Roger COIFFIER (récit de leur odysée disponible par courriel - fichier Acrobat.pdf de 795 ko - adresser un E-mail à : [gilbert.jaccon@club-internet.fr](mailto:gilbert.jaccon@club-internet.fr)).

*Cette analyse a été faite en mars 1996.*

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

1 - Pour les entrées/sorties de Brest et de Menton, 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 - Eviter la N151 entre Le Blanc et Argenton-sur-Creuse

Cartes : Michelin 68, 232 et 238 (anciennes) ou 317 et 323 - 518 et 519 (nouvelles)

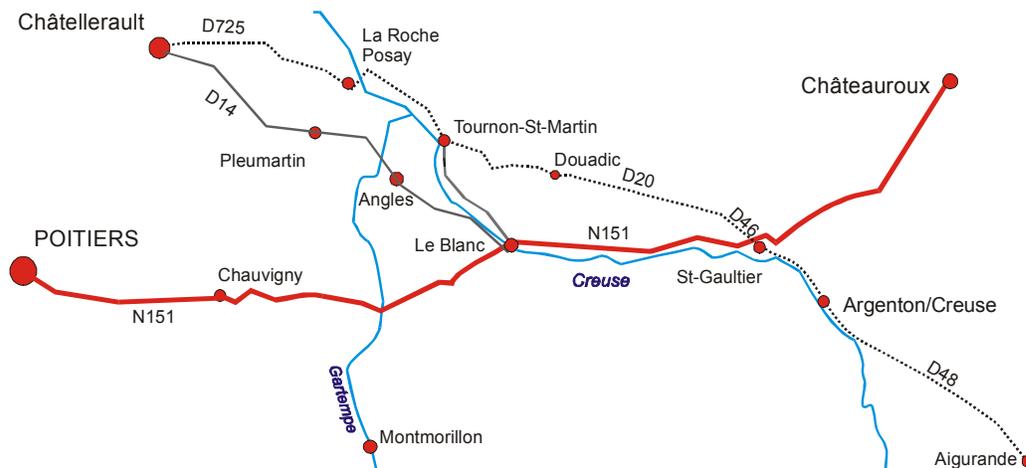
« Lors de Brest-Menton, j'ai, comme beaucoup d'entre nous, emprunté la N151 entre Le Blanc et Argenton-sur-Creuse. Pour éviter ce cauchemar, car il s'agit bien d'un piège, j'ai étudié la carte et je te livre mes conclusions : **il faut impérativement passer ailleurs !** » (Alain SEVERIN).

La proposition d'Alain est représentée en traits interrompus sur le schéma suivant

Au départ de Châtellerault, prendre la D725 vers La Roche-Posay, puis D750, Tournon-St-Pierre - D60 Douadic - D17, D20, D46 Saint-Gaultier. Choisir alors soit la D927 jusqu'à Argenton, soit la D48 en rive gauche de la Creuse, plus tranquille mais plus longue de 1,5 km. Après Argenton, rejoindre Aigurande par la D48, Pommiers et le petit col du Piloni (252 m, au croisement de la D38).

La distance de Châtellerault à Argenton par l'itinéraire " normal " (Angles, Le Blanc, N151) est long de 90 km. La distance est exactement la même par l'itinéraire proposé, en prenant la D927 entre St-Gaultier et Argenton.

Nous signalons à ceux que le pilotage " fin " ne rebute pas qu'il existe une petite route sans numéro permettant de raccourcir de près de 2 km la distance entre La Roche-Posay et Yzeures-sur-Creuse (à droite, à une grosse centaine de mètres après le pont sur la Creuse à la sortie La Roche).



Cet itinéraire est bien évidemment utilisable dans le sens Aigurande-Châtellerault.

Alain SEVERIN ne nous a pas donné d'indications sur le relief. Un examen de la carte IGN au 1/100.000 laisse penser que la dénivellation cumulée par la variante serait plutôt inférieure à celle du projet "normal". A vérifier sur le terrain, avec une montre adéquate !

### 3 - PASSER PAR L'ARRIERE PAYS-NIÇOIS

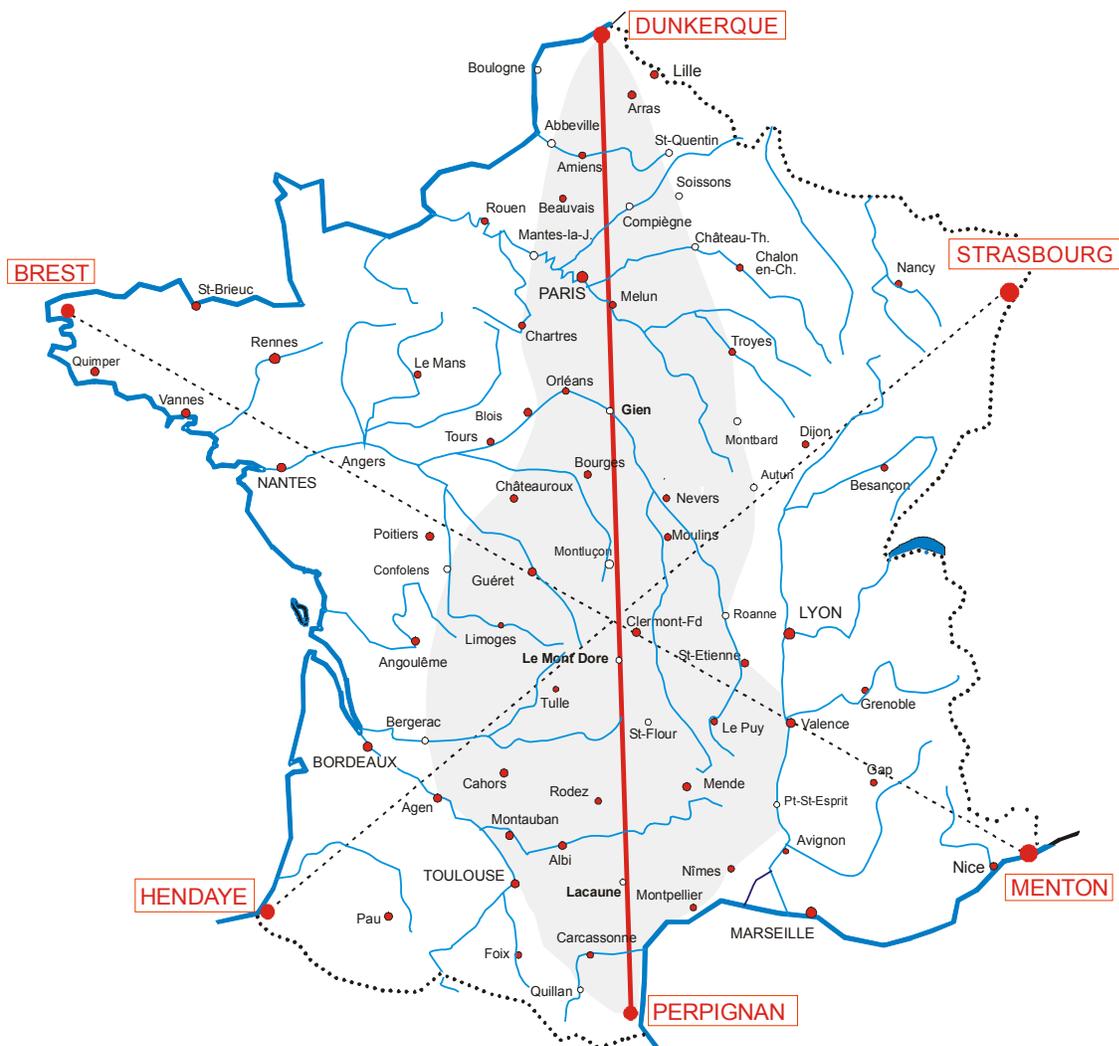
Voir annexe A, chapitre G.

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.

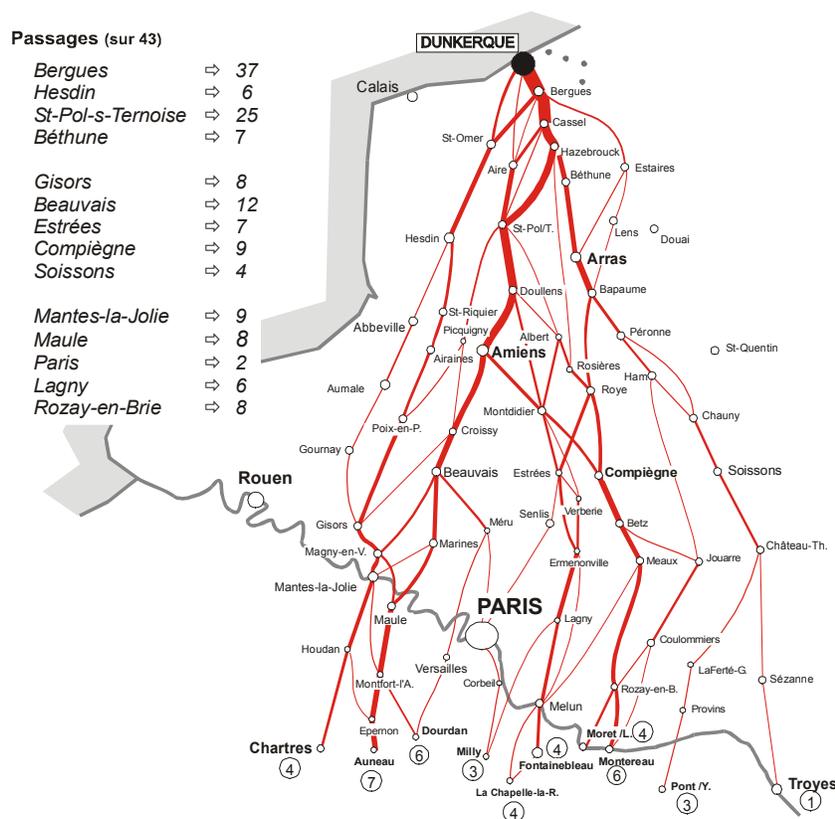
## ANALYSE DES ITINERAIRES

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



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 :

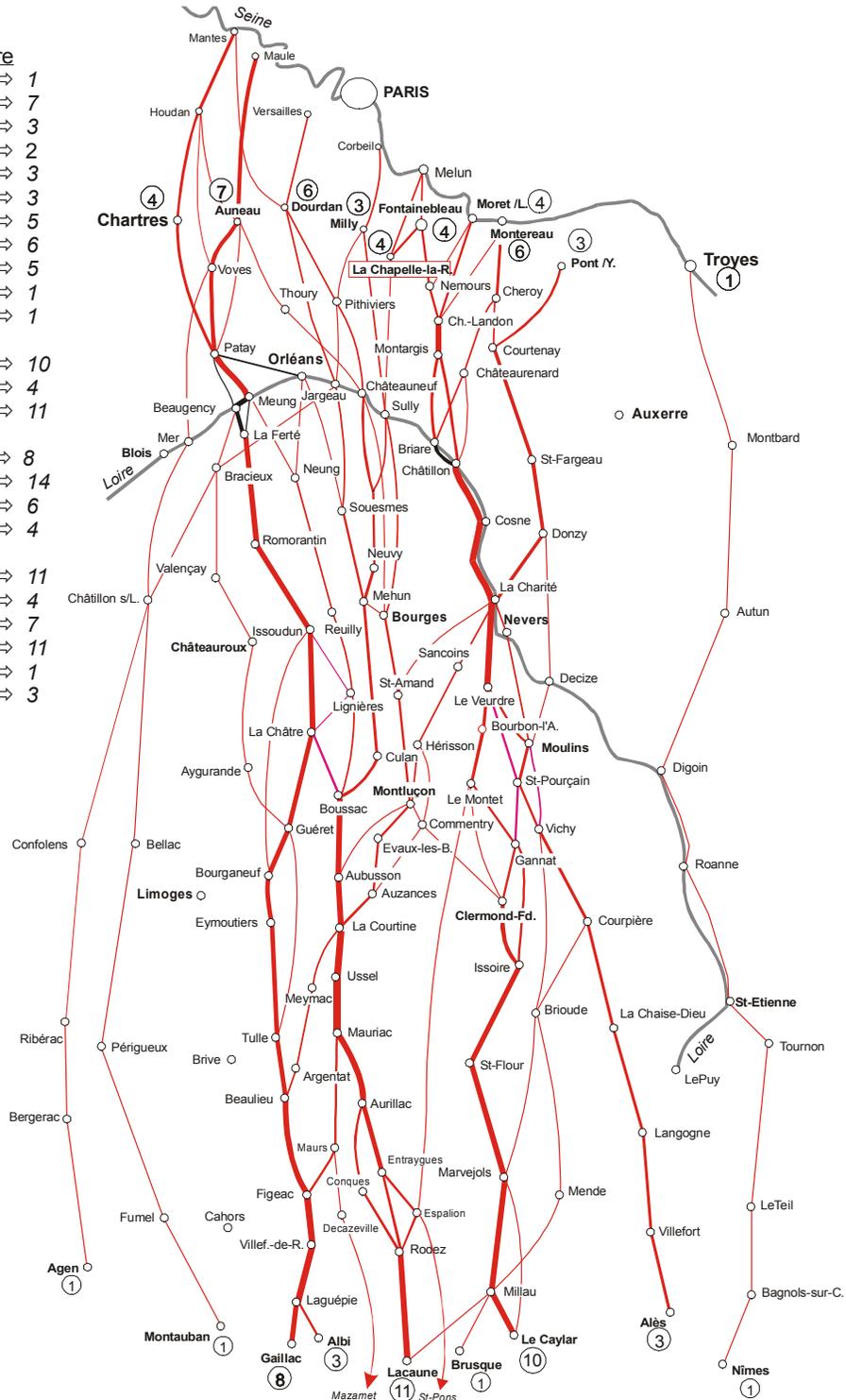
- à l'ouest, celui qui, après avoir traversé la Loire à Mer, tire droit sur la vallée de la Garonne, pour rejoindre Agen, via Confolens et Bergerac ;
- à l'est, celui qui, ayant franchi la Seine à Troyes, rejoint la vallée de la Loire à Digoin et la quitte à Saint-Etienne pour franchir le col de la République 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 Veudre* ⇒ 11
  
- Eymoutiers* ⇒ 8
- La Courtine* ⇒ 14
- Clermont-Fd.* ⇒ 6
- Courpière* ⇒ 4
  
- Figeac* ⇒ 11
- Conques* ⇒ 4
- Entraigues* ⇒ 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 a 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 Commeny, sans crainte apparente, ou méconnaissance, des terribles bosses du Bourbonnais.

### 3) le final au soleil...

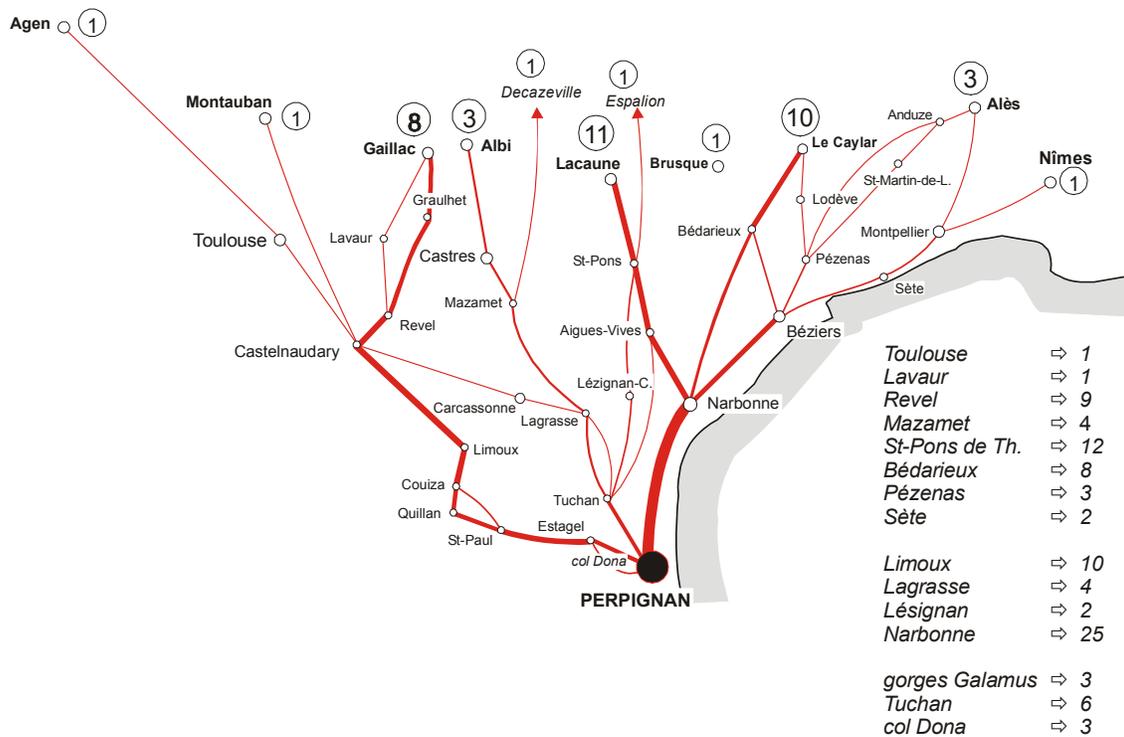
Passé le Massif Central, la route du sud est ouverte jusqu'à Perpignan. Certes les difficultés ne sont pas encore terminées. Il reste des obstacles non négligeables, climatiques (tramontane ou chaleur), orographiques (Montagne Noire et Corbières), mais la capitale catalane est à portée de main et le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

### 3 DUNKERQUE - MENTON : LA ROUTE DES TEMERAIRES

« Nationale 7... C'est la route des vacances...qui traverse la Bourgogne et la Provence... » chantait autrefois Charles Trenet.

Le diagonaliste qui laisse les eaux fraîches et la houle de Malo-les-Bains pour aller faire trempette et bronzette sur les galets de Carnolès-Plage, n'utilise plus la nationale 7 - ou alors, si peu ! - mais il traverse toujours la Bourgogne et la Provence.

Voici l'étude d'une Diagonale dont la trace survole les plus hauts sommets alpins que les plus téméraires n'hésitent pas à franchir par les grands cols.

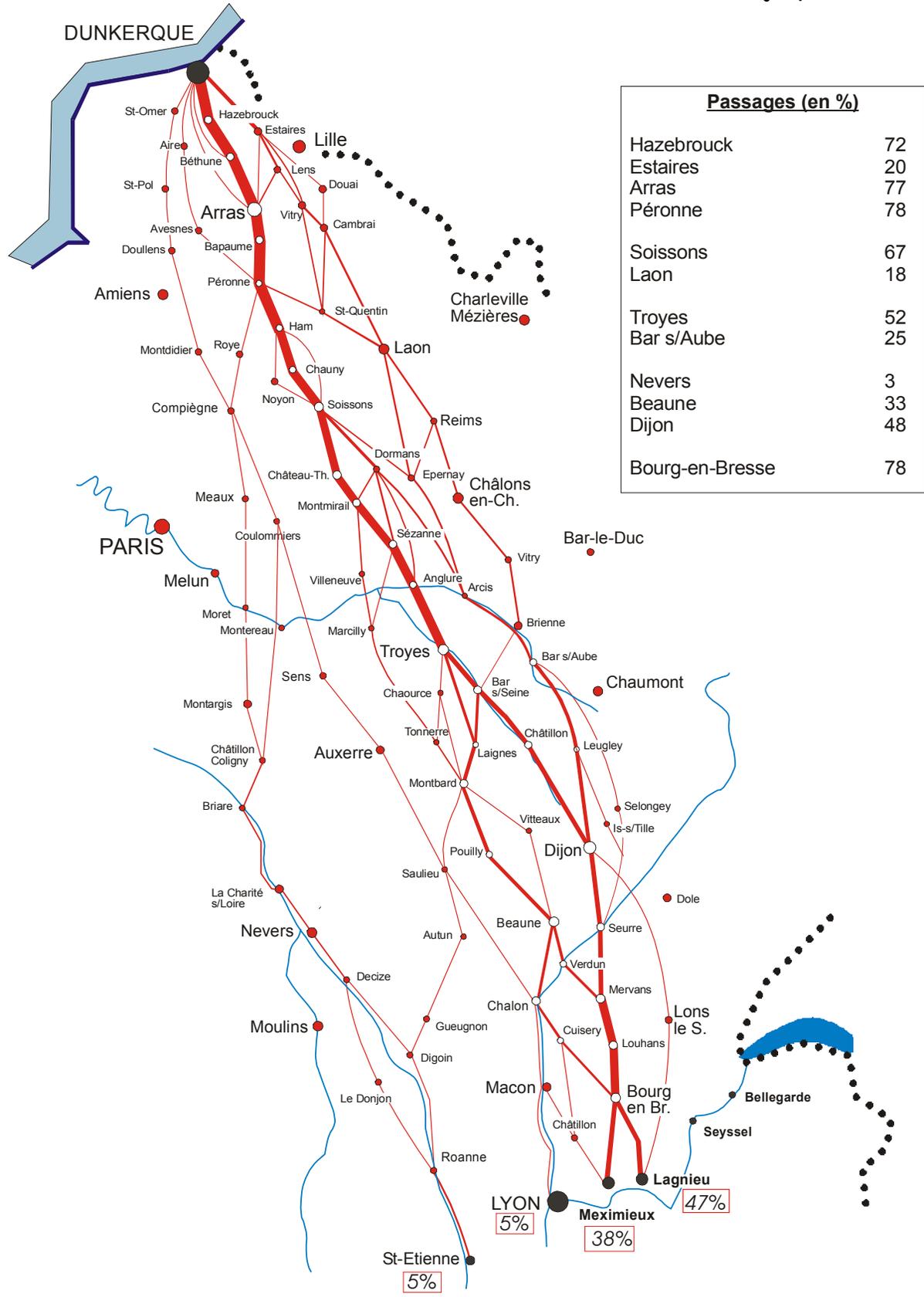


Pour effectuer cette étude d'itinéraire, nous avons utilisé 60 des 64 feuilles de parcours adressées au Délégué Fédéral pour les saisons 1999, 2000, 2002 et 2003.

Sur la carte, la zone ombrée couvre l'espace exploré par plus de 90% de ces itinéraires, sachant que 35 partent de Dunkerque et 25 de Menton. La distance totale calculée sur les fiches varie de 1090 à 1472 km. La trace directe, longue de 880 km, passe par Epernay, Dijon et Annecy.

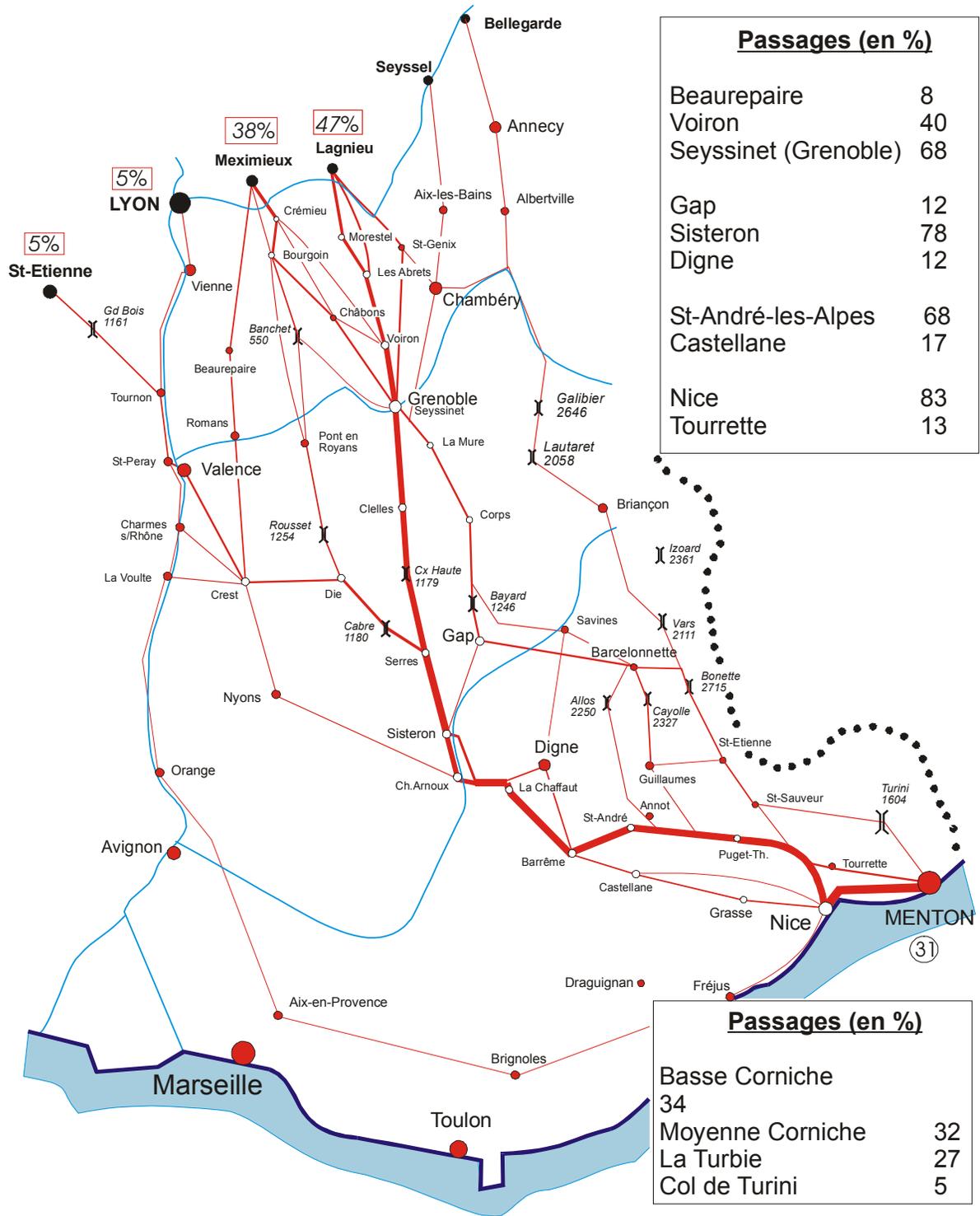
Alain CHARRIERE avait publié, dans le Petit Diagonaliste de mai 1993 (n°22), l'étude de cette Diagonale faite à partir de 30 feuilles de route de la période 1990-1992. Les conclusions des deux études sont identiques : les diagonalistes d'aujourd'hui empruntent les mêmes chemins que ceux d'hier !

# De DUNKERQUE jusqu'au RHÔNE



## Analyse des itinéraires

Comme pour les études précédentes, nous avons opté pour une analyse essentiellement graphique. Cette présentation en deux cartes de la fréquence des passages, montre les itinéraires utilisés et la fréquence des passages dans les principales villes (en pourcentage des 60 fiches utilisées).



Du RHÔNE à MENTON

Les deux cartes des pages précédentes mettent en relief l'itinéraire « plébiscité » par plus de la moitié des candidats à cette Diagonale. « *Celui qui conduit sans surprise à Menton en évitant les grosses difficultés et un kilométrage important, bref celui qui fait passer là où passent les autres* » (selon Alain Charrière) :

**Dunkerque - Arras - Péronne - Soissons - Sézanne - Troyes - Dijon - Bourg-en-Bresse - Grenoble - Col de la Croix Haute - Sisteron - Puget-Théniers - Nice et Menton.**

Voici donc la « *Nationale 7* » du diagonaliste « moyen », en quête de soleil et de vacances, qui, s'il est vigilant dans la traversée des nombreuses agglomérations, aura parcouru **1160 km** (s'il est très vigilant dans son pilotage et ne s'égaré pas dans la traversée des villes) et escaladé **8.000 m** de dénivellation verticale.

Mais certains s'en écartent notablement de manière temporaire pour quelques « escapades », justifiées soit par le désir de contourner une ville, soit par la témérité d'escalader un grand col, soit pour une raison d'autre nature (recherche d'un BPF, détour pour aller dormir chez soi ou chez la tante Charlotte, etc.). Ce qu'il faut savoir, c'est que ces variantes se traduisent toujours par une augmentation du kilométrage.

Voyons les principales options retenues. Nous ne traiterons pas des petites variantes destinées à éviter une zone urbanisée ou un relief casse-pattes. Elles sont le piment dont chacun se complait à saupoudrer sa feuille de route. Le diagonaliste est un maître-queue de la gastronomie routière qui mijote son parcours avec amour. Nous n'avons pas l'intention de trahir ici ses secrets et ses coups de cœur !

#### **A - Options autour de l'axe principal**

- la première dispersion se produit à **Soissons** où un pourcentage notable d'itinéraires obliquent vers la vallée de l'Aube. C'est à Arcis-sur-Aube et/ou Brienne-le Château qu'ils retrouvent ceux qui ont choisi une trajectoire « est » par Laon, Reims et Chalon-en-Champagne ou Laon et Epernay. La grande majorité de ces itinéraires rejoint Dijon par Leugley. Cette option « coûte » une dizaine de kilomètres.
- la seconde division du flux principal a lieu à **Troyes** : si une large moitié reste dans la vallée de la Seine en direction de Châtillon et Dijon, l'autre partie entreprend de rejoindre Beaune par Montbard et Pouilly-en-Auxois. Avec différentes options (soit Chaource et Tonnerre, soit Bar-sur-Seine, les Riceys et Laignes). Il semble que la motivation principale de ce choix soit d'éviter la traversée de Dijon, ville difficile (voir plus loin le paragraphe « Contourner Dijon »). De Beaune, les itinéraires convergent pratiquement tous vers Bourg-en-Bresse soit par Chalons et Cuisery, soit par Verdun-sur-le-Doubs et Mervans. Ce passage par l'ouest de Dijon « coûte » entre 10 et 15 km selon le trajet, avec un relief à peu près identique (et assez marqué).
- à Bourg-en-Bresse, le flux se divise en deux branches d'égale importance. La branche orientale vers Lagnieu, un peu plus « abondante », regroupe ceux qui se dirigent vers Grenoble, soit par Morestel et Voiron (une majorité) soit par St-Genis-s-Guiers, le col de la Placette et Voreppe. Il est bon de savoir que, pour une distance équivalente, la D19, en rive droite du Rhône, est assurément plus tranquille et agréable que la difficile et fréquentée N75 !

L'autre branche, vers Meximieux, réunit ceux qui partent vers Grenoble par Bourgoin-Jallieu, Voiron ou Les Rives (une petite dizaine de kilomètres de plus que par Lagnieu), ceux qui vont escalader les combes du Vercors et le col du Rousset ou encore ceux qui contournent ce massif et rejoignent la vallée de la Drôme à Crest où ils retrouvent les 4 itinéraires qui viennent de St-Etienne. Ces deux itinéraires, par le Vercors ou en le contournant, sont, bien évidemment, plus longs (+ 20 km par le Rousset, + 40 km par Crest).

- la séparation suivante se produit à la sortie de Grenoble, plus exactement à Pont-de-Claix où 15% des diagonalistes montrent leur témérité en partant vers Vizille et la terrible côte de Laffrey (BPF 38), prélude d'une « route Napoléon » passablement accidentée. Noter que pour ceux qui remontent vers le nord, le col Bayard est un obstacle du même acabit que Laffrey. Mais ces « casse-pattes » ne sont qu'un apéritif pour ces téméraires qui vont, en fait, s'attaquer à l'un des grands cols du Mercantour : Allos, 2250m - Cayolle, 2327m ou encore Restefond/Bonnette, 2715m. L'un d'eux, pourtant en fin de parcours, réussira un enchaînement Cayolle, Valberg, Couillole, St-Martin, Turini et Castillon, sans rater... l'heure limite !

La grande majorité des autres « grenoblois » se « contentent » de suivre la « voie de la sagesse », à savoir le col de la Croix Haute, Serres (où ils retrouvent ceux qui viennent de Die par le col de Cabre), Sisteron et Barrême. Nous avons noté que 6 feuilles de route ignoraient le « raccourci du Chaffaut » pour éviter Digne (gain de 10 km ! - voir plus loin).

- nouvelle division à Barrême où 4 diagonalistes sur 5 se dirigent vers St-André des Alpes et la vallée du Var, tandis que le cinquième préfère rejoindre Nice par la route Napoléon (Castellane, Grasse ou Gréolières) et son enchaînement de cols à plus de 1000m. « *Mais quelle merveille cette route, quel coup d'œil sur Castellane depuis le col des Lèques, quel panorama sur Grasse et la Méditerranée, depuis le Pas de la Faye* » écrit Francis Pouzet.
- enfin, à Nice, nous avons constaté que la moyenne corniche (Eze) a une large préférence de ceux « qui finissent » (alors que ceux qui partent optent en majorité pour la basse corniche), sans doute parce que c'est le « plus beau final aérien que l'on puisse rêver. » ! Et cela évite aussi de se perdre dans la Principauté... Sept itinéraires ont opté pour un passage par l'arrière-pays niçois (Les Moulins dans la vallée du Var, D614, Tourrette-Levens, D19, St-André-de-Nice, D2204a, Laghet, La Turbie), conseillé par Paul André et Francis Pouzet dans un article du Petit Diagonaliste n°22 de mai 1993. Cette option, de kilométrage identique, permet d'éviter l'agglomération niçoise et son trafic. En contrepartie, il faut escalader deux côtes assez sévères (Castagniers et Turbie).

