CET ÉTÉ, J'AI REPRIS MON VÉLO

Oui. Le titre est toujours aussi pourri. Malheureusement, il n'est pas possible de faire croire à un faux jeu de mots deux fois de suite, ça va finir par se voir. Par contre, il est bien dans la lignée du titre du précédent récit, ça fait presque titre de trilogie. La grande classe, quoi. Non, non, une trilogie en deux parties, ce n'est pas ridicule, ça peut laisser espérer une troisième partie (il ne faut pas craindre la troisième partie, au pire, il suffit de ne pas la lire).

Quelques précisions sur le titre sont quand même nécessaires. D'abord, contrairement à ce que le titre pourrait laisser entendre, Angers-Lund-Angers n'a pas marqué la fin d'une longue série de promenades à vélo.

L'aller-retour vers la Suède a eu lieu au milieu de la période estudiantine. Ensuite, il y a eu la période militaire (à une époque révolue où le service national était obligatoire). Cette période s'est passée en Allemagne, à Immendingen (la prononciation se fait à l'allemande et ressemble à quelque chose comme « imènedineguene ») à 140 kilomètres à l'est de Strasbourg. Et là, le vélo, s'il s'est reposé, a quand même été très sollicité pendant les permissions (c'est le terme utilisé à l'armée pour désigner