## B - Des itinéraires originaux...

- on trouve dans cette catégorie, ceux ont choisi d'éviter le terroir bourguignon pour aller fréquenter la moyenne et haute vallée de la Loire, avec pour objectif la ville de Saint-Etienne. Ils sont deux dans ce cas, rejoints au niveau de Digoin par un indécis qui ayant opté pour l'itinéraire principal jusqu'à Montbard, décide d'obliquer nettement vers l'ouest, quitte à se « frotter » au confins du Morvan. Ces itinéraires rejoignent la vallée du Rhône par le col de la République, puis Die par la vallée de la Drôme et Serres par le col de Cabre. Pas mal d'obstacles et de kilomètres supplémentaires : entre 100 et 120 km, soit jusqu'à 10% de la distance de référence !
- on trouve aussi des itinéraires rigoureusement différents et originaux, qui sont de véritables défis sportifs ! Par exemple, les deux diagonalistes qui, au départ de Menton, empruntent les grands cols alpins : Bonnette, Vars et Galibier. Diagonale réussie en 2002 et 2003, par des membres de notre Amicale que nous ne citeront pas, car ils sont aussi modestes que téméraires !. Il est probable, qu'un jour ou l'autre, un diagonaliste « roi de la montagne » y ajoutera Izoard, Madeleine, Aravis et Faucille... Le parcours ne dépassant pas 1250 km est « envisageable », même si le défi est immense !  
Ou encore celui (autre membre de l'ADF que nous ne citerons pas non plus) qui a choisi de faire cette Diagonale de France... en roulant autant que possible en dehors de l'hexagone. En l'occurrence, en Italie, en Suisse (col du Grand St-Bernard), en Allemagne, au Luxembourg et en Belgique. Sa feuille de route précise que la distance parcourue (théorique, sur le papier) est de 1472 km (plus de 300 km au-dessus du « par » !), dont très précisément 21 km sur le territoire français. Diagonale réussie durant l'été 2003 !
- on trouve enfin un très étonnant itinéraire par Dijon, Lyon (la nationale 6 !), la vallée du Rhône (la N86 !), Orange, Aix-en-Provence (la N7 !), Brignoles, Fréjus... Près de 80 km de « rab » pour éviter les Alpes ou pour chanter la « route des vacances » avec Charles Trenet ?

## Distances

Comme nous l'avons déjà indiqué la longueur par la « N7 » du diagonaliste d'aujourd'hui est de **1.160** km, en dehors de toute erreur de pilotage, d'errements urbains ou de détours pour trouver son gîte pour la nuit. La moyenne des distances pour un échantillon de 53 fiches - en laissant de côté les 5 valeurs les plus fortes et les 2 valeurs erronées (voir paragraphe suivant) - s'élève à 1.159 km. Le « législateur » qui a fixé la distance de référence à **1190 km** a donc été assez large...

Nous attirons l'attention du futur diagonaliste sur l'impérative nécessité de préparer son itinéraire avec le plus grand soin, en particulier le kilométrage. Des erreurs de distances, toujours par défaut, ont été constatées dans près de 25% des fiches, ce qui est énorme. Si, dans la plupart des cas, ces erreurs résultent d'oublis limités à quelques kilomètres, notre échantillon de 60 parcours contenait quand même deux fiches avec un total inférieur à 1100 km, en raison de déficits de 84 et 97 km ! Selon les palmarès publiés dans le Petit Diagonaliste, le second a réussi sa Diagonale mais le premier a échoué. Ce qui n'a rien d'étonnant !

Nous disposons avec les cartes Michelin au 1/200.000 (ou plus) d'un outil tout à fait remarquable qui permet d'éviter de telles erreurs. Un surplus de 10 km en fin de journée, c'est une demi-heure de route de plus, et souvent de galère car ce n'était pas prévu dans le programme...

## Relief et dénivelée

Dunkerque-Menton est une Diagonale « relevée », essentiellement dans la seconde moitié du parcours (pour ceux qui « descendent » évidemment).

Néanmoins, le secteur alpin avec ses trois principaux cols (Croix-Haute ou Cabre, Robines, Toutes Aures) n'est pas vraiment difficile. Les pentes sont modérées et les longues descentes compensatoires. On se méfiera davantage :

- du secteur entre Seine (ou Aube) et Saône : les bosses sont nombreuses et parfois sévères (voir plus loin « Contourner Dijon ») ;
- du secteur entre Rhône et Isère (Bourg-Grenoble), qui peut tourner au cauchemar avec des conditions météo défavorables ;
- de la route Napoléon de Grenoble à Gap ;
- et, bien sûr, des grands cols à plus de 2.000 m, auprès desquels la Croix-Haute est une simple « taupinière ».

Si la dénivellation totale du parcours est de l'ordre de 8.000m (7.938 m mesurés par Francis Pouzet dans le sens MD en 1996 sur un parcours « standard » jusqu'à Bourg-en-Bresse puis par Beaune, Reims et Laon), toute variante montagnarde « Est » entre Grenoble et Nice, accroît très fortement cette valeur.

## Période

Sur 57 fiches datées, 1 départ a lieu fin avril, 11 départs ont lieu en mai (tous après le 10), **28 en juin**, 12 en juillet et 5 en août. Trois départs sur quatre ont lieu entre le 25 mai et le 31 juillet.

La période d'activités de notre échantillon est un peu plus courte que celle normalement observée pour les autres Diagonales. On peut y voir le souci des diagonalistes de ne pas affronter la « montagne » trop tôt dans la saison. Il est certain que pour être certain de pouvoir franchir la Bonette, il vaut mieux attendre le mois de juillet !

## Délais et nombres d'étapes

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

Comme nous l'avons déjà observé pour les délais identiques (Dunkerque-Perpignan - 100h ou Strasbourg-Hendaye - 99h), trois options sont retenues pour le découpage des étapes :

- 1ère option : **4 étapes** de 290 à 330 km, selon l'itinéraire; ce découpage est adopté par 16 participants sur 54; il impose de longues journées de vélo - de 3h00/4h00 du matin à 20h00/22h00 - et une mauvaise utilisation du temps imparti puisque ces diagonalistes annoncent une marge de sécurité variant de 9h à 16h40 ! Délai théorique car la longueur de chacune des 4 étapes, sur un parcours accidenté, entraîne souvent une arrivée beaucoup plus tardive que prévue, en plein milieu de la nuit (en cas de départ à 3h du matin, le délai se termine à 7h00, 4 jours plus tard). Ce découpage n'est pas conseillé.
- 2ème option : **4 étapes** dont une de plus de 450 km et trois autres de 225 à 275 km; cette répartition a été retenue par ceux (8 sur 54) qui ne conçoivent pas de faire une Diagonale sans passer une nuit complète sur le vélo. L'étape marathon, qui varie de 444 à 668 km dans notre échantillon, est la première et le départ a lieu en fin d'après-midi : 17 ou 18 h; le délai de sécurité moyen à l'arrivée est de l'ordre de 3h00' : le temps imparti est donc nettement mieux utilisé que dans le cas précédent.
- 3ème option : **5 étapes** avec une première de 200 à 250 km, trois étapes de 275 km et une dernière de 80 à 150 km; ce découpage est adopté par une large majorité (30 sur 54), afin d'exploiter au mieux le délai (sécurité réduite à 1h45 en moyenne) et éviter au maximum la route de nuit. Dans cette option, le départ a lieu entre 8h00 et 10h00 pour que la fin du délai intervienne entre 12h00 et 14h00.  
Certains reprochent à cette option d'imposer une nuit supplémentaire "en cours de route". On remarquera 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

L'itinéraire est défini par quelques choix initiaux. Cette étude - et particulièrement les deux cartes des itinéraires - montre bien que la procédure normale pour tracer sa Diagonale consiste :

- d'abord à choisir son point de départ ;
- puis à décider de l'itinéraire transalpin (Serres ou Gap) et provençal (Puget-Théniers ou Grasse) ;
- ensuite à « tendre sa trajectoire » au maximum : on évitera les parcours en « S », gros consommateurs de kilomètres. Par exemple, Reims, Brienne-le-Château, Montbard, Beaune, Bourg-en-Bresse. Si l'on choisit l'option champenoise (Reims), on aura tout intérêt à passer par Dijon, ou à contourner cette ville par l'est (voir plus loin) ;
- enfin de faire un découpage des étapes qui optimise les temps de repos : en quoi serait-il justifié d'arriver une demi-journée avant la fin du délai ? Une marge de sécurité de 2 heures est largement suffisante, à notre avis.

Un facteur important doit être pris en compte. C'est la dissymétrie du relief : 30% de la dénivellation dans la moitié nord, 70% dans la moitié sud. Il est donc très différent de commencer (départ de Menton) ou de terminer (départ de Dunkerque) par un grand col comme le Restefond/Bonnette. Dans le premier cas, il reste près de 4 jours pour « rattraper » son horaire, dans le second, il vaut mieux avoir conservé un important délai de sécurité...

**Cette analyse a été faite en septembre 2004.**

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

1 - Pour les entrées/sorties de Dunkerque et de Menton, 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 - Pour rejoindre Bergues et traverser Arras

Voir Annexe A, sous-chapitres A1 et A2

3 - Contourner Dijon (contribution de Gilbert Jaccon)

Dijon est une ville délicate à traverser, non seulement en raison de son importance mais aussi de l'absence d'un axe principal « plein centre ». Il faut suivre des boulevards qui évitent le centre et traversent des places dont la caractéristique principale est qu'elles se ressemblent toutes. Difficile dans ces conditions de ne pas faire quelques kilomètres supplémentaires et de ne pas s'agacer des innombrables feux rouges. Ces raisons font que de nombreux diagonalistes contournent tout simplement cette ville.



Ceux qui viennent de Troyes le font :

- soit en passant par Montbard, Pouilly-en-Auxois, Beaune (voir la variante par Pont d'Ouche dans l'item suivant), Verdun s/Doubs, Louhans, Bourg-en-Bresse. La distance entre Troyes et Bourg est de **300 km**, avec environ **1.500 m** de dénivellation.

- soit en quittant la vallée de la Seine à Châtillon-sur-Seine pour prendre les vallées de l'Ource puis de la Tille (D928 et 959). On évite alors l'agglomération dijonnaise en suivant la vallée de la Tille jusqu'à Genlis. Itinéraire : Châtillon, Recey s/Ource, Grancey-le-Château, Is s/Tille, Spoy, Arc s/Tille, Genlis (D25, D116), Echigey (D34), Aubigny-en-Plaine, Charrey s/Saône, Seurre, Mervans, Louhans, Bourg. La distance entre Troyes et Bourg (**297 km**) est très proche de la précédente et la dénivellation est de l'ordre de **1.000 m**

Pour comparer : Troyes - Bourg par l'itinéraire « standard » (Châtillon, St-Seine, Dijon centre, Seurre) = **286 km** et **1.200 m** de dénivellation - la N71 est assez « casse-pattes » (bosses de St-Seine l'Abbaye et Val-Suzon en particulier)

Ceux qui arrivent par la vallée de l'Aube (Bar-sur-Aube) le font :

- soit par Montigny s/Aube, Leugley et par les vallées de l'Ource et de la Tille, comme dans la seconde option précédente. La distance de Bar s/Aube à Bourg-en-Bresse est de **272 km** avec une dénivellation de l'ordre de **900 m**.

- soit, par un itinéraire très peu employé mais que nous recommandons fortement pour sa tranquillité, en suivant la vallée de l'Aube jusqu'à sa source, au-delà d'Auberive (éviter le détour de Montigny, en passant par Ormoy-s-Aube, et Latrency) et en rejoignant Selongey par la D20 puis la vallée de la Tille à Lux par les D120 et D28. L'avantage de cet itinéraire est qu'il n'impose qu'un seul franchissement de ligne de crête pour passer des bassins de la Seine à la Saône. La distance de Bar s/Aube à Bourg-en-Bresse est de **270 km** avec une dénivellation de l'ordre de **700 m**.

Pour comparer : Bar s-Aube - Bourg par Leugley - Moly - Dijon centre - Seurre = **265 km** et **1.200 m** de dénivellation. La D996 est, elle-aussi, assez accidentée (bosses de Moly et Saussy en particulier).

#### **4 - Variante entre Pouilly-en-Auxois et Beaune (contribution de Gilbert Jaccon)**

**CARTES MICHELIN : 65 ET 69, 243 (ANCIENNES) OU 320 ET 520 (NOUVELLES)**

Le parcours habituellement utilisé par les diagonalistes entre Pouilly-en-Auxois et Beaune utilise la D970 qui passe par Sainte-Sabine et Bligny-sur-Ouche. Cette route, à densité de circulation forte à certaines heures entre Bligny-sur-Ouche et Beaune, est assez fastidieuse par ses longues lignes droites à profil assez ondulé et son manque à peu près total d'intérêt touristique.

**Nous lui préférons sans hésitation le parcours suivant qui, à la sortie de Pouilly, passe par la D18, traverse les villages de Créancey, Vandenesse-en-Auxois, Crugey, Pont d'Ouche, Bécoup, Bouilland et Savigny-les-Beaune, en longeant la canal de Bourgogne dans la première partie du trajet.**

L'utilisation de cette variante ne présente aucune difficulté de pilotage, chacun des villages cités étant bien indiqué sur les panneaux de signalisation. On trouvera la route de Créancey dans le rond-point d'accès à l'autoroute à la sortie de Pouilly. Prendre à droite dans Créancey puis traverser le canal de Bourgogne à Vandenesse, sans oublier de jeter un œil (et pourquoi pas de faire un arrêt photo ?) sur le bel ensemble "canal/château de Châteauneuf-en-Auxois". Changement de décor à Pont d'Ouche où il faut escalader la "montagne", à savoir la côte de Bécoup, longue de 5 km pour 240 m de dénivellation, soit un assez régulier 5%. Ce "pseudo-col" correspond à celui de Bessey-en-Chaume pour l'autoroute A6 ou au "revers de Lusigny" (6 km et 215 m) pour la D970 entre Bligny-sur-Ouche et Beaune. Un bon kilomètre après le "sommet de Bécoup", prendre à droite la D2 pour descendre (fort !) sur Bouilland et ses falaises, avant de rejoindre la côte viticole à Savigny par la délicieuse et fraîche vallée du Rhoin.

Ce parcours est beaucoup plus touristique et tranquille, donc agréable. Les points d'appui y sont tout aussi présents que sur le parcours par Bligny, en raison même du développement touristique de cette région (gîte d'étape et commerces à Vandenesse, café/restaurant à Crugey, Pont d'Ouche et Bouilland).

Les curieux pourront même, à l'entrée du village de Créancey, suivre les panneaux « Entrée du Souterrain du Canal de Bourgogne », puis rejoindre Vandenesse par une sympathique piste cyclable (asphaltée !) posée sur la rive du canal. A un petit km de Créancey, ils pourront faire un stop pour voir l'entrée du tunnel de 3330 m de long et 3,10 m de rayon, ouvert entre 1826 et 1832, pour faire la liaison entre les bassins du Rhône (via la Saône) et de la Seine (via l'Armançon et l'Yonne). Ce tunnel débouche au cœur même de la ville de Pouilly-en-Auxois, près de laquelle les trois grands bassins fluviaux de la Loire, de la Seine et du Rhône se rejoignent.

Qu'en est-il des distances et des dénivellations ? Voici les données relevées sur les deux parcours effectués à bicyclette avec un altimètre Suunto.

##### a) sens Pouilly-en-Auxois / Beaune

- normal : distance = 38,5 km - dénivellation = 340 m dont 230 entre Bligny/Ouche et Beaune
- variante : distance = 40,5 km - dénivellation = 280 m dont 240 entre Pont d'Ouche et Beaune

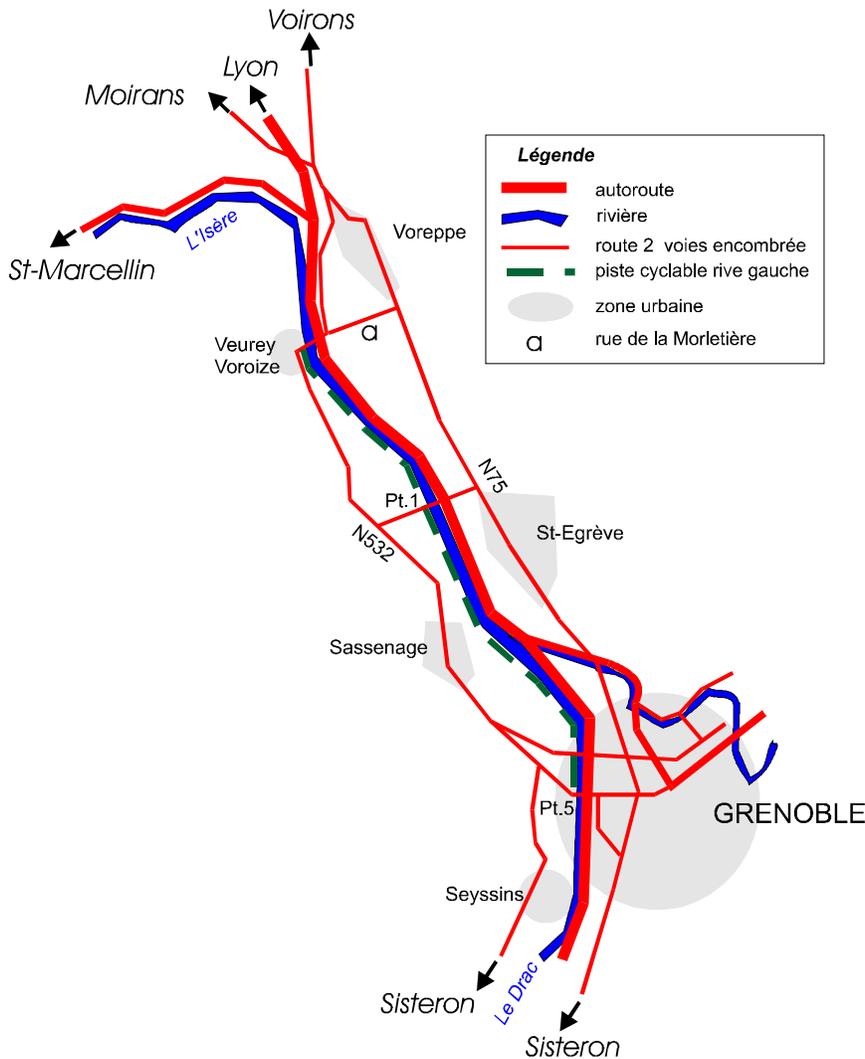
##### b) sens Beaune / Pouilly-en-Auxois

- normal : distance = 38,5 km - dénivellation = 540 m dont 360 entre Beaune et Bligny /Ouche
- variante : distance = 40,5 km - dénivellation = 460 m dont 365 entre Beaune et Pont d'Ouche

**En résumé et conclusion : 2 km de plus et 60 à 80 m de dénivellation en moins pour un parcours de vrai cyclotourisme ! Mon choix personnel est fait.**

#### **5 - La piste cyclable de Grenoble (contribution de Jean-Philippe Battu)**

Jean-Philippe Battu conseille fortement d'utiliser la piste cyclable qui longe l'Isère et le Drac et permet d'éviter la forte circulation de cette ville, tout en conservant un « fil rouge » et de ne pas s'égarer dans les pièges de la banlieue sud (Sassenage et Seyssinet).



**Voici les commentaires les plus récents de Jean-Philippe :**

« La piste cyclable a été refaite de Veurey à Grenoble des deux côtés, donc le revêtement est bon.

Elle a été rallongée le long du Drac, côté Vercors de Fontaine à Pont-de-Claix avec une passerelle au niveau de l'échangeur routier du Rondeau (à ce niveau, on peut signaler l'hôtel Formule 1 et l'hôtel Campanile, facilement accessibles depuis la piste cyclable). En continuant vers le sud, on arrive dans la zone commerciale de Comboire, où l'on retrouve la N75 et donc la route de Vizille ou du col de la Croix-Haute. ».

Il est donc désormais possible de traverser entièrement toute la zone urbaine de Grenoble par une piste en bon état : qu'on se le dise !

Dans le sens Pont-de-Claix-Voreppe, voici les recommandations de Jean-Philippe :

« À la sortie de Pont-de-Claix, s'engager dans le grand boulevard bordé d'arbres en direction du centre de Grenoble – prendre la bande cyclable dans la contre-allée.

Suivre ce boulevard, passer devant ED et continuer jusqu'au niveau du magasin Lidl, situé de l'autre côté. Il faut alors traverser le boulevard et prendre de suite à gauche la route en direction du Musée de la Viscose. Ne pas passer par-dessus la rocade, qui

reste sur votre droite. Au bout (800m environ), prendre la piste cyclable vers la barrière verte. Monter sur le pont, derrière le mur antibruit de cette rocade. Traverser le Drac sur une grande passerelle en bois et couverte. À la fin de cette passerelle, prendre à droite la piste cyclable. La suivre pendant 15 km, jusqu'au niveau de Voreppe ».

Pour ceux qui vont vers Gap par la route Napoléon, Alain Charrière signale dans son étude de 1993, la possibilité de « shunter » la terrible côte de Laffrey (terrible par sa pente - 7 km à 8% - et par les gaz d'échappement !) en prenant la D529 à Champ s/Drac, avant Vizille. On rejoint La Mure « plus sagement et beaucoup plus tranquillement » mais avec un surplus kilométrique de 4 km et sans le BPF !

**6 - Le « shunt » de Digne**

Voir Annexe A, chapitre F

**7 - Comment éviter la traversée de Nice ?**

Voir Annexe A, chapitre G

## 4 - 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.

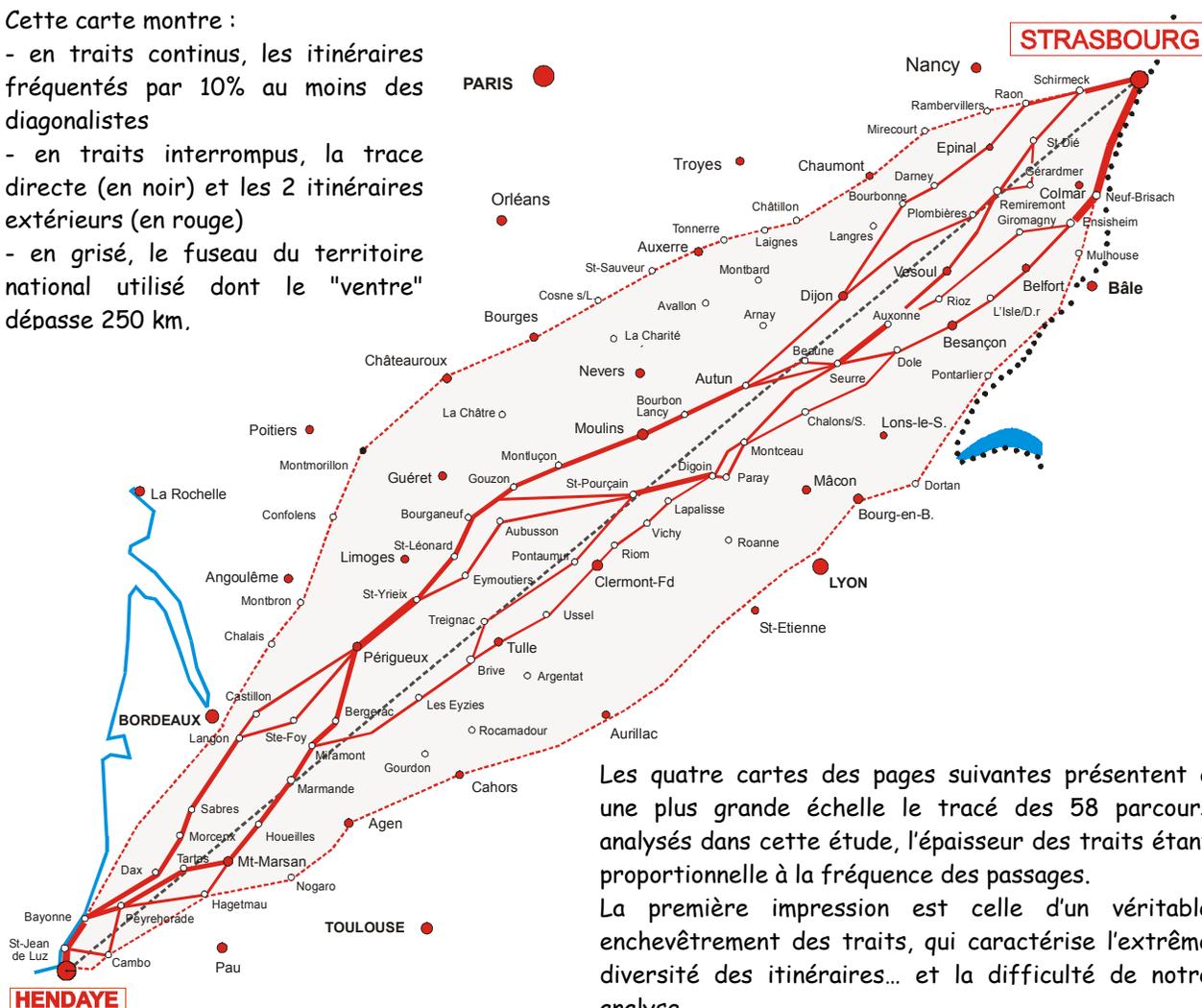
Sur la carte, la zone ombrée couvre l'espace exploré par tous ces itinéraires, sachant que 26 partent d'Hendaye et 32 de Strasbourg. La distance totale calculée sur les fiches varie de 1106 à 1252 km. La trace directe, longue de 930 km, passe par Marmande, St-Pourçain s/Sioule et Remiremont.

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 dénivellée, 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)

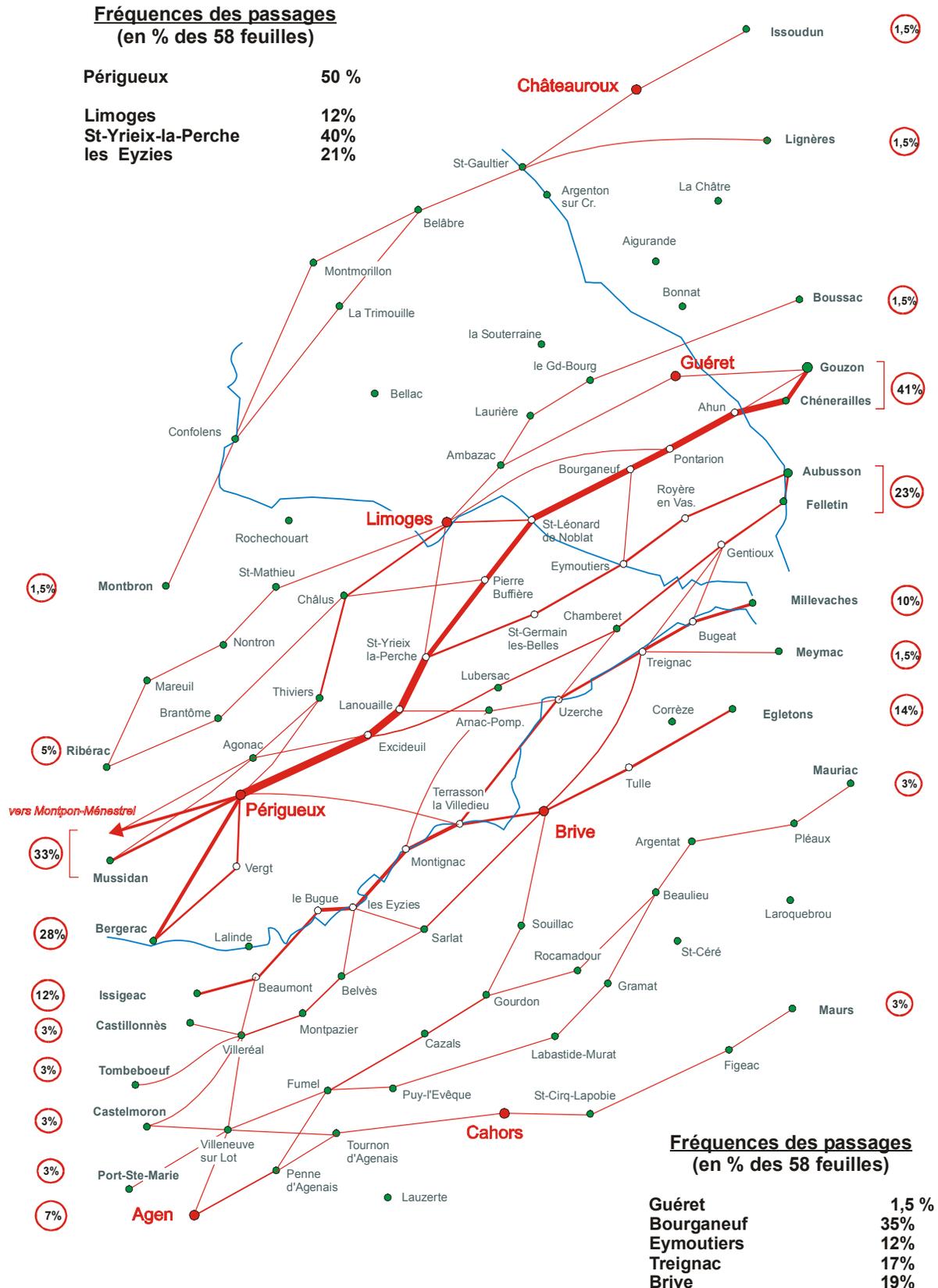
La distance sur la carte est de **254 km**. Plusieurs variantes sont possibles pour la traversée des Landes. L'avantage de l'itinéraire par Laluque, Rion-des-Landes, Morcenx et Sabres pour rejoindre Luxey est qu'il évite le tronçon Dax-Tartas et les "pirouettes", imposées par l'interdiction de la N124 (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 3 de la Dordogne à la Creuse

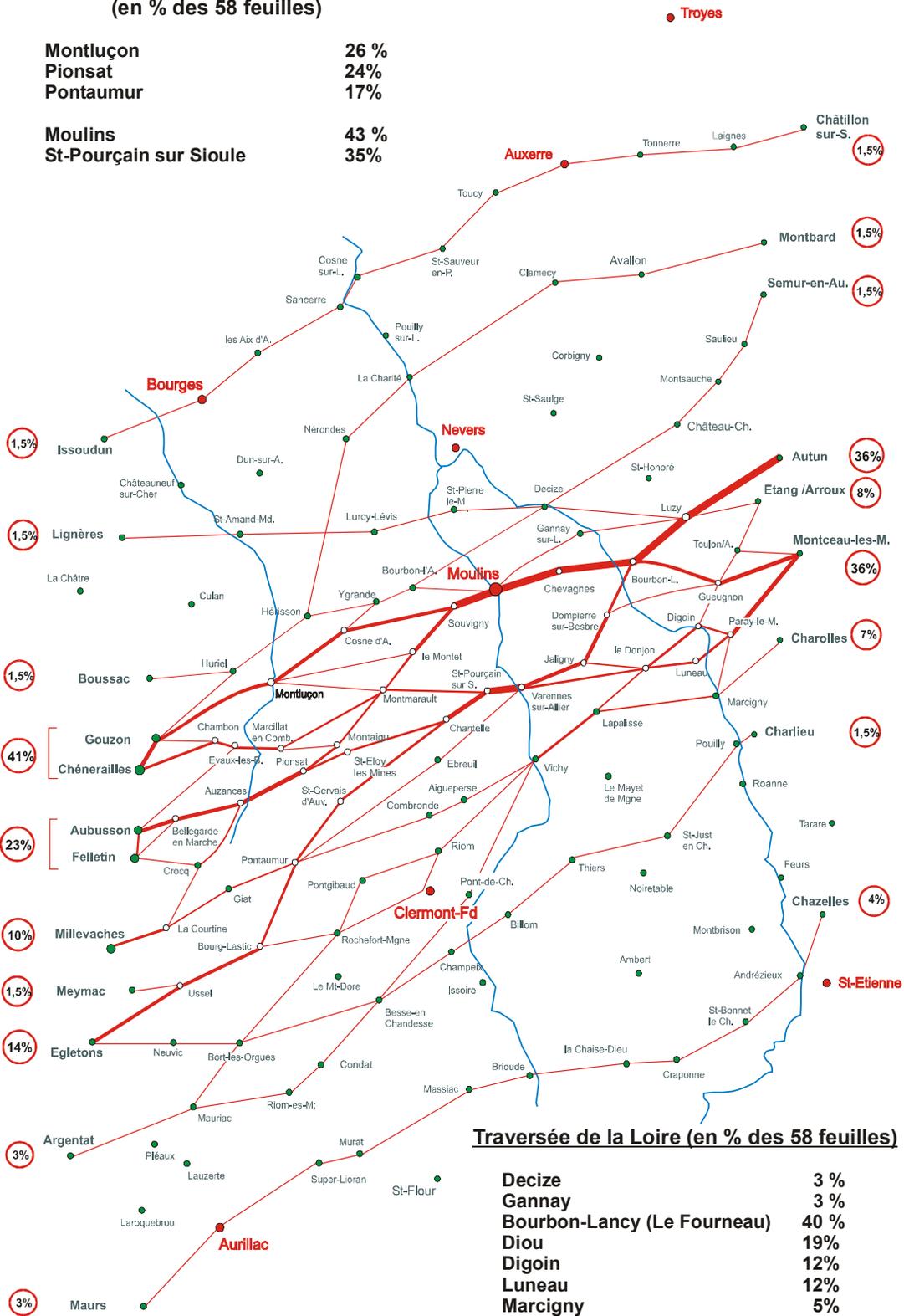


# Itinéraires d'Hendaye à Strasbourg - carte 4 du Limousin à la Bourgogne

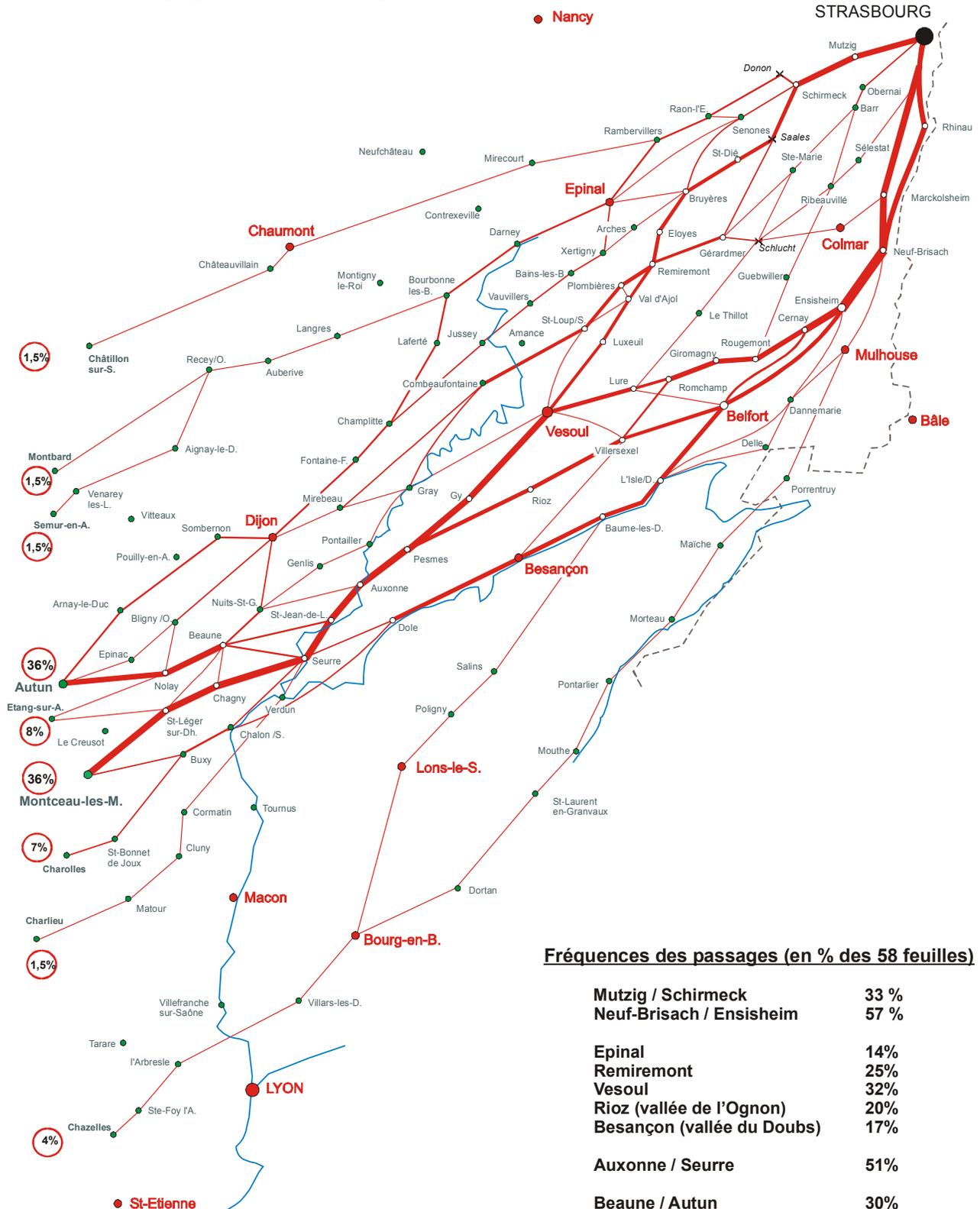
## Fréquences des passages (en % des 58 feuilles)

Montluçon 26 %  
Pionsat 24%  
Pontaumur 17%

Moulines 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 Chénérailles, 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'incommode 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 délai<sup>2</sup>. 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 kilométrages sous-estimés de 9 à 28 km).

---

<sup>2</sup> 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.

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<sup>ème</sup> quinzaine), 12 en mai (10 dans la 2<sup>ème</sup> quinzaine), **23 en juin** (14 dans la 2<sup>ème</sup> quinzaine), 17 en juillet (3 dans la 2<sup>ème</sup> 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](http://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 dénivellée 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<sup>ère</sup> 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<sup>ère</sup> 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, Chaublanc, 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

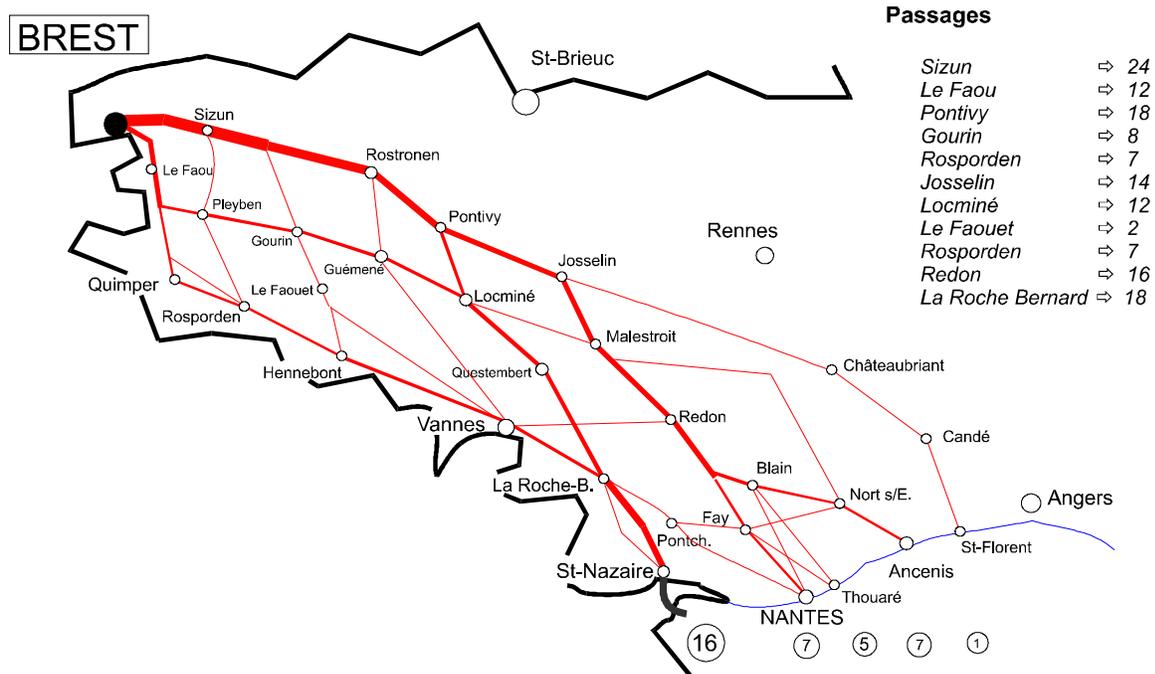
Voir Annexe A, chapitre B



## Analyse des itinéraires

### 1) de Brest à la Loire, la traversée de la Bretagne puis de la Loire

Les trajectoires en terre celtique dessinent un réticule d'orientation générale sud-est, caractérisé par un transfert progressif du nord vers le sud : choisie par 24 projets, sur un total de 36, la classique route de Brest à Josselin perd progressivement ses utilisateurs, guidés par la nécessité de traverser la Loire au plus près de son embouchure.



L'autre tiers (12 projets) opte pour un départ de la capitale bretonne par le pont Albert Louppe et la superbe, mais difficile, route du Faou. Ce groupe comprend ceux qui ont choisi la route du littoral par Quimper (quelquefois contournée par Briec et Elliant, avec un gain de 6 km mais quelques "chevrons" de plus) et ceux qui n'hésitent pas à affronter la Montagne Noire, motivés par l'ascension du récent (dans l'annuaire Chauvot !) col de Toull al Laëron (266m), situé entre Spézet et Gourin, ou par le site BPF du Faouet.

Seize itinéraires empruntent le pont de St-Nazaire; douze passent à Nantes et/ou Thouaré-sur-Loire (12) et les autres à Ancenis (7). Le choix du point de passage prépare la suite du parcours vers le sud : ceux qui ont choisi St-Nazaire ont déjà opté pour un itinéraire par la Vendée, la Saintonge et les environs de Toulouse, ceux qui traversent la Loire à Ancenis regardent vers l'Angoumois et le Périgord.

Bien évidemment, et la carte suivante le montre clairement, certains appuient leurs choix sur des considérations personnelles (sites BPF ou autres, famille ou amis, nouveaux cols,...). Ce qui explique quelques trajectoires étranges comme la liaison entre Vannes et Redon ou le parcours par Châteaubriant, Candé et St-Florent.

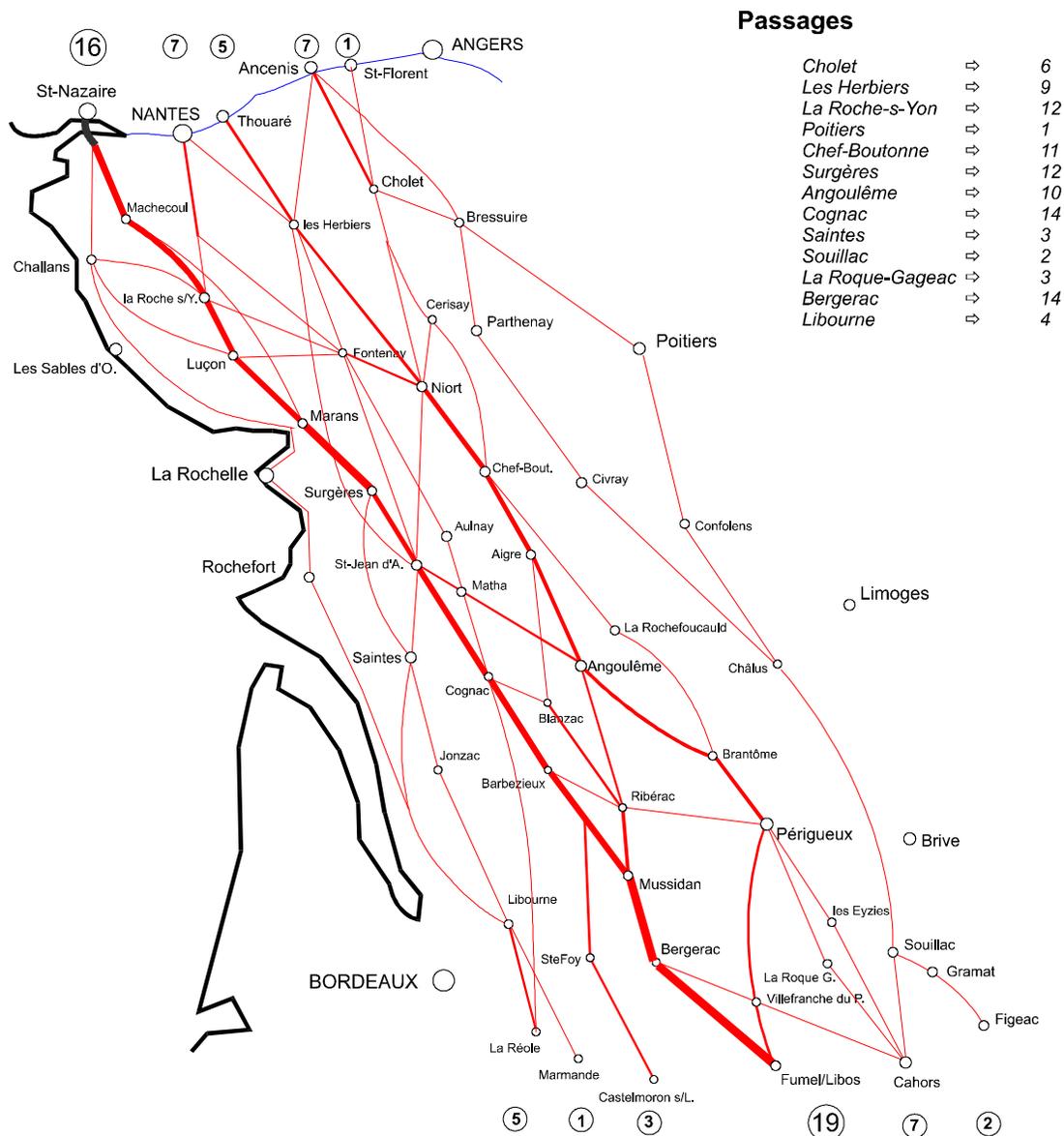
D'un point de vue purement kilométrique, les distances de référence sont :

- de BREST à ST-NAZAIRE : **270 km** par le trajet Pontivy, Questembert, La Roche-Bernard ou par le littoral (Rosporden et Vannes); on peut :
  - ⇒ réduire cette distance d'une petite dizaine de kilomètres en optant pour un parcours "intérieur" par Le Faouet... mais au prix d'un net accroissement des difficultés;

- ⇒ éviter d'augmenter inutilement cette distance de 6 km en contournant la si belle Grande Brière par l'ouest (Herbignac, St-Liphard), avec en prime, la traversée complète de St-Nazaire !
- de **BREST à NANTES et/ou THOUARE** : **305 km** par le trajet Josselin, Redon ou par le littoral (Vannes et Rosporden); et on évitera, comme certain, de "perdre" 9 km entre passant par Blain plutôt que par Fay pour aller de Redon à Nantes !
  - de **BREST à ANCENIS** : **315 km** en quittant "la route de Nantes" peu après Redon, pour rejoindre la Loire par Blain et Nort-s-Erdre.

À noter aussi :

- que le "détour" par Huelgoat entre Roc Trévélzel et Carhaix "coûte" 6 km supplémentaires mais "apporte" la tranquillité, une superbe forêt et un BPF
- que le fort dangereux tronçon de voie rapide entre La Roche-Bernard et Vannes peut être évité par Surzur, Muzillac et Arzal, avec un supplément de 8 km...



## 2) de la Vendée au Périgord, par le marais poitevin et les Charentes

Deux trajectoires parallèles émergent avec netteté :

- celle de l'ouest par la Roche-sur-Yon, Surgères, Cognac et Bergerac est empruntée par la grande majorité des itinéraires passant par St-Nazaire et se renforce progressivement "par l'est" (en particulier au niveau de Mussidan), tout en perdant quelques unités dont l'objectif évident est de rejoindre la Garonne "au plus court", sans doute dans le but d'éviter les serres du Quercy. Quelles que soient les multiples "variantes" empruntées pour la traversée du Marais poitevin ou des Champagnes charentaises, dans la mesure où le "cap sud-est" est maintenu, la distance de référence entre la Loire et Fumel/Libos est de **460 km**.

- celle de l'est par Niort, Chef Boutonne, Angoulême, Périgueux et Cahors est suivie par ceux qui traversent la Loire à Nantes (un sur deux), Thouaré (tous) et Ancenis (6 sur 7). La distance de référence par ce parcours (et ses "variantes" comme dit précédemment) est **aussi de 460 km**.

Les trajectoires "extrêmes", ouest (littoral) ou est, s'avèrent peu dispendieuses en kilomètres dans la mesure où elles sont tendues. Ce n'est évidemment pas le cas de l'itinéraire Ancenis-La Réole par Niort et Saintes qui nous a laissé assez perplexes...

Remarquer l'amplitude du faisceau des trajectoires à l'horizontale de Bordeaux : près de 200 km (contre 90 pour la traversée de la Loire).

## 3) la traversée des terres cathares

Fumel/Libos, est située très exactement sur la trajectoire linéaire, tout comme Montauban, Revel et Carcassonne. Rien d'étonnant donc que la route empruntée par une forte majorité des itinéraires traversent les deux premières villes.

À Revel (21 passages), 8 projets maintiennent la même option et s'engagent résolument vers Carcassonne et les routes accidentées et tortueuses des Corbières audoises. Les autres choisissent la route classique (et aussi fréquentée par les diagonalistes que le trajet Brest-Pontivy) par Castenaudary, Limoux et Quillan.

La distance de référence de Fumel à Perpignan par cette voie est de **335 km**. Elle peut être raccourcie d'une dizaine de km soit en empruntant la route des Corbières, soit en évitant Quillan. Dans ce cas, à Couiza, passer par Bugarach et le col du même nom, puis les gorges de Galamus pour rejoindre St-Paul de Fenouillet. Mais ces kilomètres "économisés" coûtent assez chers en dénivelée.

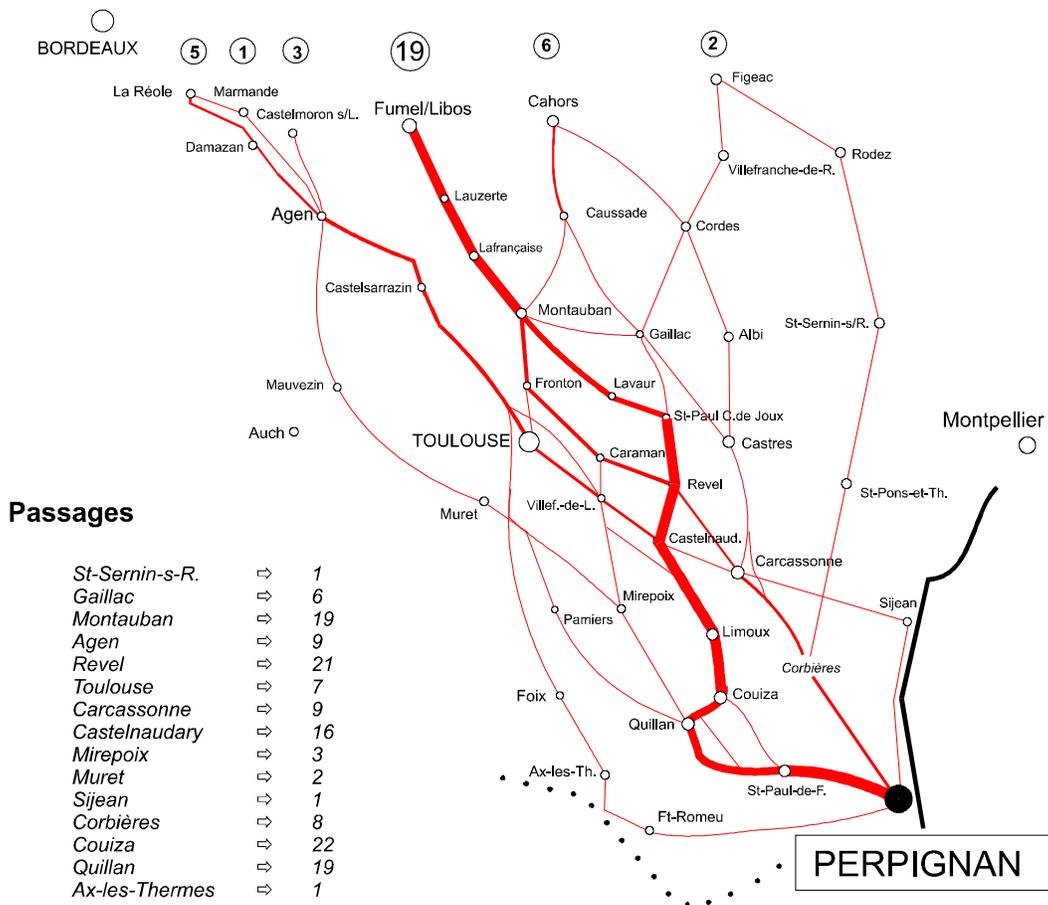
### Observer :

- la notable proportion d'itinéraires (9 sur 36) qui passent par la vallée de la Garonne ("*platitude assurée*"), à partir de La Réole, Marmande et/ou Agen. Deux sur trois empruntent les petites routes qui jouxtent le canal latéral (par le Mas d'Agenais et Damazan) - tranquillité garantie mais gare au pilotage ! - les autres n'hésitent pas à emprunter la chaotique N113 . A chacun son plaisir ! Cinq de ces itinéraires traversent Toulouse "en longeant le canal" d'un bout à l'autre, les autres tentent de contourner la ville par sa banlieue immédiate nord ou sud...

- les deux itinéraires "ouest" par Mauvezin, Muret et Quillan : à peine plus longs (une quinzaine de km au plus), ils constituent une option intéressante et originale.

- les itinéraires "est" par Albi ou St-Sernin-sur-Rance puis les Monts de Lacaune sont nettement plus longs (une cinquantaine de km) et plus difficiles.

- deux itinéraires sont utilisés pour rejoindre Revel depuis Montauban : équivalents en distance (170 et 172 km), ils ne le sont ni en dénivelée ni en agrément. Une majorité de diagonalistes semblent opter pour le premier (par les vallées du Tarn et de l'Agout, Lavar et St-Paul-C.de Joux). C'est aussi notre choix.



### Distances

La distance "diagonaliste" de BREST à PERPIGNAN est donc égale à  $270 + 460 + 335 = 1065$  km. Cette valeur est très proche de la distance réglementaire qui est de 1060 km.

Un tableau comparatif des distances partielles, établi pour les 36 fiches de parcours utilisées, a mis en évidence un nombre assez important d'imprécisions, le plus souvent des oublis, quelquefois des ajouts, exceptionnellement une erreur d'addition. Un quart des distances proposées étaient sous-estimées de quelques à plusieurs dizaines de kilomètres. La plus importante erreur est un "oubli" de 29 km (entre Aigre et Chef-Boutonne) ! Il est heureux, pour sa réputation et sa tranquillité, que l'auteur de cette erreur ait effectué son raid en solitaire... Attention donc dans la préparation de vos feuilles !

30 projets sur 36 affichent des distances comprises dans l'intervalle 1050 - 1100 km. On trouve dans cette catégorie tous les itinéraires cohérents, c'est-à-dire ceux qui maintiennent une direction générale sud-est du départ à l'arrivée, qu'ils soient ouest ou est, qu'ils sacrifient ou non quelques kilomètres à un site BPF, à l'ascension d'un col ou au contournement d'une ville importante.

Les six projets restants se caractérisent par des trajectoires indécises dans leur direction générale, avec des options "plein est ou plein sud" qui coûtent cher en kilomètres. Cinq affichent des distances comprises entre 1110 et 1150 km et la dernière totalise 1214 km. Partant de Perpignan, elle passe part Font-Romeu et le col de Puymorens, fait un détour jusqu'au Port d'Envalira (2.404m), rejoint Toulouse par Foix, retrouve l'itinéraire "normal" pour monter jusqu'à la Loire et n'hésite pas à prendre le "chemin des écoliers" en Bretagne. Diagonale réussie "de justesse", mais avec 150 km et 2500m de

dénivelée "en rab", le délai de 89 heures est bien étroit. Bravo à l'auteur de cette performance qui rejoint celle de celui qui avait choisi d'aller d'Hendaye à Menton en passant par le Tourmalet et le Ventoux !

### **Relief et dénivelée**

La dénivelée totale ne doit pas dépasser 7500m. Aucun obstacle important sur le parcours mais quelques secteurs à relief bien marqué : la Bretagne, de Brest à la Roche-Bernard et surtout le tronçon de 300 km entre St-Jean d'Angely et La Française.

À titre indicatif, l'auteur a mesuré en 2001 avec un altimètre Suunto, 8260 m de dénivellation cumulée entre Brest et Perpignan sur un parcours "agrémenté" de quelques variantes pour "chasser des cols".

### **Délai et nombre d'étapes**

Le délai imparti est de 89 heures :

- soit 3 fois 24 heures + 17 heures,
- ou quatre journées de 16 heures + 3 arrêts nocturnes de 8 heures + une heure de délai de sécurité,
- ou quatre étapes de moins de 270 km, parcourue à une moyenne horaire générale de 16,6 km/h.

Le découpage est donc assez évident : tous les projets analysés optent pour 4 étapes, à peu près équilibrées en distance (250 à 300 km) avec toutefois une tendance assez nette à un allongement de la seconde étape, surtout lorsque le départ à lieu de Brest (relief moins accentué de la Loire jusqu'aux Charentes) et à un raccourcissement de la dernière étape (pour des raisons de sécurité, quelle que soit la ville de départ). Dans les 36 projets, on retrouve les habituels partisans de la "première très longue étape" : au moins 400, voire 500 km. Ils sont trois dans ce cas qui ont choisi de terminer "en roue libre" avec une étape de moins de 150, voire moins de 100 km.

### **Pour conclure**

Cette Diagonale, dans le sens Brest-Perpignan, est idéale pour commencer un cycle. Distance intermédiaire, relief notable mais bien réparti, vents dominants généralement favorables, découpage en quatre étapes de longueur raisonnable...

Comme toutes les Diagonales qui vont vers Brest, elle peut devenir rebelle si le vent d'ouest, ou pire nord-ouest, se lève !

**Cette analyse a été faite en mars 1997.**

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

**1 - Pour les entrées/sorties de Brest 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 - Secteur entre la Vilaine et Vannes**

Courrier de Daniel MENAGER (Rennes) - février 1998 - Carte Michelin 230 ou 517

« La voie rapide de La Roche-Bernard à Vannes (N165 – E60) n'est pas interdite... mais quel cauchemar !  
Pour aller d'Herbignac à Vannes, je conseille de traverser la Vilaine à Arzal. A partir de là, il y a une toute petite route sympathique qui longe la voie expresse, jusqu'à 800 m de Vannes. Il ne reste donc que 800 m de 4 voies et ce n'est pas beaucoup plus long. »

Cette 'route sympathique' qui évite la voie rapide coté sud passe par Arzal - Muzillac - Ambon (par D20) - Surzur - Noyal (par D195) et Vannes (par D780 puis 800m de voie rapide). L'augmentation de la distance d'Herbigac à Vannes est de 2 km. C'est-à-dire rien en regard de la tranquillité !

En résumé : ⇒ ne pas traverser la Vilaine à La Roche-Bernard - éviter la voie rapide N12 - E50  
⇒ utiliser l'itinéraire Arzal - Muzillac - Sursur - Noyal

**3 - Arrivée à Perpignan (ou départ de) par Estagel**

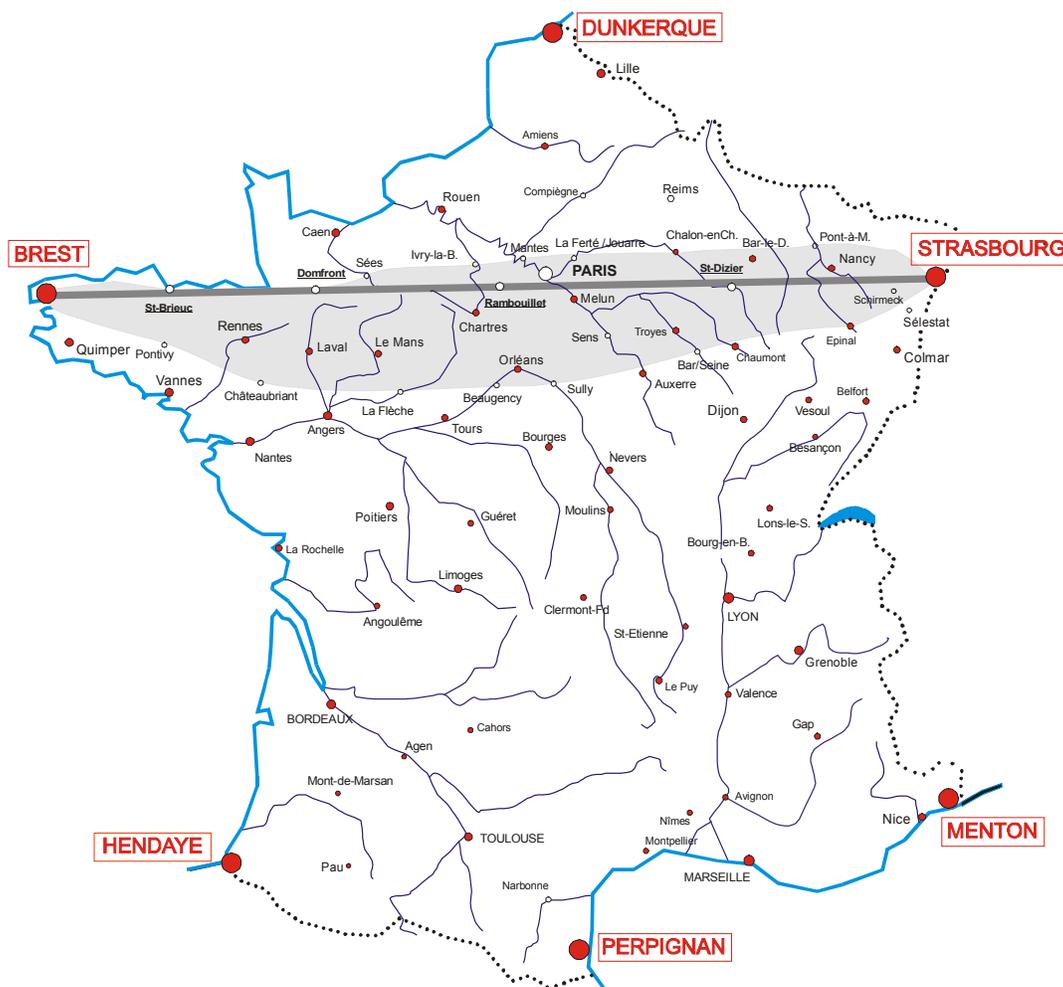
Voir Annexe A, chapitre D



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

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'Ile 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 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.

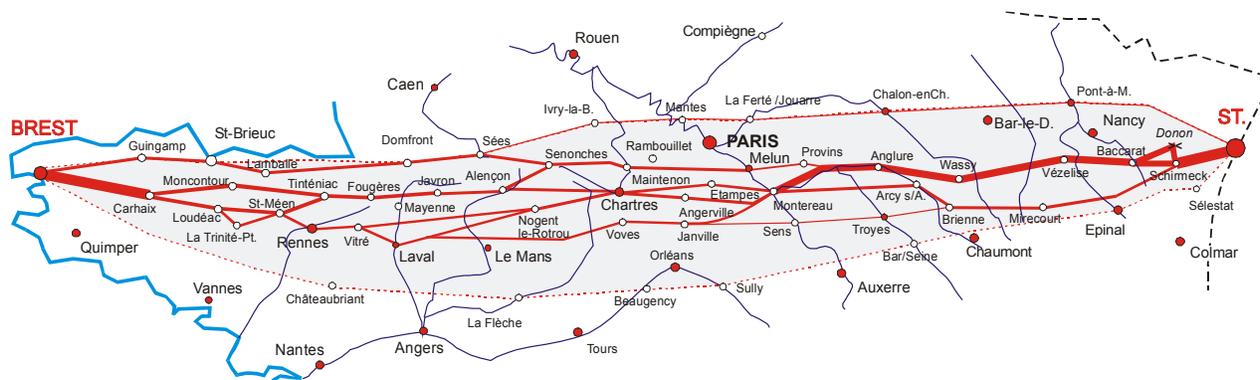


Pour cette analyse, j'ai utilisé 67 des 69 feuilles de parcours adressées au Délégué Fédéral en 1999, 2000, 2003 et 2004, la feuille SB 1997 de Francis POUZET, et mes deux itinéraires personnels (1996 et 1998).

Sur la carte, la zone ombrée couvre l'espace exploré par tous les itinéraires, sachant que 41 partent de Brest 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.), **Vezelise** (36 p.), **Raon-l'Etape** (44 p.) et **Schirmeck** (59 p.). Noter que 32 itinéraires sur 44 qui passent à Raon-l'Etape 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 1040-1080 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 Paris (3 passages) ou la grande banlieue nord (2 passages par Pontoise, Dammartin-en-Goële) ; 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 !

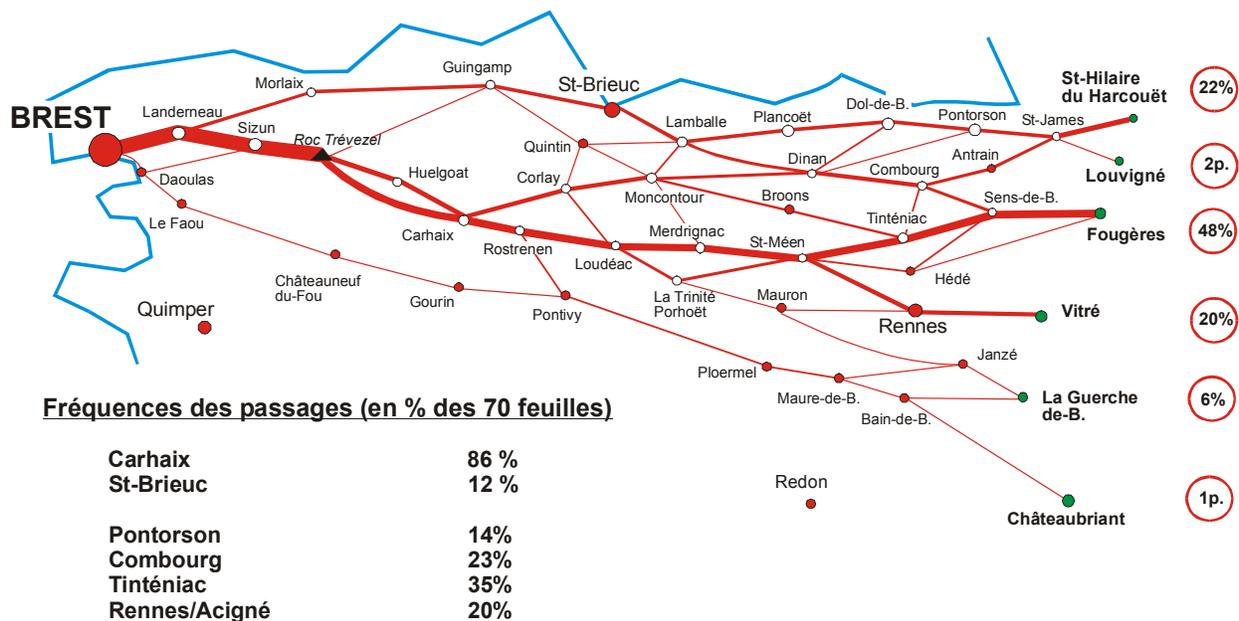
- au sud, ceux qui semblent fuir les reliefs du Perche, les immensités céréalières de la Beauce et l'agitation parisienne pour passer par la Sologne, l'Auxerrois, la Haute-Marne et le département des Vosges. Option assez curieuse choisie par trois diagonalistes (deux feuilles) et qui ne leur « coûte » 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.), Gorron et Javron (23 p.), et sans doute les 3 passages par Plougastel et Daoulas pour aller de Brest à Sizun, 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 FOUGERES - 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 PBP<sup>3</sup>, 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.

<sup>3</sup> Paris-Brest-Paris, bien sûr...

### 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.

## **B – Pays manceau et collines du Perche**

### B1- De FOUGERES à CHARTRES - valeur retenue pour la distance = 230 km

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

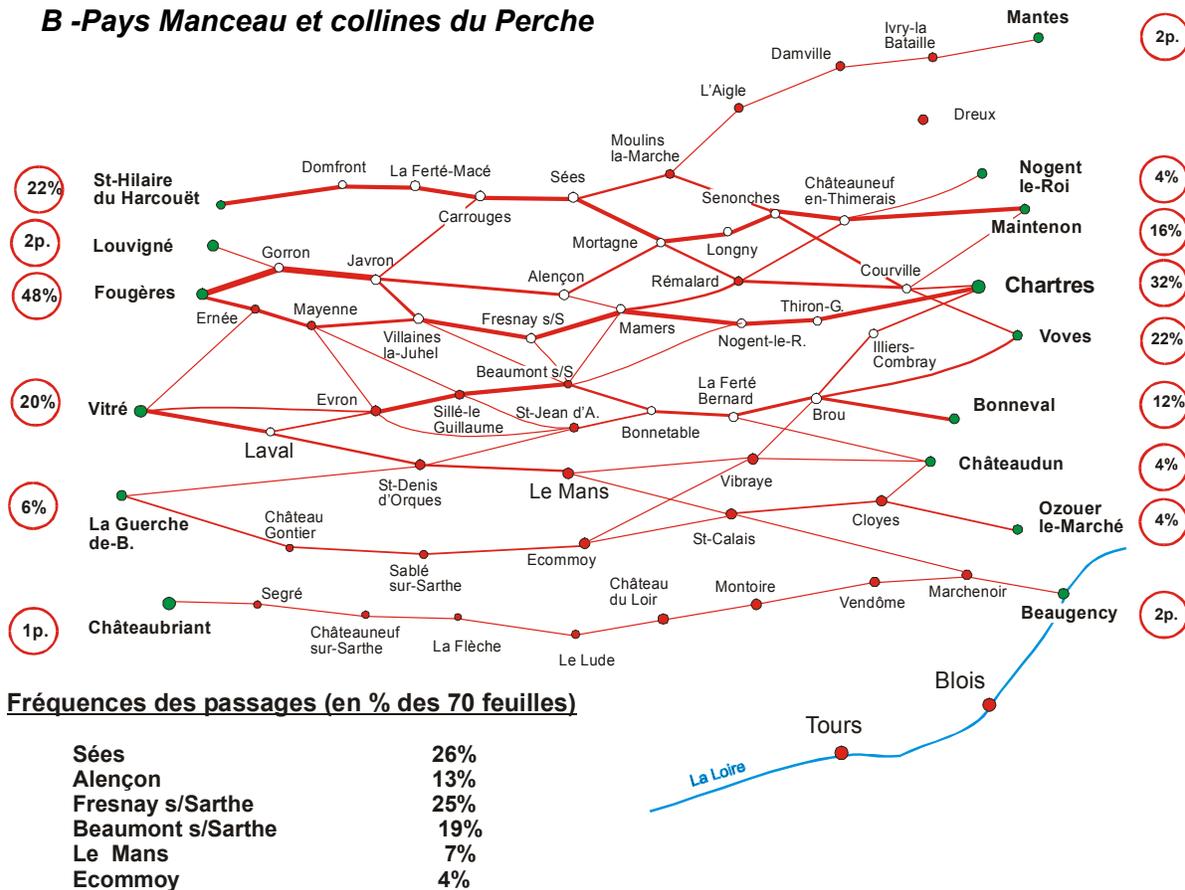
Deux possibilités :

- 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, D30<sup>2</sup> 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).

## B -Pays Manceau et collines du Perche



### 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.

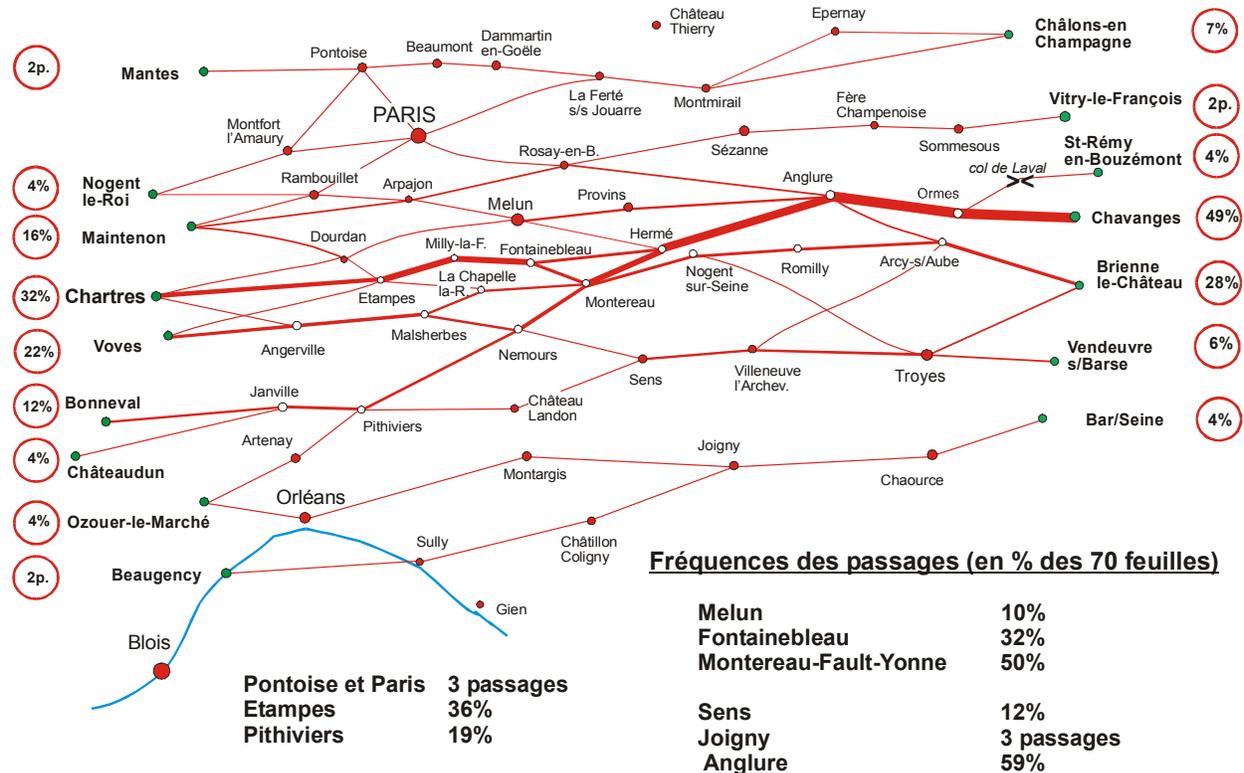
Tronçon assez accidenté dans les secteurs du Parc de Maine/Normandie (entre Domfront et La Ferté-Macé) et, bien évidemment, autour de Mortagne-au-Perche. Il ne comporte pas de routes à fort trafic.

J'ai constaté un nombre assez important de "croisements d'itinéraires" dans le Perche : de Mamers vers Mortagne ou inversement de Mortagne vers Rémalard et Chartres. Je rappelle, 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 ( $\pm 10$  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 !

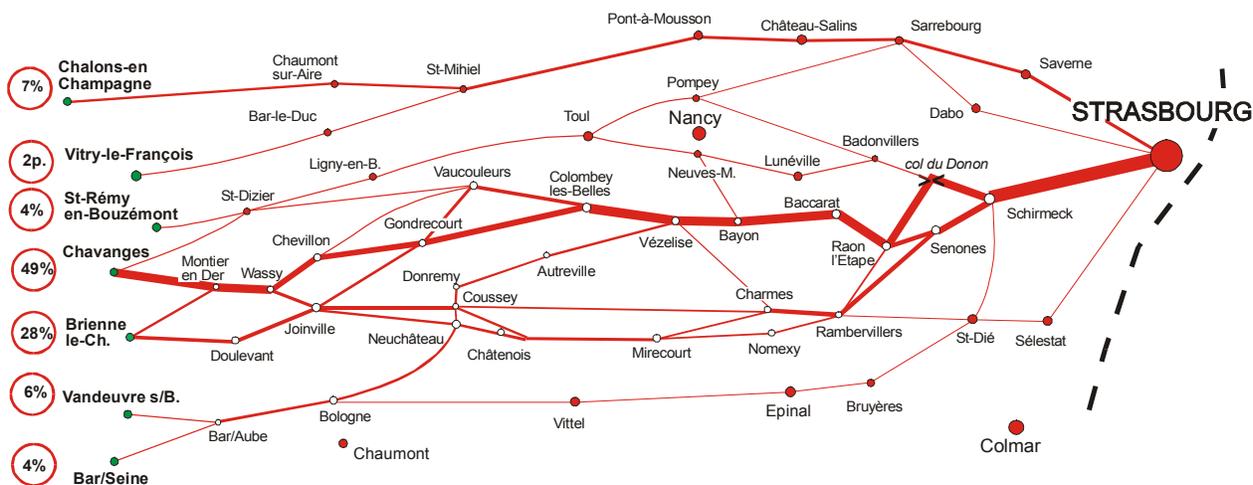
Coincidence ? Les six fiches de parcours à notre disposition passant à la fois par Maintenon et Chavanges donnent une distance moyenne de 259,7 km pour une fourchette de 253 à 264 km !

### 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 Puisseaux 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)

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

### 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-Der<sup>4</sup> 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).

<sup>4</sup> BPF et lieu, chaque année en novembre, d'un merveilleux festival de la photo animalière. Avis aux amateurs !

Jean-Luc Treffandier conseille d'utiliser la rive gauche de la Meurthe (D158 via Thiaville) entre Baccarat et Raon.  
*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 Neufchâteau, D166 Châtenois, Mirecourt, D10 Nomexy, D6 Méreville, 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 Neufchâteau 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 rejoint l'itinéraire précédent à Neufchâteau (distance depuis Vandœuvre s/Barse = 300 km). Le 7<sup>ème</sup> 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 !

## 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 délai<sup>5</sup>. 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

---

<sup>5</sup> 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.

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<sup>ème</sup> quinzaine), **28 en juin** (12 dans la 2<sup>ème</sup> quinzaine), 19 en juillet (9 dans la 2<sup>ème</sup> quinzaine), 8 en août (2 dans la 2<sup>ème</sup> 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).

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 ?

**Cette analyse a été faite en janvier 2005.**

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

1 - Pour les entrées/sorties de Brest 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 - Traversée des Côtes d'Armor

Cartes : Michelin 58 et 230 (anciennes) ou 309 et 517 (nouvelles)

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

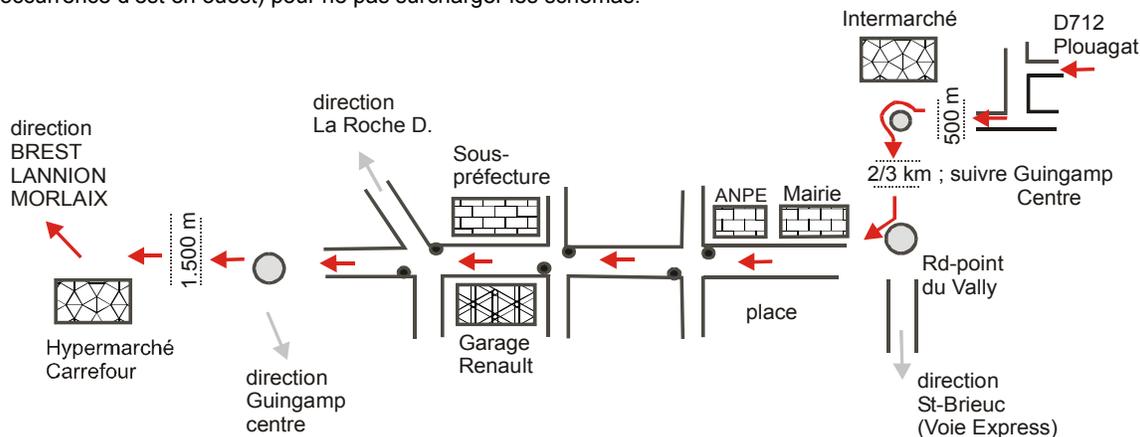
- 1 - Pratiquement plus aucun diagonaliste ne passe sur l'ancienne nationale 12 (D712, qui jouxte la voie rapide) alors qu'elle offre beaucoup de sécurité, sans doute en raison de la difficulté des traversées des villes de Guingamp et St-Brieuc.
- 2 - Pour éviter ces deux villes, certains cyclos optent 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

### 22 - 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.

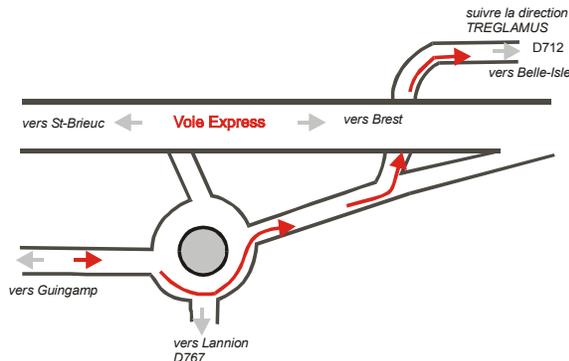
En fait les pièges abondent et, pour nous aider à les éviter, Michel SCOLAN, expert en la matière même s'il réside à Saint-Brieuc, nous propose deux schémas et d'utiles points de repère. Nous avons choisi de flécher un sens (en l'occurrence d'est en ouest) pour ne pas surcharger les schémas.



Voici les recommandations de Michel :

#### 1 - 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.

## 2 - dans le sens BREST / SAINT-BRIEUC

- à l'entrée 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 Bagger-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).

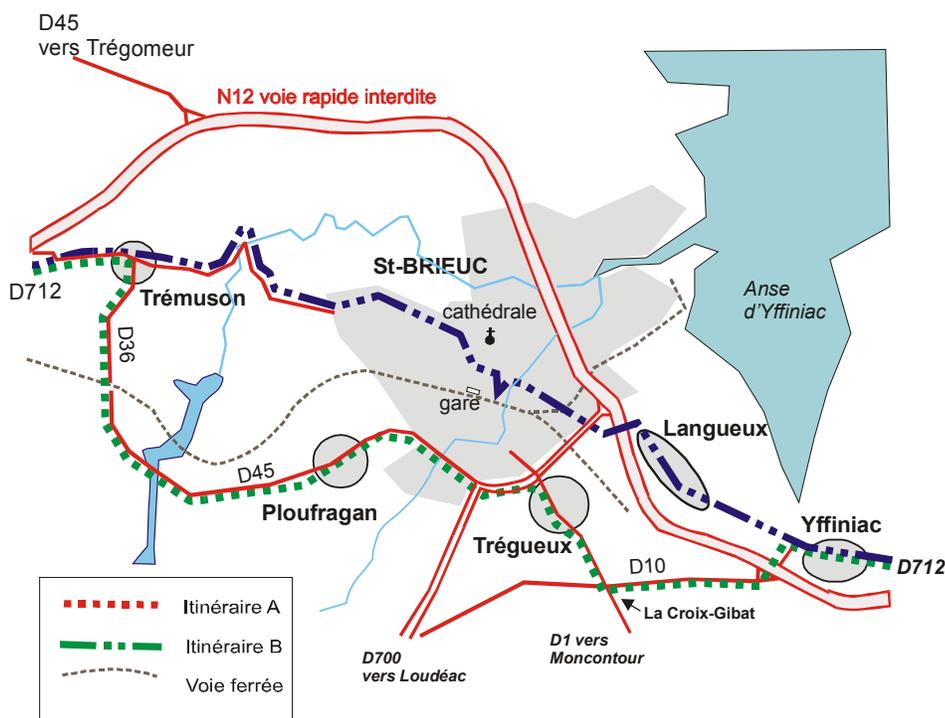
### 2 – de DINAN à YFFINIAC

À la sortie de Dinan, franchir le rond-point "du Mac Donald" puis, au rond-point suivant, prendre la direction de Trélevan (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. Ils sont tracés sur cette carte :



Itinéraire A (par St-Brieuc sud) : plus tranquille mais plus long de 6 km – à utiliser dans la journée, aux périodes de fort trafic. À la sortie d'Yffiniac, prendre la D10 (à gauche et sous la voie rapide) puis la D1 vers Trégueux. À la Croix Gibat, direction hôpital – suivre pendant 500m la direction de Loudéac puis prendre à droite la D45 vers Ploufragan et D36 vers Trémuson, où l'on retrouve la D712. Prendre à gauche en direction de la voie rapide mais continuer sur cette D712 en direction de Châtelaudren (voie rapide sur la droite pendant 5 km environ)

Itinéraire B (par St-Brieuc centre) : plus direct (environ 15 km) – 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 N12/4 voies (strictement interdite aux cycles) et prendre la direction du centre ville en suivant les rues de Paris puis de Gouédic. C'est tout droit jusqu'à la place Du Guesclin où il faut prendre l'avenue de la libération sur la gauche pendant quelques centaines de mètres puis sur la droite la rue du 71<sup>ème</sup> d'infanterie. On longe le parking de la place du Champ de Mars (sur la droite). Suivre toujours tout droit cette rue du 71<sup>ème</sup> d'Infanterie, qui devient la rue de Brest, puis rue de la Caderie, puis rue T. Ribot, puis boulevard de l'Atlantique où l'on trouve les panneaux D712 Trémuson... Cet itinéraire demande une certaine vigilance !

#### 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) - Poussay (par D55) - Puzieux, Jouvaincourt (par D55G) - Oëlleville, Repel (par D29) - Dommartin s/Vraine (par D79) - Coussey (par D3) et 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.

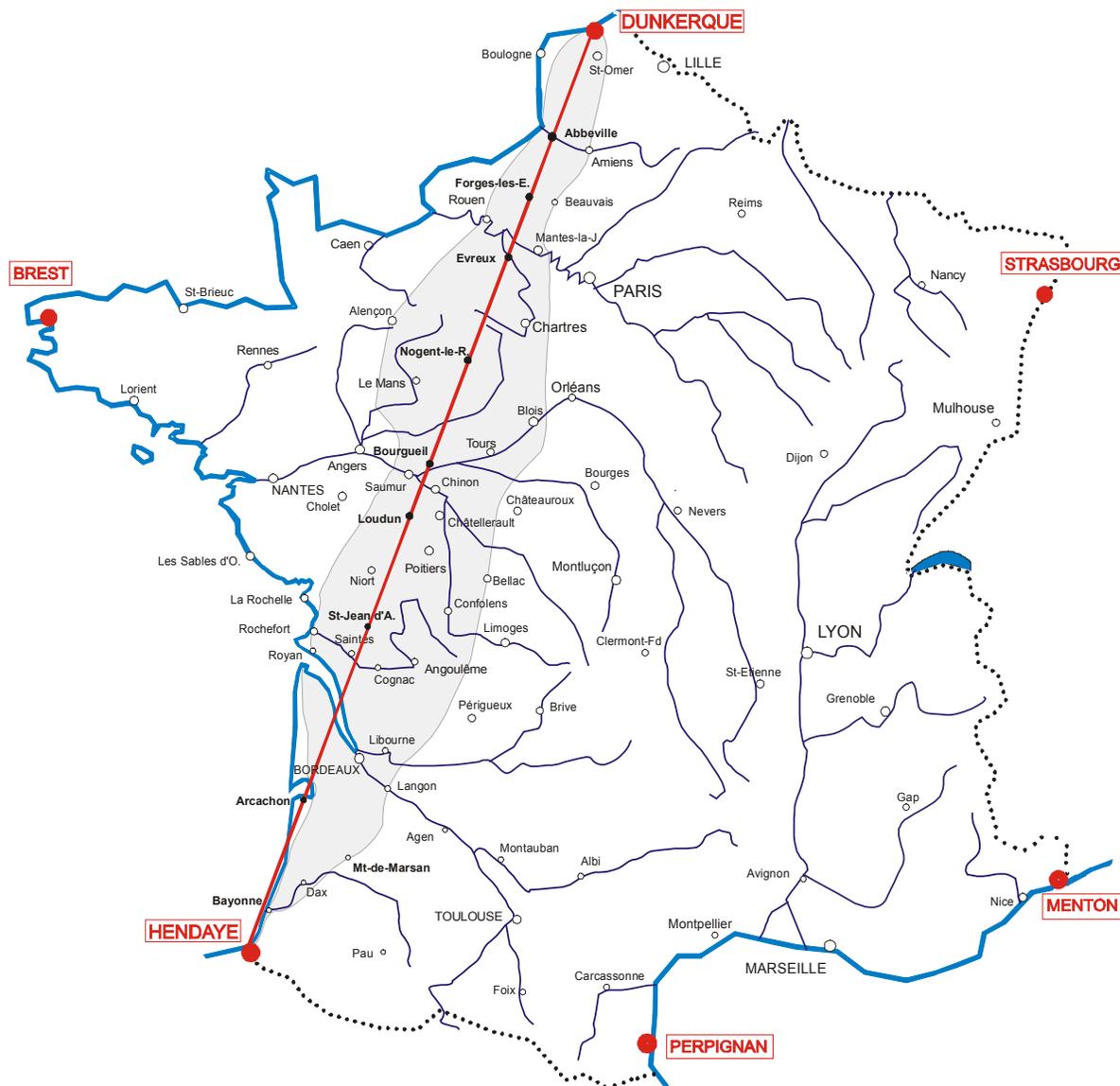


## 7 DUNKERQUE - HENDAYE : sur les traces de Régina GAMBIER

" J'ai formé le projet d'aller jusqu'aux Pyrénées... Comme j'aime aller par la route à pied d'œuvre, j'espère me rendre là-bas avec mon vélo et, prodige de la petite reine, franchir ainsi la Seine le premier jour, la Loire le 2<sup>ème</sup> jour et la Garonne le 3<sup>ème</sup> jour. Ah, le beau rêve !"

Régina GAMBIER, première Diagonaliste féminine - septembre 1931

Aujourd'hui encore, trois-quarts de siècle après Régina, c'est toujours un beau rêve d'aller de Flandre en Pays Basque en franchissant les trois grands fleuves atlantiques. Rêve réalisé au cours des saisons 1996 et 1997 par 102 diagonalistes, répartis en 54 équipes.



Sur cette carte, la zone ombrée couvre l'ensemble de l'espace parcouru par les 52 itinéraires, utilisés dans cette analyse : 34 dans le sens nord-sud, comme Régina, et 18, soit un tiers, dans le sens inverse. La distance totale annoncée sur ces fiches varie de 1015 à 1163 km. La trace directe de DUNKERQUE à HENDAYE, longue de 900 km, passe par Abbeville, Forges-les-Eaux, Evreux, Nogent-le-Rotrou, Bourgueil, Loudun, St-Jean-d'Angely et Arcachon.

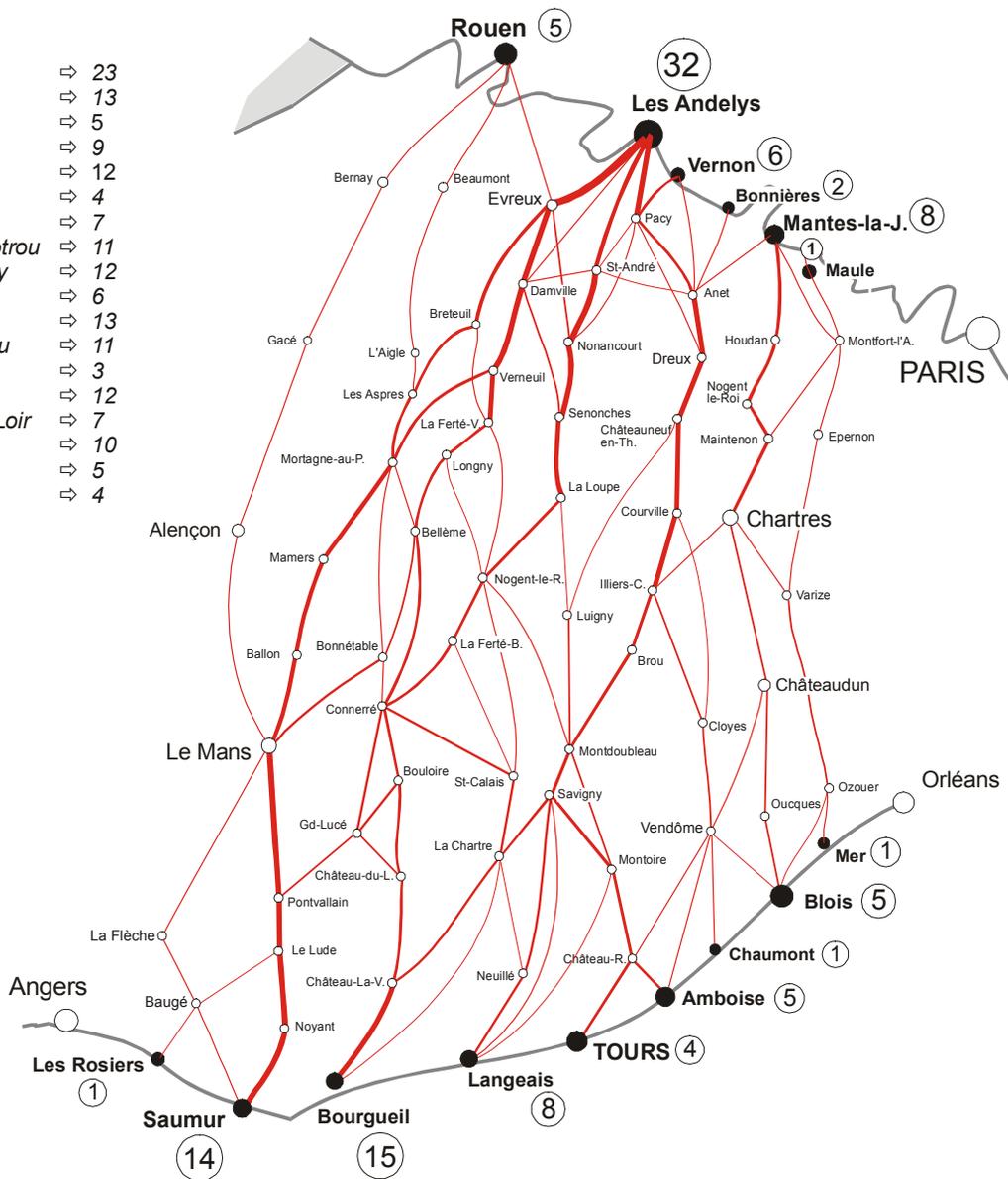


Les deux cartes des pages suivantes mettent en évidence, d'une part le choix des diagonalistes (faible préférence pour la voie "terrestre" à l'encontre du bac) et d'autre part l'extrême dispersion des trajectoires ! Fini, le "Grand Boulevard du Nord" ! Entre Seine et Garonne, à peu près chaque route de direction sud-est, voit passer au moins un diagonaliste "DH" ou "HD" tous les 3 ou 4 ans ! Y compris l'infamale N10 et ses innombrables "35 tonnes" ibériques !

Il est bien difficile de déterminer dans cet enchevêtrement de tracés une trajectoire préférentielle.

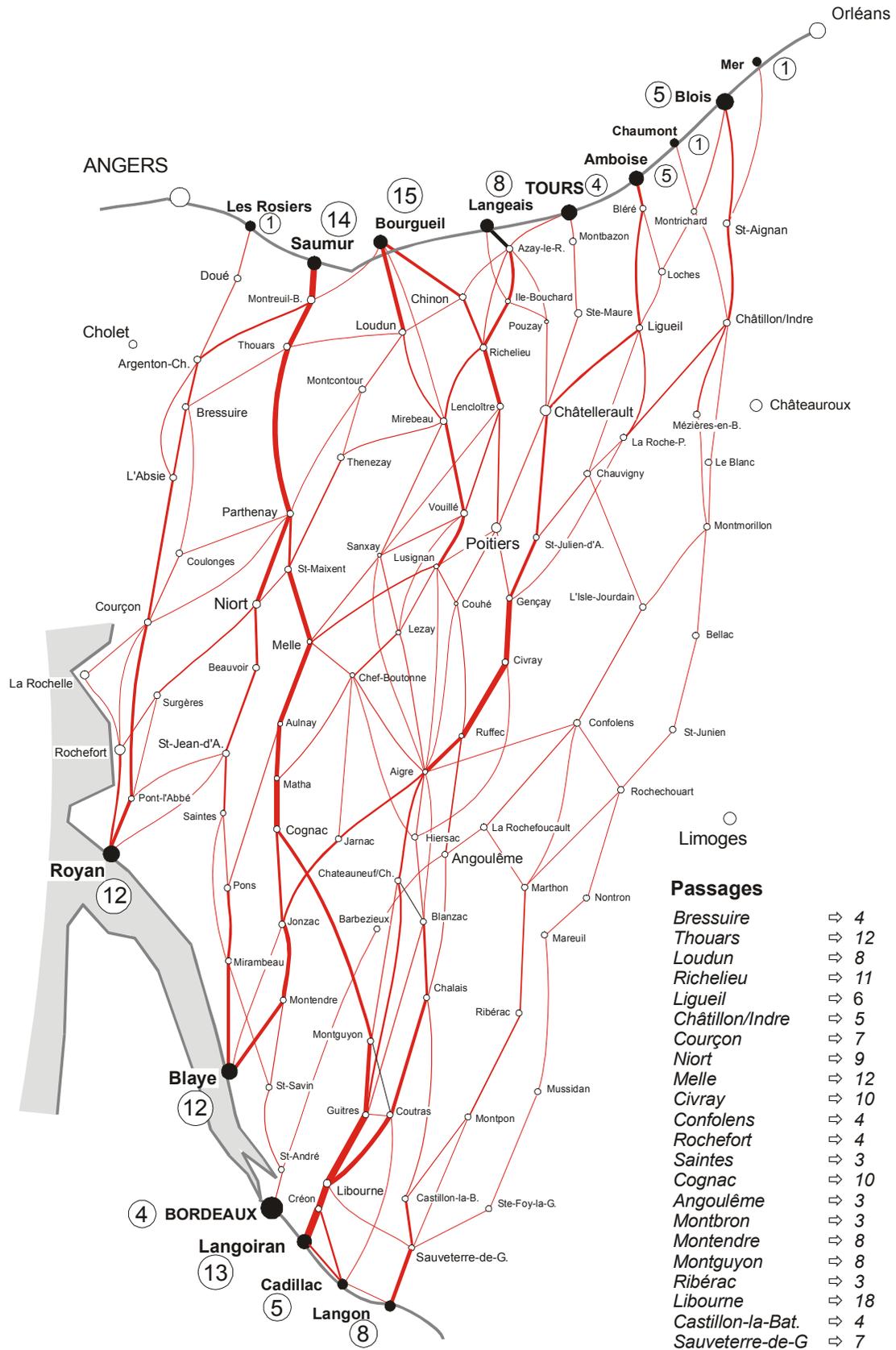
### Passages

Evreux	⇒ 23
Pacy	⇒ 13
Breteuil	⇒ 5
Nonancourt	⇒ 9
Dreux	⇒ 12
Houdan	⇒ 4
Mamers	⇒ 7
Nogent-le-Rotrou	⇒ 11
Illier-Combray	⇒ 12
Chartres	⇒ 6
Le Mans	⇒ 13
Montdoubleau	⇒ 11
Châteaudun	⇒ 3
Pontvallain	⇒ 12
Château-du-Loir	⇒ 7
La Chartre	⇒ 10
Montoire	⇒ 5
Vendôme	⇒ 4



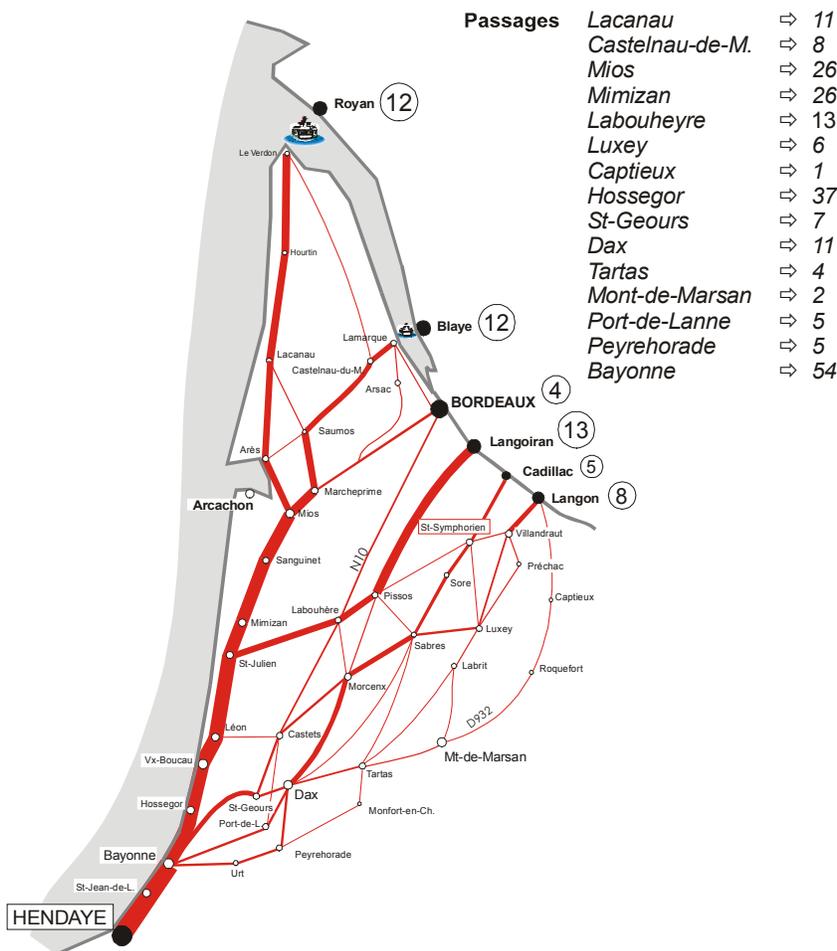
Nous retiendrons néanmoins, au départ des **Andelys** :

- un itinéraire "est" par Dreux, Courville, Montdoubleau, **Tours** (km. 245), Châtelleraut, Civray, Aigre, Libourne, **Langoiran** (km. 360), long de **600 km**
- un itinéraire "ouest" par Evreux, Bellème, Connéré, **Bourgueil** (km. 275), Parthenay, Melle, Cognac, Jonzac, **Blaye** (km. 280), long de **555 km**



### 3) de la Garonne à Hendaye, la forêt landaise...

Incontournables, les infinies lignes droites de la forêt landaise ! Au minimum sur 125 km pour ceux qui franchissent la Garonne à l'est de Bordeaux, au mieux sur 250 km pour ceux qui empruntent le bac entre Royan et Le Verdon. Au départ d'Hendaye, c'est un hors-d'oeuvre laborieux, à l'arrivée de Dunkerque, c'est une épreuve douloureuse.



Toutes les trajectoires convergent sur Bayonne, avec une nette tendance vers l'axe Mimizan-Hossegor (plus des 2/3 des passages).

Un petit dixième de l'effectif seulement, depuis Tartas ou Dax, met le cap sur Peyrehorade par les reliefs de la Chalosse, pour rejoindre la tranquille D261 qui borde l'Adour.

Le final est classique. Ceux qui "en finissent" optent pour la corniche basque, tandis que ceux qui partent au petit jour préfèrent la N10, surtout avec la nouvelle situation du Commissariat Central à la sortie d'Hendaye.

Pour l'itinéraire "Est", la distance de Langoiran à Hendaye est de **222 km** (sur 10 fiches).

Le trajet "Ouest", à partir du débarcadère du bac de Blaye, à Lamarque, elle est de **260 km** (sur 12 fiches).

Ces distances, comme les précédentes, sont des moyennes arrondies, calculées à partir des fiches d'itinéraire (après correction des erreurs détectées ou exclusion des itinéraires "hors norme").

#### **Distances**

Suivant les deux axes retenus précédemment, la distance de DUNKERQUE à HENDAYE est égale à :

- $244 + 600 + 222 = 1066$  km par **Tours** et **Langoiran**
- $244 + 555 + 260 = 1059$  km par **Bourgueil** et **Blaye**

La distance de référence, adoptée par Georges MAHE en 1981, était de **1050 km**. Un calcul récent effectué par Francis POUZET, basé sur les fiches des 12 dernières années (plus de 250 fiches, y compris celles qui "divaguent un peu dans le campagne"), donne **1069 km**.

Ces valeurs concordent parfaitement avec notre étude.

On peut faire :

- plus court, soit **1030 km**, en passant par Abbeville, Rouen, Alençon, Le Mans, Saumur, Parthenay, Niort, Rochefort et Royan - mais ce trajet comporte d'assez nombreux tronçons de routes nationales, de traversées de villes... et le département des Deux-Sèvres qui est très accidenté.
- encore plus court, soit **1015 km**, en passant par Hesdin, Aumale, Mantes-la-Jolie, Chartres et la N10 jusqu'à Hendaye - les deux téméraires qui ont choisi cet itinéraire en sont sortis vivants et... gavés d'oxyde de carbone, tout en empruntant des tronçons interdits aux cycles, comme à St-André-de-Cubzac ou Poitiers.
- plus long..., soit **1100 km** et davantage, en choisissant un parcours en "S", le plus plat possible (par la Beauce et le Bocage Poitevin) ou assez montagneux (par le Perche et les hautes terres limousines)... ou bien encore, en allant "faire une bise à la cousine Adèle" ou "chercher un petit col dans le Boulonnais, à moins que ce ne soit un BCN-BPF". Mais chacun est bien libre de "Diagonaliser" comme il l'entend...

### Relief et dénivelée

DUNKERQUE-HENDAYE est considérée, comme une Diagonale, "sans difficultés". La dénivelée totale de 5.085m, que j'ai personnellement mesurée avec un altimètre Avocet en 1997, en dépit de notables "fantaisies" picardes et boulonnaises, confirme cette assertion.

Mais attention quand même ! Il faut bien tracer sa route !

*" Plate et roulante, la Diagonale HENDAYE-DUNKERQUE ? Que les esprits naïfs aillent donc apprécier de plus près !" s'exclame Pierre Roques dans son compte-rendu en 1992.*

### Délais et nombres d'étapes

Selon les bases du calcul effectué en 1981 (moyenne horaire de 17,5 km/ pendant 16h, soit 280 km/jour), le délai imparti devrait être de 3 jours et 12 heures ou 84 heures. Le "Grand Ordonnateur" fédéral nous ayant accordé 4 heures supplémentaires, soit **88 heures**, toutes les fantaisies citées plus haut (les BCN,-BPF, la chasse aux cols et la bise à Adèle) sont autorisées. Nul ne saurait s'en plaindre...

Le découpage est simple. Tous les projets comportent 4 étapes, plus ou moins longues, suivant le cas. Quelques "irréductibles" de la route de nuit partent en fin de journée, mais la grande majorité des projets (près de 4 sur 5) prévoient un départ "à l'aube".

Si l'on prend une base de 280 km durant les trois premiers jours, avec un départ à 5h00 du matin, il reste 200 km à 240 km (selon l'itinéraire choisi) pour boucler le quatrième jour, avant 21h. Soit 4 étapes "équilibrées", avec route de jour possible à 100% pour ceux qui ne traînent pas trop lors des contrôles et ravitaillements..

Attention aux horaires des bacs ! Ils varient en cours de saison, en cours de semaine (moins de rotations les jours fériés) et la fréquence de rotation change en cours de journée. Il est donc préférable de se renseigner auprès du Service Maritime Départemental :

☎ 05 56 09 60 84 pour Royan-Le Verdon et 05 57 42 04 49 pour Blaye-Lamarque.

### Pour conclure

Dunkerque-Perpignan ? "*Fastoche* !" disent les anciens quand ils utilisent le jargon de leurs petits-enfants. Mais, il faut rester prudent. Une Diagonale n'est jamais facile, n'est-ce-pas Pierre Roques ?

**Cette analyse a été faite en mars 1998.**

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

1 - Pour les entrées/sorties de Dunkerque et d'Hendaye, 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 - Pour rejoindre Bergues

Voir Annexe A, sous-chapitre A1

3 - Les pièges de la Nationale 10 d'Hendaye à Poitiers

Cartes : Michelin 232 ou 518, 233 ou 521 et 234 ou 525

31 : entre Hendaye et Liposthey, traverser Bayonne

Voir Annexe A, sous-chapitres C1 et C2

32 - Environs de Bordeaux - courrier de Francis POUZET (Bordeaux) - décembre 2000

« Au sud de Bordeaux, la RN10 est autorisée aux cycles sur toute sa longueur, jusqu'à ce que cette 2x2 voies devienne autoroute. Mais :

- de St-Geours-de-Marenne (32 km nord de Bayonne) à Castets, soit sur 22 km, une voie latérale pour les cycles existe : c'est parfait... à part le bruit des camions.
- de Castets à Le Muret (72 km nord de Castets), il faut rouler sur la 4 voies avec les camions car la bande d'arrêt d'urgence est peu roulante, voire mal revêtue.
- du Muret à Gradignan (banlieue sud de Bordeaux – tronçon de 40 km), route tranquille. »

Pour la traversée de Bordeaux, consulter le paragraphe suivant.

Francis POUZET recommande de faire la liaison Bayonne-Bordeaux par la route des lacs landais (Vieux-Boucau, Mimizan, Parentis-en-Born, Mios). Le surcoût kilométrique est faible : 8 km.

33 - Secteur d'Angoulême - courrier de Georges AUGERAUD (Angoulême) - 4 juin 1998

« La RN10, bien que pas interdite aux cyclos, est à proscrire impérativement entre St-André-de-Cubzac et Poitiers, en raison du trafic intense de camions. Il faut un certain courage mais aussi une bonne dose d'inconscience pour s'embarquer là-dessus. Il est facile de prendre des itinéraires parallèles.

Pour aller d'Angoulême à Confolens, j'invite les diagonalistes à ne pas utiliser la RN 141 (La Rochefoucault, Chasseneuil) qui, au fil des ans, est devenue un axe transversal à très fort trafic et qui présente un réel danger car il est encore à deux voies, sans bande latérale.

34 - Environs de Poitiers - courrier de Pascal AUGOUVERNAIRE (Poitiers) - 24 septembre 1998

« De Couhé-Verac (km. 35 sud) à Poitiers, la RN10, est à 2x2 voies et interdite aux vélos. Route sans intérêt si ce n'est une invitation au suicide...

La RN147 (Angers – Poitiers – Limoges) est extrêmement dangereuse : très nombreux camions et pas de bande latérale.

La RN151 (Poitiers–Le Blanc–Argenton s/Creuse) est plus large et moins fréquentée, donc plus sûre. »

Par ailleurs, Pascal a adressé un courrier à la DDE de la Vienne pour connaître les tronçons de la N10, interdits aux cycles. La réponse de la DDE en date du 4 juillet 2001 est aussi brève que précise :

" Monsieur,

*Suite à votre lettre du 15 juin, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que les cycles sont interdits sur la R.N.10 sur toutes les sections à 2x2 voies à chaussées séparées."*

Il est probable que toutes les DDE concernées d'Hendaye à Paris feraient une réponse identique... Et comme les secteurs à 2x2 voies ne font qu'augmenter en nombre et en longueur au fil du temps, **notre recommandation est, plus que jamais, de renoncer définitivement à cette " route sans intérêt si ce n'est pour une tentative de suicide..."** comme l'écrit Pascal.

4 - La traversée de l'agglomération bordelaise

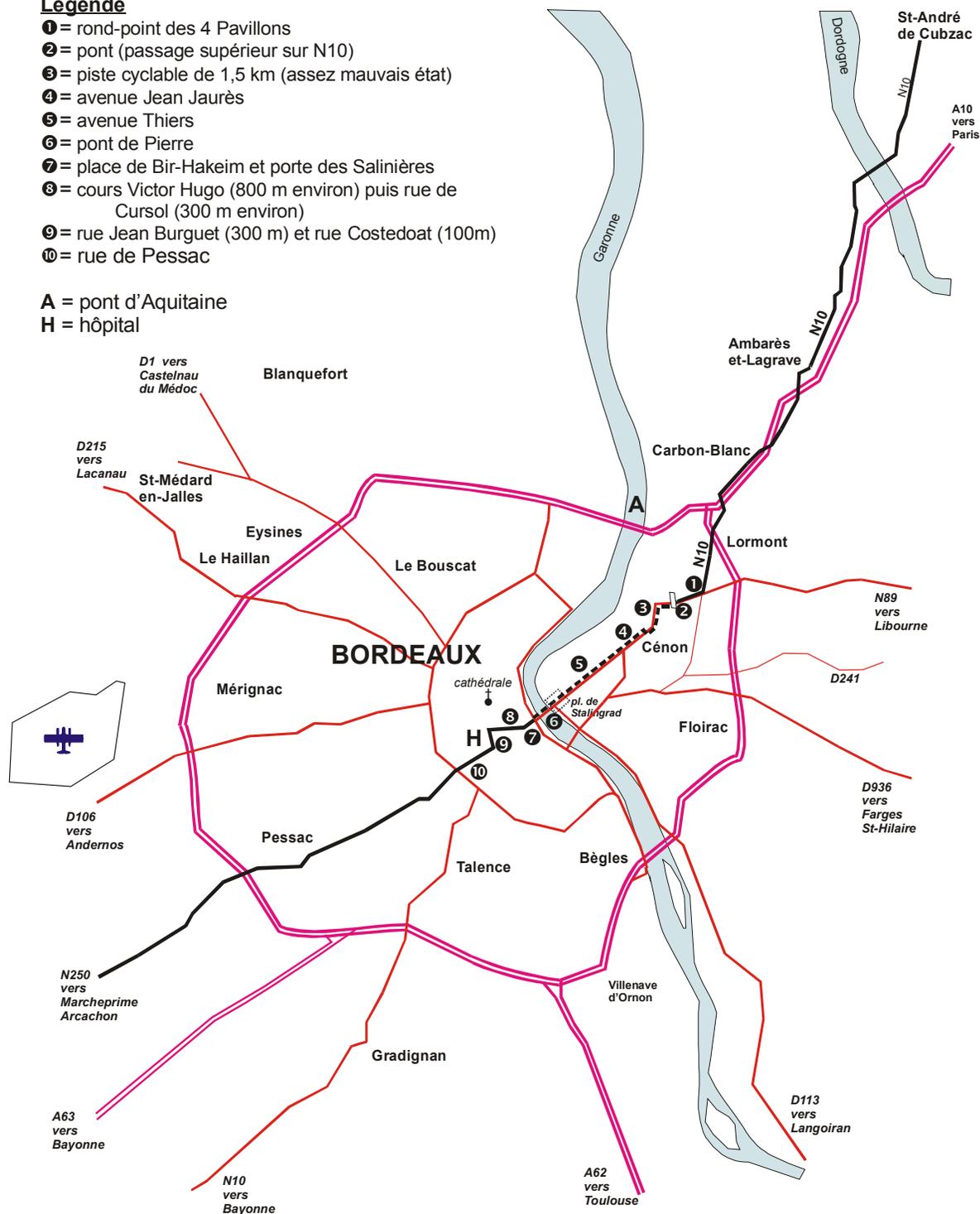
Francis POUZET conseille d'éviter la traversée de la Gironde par les bacs de Royan ou de Blaye dans le sens nord-sud, itinéraire qui implique une très forte contrainte horaire (dernier bac à 21h15 en été) et, en cas de retard, l'obligation d'attendre le premier départ à 7h15 le lendemain. Il est beaucoup plus sûr de traverser l'agglomération bordelaise, à partir de Saint-André de Cubzac, en suivant l'itinéraire noir sur le schéma et les conseils qui suivent.

## Légende

- ① = rond-point des 4 Pavillons
- ② = pont (passage supérieur sur N10)
- ③ = piste cyclable de 1,5 km (assez mauvais état)
- ④ = avenue Jean Jaurès
- ⑤ = avenue Thiers
- ⑥ = pont de Pierre
- ⑦ = place de Bir-Hakeim et porte des Salinières
- ⑧ = cours Victor Hugo (800 m environ) puis rue de Cursol (300 m environ)
- ⑨ = rue Jean Burguet (300 m) et rue Costedoat (100m)
- ⑩ = rue de Pessac

A = pont d'Aquitaine

H = hôpital



### 1- de Saint-André-de-Cubzac au carrefour des 4 Pavillons

Suivre l'ancienne nationale 10 ; itinéraire sans pièges, même si la route joue à 4 reprises à « saute A10 » (deux passages inférieurs et deux passages supérieurs) ; à signaler un peu avant le carrefour des 4 Pavillons à Lormont, la présence du Buffal'Hôtel (40 chambres à 38,5 euros pour 2 personnes - parking pour les vélos, veilleur de nuit donc départ à toute heure, cafétéria Carrefour et Mac Do proches) ; l'intérêt d'une étape à cet endroit est de faciliter la traversée de Bordeaux au petit jour, hors circulation.

## 2- des 4 Pavillons au pont de Pierre

Peu après le départ du carrefour, traverser le premier pont qui enjambe la 4 voies (en fait les 2 voies centrales) pour prendre la piste cyclable à double sens de l'autre côté (piste en assez mauvais état) ; à la fin de cette piste traverser l'avenue Jean Jaurès pour suivre la piste cyclable sur le trottoir (nombreux caniveaux), durant environ 3 km (avenues Jean Jaurès, puis Thiers) ; pas d'erreur possible : c'est toujours tout droit jusqu'à la Garonne ! Dans le cas d'un départ avant 6h00 du matin, on pourra sans problème rouler dans les couloirs de bus dès le départ du carrefour des 4 Pavillons (descente rapide au départ).

## 3- du pont de Pierre à la rue de Pessac

Sur le pont, rouler sur le trottoir, bien que la piste ne soit pas matérialisée. À la sortie du pont, continuer tout droit, passer sous (ou à côté) de la porte des Salinières et prendre le cours Victor Hugo ; après 800 m environ, traverser le cours Pasteur (tram) et suivre la rue de Cursol, sur environ 300 m ; tourner à gauche (angle de la place de la République) dans la rue Jean Burguet (on longe l'hôpital sur la droite), ; après 300 m, traverser le cours Aristide Briant et prendre, en face, la rue Costedoat ; 100 m plus loin s'engager à droite dans la rue de Pessac

## 4- sortir de l'agglomération

C'est TOUJOURS TOUT DROIT ! Au bout de 7 km environ, on passe sur l'A630 ; Marcheprime est au bout de la ligne droite,... à 20 km

### AUTRE OPTION pour traverser l'agglomération bordelaise : le pont d'Aquitaine

Option préférable à la précédente en pleine journée mais plus longue **et inutilisable jusqu'à l'automne 2005** quand la piste cyclable du Pont d'Aquitaine sera enfin ouverte. Il suffira alors de suivre les boulevards extérieurs (avec une étroite bande cyclable), où les panneaux directionnels sont bien explicites.

**Pour une traversée dans le sens Sud-Nord**, cette option est beaucoup plus simple, car en centre-ville, on se heurte à un sens interdit, dans les rues Costedoat et J. Burguet.

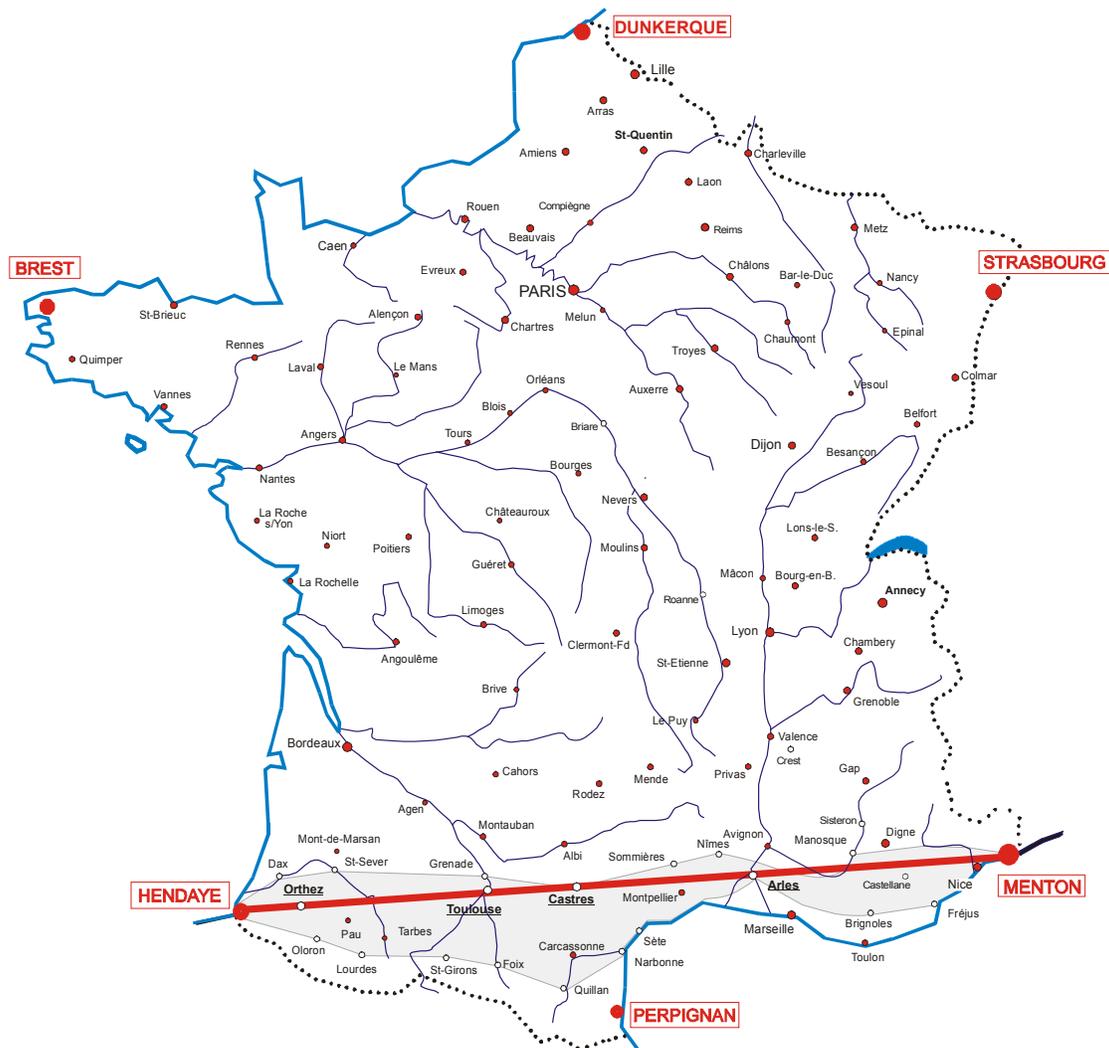
Pour les contourner, au débouché de la rue de Pessac, il faut continuer rue Villedieu (50m), tourner à gauche rue Tanesse (50m), couper le cours A. Briand (feux), puis tout droit, rue Paul-Louis Lande. . On débouche au carrefour rue Cursol-Cours V. Hugo.



Hendaye-Menton, c'est l'autre « pitchoune » de la Bande des Neuf. Avec ses « moins de 1.000 km » (940 exactement pour l'organisateur) et ses attraits climatiques, elle est la préférée des néophytes. Mais beaucoup se sont laissés piéger par les charmes de cette sirène, qui devient redoutable quand les vents - innombrables dans ces régions ! - s'y déchaînent.

Le diagonaliste, qui doit tracer sa route de la Bidassoa jusqu'au-delà du Var, hésitera entre plusieurs options pour traverser les terres béarnaises et cathares, avant de tirer à pile ou face sa route finale : soit par la côte rouge de l'Estérel, soit par Draguignan.

Voici l'étude d'une Diagonale « au soleil » dont le principal péril est appelé **marin** pour celui qui va vers l'est et **tramontane** pour celui qui roule vers l'Atlantique.

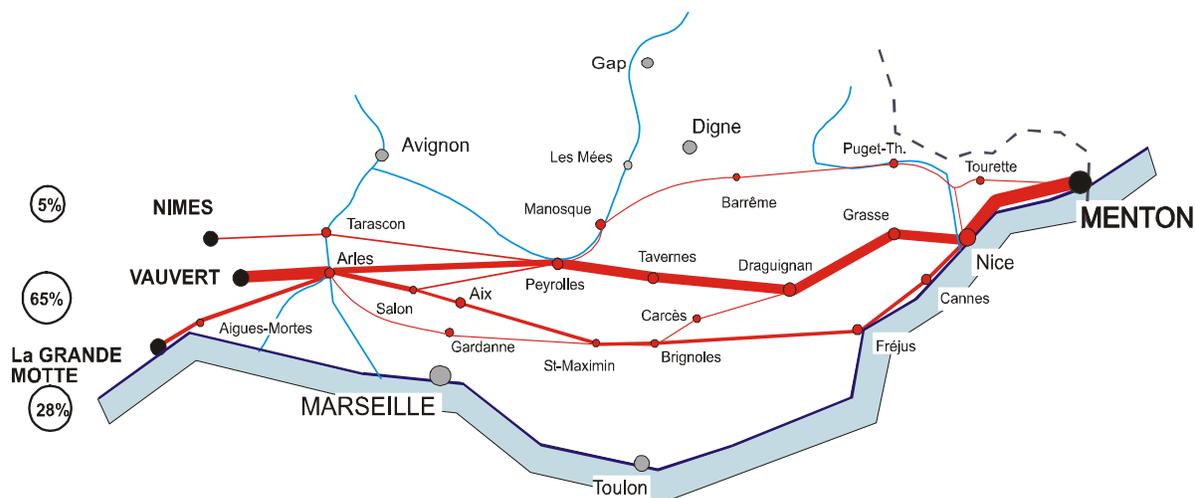
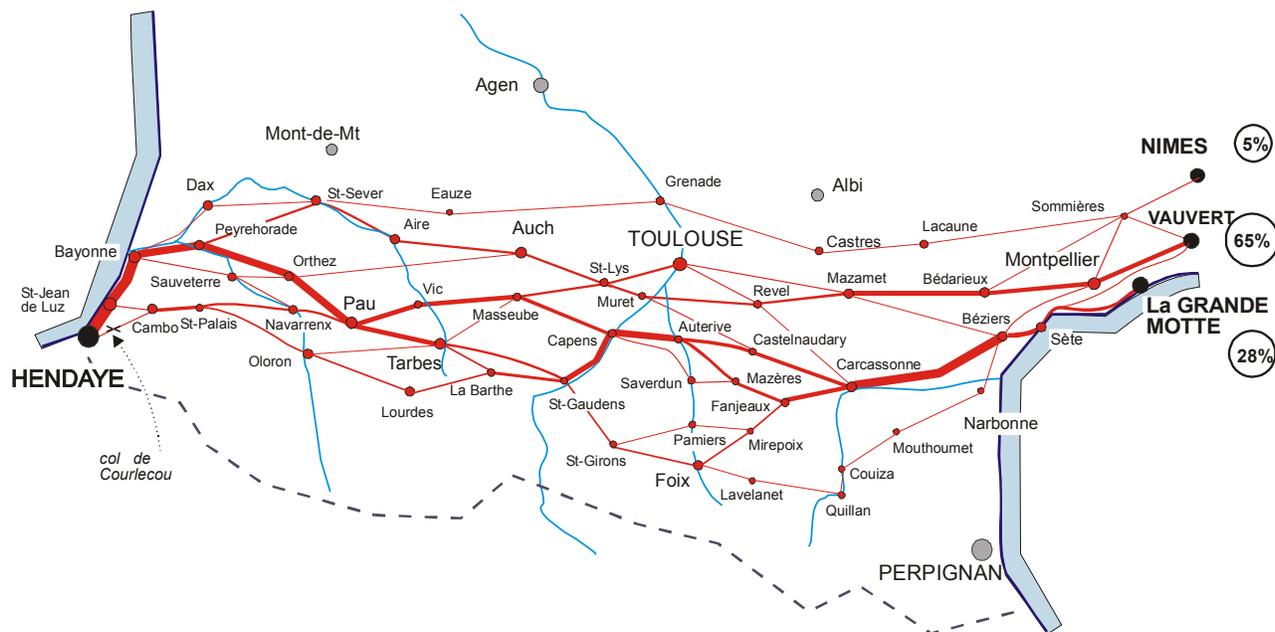


Pour effectuer cette étude d'itinéraire, nous avons utilisé 78 des 81 feuilles de parcours adressées au Délégué Fédéral pour les saisons 1999, 2000, 2002 et 2003.

Sur la carte, la zone ombrée couvre l'espace exploré par tous ces itinéraires, sachant que 43 partent d'Hendaye et 35 de Menton. La distance totale calculée sur les fiches varie de 904 à 985 km. La trace directe, longue de 750 km, passe par Orthez, Toulouse et Arles.

Le Petit Diagonaliste de juin 1992 (n°20) avait présenté l'étude cette Diagonale, faite par Paul GUINET à partir des 35 feuilles des années 1989 et 1990. Dans les grandes lignes, rien n'a changé !

## Les routes diagonalistes d'HENDAYE à MENTON entre 1999 et 2003



### Quelques chiffres significatifs :

- au moins 3 diagonalistes sur 4 passent par Bayonne, Pau, Arles, Peyrolles et Nice.
- au moins 1 diagonaliste sur 2 passe par Peyrehorade, Orthez, Capens, Carcassonne, Béziers, Vauvert, Tavernes, Draguignan et Grasse
- à Pau (75% des itinéraires), la moitié des diagonalistes prennent la direction de Tarbes et Saint-Gaudens, alors que l'autre moitié n'hésite pas à se lancer sur la terrible route de la Bigorre (Vic, Masseube)
- à Arles (95% des itinéraires), 1 diagonaliste sur 4 (seulement) opte pour la direction de Fréjus et la corniche de l'Estérel.
- entre Nice et Menton, la répartition entre les « corniches » est de 53% pour la Basse, 30% pour la Moyenne (Eze) et 17% pour la Haute (Turbie), pour les 74 fiches qui l'indiquent.

## Observations générales

Dans son étude de 1992, Paul Guinet insistait sur la grande diversité des itinéraires dans le midi pyrénéen, et sur la simple dualité des parcours dans le secteur provençal. Les deux cartes de la page précédente - où l'épaisseur du trait est proportionnelle à la fréquence des passages - viennent parfaitement confirmer cette observation. À l'ouest, une toile d'araignée, à l'est une autoroute, une nationale et quelques rares chemins de traverses. Choix multiples pour le diagonaliste de l'Atlantique jusqu'au Rhône, options réduites d'Arles (95% des passages, rappelons-le !) à Menton.

Sur ces cartes, l'itinéraire le plus utilisé - mais qui n'est pas pour autant le meilleur ni celui que je conseillerais<sup>6</sup> - passe par :

**Bayonne - Peyrehorade - Orthez - Pau - Tarbes - St-Gaudens - Capens - Auterive - Castelnaudary - Carcassonne - Béziers - banlieue de Montpellier - Vauvert - Arles - Peyrolles - Tavernes - Draguignan - Grasse - Nice et la basse corniche.**

Voici la route sur laquelle vous avez le plus de chances de trouver un diagonaliste (ou une équipe) entre les mois de mai et de septembre. S'il a été vigilant dans son pilotage et dans la traversée des agglomérations (en particulier dans la zone urbaine montpelliéraine !), il aura parcouru **938 km** environ (un peu moins que la distance de référence) et escaladé un peu plus que **5.000 m** de dénivellation verticale.

La seconde remarque que nous avons faite au cours de cette étude concerne le pourcentage, plus réduit que dans les autres Diagonales, de ceux qui se permettent des surcharges kilométriques importantes pour « aller chercher » un col ou un BPF, ou encore pour fuir « à tout prix » les routes importantes et les grandes villes. Les délais sont courts et le temps « gâché » est plus difficile à rattraper. Mais nous reviendrons plus loin sur cette question du délai. Cette « moindre » fantaisie dans le choix des parcours se traduit par un resserrement des distances autour de la moyenne : 75 % des valeurs dans l'intervalle 915 - 955 km (ou 935 km  $\pm$  20 km, soit une heure de route).

Le troisième constat qui a attiré notre attention au cours de cette étude, est la volonté de beaucoup de diagonalistes d'éviter l'agglomération montpelliéraine. Manifestement, la traversée de Montpellier « plein-centre » fait très peur, sauf à ceux qui savent être attendus par Guy Constans, le dévoué Sariste local. J'ai été surpris de trouver dans les feuilles de parcours les noms de communes périphériques comme Grabels, St-Gély-du-Fesc et Clapiers pour le nord, St-Jean-de-Védas et Lattes pour le sud, certains préférant "caresser" la pieuvre urbaine, plutôt que l'affronter. D'autres l'évitent résolument par le nord (St-Martin-de-Londres et Sommières), d'autres par le sud (Villeneuve-les-Maguelonne, Palavas-les-Flots, Carnon). Nous reviendrons à la fin de cet article sur le contournement de cette ville.

## Analyse des itinéraires

Voyons les options empruntées par au moins 2 diagonalistes (ou équipes) dans la période de notre étude.

### A - D'Hendaye jusqu'au Rhône

#### A1 - L'itinéraire central et ses variantes

- *Premier tronçon : Hendaye-Pau (valeur retenue pour la distance = 140 km).*  
L'itinéraire usuel passe par St-Jean-de-Luz (N10 ou Corniche basque), Bayonne, Peyrehorade via Urt (rive gauche de l'Adour) et Orthez (N117).

---

<sup>6</sup> Rappel : ces études d'itinéraires n'ont pas pour objet de proposer un itinéraire-type ou le « meilleur » parcours. L'accomplissement d'une Diagonale de France commence par l'étude des cartes et par des choix préliminaires, pour lesquels une telle étude peut être utile.

Les deux variantes usuelles sont :

1) à partir de Bayonne : D312 Briscous, D936 Bidache, D28 Sauveterre-de-Béarn puis Navarrenx, D111 Mourenx, D33 puis D2 Pau. Bilan : plus de kilomètres (15), plus de bosses... mais moins de voitures, ce qui explique sans doute que 6% des diagonalistes choisissent cette variante.

2) à partir d'Hendaye : col de Courlecou (petite route sur la gauche du péage de Biriadou), D4 Ascain, D918, Cambo-les-Bains, D22 Hasparren, D14 St-Palais, D11 et D115 Navarrenx (rejoint la variante précédente). Bilan : un surplus de 10 km, encore plus de bosses que dans la version précédente... mais un précieux « nouveau col » pour les chasseurs.

- *Deuxième tronçon : Pau-Auterive (valeur retenue pour la distance = 185 km)*

Deux options au départ de Pau : le plateau du Lannemezan pour les rouleurs, le toboggan de l'Astarac pour les grimpeurs ! Elles ont le même succès auprès des diagonalistes (52 et 48%).

⇒ la route du plateau par la N117 via Tarbes, Tournay, Lannemezan (variante possible et recommandée par La Barthe-de-Neste), Montréjeau, St-Gaudens, Capens, D622 Auterive, est sans problème de relief (malgré quatre "bonnes bosses"), de pilotage, ni même d'excès de trafic depuis l'ouverture de l'autoroute A64. La distance de Pau à Auterive est de 185 km.

⇒ la route de l'Astarac<sup>7</sup> passe par D343 Morlaas, D7 Vic-en-Bigorre, N21 Miélan, D127 Masseube, D27 Meilhan, D29A D51 D6 L'Isle-en-Dodon, D6 D3 Rieumes, D28 Capens (rejoint "la route du plateau" - voir itinéraire précédent). Entre Meilhan et Rieumes, diverses variantes sont utilisées (routes blanches sur la carte Michelin), de difficulté et longueur proches. La distance est un peu moins longue (180 km) mais on décompte sur la carte pour cet itinéraire 21 chevrons simples et 2 doubles chevrons (contre 6 chevrons pour l'autre itinéraire). Alors attention à la dénivelée !

Une moitié des utilisateurs de cette "route de l'Astarac" rejoignent Muret (puis Revel - voir itinéraire "nord"), soit depuis Rieumes par la D3, soit par Lombez et St-Lys, en prenant la D632 avant L'Isle-en-Dodon.

- *Troisième tronçon : Auterive-Béziers (valeur retenue pour la distance = 163 km)*

Deux options équivalentes pour rejoindre Carcassonne :

- la plus utilisée (60%) passe par D622 Villefranche-de-Lauragais, N113 Castelnaudary, D33 Bram. Ce tronçon a une extension de 86 km, sans difficulté (quelques bosses vers Nailloux) et franchit le Seuil de Naurouze, partage des eaux entre Atlantique et Méditerranée.

- moins fréquenté jusqu'à 2004 mais sans doute plus utilisé désormais<sup>8</sup>, l'autre itinéraire passe par Cintegabelle ou Saverdun, Mazères, D11 D502 Belpech, D25 D102 Fanjeaux, D119 Montréal. Parcours de même longueur (86 km), peu accidenté et plus tranquille que le précédent.

La liaison Carcassonne - Béziers se fait par la D610/D5/D11, via Trèbes, Homps et Capestang.

- *Quatrième tronçon : Béziers- Arles (valeur retenue pour la distance = 150 km)*

Deux options à nouveau : par Vauvert (60% des passages à Béziers) ou par la Grande Motte (40%).

- entre Béziers et Vauvert, l'agglomération montpelliéraine sème la panique dans la cohorte diagonaliste. Nous reviendrons sur cette question dans les compléments en fin d'article. La distance estimée varie de 105 à 110 km pour les passages "plein centre" (mais attention aux sens interdits, déviations et feux rouges !) et de 115 à 120 km pour le contournement par le sud (Lattes, Mauguio). Nous retiendrons une valeur de référence de 115 km.

La liaison Vauvert - Arles se fait par la N572 - Saint-Gilles D37 Gr653 Stanislas, Gimeaux - distance = 35 km, jusqu'au pont de Trinquetaille sur le Grand Rhône (soit 150 km de Béziers à Arles).

---

<sup>7</sup> l'Astarac - ou pays de Mirande - est un "pays" situé au nord de la Bigorre dont la morphologie est celle d'un plateau lacéré par de nombreuses vallées d'orientation sud-nord. Ces cours d'eau, bien que souvent chétifs (Bouès, Baïze, Sousson, Lauze, Gimone) ont creusé de profondes vallées dans la molasse. S'il est facile de "descendre" une vallée vers le nord, la traversée est-ouest (perpendiculairement aux vallées) de cette région est redoutable pour le cycliste.

<sup>8</sup> depuis que Bernard Lescudé, Président de l'Amicale des Diagonalistes de France, réside à Saverdun et "dope" au cassoulet les diagonalistes de passage...

- l'itinéraire « bord de mer » passe par N112 Vias, D912 Agde (éviter la rocade !), N112, Sète, D60 à droite vers les Aresquiers (en cas d'erreur, rester sur la N112, jusqu'à la D114), Vic-la-Gardiole, D116 Villeneuve-les-Maguelonne, D185 D986 (piste cyclable) Palavas-les-Flots, D62 Carnon, D59 La Grande Motte, D255 Grau-du-Roi, D979 Aigues-Mortes, D58 puis D570. Parcours de 148 km, rigoureusement plat, très proche du précédent, nettement plus tranquille mais exigeant un pilotage rigoureux (carte fortement conseillée !).

L'itinéraire central d'Hendaye à Arles en résumé :

- longueur = **638 km**
- attention au relief sur le parcours Pau - Vic en Bigorre - Masseube - Capens
- vigilance dans le pilotage à Bayonne (voir compléments in fine), Pau, région de Montpellier (voir compléments) et Arles (voir compléments).

### A2 - L'itinéraire nord et ses variantes

L'itinéraire "nord", choisi par un diagonaliste sur 5, passe par St-Sever, Aire-sur-Adour, Auch, St-Lys, Toulouse ou Muret/Revel, Mazamet, Bédarieux, Montpellier, Vauvert et Arles.

Cet itinéraire a une longueur de **640 km** (donc identique à l'itinéraire central), mais emprunte beaucoup de routes à la fois fréquentées et à relief bien marqué (en particulier dans le Gers et dans l'Hérault, secteur de St-Pons-et-Thomières).

*Variantes observées :*

- pour rejoindre Saint-Sever depuis Bayonne, 1 diagonaliste sur 3 emprunte les encombrées N10 puis N124 jusqu'à Dax, puis la D32 par Montfort-en-Chalosse et Mugron, tandis que les deux autres suivent le parcours "central" jusqu'à Labatut (par Urt et Peyrehorade) et rallient Montaut par la D3, Habas et Pomarez, puis D8 St-Aubin. Cette seconde option est un peu plus courte (4 km), un peu plus accidentée (reliefs de la Chalosse) et beaucoup plus tranquille !
- 1 diagonaliste sur deux traverse Toulouse "plein centre" sans hésitation, tandis que les autres contournent l'agglomération toulousaine :
  - soit par le nord (Grenade, D29, D45, Verfeil, D112 Lavaur), préparant un passage par Castres, Lacaune, Sommières, Nîmes et Tarascon (ce sont les seuls qui ne "passent" pas le Rhône à Arles.
  - soit par le sud (St-Lys, Muret, Revel par des routes "transversières" variées et de moindre importance.
- à Clermont-l'Hérault, 1 diagonaliste sur 5 prend la direction de Gignac, D32 St-Martin-de-Londres et D122 D1 Sommières.

### A3 - L'itinéraire sud et ses variantes

L'itinéraire "plein sud", aux confins des premiers reliefs pyrénéens, est emprunté par quelques chasseurs de cols et de BPF, qui n'hésitent pas à faire des kilomètres supplémentaires (une bonne trentaine) et un sérieux accroissement de la dénivelée. Itinéraire réservé donc aux costauds<sup>9</sup> qui passe par St-Palais, Oloron<sup>10</sup>, Lourdes, St-Gaudens, St-Girons, Foix, Quillan et les Corbières (2 passages sur 78 feuilles).

## **B - Du Rhône à Menton**

Comme indiqué dans l'introduction, l'analyse des itinéraires dans ce secteur (1/3 de la distance) est d'une extrême simplicité. Après avoir « exclus », les deux originaux qui vont chercher la vallée du Var par Manosque et Barrême, celui qui contourne Aix-en-Provence par le sud (Gardanne) ou l'autre qui passe

<sup>9</sup> les archives contiennent en particulier une feuille de route Hendaye-Menton par le Tourmalet et le Ventoux, ainsi qu'une autre dans l'autre sens par le Ventoux et le Mont-Aigoual. Diagonales réussies dans le délai ! Quand on grimpe bien on ne compte pas la dénivelée...

<sup>10</sup> on dénombre 5 côtes de 1 à 2 km sur les 29 km d'Hasparren à Saint-Palais.

par Brignoles pour aller à Draguignan, les 74 itinéraires restant se partagent en deux ensembles parfaitement définis :

**B1 : L'itinéraire "intérieur" (valeur retenue pour la distance = 300 km)**

Utilisé par 3 diagonalistes (ou équipes) sur 4.

Il passe par D17 Fontvieille, Mouriès, Eyguières, Lamanon, D71D Alleins, D561 Charleval, Meyrargues, Nç-Peyrolles, D561 Rians, Varages, D554, Tavernes, D560 Salernes, D557 Draguignan, D562 Grasse D2085 Villeneuve-Loubet, Nice, basse ou moyenne corniche.

Parcours sans piège, varié dans les paysages, assez vallonné entre Rians et Grasse et relativement tranquille jusqu'à Draguignan.

**B2 : L'itinéraire "cotier" (valeur retenue pour la distance = 295 km)**

Utilisé par un diagonaliste (ou équipe) sur 4.

Il passe par N453 St-Martin-de-Crau, N113 Salon-de-Provence, D572 St-Cannat, N7 Aix-en-Provence, St-Maximin, Brignoles, Vidauban, Fréjus, N98 St-Raphaël, Cannes, N7 Antibes, Nice, basse ou moyenne corniche.

Parcours un peu plus court que le précédent mais essentiellement sur routes nationales à fort trafic, imposant de nombreuses traversées de villes, heureusement sans pièges (il suffit de suivre les panneaux verts et d'éviter les bleus !). Une vraie merveille qui justifie d'absorber beaucoup de gaz d'échappement si on ne la connaît pas : la corniche de l'Estérel entre St-Raphaël et La Napoule.

### **Distances**

Pour chaque tronçon, j'ai indiqué une "valeur retenue pour la distance" qui n'est pas exactement celle que chacun pourra trouver en cumulant les distances partielles sur la carte mais le chiffre moyen de ces valeurs calculées par les diagonalistes eux-mêmes, après avoir éliminé les fiches erronées, le plus souvent par omission (moins 20 à 35 km pour 5 fiches). Cette valeur retenue me paraît plus proche de la réalité du terrain, c'est à dire du kilométrage affiché par un compteur parfaitement étalonné.

Pour le parcours « le plus utilisé » (voir plus haut, Observation générales), la distance totale ainsi calculée s'élève à **938 km**, valeur très proche du chiffre de référence (940 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 (centre et cote, nord et intérieur, etc.). Passer par La Grande Motte, Vauvert ou Nîmes ne change pas significativement la distance totale. Seuls les parcours très "sud" en Midi Pyrénées ou des "chasses aux cols et BPF" zigzagantes entraînent des accroissements kilométriques significatifs.

### **Relief et dénivelée**

Hendaye-Menton n'est pas une Diagonale à forte dénivellation, du moins pour ceux qui prennent soin d'éviter certains secteurs assez redoutables. La dénivellation totale mesurée (plusieurs valeurs convergentes) est de l'ordre de 5.000 m, soit un peu plus de 500 m aux 100 km (rappel : plus de 1000 m aux 100 km sur Paris/Brest/Paris).

Sur le parcours le plus utilisé, les secteurs les plus relevés se situent aux extrémités : 1500 m de dénivelée entre Hendaye et Lannemezan (via Peyrehorade et Pau), près de 2000 m entre Rians et Menton, et 1500 m pour les 500 km restants entre Lannemezan et Rians, long secteur "plat" de cette Diagonale.

Mais il est facile de relever sérieusement ce tronçon central, par exemple en allant se "frotter" aux reliefs de la Montagne Noire dans la région de St-Pons-de-Thomières ou en voulant jouer avec le toboggan gersoïse dans le secteur de Masseube. Il ne m'étonnerait pas que ceux - assez nombreux - qui s'amuse ainsi voient leurs altimètres afficher une dénivellation cumulée supérieure à 8.000 m.

### Période

Sur 72 fiches datées, **26** départs ont lieu en **mai** (9 avant le 15), 25 en juin, 15 en juillet, 1 en août et 5 en septembre. Trois départs sur quatre ont lieu entre le 15 mai et le 15 juillet. Un départ sur deux se situe entre le 15 mai et le 22 juin.

Par rapport aux autres Diagonales, on observe un décalage d'une quinzaine de jours vers le début de la saison. Ce n'est pas une surprise en regard des conditions climatiques habituelles dans ces régions. Ce qui est plus étonnant, c'est l'absence de départs après le 15 septembre. En bref, la période d'activité est plus précoce mais pas plus étalée.

### Délais et nombres d'étapes

Le délai est de **78 heures**, soit 3 fois 24h + 6 h.

Le découpage le plus logique est celui de 4 étapes, réparties ainsi : 220 + 280 + 280 + 160 = 940 km. En partant à 9 heures du matin le jour J, le délai court jusqu'à 15 heures le jour J+3.

Bien évidemment, tous les décalages sont possibles dans cette option, selon que l'on part plus tôt pour faire une plus longue étape le premier jour ou plus tard pour augmenter la dernière étape. Et pratiquement tous les cas de figure sont observés dans notre échantillon de 75 feuilles bien documentées sur les horaires.

Pour les 58 diagonalistes (ou équipes) ayant adopté ce découpage, les horaires de départ se répartissent de façon assez homogène entre 7 h 00 et 15 h 00. Le délai de sécurité à l'arrivée est en moyenne de 1h30. C'est assurément cette option qui permet d'utiliser au mieux le délai de 78 heures et de rouler le minimum de temps avec la dynamo.

Les 17 diagonalistes (ou équipes) restants, ont optés pour un découpage en trois étapes :

- de 315 km en moyenne pour 11 d'entre eux, avec départ entre 3 et 5 heures du matin. Ils prévoient de terminer leur Diagonale avec une bonne douzaine d'heures d'avance sur la fin du délai. Ce qui est le cas pour ceux qui roulent vite et/ou qui bénéficient d'une météo favorable. Dans le cas contraire, la dernière nuit sur le vélo est assurée... et ne suffit quelquefois pas pour arriver à temps. Ce découpage n'est pas conseillé.

- de 460 km à 540 km pour la première (départ en conséquence entre midi et 18 heures) + deux étapes de 240 à 200 km, pour les 6 autres. Option choisie par ceux qui aiment rouler de nuit et se "débarrasser du plus gros" le plus rapidement possible. Je n'ai personnellement jamais essayé cette option, malgré le plaisir que je trouve dans la route de nuit, mais on m'a affirmé que l'on se sentait moralement plus fort quand cette étape-marathon était accomplie. Il est évident que pour ceux qui doivent pour des raisons de vitesse de progression passer une nuit entière sur leur vélo, il est tout à fait recommandé de le faire dès la première nuit.

### Pour conclure

La « pitoune » de nos Diagonales de France n'est pas une fille facile. Il convient de se méfier de ses charmes de Lolita - soleil, lumière, chaleur, paysages, mer bleue - et de bien la respecter car elle a épuisé, découragé et même rejeté un nombre important de ceux qui croyaient la conquérir comme la première venue.

Si les vents qui presque toujours la décoiffent, si les pluies atlantiques qui souvent la trempent jusqu'à l'os et si la canicule qui parfois l'étouffe en juin/juillet sont inévitables et constituent de décisifs facteurs d'échec, nous conseillons très fortement à celui qui se lance à sa conquête d'adapter au mieux l'itinéraire à son potentiel (à défaut de le faire sans prétention au plus simple) et de faire un découpage chronologique utilisant au maximum le délai - bien court quoi qu'on en pense à priori - que l'organisateur lui a octroyé.

Bon choix de l'itinéraire et bonne répartition des temps de récupération sont les deux clefs de la réussite, même si les conditions météorologiques ne sont pas favorables.

Nous espérons que cette étude aidera les futurs candidats à choisir les bonnes clefs.

**Cette analyse a été faite en novembre 2004.**

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

1 - Pour les entrées/sorties d'Hendaye et de Menton, 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 - Pour le tronçon d'Hendaye à Bayonne et la traversée de cette ville vers la vallée de l'Adour

Voir Annexe A, sous-chapitres C1 et C2

3 - De la Garonne à l'Aude ... (contribution de Bernard Lescudé - octobre 2006)

« C'est bien connu, les diagonalistes vont par monts et par vaux. Pour aller d'un val à l'autre il faut souvent franchir les monts ! Ceux qui d'entre nous ont des chromosomes caprins n'ont cure des monts, d'autres, dont je fais partie les évitent ... autant que faire se peut !

Ma fonction de SARiste m'invite à me pencher sur les feuilles de route de mon secteur d'activité, la région sud de Toulouse - les Diagonales concernées étant Hendaye Menton et Brest Perpignan (pour celles qui passent par l'ouest de Toulouse). Je suis toujours surpris de constater l'accumulation des difficultés pénalisantes pour aller de la vallée de la Garonne vers Carcassonne alors qu'il existe des solutions plus simples et plus faciles !

Voyons un peu les détails : (Michelin 343)

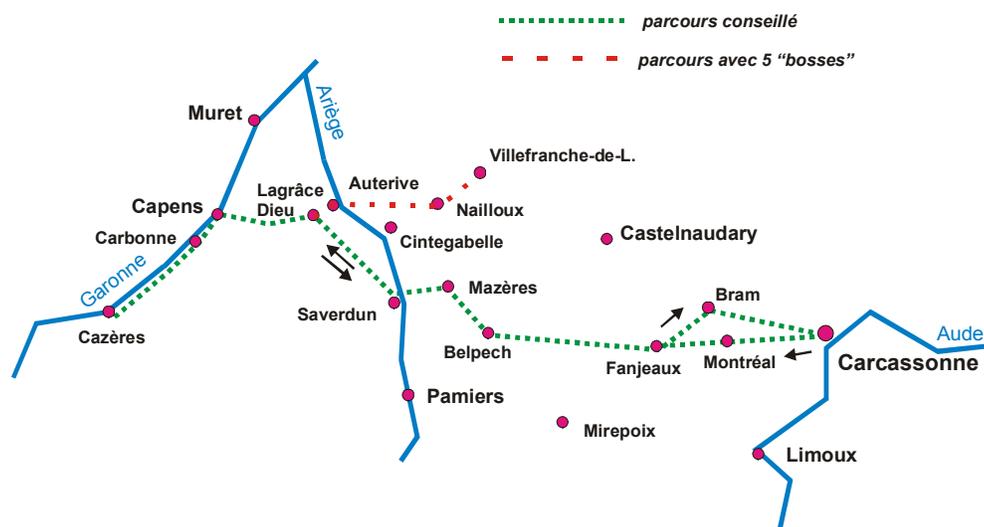
### Hendaye Menton.

Le Diagonaliste qui a choisi de quitter la Garonne à Capens (via Cazères et Carbonne) voit se dresser sur sa route deux redoutables bosses : La première entre Capens et St-Sulpice-sur-Lèze, l'autre entre St-Sulpice et Auterive. Ces deux obstacles sont pratiquement inévitables, raison de plus pour ne pas en ajouter d'autres ! Or beaucoup d'entre vous poursuivent via Auterive, Nailloux, Gardouch et Villefranche-de-Lauragais pour gagner Castelnaudary et Carcassonne. Entre Auterive et Gardouch ils doivent escalader 5 côtes qui n'ont sans doute rien à voir avec les deux précédentes mais qui pèsent dans les jambes une fois le Lauragais atteint. En sens inverse, c'est pire ! Voici une solution plus simple.

Après St-Sulpice-sur-Lèze on arrive à Lagrâce-Dieu via la D622. A la sortie du village et au rond-point, prendre de suite à droite vers Saverdun via la D12 qui devient D27 dans le département de l'Ariège. Saverdun se trouve à 18 km du rond-point.

Traverser Saverdun (0,800 km) poursuivre sur la D14 direction Mazères jusqu'au rond-point de l'Etoile (après le passage sur l'autoroute). Au rond-point, ignorer Mazères et aller sur Belpech. Belpech est à 20 km de Saverdun.

À Belpech, continuer sur Fanjeaux via la D25 et la D102 parfaitement fléchées. Fanjeaux se trouve à 26 km de Belpech et vous empruntez la vallée de la Vixiège. À Fanjeaux, il n'y a plus qu'à se laisser descendre sur Bram et arriver à Carcassonne par la D533. Il n'y a aucune côte digne de ce nom entre Lagrâce-Dieu et Carcassonne !



### Menton-Hendaye.

En sens inverse et depuis Carcassonne, il vaut mieux passer par Montréal et Fanjeaux. Le faux plat entre Bram et le carrefour de Prouille (en bas de Fanjeaux) risque d'être fort indigeste ! Ensuite plus de relief entre Fanjeaux et Lagrâce-Dieu soit 70 km et tant pis pour les grimpeurs !

À noter qu'il existe une variante depuis Lagrâce-Dieu par Caujac et Cintegabelle pour les amateurs de BPF et sans supplément kilométrique.

Pour ceux qui viennent plus au nord par le Gers. Le point stratégique se situe à Muret. Ici la vallée de la Lèze se termine et la D19 conduit à Labarthe-sur-Lèze et à Vénerque par une courte côte à la sortie de Muret. Ensuite et jusqu'à St-Léon, la D19 suit une vallée sur 9 km. Vous atteindrez St-Léon par une montée de 800 m avant de redescendre sur Ayguesvives et Gardouch via la D15.

Pour ceux qui vont à Perpignan par Mirepoix, Chalabre, Puivert et Quillan, je vais vous livrer un petit secret :

À Saverdun vous sortez par la D14 puis prenez la direction de Mazères. Après le passage à niveau prenez la D29 direction Montaut. Ensuite la D30 jusqu'à St-Amadou via Labastide-de-Lordat. À la sortie de St-Amadou se situe la clé de l'énigme. Il existe une route, parfaitement fléchée, parfaitement revêtue (mieux que les routes alentour). Il s'agit d'une ancienne voie de chemin de fer, non indiquée sur les cartes. Elle vous permet de gagner Mirepoix par Font-Communal, Vals et Teilhet. (D40/D6/D622) Tranquillité et raccourcis garantis !

Si vous choisissez Saverdun sachez qu'un Sariste vous y attend. Et comme on dit par chez nous « avec plaisir ! »

Note de l'auteur : nul ne devrait ignorer aujourd'hui que B.Lescudé, actuel président de l'Amicale des Diagonalistes de France, réside à Saverdun. Les diagonalistes trouveront adresse et téléphone sur la liste des Saristes (Service d'Accompagnement Routier de l'ADF)

#### 4 - Eviter le centre de Montpellier

Voir Annexe A, chapitre E

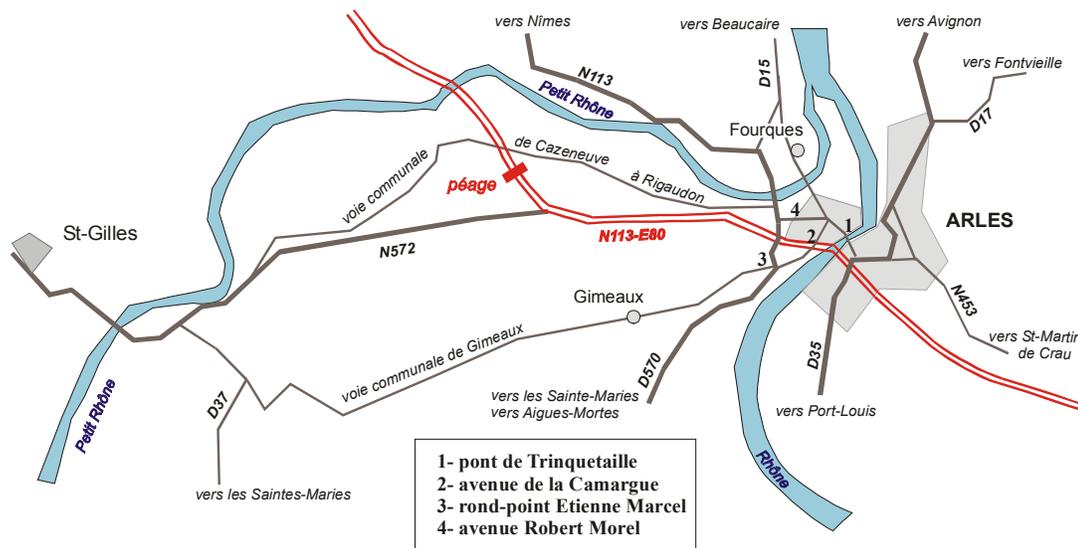
#### 5 - Traverser le Rhône à Arles

Cartes : Michelin 83 et 240 (anciennes) ou 339 et 527 (nouvelles)

Deux ponts permettent de traverser le Rhône à Arles : celui de la N113, désormais autoroutière E80, qui est strictement interdite aux cyclistes et celui de Trinquetaille, du nom du quartier en rive droite, qui est le seul utilisable. L'abordage de cette ville (rappel : 95% des passages) par l'ouest peut poser un problème, facile à résoudre avec les indications et le schéma suivants.

C1- pour le diagonaliste venant d'Aigues-Mortes par la D570, prendre sur la droite l'avenue de Camargue, au rond-point Etienne-Marcel environ 500 m avant l'autoroute. Passer sous l'autoroute et suivre « Arles - centre ville ». Après le franchissement du Rhône par le pont de Trinquetaille, suivre les panneaux indicateurs selon la direction choisie (St-Martin-de-Crau ou Fontvieille) et ne pas s'étonner de faire un « tour en ville », imposé par le sens de la circulation.

C2- pour le diagonaliste arrivant de Saint-Gilles par la voie communale de Gimeaux (GR653 sur la carte Michelin) selon l'itinéraire conseillé plus haut, la situation est identique puisque qu'il rejoint la D570, précisément au rond-point Etienne Marcel.



- 1- pont de Trinquetaille
- 2- avenue de la Camargue
- 3- rond-point Etienne Marcel
- 4- avenue Robert Morel

C3- pour le diagonaliste qui aurait choisi de prendre la voie communale de Cazeneuve et Rigaudon pour rallier Arles (voir schéma), il devra prendre la N113 sur la droite pendant environ 300 m puis l'avenue du Docteur Morel sur sa gauche pour rejoindre le pont de Trinquetaille.

Pour le diagonaliste venant de l'est (Fontvieille ou St-Martin-de-Crau), il suffit de suivre d'abord la direction "Centre Ville" puis "Trinquetaille" (ne pas se fier aux panneaux « Nîmes ou Montpellier », verts ou bleus qui conduisent vers le pont autoroutier). Après avoir franchi le Rhône, prendre sur la gauche :

- l'avenue de la Camargue, peu après la sortie du pont, pour aller vers Aigues-Mortes (suivre la direction des Saintes-Maries-de la Mer - D570) ou Saint-Gilles (prendre la voie communale de Gimeaux - GR653 sur la Michelin, au premier rond-point après le pont de l'autoroute). Dans les deux cas, il faut passer sous l'autoroute.

- l'avenue du Dr Morel, environ 200m après l'avenue de Camargue, pour rejoindre la N113 (direction Nîmes - ne pas franchir l'autoroute) ; tourner à nouveau à gauche tout de suite après le pont sur une voie ferrée, pour prendre la « voie communale de Cazeneuve à Rigaudon », petite route tranquille qui rejoint la N572, 6 km avant Saint-Gilles. Deux repères pour trouver cette route au nom bucolique : d'abord, ne pas franchir le Petit Rhône sur la N113, ensuite cette route conduit au péage de l'A55.

À notre avis, cette seconde option est plus compliquée et n'apporte aucun gain kilométrique par rapport au GR653



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, Yonnax, 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 :

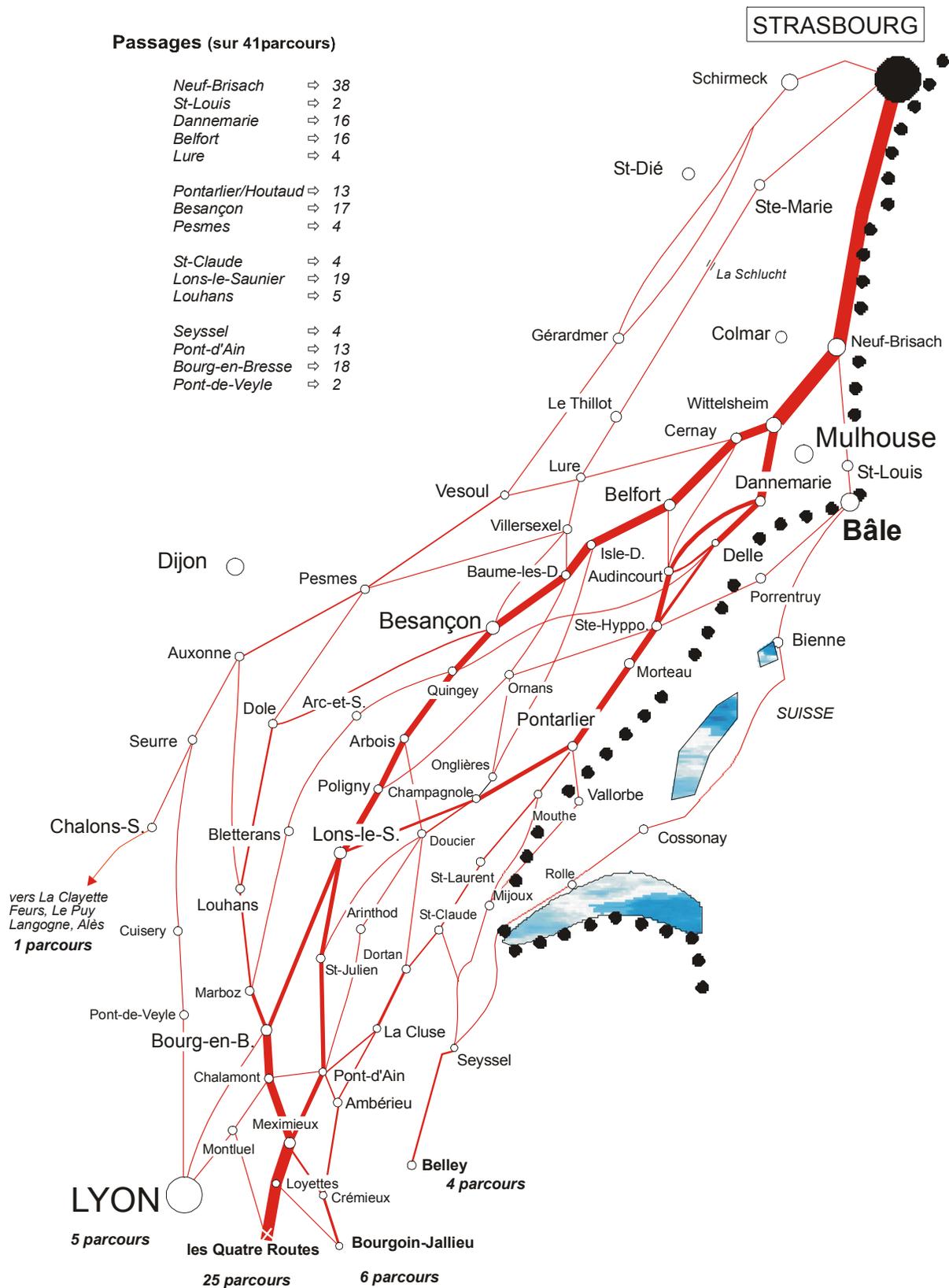
- la plaine d'Alsace au plus près du Rhin au départ de Strasbourg
- la première option importante survient à Wittesheim (36 parcours) :
  - ⇒ soit par la vallée du Doubs (16 parcours), vers Belfort, Beaume-les-Dames, Besançon
  - ⇒ soit par les plateaux jurassiens (13 parcours), vers Dannemarie, Audincourt, 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.

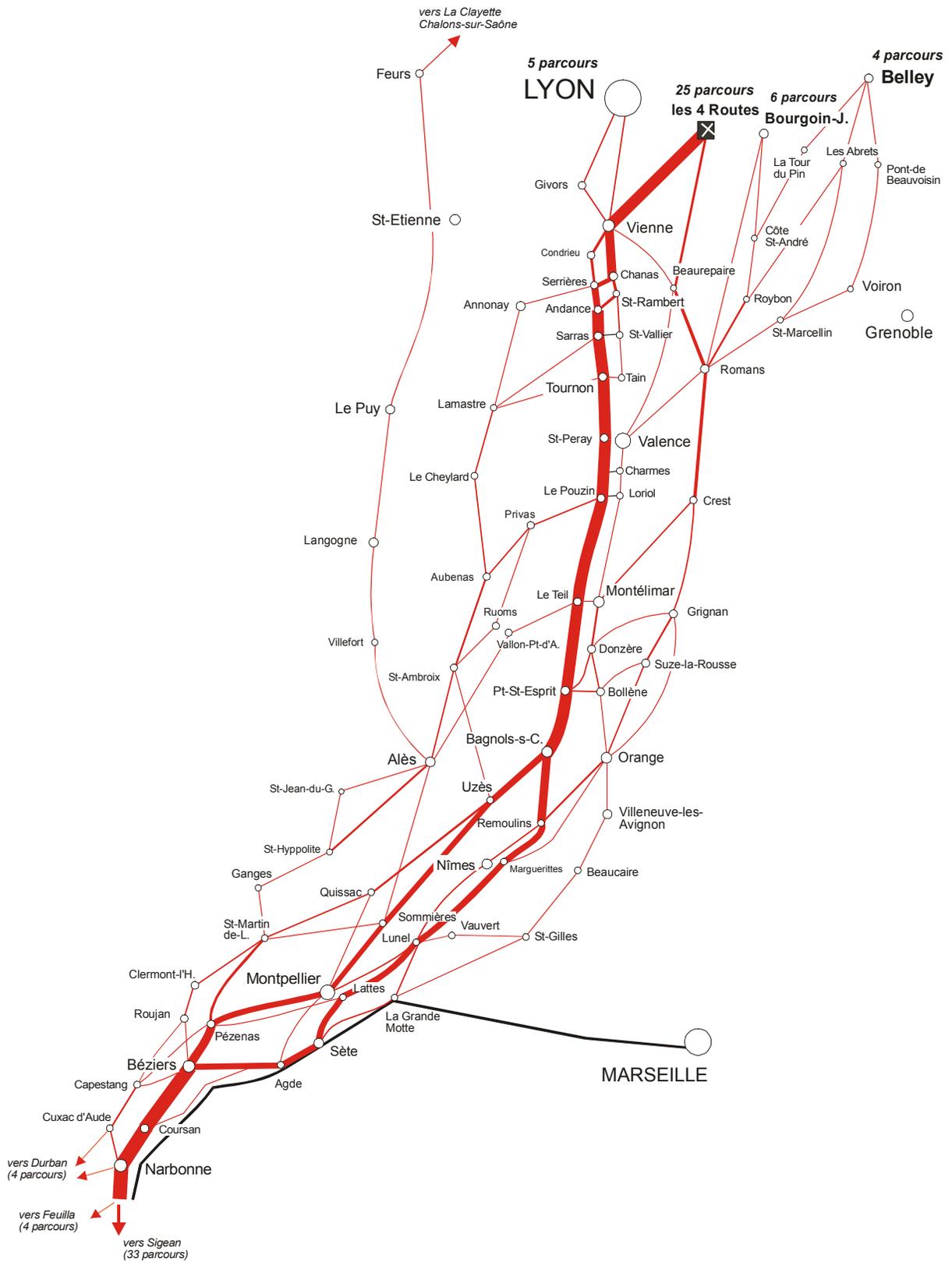
### 2) la route de ceux qui sortent des "chemins battus"

- 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.

**Passages (sur 41parcours)**

Neuf-Brisach	⇄	38
St-Louis	⇄	2
Dannemarie	⇄	16
Belfort	⇄	16
Lure	⇄	4
Pontarlier/Houtaud	⇄	13
Besançon	⇄	17
Pesmes	⇄	4
St-Claude	⇄	4
Lons-le-Saunier	⇄	19
Louhans	⇄	5
Seyssel	⇄	4
Pont-d'Ain	⇄	13
Bourg-en-Bresse	⇄	18
Pont-de-Veyle	⇄	2





➤ 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 : Beaufort, 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 tout 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 dénivelée ! 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**

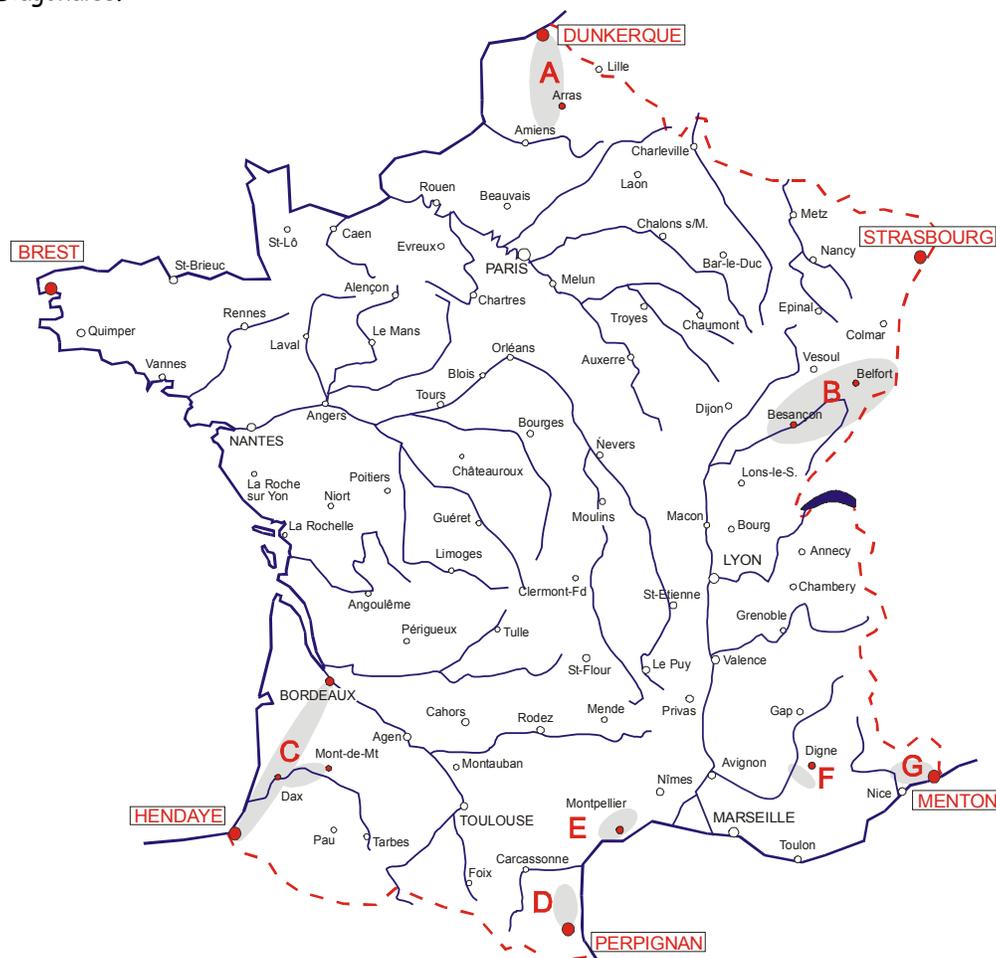
Voir Annexe A, chapitre D



# LES ROUTES DIAGONALISTES

## ANNEXE A - COMPLEMENTS

Les compléments aux 9 chapitres précédents rassemblent des études localisées qui concernent plusieurs Diagonales.



**A** - Piste cyclable de Bergues et traversée d'Arras - *Diagonales DH, DM et DP*  
**Voir aussi Annexe B - Villes départ/arrivée, Dunkerque**

**B** - Le secteur Belfort-Besançon - *Diagonales SH et SP*

**C** - La N10 d'Hendaye à Bordeaux et la liaison de Dax à Mont-de-Marsan - *Diagonales DH, HM et HS*

**D** - Entrée/sortie de Perpignan par le nord - *Diagonales DP et SP*  
**Voir aussi Annexe B - Villes départ/arrivée, Perpignan**

**E** - Contournement de Montpellier - *Diagonales HM et SP*

**F** - Le shunt de Digne - *Diagonales BM et DM, voire HM*

**G** - Comment éviter la traversée de Nice - *Diagonales BM et DM, voire HM*

**H** - ... à suivre...

## A - Sortir de/Arriver à Dunkerque et traverser Arras

*Diagonales concernées = les 3 au départ de (arrivée à) Dunkerque*

*Voir aussi Annexe B - Villes départ/arrivée, Dunkerque*

### **A1 – Sortir de/Entrer à Dunkerque en évitant la traditionnelle piste cyclable de Bergues (contributions d'André Dworniczak et de Michel Lefebvre)**

La majorité des diagonalistes qui quittent Dunkerque en direction de Menton (ou en arrivent) passent par Bergues et se retrouvent sur une piste cyclable, aussi mauvaise que dangereuse (mobylettes). Pour éviter ces désagréments, il existe plusieurs variantes qui ont été proposées par nos amis André Dworniczak et Michel Lefebvre.

Suivre les explications sur le plan schématique de la ville de Dunkerque et la carte simplifiée des pages suivantes.

#### ***A11 - Rejoindre Bergues par Coudekerque-village***

Voici le road book de cet itinéraire (trait interrompu orange), plus long de 1.200 m :

- au départ du Commissariat, prendre à gauche la rue Michel de Swaen, puis à droite, la rue Clémenceau – passer devant la mairie, et continuer tout droit jusqu'à la place Jean Bart (point C sur le plan)
- prendre légèrement sur la gauche la rue Nationale, qui devient rue de Beaumont, puis rue de Furnes
- tourner à gauche (direction de la Belgique) et 250 m plus loin à droite en direction de Bergues, juste avant le cimetière de Dunkerque. C'est la rue de Steendam qui est aussi la D72, qui conduit à Coudekerque Village et Bergues où l'on retrouve la D916 pour Wormhout et Cassel ou Steenvoorde.

À l'arrivée, cet itinéraire est utilisable, mais il est beaucoup plus facile de se repérer en empruntant la piste cyclable : c'est toujours tout droit, sauf au moment de la traversée du canal, imposée par un sens interdit. Prendre à gauche après le pont puis tout droit.

#### ***A12 - De Cassel à Hazebrouck, en évitant la D916 (trait interrompu vert sur la carte)***

Il est possible de gagner près de 2 km et beaucoup de tranquillité en préférant la petite D53 que l'on trouvera sur la droite dans la descente du mont des Recollets, à environ 2 km après le croisement vers le village et le mont Cassel. Par Ste-Marie-Cappel et Hondeghem, cette route conduit directement au centre d'Hazebrouck.

Malheureusement, cette petite D53 est fort discrète et difficile à trouver dans le labyrinthe hazebrouckois. Nos experts conseillent plutôt d'éviter Hazebrouck à l'arrivée (voir item A14)

#### ***A13 - De Dunkerque à Wizernes (sud St-Omer) « par les canaux » (trait interrompu violet)***

Voici le descriptif de Michel Lefebvre, qui recommande fortement cet itinéraire à ceux qui vont à (ou arrivent d') Hendaye car « il est parfaitement tranquille, il place la première côte à St-Omer et les feux rouges de Wizernes à 48,5 km du départ » (moyennant à peine 2 km supplémentaires).

##### Au départ de Dunkerque.

« Même départ que l'itinéraire classique. Environ 500 m après le pont sur le canal de Mardyck (point F sur le plan) et juste après le garage Ford, prendre à droite la rue Louis Neuts. Au premier carrefour, c'est tout droit, au second prendre à gauche en direction de « Capelle-la Grande par D202 ». On longe le canal de Bourbourg. Cette route est la D2. On y reste jusqu'au second rond-point (pont de la Petite Scynthe) où il faut prendre à gauche en direction de Armbouts-Cappel (D52). Continuer tout droit jusqu'au canal de la Haute Colme (Grand-Millebrugge – km. 11). Prendre à droite la D3 en direction de Watten.

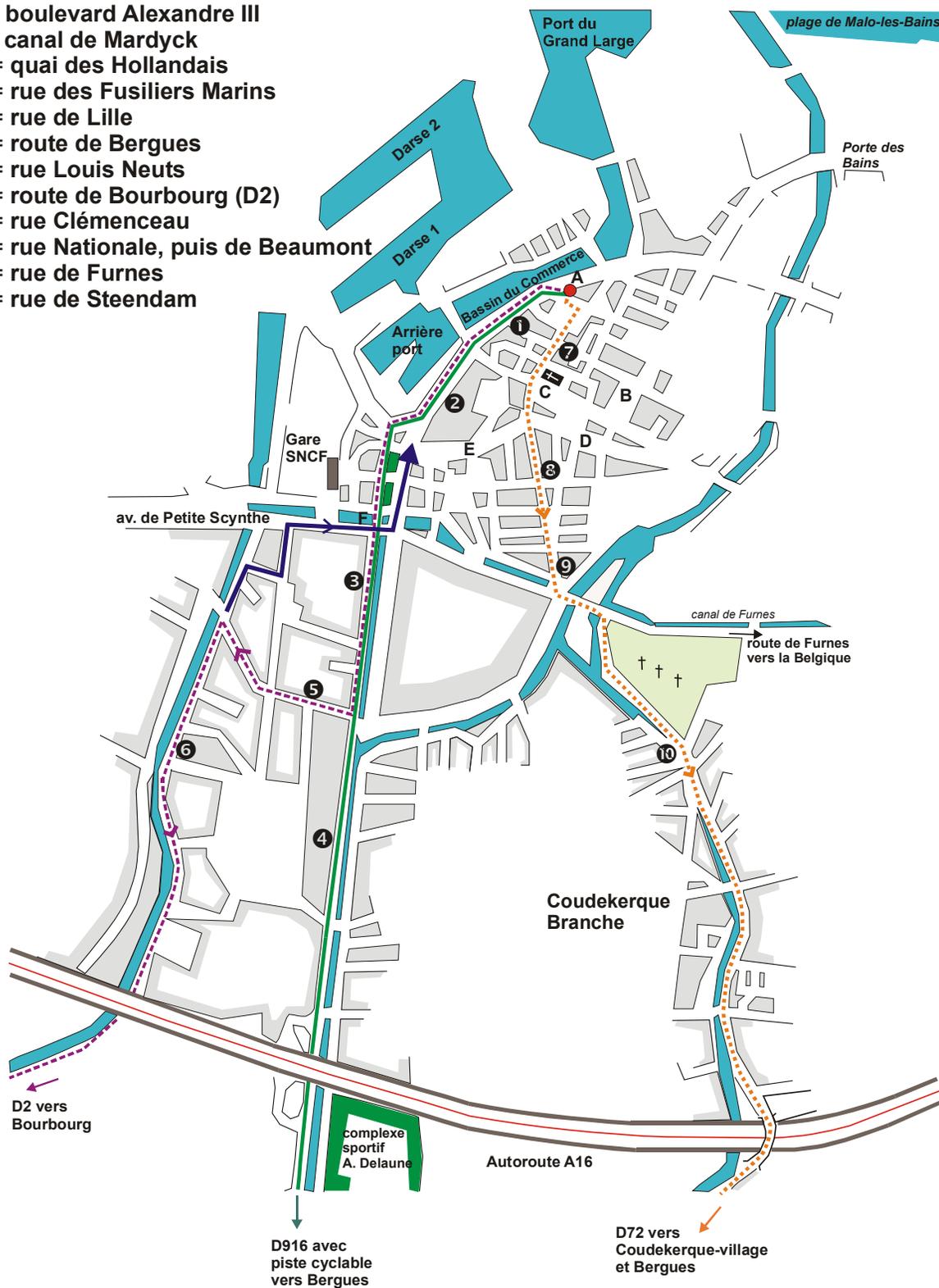
À Looberghe (feux), continuer tout droit. On évite Lynck pour prendre à gauche avant la D600 **interdite aux vélos**. On se trouve toujours sur la D3. Aller tout droit aux différentes intersections en direction de Watten que l'on atteint au kilomètre 32.

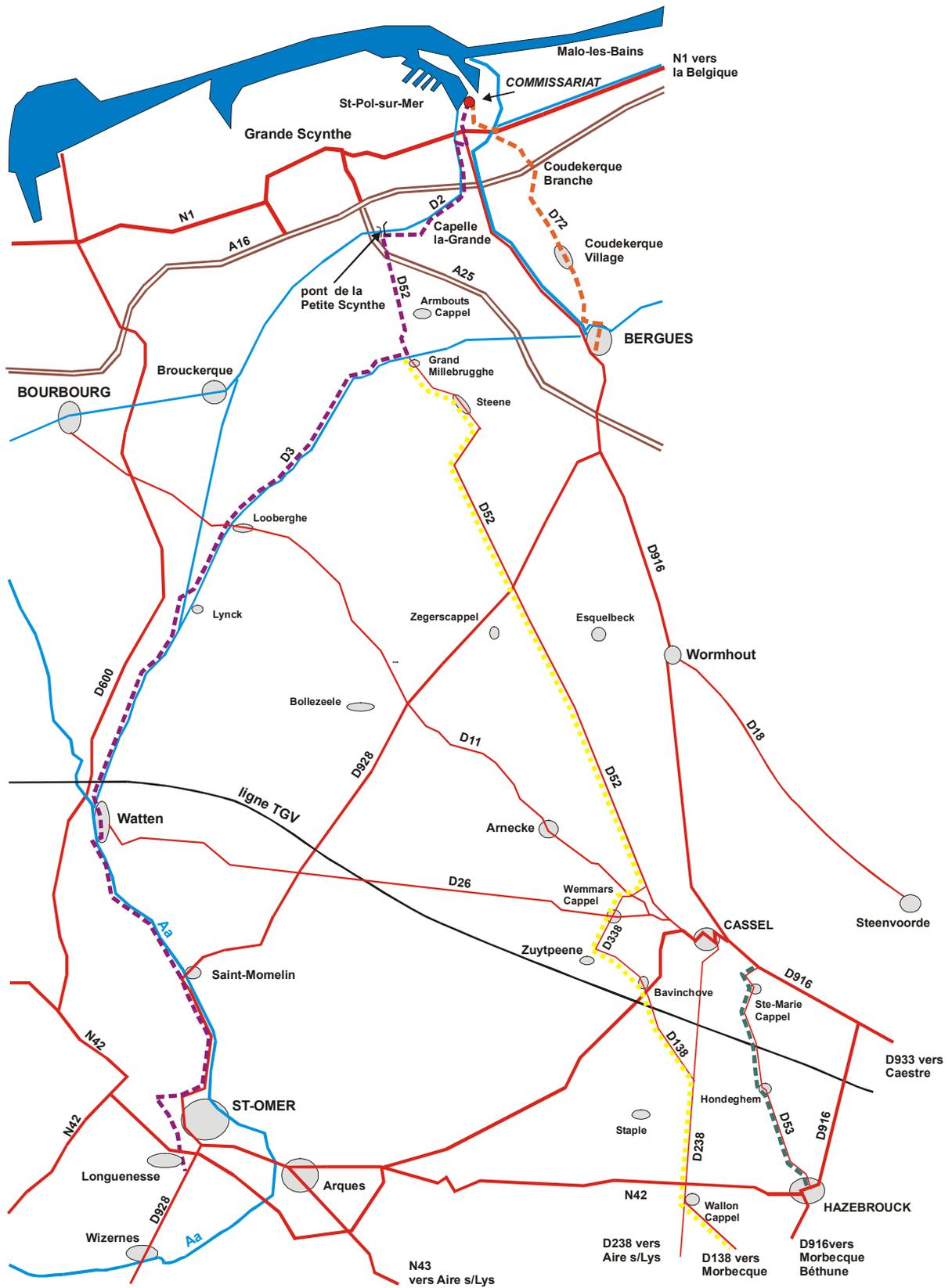
La traversée de Watten est facile et la route de St-Omer (D213) longe l'Aa. À St-Momelin km. 37,5), on retrouve la D928 utilisée par ceux qui sont passés par Bergues, ont parcouru 2 km de moins (35,5) mais auront beaucoup joué à saute-mouton.

Dans St-Omer, prendre à droite au premier rond-point, direction St-Martin-du-Laërt, puis tout droit. Tout droit également au second puis troisième rond-point (piste cyclable). Au quatrième rond-point, prendre à gauche en direction de Longuenesse. Traverser Longuenesse et suivre Wizernes/Hesdin. En haut de la côte, on se trouve sur la D928, la route d'Hesdin.

# Plan schématique de DUNKERQUE

- A = commissariat central
- B = place du Général de Gaulle
- C = place Jean Bart
- D = boulevard Sainte Barbe
- E = boulevard Alexandre III
- F = canal de Mardyck
- ① = quai des Hollandais
- ② = rue des Fusiliers Marins
- ③ = rue de Lille
- ④ = route de Bergues
- ⑤ = rue Louis Neuts
- ⑥ = route de Bourbourg (D2)
- ⑦ = rue Clémenceau
- ⑧ = rue Nationale, puis de Beaumont
- ⑨ = rue de Furnes
- ⑩ = rue de Steendam





### Pour arriver à Dunkerque.

« Sortir de Wizernes par la D928, en direction de St-Omer. Un km après le panneau d'agglomération de Longuenesse, prendre à gauche (face au cimetière anglais) en direction de Longuenesse centre. Suivre tout droit aux deux feux de direction suivants. Entrer dans St-Martin-au-Laërt, encore tout droit aux feux, puis à droite au rond-point suivant, en direction de St-Omer par la piste cyclable. Tout droit encore au rond-point suivant en direction de St-Omer et à nouveau au suivant en direction de Watten.

Contourner le quatrième rond-point pour prendre à gauche (direction Watten). On se retrouve de nouveau sur la D928. Les adeptes de la D928 et Bergues prendront à droite à St-Momelin.

Pour ceux qui suivent mon itinéraire, continuer tout droit par la D213, en direction de Watten que l'on traverse sans changer de cap. Sortir de Watten par la D3, direction Dunkerque et prendre à droite juste après le pont car la D600 est interdite aux vélos.

Cette petite route longe la D600. Continuer tout droit à chaque intersection jusqu'à Looberghe, que l'on traverse toujours sans changer de cap aux feux. On longe le canal de la Colme (à main droite) jusqu'à Grand-Millebrughe, où l'on tourne à gauche dans la D52.

4 km plus loin (pont de la Petite Scynthe), prendre à droite la direction de Dunkerque par la D2. Continuer toujours tout droit en longeant le canal de Bourbourg (à main gauche) jusqu'à tomber sur un sens interdit : prendre alors à droite la rue de Vertomme, puis à gauche la rue du jeu de Mail (voir le tracé bleu sur le plan). Tourner à droite aux feux, puis à gauche deux feux plus loin. On se retrouve dans la rue des Fusiliers Marins, tout près du Commissariat central

### **Informations diverses fournies par Michel Lefebvre**

- présence d'une boîte à lettres au bord de la route à Capelle-la-Grande et au centre de Watten
- cafés et alimentation à Watten, St-Omer et Longuenesse

### **A14 - Éviter Hazebrouck en venant de Béthune (trait interrompu jaune sur la carte)**

J'ai personnellement utilisé ce parcours en 1998, sur PD, en arrivant d'Aire-sur-la-Lys et Michel Lefebvre le recommande à ceux qui arrivent de Béthune (MD ou PD). Voici son descriptif :

« Dans le village de Morbecque, quitter la D916, pour prendre sur la gauche la D138 vers Wallon-Cappel où l'on tourne à droite pour suivre la D238 (ancienne voie romaine vers Cappel). Traverser la N42 et 500m après Longue Croix, prendre à gauche la D138 vers Bachinchove. Prendre à gauche après l'église puis à droite 2 km plus loin, en direction de Wemaars-Cappel. Traverser la D11 et prendre à gauche au croisement suivant. On se trouve à nouveau sur l'ancienne voie romaine, désormais D52. Suivre cette D52 jusqu'à Steene puis Grand Millebrughe. Voir l'item précédent pour rejoindre le pont de la Petite Scynthe et le Commissariat. »

Cet itinéraire est, bien évidemment, utilisable dans le sens inverse.

### **A2 – Traverser la ville d'Arras (contribution de Francis Swiderek)**

L'axe Béthune - Arras - Bapaume est très pratiqué par les diagonalistes en provenance de Dunkerque et en partance pour Menton ou Perpignan. C'est **Francis SWIDEREK** qui nous donne les clefs de la traversée d'Arras, la belle capitale de l'Artois... et de l'andouillette.

« Deux artères "parallèles", en sens unique et chacune dans un sens, traversent la ville du nord au sud. Les diagonalistes n'ont donc aucune chance de se croiser entre le Rond Point de la Tchecoslovaquie au nord (arrivée de Béthune par la D63) et le Pont Leclerc au sud (au-dessus de la voie ferrée – sortie de la N17 vers Bapaume).

Deux kilomètres séparent ces deux points et il suffit de suivre les flèches sur le plan de la page suivante, selon le sens de la Diagonale, sachant que les dessins parlent mieux que les mots.

Quelques recommandations quand même :

#### 1 – dans le sens Nord-Sud :

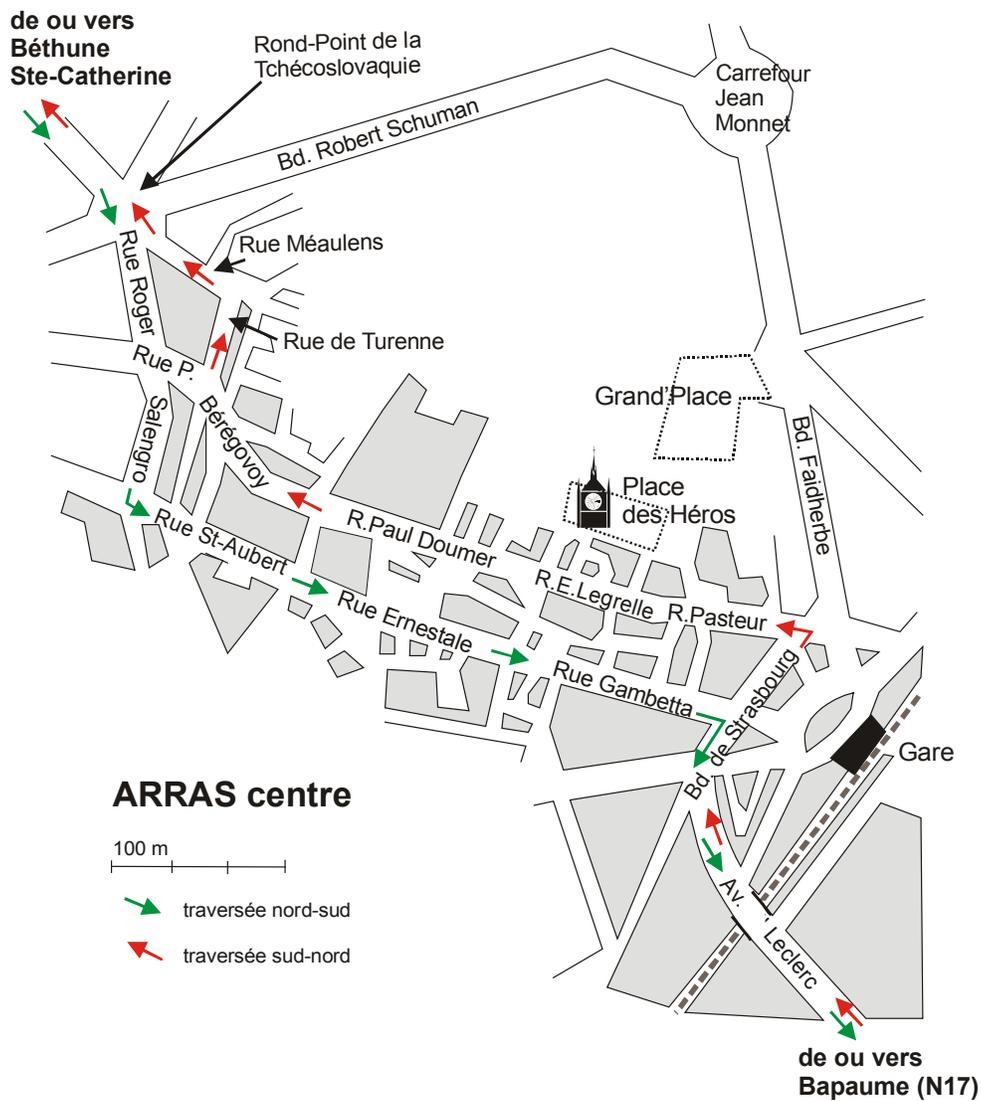
- au très grand rond point, 3 km avant Arras, suivre "Ste-Catherine" (D63) et surtout pas "Arras"
  - à partir de Ste-Catherine, suivre "Arras" puis "Centre Ville"
  - dans la rue Gambetta, 100 m avant la gare, suivre "Achicourt"
- dès le franchissement du pont Leclerc, on se trouve sur la N17 : c'est tout droit !

#### 2 – dans le sens Sud-Nord :

- prendre à droite dès le franchissement du pont Leclerc
- longer la façade de la gare et prendre à gauche la rue Chanzy au ¾ du rond-point, puis la rue Pasteur
- **Attention !** ne pas rater la rue de Turenne à droite dans la rue P.Bérégovoy !
- au Rond point de la Tchecoslovaquie, suivre "Ste Catherine" (Béthune n'est pas indiqué !)

- à l'église de *Ste Catherine*, prendre tout droit et au rond point, au sommet de la cote, prendre à gauche la D63, direction "*Béthune*"

Enfin, dans un sens ou dans l'autre, prendre au moins un quart d'heure pour aller admirer la place des Héros et la Grande Place. Elles méritent vraiment un (petit) détour ! »



## B - Le secteur Belfort-Besançon

*Diagonales concernées : Strasbourg-Hendaye et Strasbourg-Perpignan*

### B1 - Recommandations de Frederik ALBERDA (Danjoutin - 26 mai 1998)

« Eviter d'utiliser la N83 entre Cernay et Belfort : circulation très dense et très rapide sur la '4 voies' entre Cernay et Pont d'Aspach

#### Parcours conseillés :

- pour Strasbourg-Perpignan : à Wittesheim, prendre la D19 vers Reiningue et Galfingue. Puis Dannemarie (par D18<sup>II</sup> et D103), Vellescot (par D103), Brebotte (par D13), Froidefontaine (par D35), Etupes (par D23 et D52). Deux options : soit Audaincourt et Pont-de-Roide pour le plateau jurassien, soit traverser le canal, laisser les usines Peugeot de Sochaux sur la gauche, passer devant la gare de Montbéliard puis Bart. Rejoindre la N83 à l'Isle-sur-le-Doubs par la N463 ou par la D25, en rive gauche du Doubs.
- pour Strasbourg - Hendaye : prendre la D34 à la sortie de Cernay. À Guewenheim, prendre la piste cyclable en direction de Masevaux. La laisser à Lauw. Puis Rougemont-le-Château (BPF) par D14B1 et D110, Giromagny (par D2 et D12), Ronchamp.

### B2 - Conseils de Georges LEMERCIER (Avanne - 10 juin 1998)

#### Routes interdites

N57 - route en constante évolution avec création ou recalibration de tronçons de 2x2 voies dont certains sont interdits aux cycles (par exemple la déviation de Vellefaux, au sud de Vesoul). Dans le Doubs, toutes les parties 2x2 voies sont autorisées (pas de panneaux actuellement - jusqu'à quand ?) mais on se fait souvent klaxonner. C'est une situation de tolérance provisoire car les tronçons à quatre voies sont courts.

#### Routes chargées et déconseillées

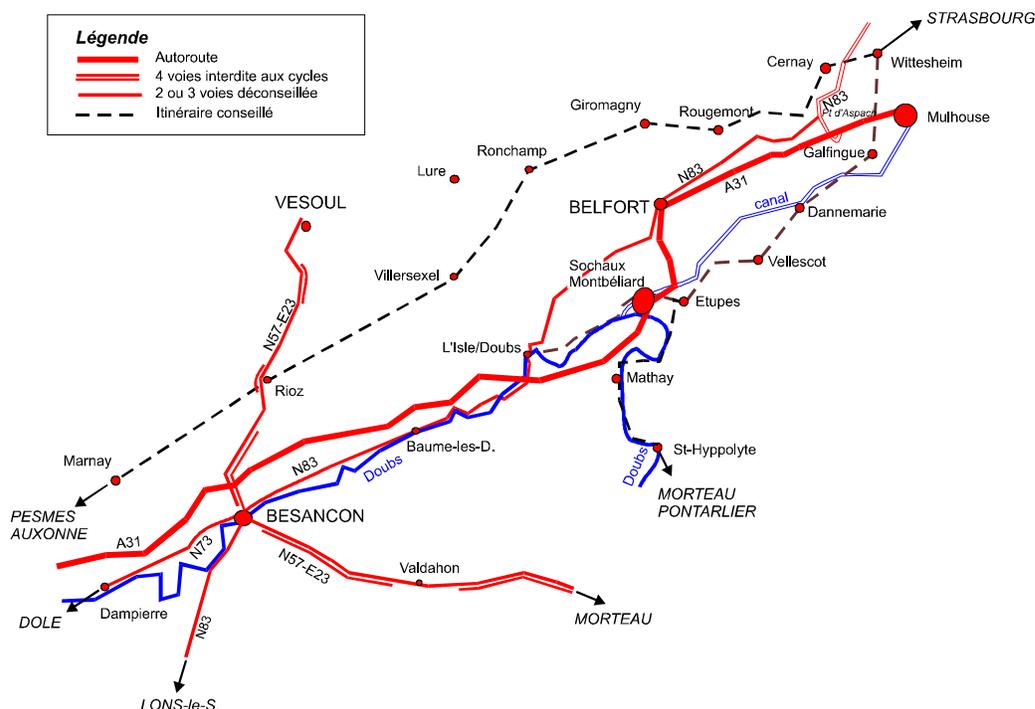
De Belfort à Chalon-sur-Saône, les N83 et N73 sont très chargées en poids lourds. Si entre l'Isle-sur-le-Doubs et Besançon, il n'y a pas trop de problème car la route dans la vallée du Doubs, n'incite pas à la vitesse, les secteurs Belfort - L'Isle et Besançon - Chalon, sont beaucoup plus critiques et je les déconseille.

Même cas de figure de Besançon à Bourg-en-Bresse via Lons-le-Saunier (N83)

#### Itinéraires conseillés

- par Giromagny, Lure, Vesoul et Pesmes pour la Diagonale Strasbourg - Hendaye
- par le plateau jurassien (Maiche, Pontarlier, Champagnole, Lons) à partir de Montbéliard.

L'itinéraire nord par Giromagny, Ronchamp, Villersexel, Rioz, Marnay, Pesmes (voir carte) est plus tranquille et moins accidenté que celui par Lure et Vesoul.



## C - La N10 d'Hendaye à Bordeaux et la liaison de Dax à Mont-de-Marsan

*Diagonales concernées DH, HM et HS*

### C1 - Les pièges de la Nationale 10 d'Hendaye à Liposthey

Cartes : Michelin 78 et 234 (ancienne) ou 335, 342 et 525 (nouvelles)

C11 - Courrier de Gilbert VIDEAU (Briscons) - mai 1998

« À propos des routes interdites, peu de choses à signaler dans notre secteur de Bayonne si ce ne sont deux viaducs interdits aux cyclistes sur la RN 10 (... et pourtant parfois empruntés par des diagonalistes émérites !):

- à Biarritz, viaduc de la Négresse
- à St-Jean-de-Luz, viaduc à la sortie sud de la ville, après avoir traversé la Nivelle

On évite ces deux pièges en les contournant tout simplement par la droite. En venant d'Hendaye, il faut couper la RN10 à gauche pour aller vers le centre de St-Jean-de-Luz.

D'autre part, que ceux qui veulent emprunter la RN10 jusqu'à Castets (à 54 km au nord de Bayonne) sachent que la bande cyclable est large et praticable dans ce tronçon... en dépit du trafic. »

### C12 - Dans un courrier de janvier 2005, Francis Pouzet me signale :

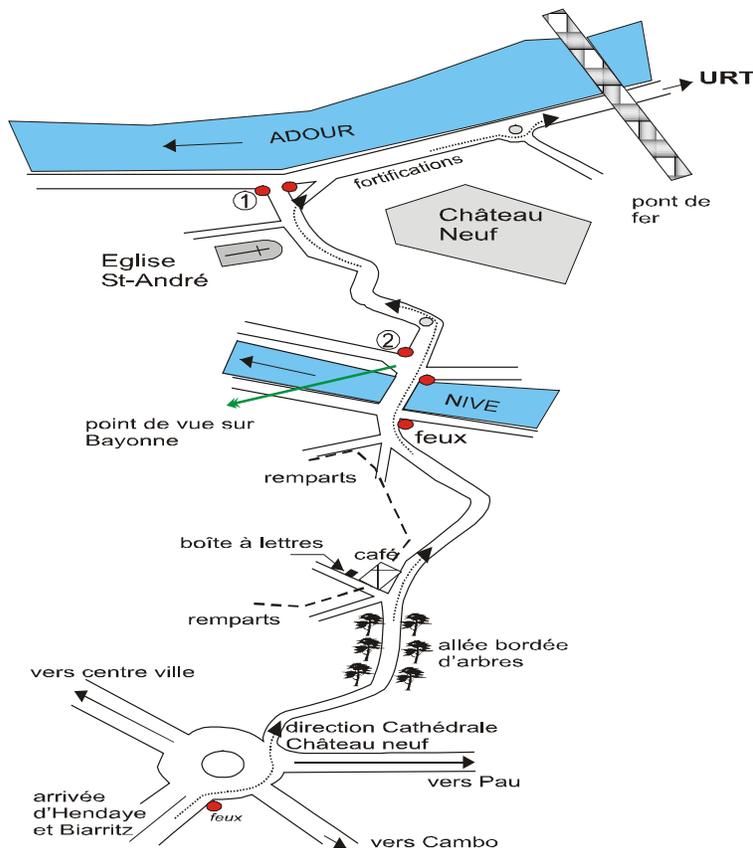
« 1- que la N10 d'Hendaye à Bayonne puis St-Geours-de-Mareme est presque toujours à deux voies, sans aucune bande cyclable latérale

2- que le tronçon de St-Geours-de-Mareme à Castets (24 km) est le seul secteur de la N10 à 4 voies qui soit parfaitement doublé par une voie de desserte locale des habitations, donc sans aucun danger. Cette voie latérale a été réalisée sous la conduite de Jacques VICART, ingénieur de la DDE et, à l'époque, président de la FFCT. Jacques est, encore aujourd'hui (2005), membre de l'ADF ».

### C2 - Traverser Bayonne en direction de la vallée de l'Adour (Urt, Peyrehorade)

Cartes : Michelin 85 et 234 (anciennes) ou 342 et 525 (nouvelles)

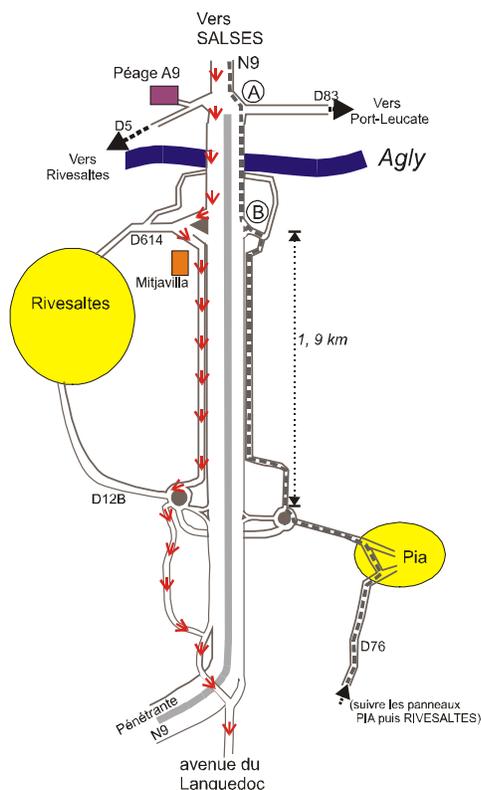
Gilbert VIDEAU a établi le schéma du parcours qu'il utilise pour traverser la ville de Bayonne lorsqu'il accompagne des diagonalistes en route vers Menton ou Strasbourg (voire Dunkerque !) et qui empruntent la vallée de l'Adour jusqu'à Urt.







- **par la route des Corbières** : Perpignan – Rivesaltes (via Pia - voir plus loin) – Opoul-Périllos (D5) – Feuilla (D227) – St-Jean-de-Barrou (D27) – Durban-Corbières – Ripaud (D611) – N9. Louis PECH écrit : "L'itinéraire des Corbières est un paradis pour les cyclos. On trouvera à St-Jean-de-Barrou, une délicieuse source d'eau fraîche, sous la route au cœur du village !".



## D2 - Arrivée par la N9 (itinéraire fléché)

Nous aborderons ce sujet par le nord, c'est-à-dire par l'entrée dans Perpignan en provenance de Salses.

Pas de problèmes jusqu'au grand carrefour de la D83 (vers Port-Barcarès et Port-Leucate), à 6 km au sud de Salses-centre. La N9 passe alors à 2x2 voies...

Continuer sans hésiter sur cette route (en restant bien à droite) et parcourir une distance de 750 m environ, non interdite aux 2 roues. Immédiatement après la traversée de l'Agly, prendre à droite devant le magasin MITJAVILLA (stores) la petite route qui longe la pénétrante.

Après 1,9 km sur cette route latérale, on arrive à un grand rond point, où l'on retrouve la D12B (en provenance de Rivesaltes). Contourner le rond-point et prendre en face la route du Belvédère, qui est indiquée par un panneau, au pied d'une légère montée. Après avoir longé la pénétrante, pendant 800 m environ, on franchit cette 4 voies près du garage MERCEDES. Il suffit de suivre l'avenue du Languedoc jusqu'au deuxième giratoire, après le magasin BUT. L'obstacle a été surmonté !

Pour l'accès au Commissariat Central ou la sortie de la ville de Perpignan, se reporter à l'Annexe B

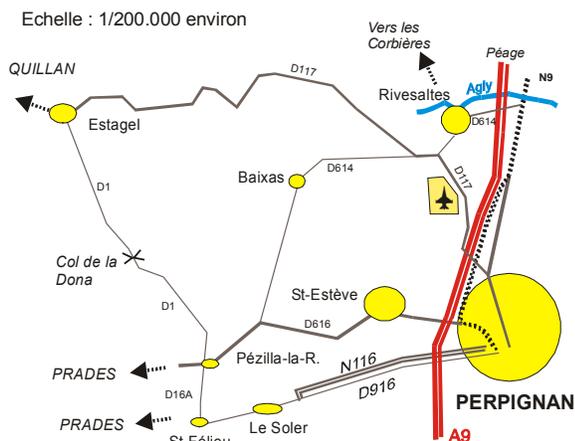
## D3 - Partir vers (ou arriver d') Estagel (Diagonales BP et DP)

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-Félieu 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 (voir Annexe B) 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 laisserait supposer !



## E - Contourner l'agglomération de Montpellier

### *Diagonales HM et SP*

Cartes : Michelin 83 et 240 (anciennes) ou 339 et 527 (nouvelles)

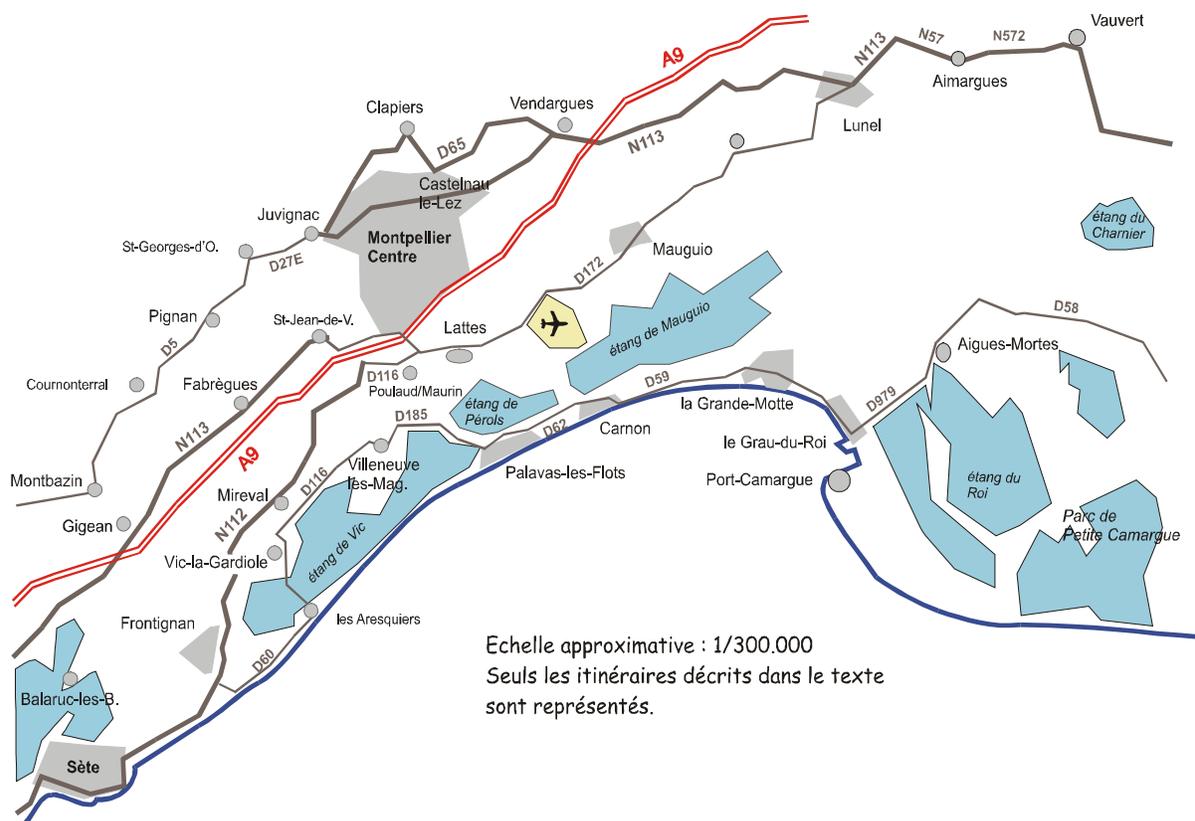
#### E1 – Première option : parcours nord (non représenté sur le schéma de la page suivante)

Surtout valable par ceux qui abordent la capitale languedocienne par Gignac, en provenance de Mazamet, Bédarieux et Clermont-l'Hérault. Utilisé néanmoins par certains diagonalistes qui rejoignent Gignac depuis Béziers via Pézenas et la D32 en rive gauche de l'Hérault.

Parcours depuis Gignac : D32 St-Martin-de-Londres, D122 D1 St-Bauzille-de-Montmel, D1 D22 D122 Sommières. Choix possible entre D40 Nîmes puis D999 Beaucaire (fort trafic et traversée de Nîmes ???) ou rejoindre St-Gilles par Congénies, Boissières, Uchaud et Générac.

#### B2 – Seconde option : banlieue nord (voir schéma)

D'un intérêt pas très évident, cette variante est néanmoins utilisée par quelques diagonalistes qui arrivent de Béziers par Pézenas, N113 Montagnac, D5 Villeveyrac, Montbazin, Courmonterral et Pignan. Par St-Georges d'Orques, ils rejoignent alors Juvignac où ils plongent dans le trafic rapide de la rocade nord en direction de Clapiers, à moins qu'ils n'optent pour une circulation moins rapide parce que ralentie par les feux en rejoignant Calstenu-le-Lez et la N113 par l'avenue de la Justice de Castelnaud (suivre les panneaux Castelnaud-le-Lez – Nîmes). Mais alors, évite-t-on vraiment le centre de la ville ?



#### B3 – Troisième option : banlieue sud (voir schéma)

C'est l'option la plus utilisée, aussi bien par les diagonalistes qui arrivent par Pézenas et Pignan (voir item ci-dessus) que par Mèze et la N113 ou par Sète et la N112. Les deux premiers itinéraires convergent à St-Jean-de-Védas dans la banlieue sud-ouest de Montpellier. Et les arrivants de Sète les rejoignent au croisement D116/D132 à l'entrée de Lattes.

Parcours (fortement) recommandé : D172 à droite à la sortie de Lattes, longer l'aéroport, Mauguio, D24 Lansargues, Lunel, N113 N57 Aimargues, N572 Vauvert.

Autre possibilité : suivre la D189 et contourner Mauguio... mais trafic beaucoup plus intense !

#### B4 – Quatrième option : bord de mer (voir schéma)

C'est l'option qui permet d'éviter vraiment Montpellier pour ceux qui ont choisi de passer par Sète. Il emprunte des routes très secondaires, à faible trafic (par rapport aux autres car cette région est fort circulée, en toute saison !) sur la première partie (de Sète à Villeneuve-les-Maguelonne) et des routes plus importantes de

Villeneuve à La Grande-Motte (mais parfois bordées d'une piste cyclable latérale, en particulier entre Vic et Palavas).

Parcours (fortement recommandé) : Sète, N112 vers Frontignan, prendre à droite la D50 vers Frontignan-plage et les Aresquiers dans le premier rond-point (ou la D60 vers les Aresquiers dans le second rond-point). Rejoindre Vic-la-Gardiole<sup>11</sup>, laisser le village sur la gauche et prendre la D116 vers Villeneuve-les-Maguelonne. Puis piste cyclable en bordure de la D986 jusqu'à Palavas-les-Flots ; à gauche D62<sup>E2</sup> Carnon, suivre les panneaux Petit-Travers et Grand-Travers pour prendre la « route des plages » et traverser la Grande-Motte en direction du Grau-du-Roi (Rappel : rejoindre Aigues-Mortes par la D979, pas par la D62, route 4 voies interdite aux vélos). Cet itinéraire est un peu « piègeur » et il convient d'être vigilant. Mais il est beaucoup plus « tranquille » et agréable que les deux parcours de banlieue.

---

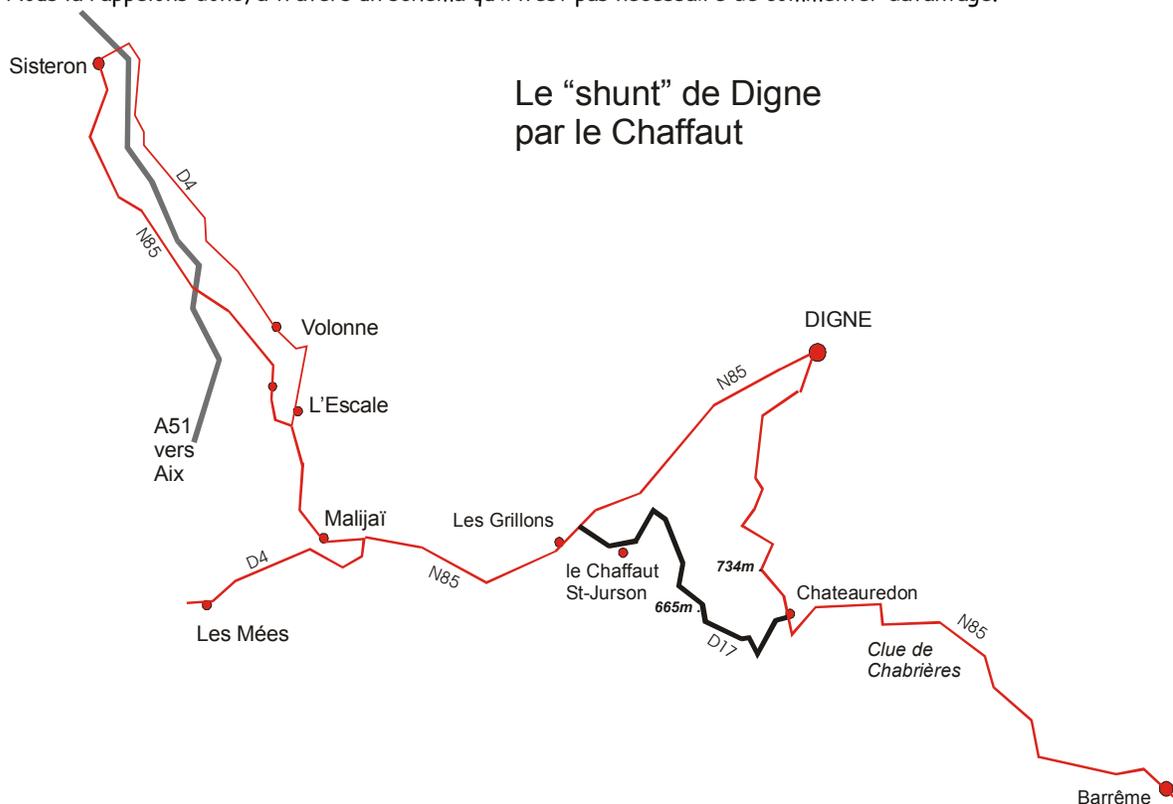
<sup>11</sup> en cas de « ratage » continuer sur la N112 jusqu'au niveau de Vic-la-Gardiole

## F - Le shunt de Digne

### *Diagonales Brest-Menton et Dunkerque-Menton*

Cette variante qui permet d'éviter la ville de Digne, tout en gagnant une bonne dizaine de kilomètres et une grosse centaine de mètres de dénivellée, est aujourd'hui bien connue et utilisée par la plupart des diagonalistes. Pas par tous, cependant puisque sur les 31 feuilles de parcours de la Diagonale DM des années 1999 et 2000, 4 semblent encore l'ignorer, ou du moins, ont choisi de ne pas l'utiliser.

Nous la rappelons donc, à travers un schéma qu'il n'est pas nécessaire de commenter davantage.



Déjà en 1993, Francis Pouzet écrivait dans le Petit Diagonaliste : « *Digne est une ville où aucun diagonaliste ne devrait passer !* ». Sauf ceux qui y vivent, bien sûr !

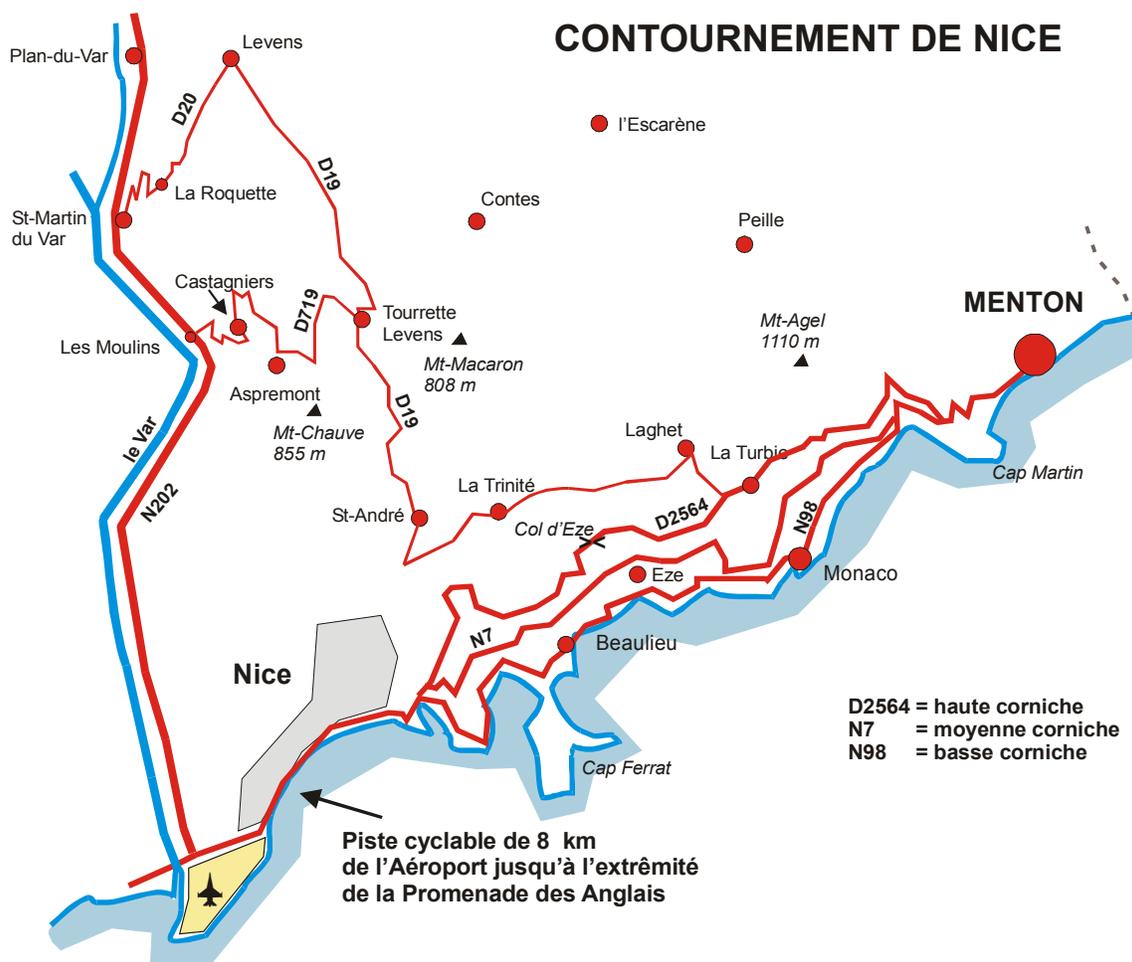
## G - Comment éviter la traversée de Nice

*Diagonales Brest-Menton et Dunkerque-Menton, voire Hendaye-Menton*

La traversée de la ville de Nice inquiète beaucoup de diagonalistes, surtout si elle doit se faire en pleine journée. Pourtant la piste cyclable matérialisée sur le large trottoir de la promenade des Anglais et qui se prolonge jusqu'au-delà de l'aéroport facilite bien les choses et permet d'éviter à peu près tous les innombrables feux rouges. Pour ceux qui ont choisi la basse corniche (car d'une majorité de partants de Menton) et pour ceux qui arrivent soit d'Antibes (Hendaye-Menton par l'Estérel) ou de Grasse, cette solution est, à mon avis, la meilleure.

La question de contourner Nice se pose à ceux, très nombreux, qui arrivent par la vallée du Var (Puget-Théniers ou col de la Bonnette !). Le tronçon de la N202 du Plan-du-Var à l'aéroport de Nice est vraiment très, très désagréable, voire dangereux. On peut l'éviter en passant par l'arrière-pays niçois, moyennant quelques sérieuses ascensions pour franchir les reliefs orientés nord-sud.

Voici la proposition faite par Paul André et présentée par Francis Pouzet en 1993 (Petit Diagonaliste 22, page 29). Elle reste toujours valable. Personnellement pour avoir utilisé l'option Les Moulins - Castagniers - St-André - Laghet - La Turbie, au final de Dunkerque-Menton en 1997, après avoir tremblé dans la vallée du Var à l'arrivée de Brest-Menton en 1995, je n'hésiterais pas une seconde à recommencer l'escalade des 500 m de dénivellée supplémentaire (par rapport à la basse corniche) qu'impose cette variante. Et aussi, quel merveilleux final que cette plongée au Paradis depuis la Turbie !



### Commentaires de Francis Pouzet (1993)

Cet itinéraire "intérieur" entre Plan-du-Var et Menton, proposé par Paul André, présente le même kilométrage (60 km), que la vallée du Var et le littoral. Il est beaucoup plus tranquille, mais nécessite "d'avaler" une ou deux grosses bosses supplémentaires par rapport aux différentes corniches. Quelques diagonalistes l'empruntent déjà, dont... Patrick Plaine.

Remarque : l'option La Roquette / Levens est un plus longue et exigeante en dénivellée, mais évite 4,5 km de N102.



## LES ROUTES DIAGONALISTES -

### **ANNEXE B - Se repérer dans les villes de départ et/ou arrivée**

Il n'est pas toujours facile de trouver le Commissariat Central de Police, point de contrôle obligatoire au départ et à l'arrivée d'une Diagonale, ni de sortir sans dommage des tentacules de la pieuvre urbaine qui le cache.

Plusieurs voix, et non des moindres, se sont élevées pour que ces contrôles de départ/arrivée soient changés et transférés en banlieue. Mais ne serait-ce pas casser une vieille habitude, un mythe ? Et ces braves agents, nos premiers admirateurs, n'en seraient-ils pas frustrés ? J'imagine une pétition des 6 Commissaires auprès de la Fédé : « *Laissez-nous nos diagonalistes, monsieur le Président !* »

La meilleure solution est de se repérer pour trouver ces établissements souvent bien cachés. Voici des plans pour les localiser et quelques tuyaux pour échapper aux tentacules de la pieuvre.

1 - BREST - à faire	page
2 - DUNKERQUE - disponible	page 3
3 - HENDAYE - à faire	page
4 - MENTON - à faire	page
5 - PERPIGNAN - disponible	page 5
6 - STRASBOURG - à faire	page



## 2 - DUNKERQUE

**Le commissariat Central est situé quai des Hollandais.**

Se reporter au plan simplifié de la page suivante.

### **21 - Sortie/entrée classique par la piste cyclable de Bergues (Diagonales DM, DP et DH).**

*Représenté par un trait continu de couleur verte sur le plan*

**Pour sortir :** suivre le quai des Hollandais en gardant le Bassin du Commerce sur la droite (direction de la gare). Continuer dans la rue des Fusiliers Marins jusqu'à son extrémité (feux tricolores successifs). Suivre la direction « Coudekerque-Branche » pour se retrouver dans la rue de Lille. Ensuite c'est toujours tout droit jusqu'à Bergues. La piste cyclable posée sur le trottoir du côté opposé au canal, est dans un état assez mauvais (trous, absence de nettoyage) et rendue dangereuse par la vitesse des mobylettes qui l'empruntent. La distance du Commissariat au beffroi de Bergues est de 9,5 km.

**Pour entrer :** prendre la piste cyclable sur la gauche de la D918 à la sortie de Bergues (au niveau du croisement avec la D3) et la suivre jusqu'à l'entrée de Dunkerque, où un panneau de sens interdit oblige à traverser le canal pour prendre tout de suite à gauche la rue de l'Ecluse de Bergues (on passe devant la sous-préfecture), puis la rue des Fusiliers Marins.

### **22 - Sortie vers Bergues en évitant la piste cyclable (Diagonales DM et DP)**

*Représenté par un trait interrompu de couleur orange sur le plan*

Parcours proposé par **André Dworniczak** et **Michel Lefebvre** qui conseillent :

« À la sortie du Commissariat, prendre à gauche la rue Michel de Swaen, puis tout de suite à droite pour passer devant la mairie. Suivre la rue Clémenceau jusqu'à la place Jean Bart ; la traverser tout droit et prendre, légèrement sur la gauche, la rue Nationale, qui devient rue de Beaumont puis rue de Furnes. À l'extrémité de celle-ci, traverser le pont sur la gauche et 250 m plus loin, juste avant le cimetière de Dunkerque, tourner à droite dans la rue de Stendam. Il suffit de suivre cette rue qui est la D72 : elle conduit à Coudekerque-village et Bergues. On traverse Bergues « plein centre » (passer devant le beffroi). La distance par cet itinéraire est supérieure d'un bon kilomètre.

On pourra utiliser cet itinéraire à l'arrivée... mais le pilotage est plus difficile et la fatigue en fin de Diagonale peut facilement conduire à une douloureuse erreur de parcours. Je conseille donc, à l'arrivée, de suivre l'itinéraire classique par la piste cyclable.

### **23 - Sortie/entrée vers/en venant de St-Omer en évitant la piste cyclable (Diagonale DH)**

*Représenté par un trait interrompu de couleur violacée sur le plan*

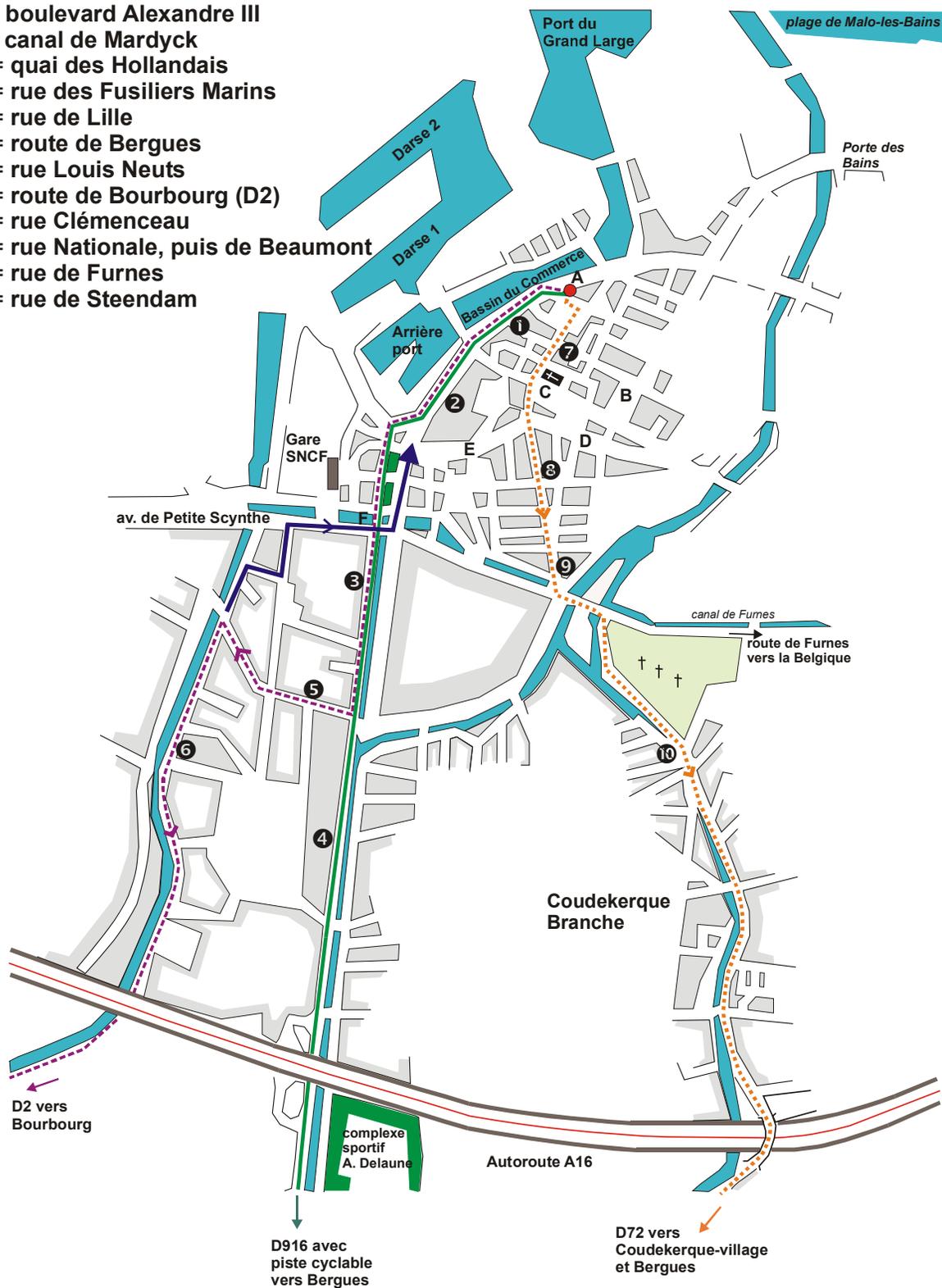
Voici le parcours proposé par **Michel Lefebvre** :

« Même départ que l'itinéraire classique. Environ 500 m après le pont sur le canal de Mardyck (point F sur le plan) et juste après le garage Ford, prendre à droite la rue Louis Neuts. Au premier carrefour, c'est tout droit, au second prendre à gauche en direction de Capelle-la Grande par D202. On longe le canal de Bourbourg, on est alors sur la D2 et on y reste jusqu'au second rond-point (pont de Petite Scynthe) où il faut prendre à gauche en direction de Armbouts-Cappel (D52). Continuer tout droit jusqu'au canal de la Haute Colme (Grand-Millebrugge – km. 11). Prendre à droite la D3 en direction de Watten.

À l'arrivée, au pont de la Petite Scynthe, prendre à droite la direction de Dunkerque par la D2. Continuer toujours tout droit en longeant le canal de Bourbourg (à main gauche) jusqu'à tomber sur un sens interdit : prendre alors à droite la rue de Vertomme, puis à gauche la rue du jeu de Mail (voir le tracé bleu sur le plan). Tourner à droite aux feux, puis à gauche deux feux plus loin. On se retrouve dans la rue des Fusiliers Marins, tout près du Commissariat central

# Plan schématique de DUNKERQUE

- A = commissariat central
- B = place du Général de Gaulle
- C = place Jean Bart
- D = boulevard Sainte Barbe
- E = boulevard Alexandre III
- F = canal de Mardyck
- ① = quai des Hollandais
- ② = rue des Fusiliers Marins
- ③ = rue de Lille
- ④ = route de Bergues
- ⑤ = rue Louis Neuts
- ⑥ = route de Bourbourg (D2)
- ⑦ = rue Clémenceau
- ⑧ = rue Nationale, puis de Beaumont
- ⑨ = rue de Furnes
- ⑩ = rue de Steendam



Pour les itinéraires complets jusqu'à Hazebrouck/Morbecque ou St-Omer/Wizernes, consulter le chapitre 10 des Routes Diagonalistes (paragraphe A1)

## 5 - PERPIGNAN

Le commissariat Central est situé avenue de Grande Bretagne.

Se reporter au plan simplifié de la page suivante.

### 51 - Arrivée par la N9

Trois options, se présentent alors pour parvenir à l'Hôtel de Police :

- Louis PECH conseille de prendre à gauche la *rue Velasquez*, puis à droite *l'avenue de Salanque* sur 100 m et à gauche, l'avenue Paul Gauguin. Au deuxième feu tricolore, prendre à gauche et continuer tout droit vers *l'avenue Roudayre*. Au dernier feu, continuer tout droit, passer le submersible, longer la Têt jusqu'au deuxième giratoire, prendre à gauche une petite montée, puis à droite *l'avenue du Général Leclerc* : l'hôtel de Police se trouve sur la droite à 200 m après le passage sous la pénétrante (itinéraire fléché sur le plan)
- Jean-Pierre RATABOUIL préfère continuer tout droit par l'avenue du Languedoc et l'avenue du Maréchal Joffre. Il retrouve l'itinéraire précédent au giratoire à droite après le pont Joffre sur la Têt.
- Emile EYNARD ne suit pas les panneaux "*Centre Ville*" mais "*Marché Saint-Charles*". Il arrive ainsi juste à la sortie de la voie rapide (pénétrante), passe le *pont Arago* pour arriver à la *place de la Catalogne*, où il prend *l'avenue Charles de Gaulle* vers la gare et devant celle-ci la rue à droite qui conduit à *l'avenue de Grande Bretagne*. L'Hôtel de Police est à 250 m sur la droite, à gauche de l'avenue.

On pourrait conclure de ces descriptifs que "*tous les chemins mènent à Rome*" ou encore que Perpignan est une ville bien compliquée. Notre conclusion sera qu'il est :

- recommandé de se munir d'une copie du plan simplifié, très utile en cas d'arrivée nocturne
- qu'en l'absence de plan, la gare centrale parfaitement repérable par les panneaux indicateurs constitue un repaire sûr; quand on fait face à la gare, prendre à droite : on tombe alors sans erreur possible sur *l'avenue de Grande Bretagne*. L'Hôtel de Police est sur la droite
- que l'itinéraire proposé par Louis Pech est plus tranquille, surtout aux heures de pointe.

### 52 - Sortir par la N9

Il suffit d'inverser les itinéraires d'entrée, la seule différence étant l'obligation de continuer *l'avenue Leclerc* jusqu'à son extrémité pour prendre à gauche la *rue J.Payra* qui conduit soit au *pont Joffre* (et à l'avenue du même nom) ou au *boulevard de la France Libre* qui va vers la passerelle submersible.

La montée vers le nord se fait nécessairement en passant par Pia. Il faut donc prendre *l'avenue de la Salanque* puis *l'avenue de l'Industrie* (D76). Dans Pia, prendre la direction de Rivesaltes et, au giratoire que l'on trouve à 1 km environ après les dernières maisons, prendre à droite la petite route goudronnée qui longe la pénétrante et passe devant le Garage Renault "poids lourds". Elle rejoint la N9 avant le pont sur l'Agly.

Pour arriver ou quitter PERPIGNAN, se reporter à l'ANNEXE A, chapitre D

# Plan - Accès à l'Hôtel de Police

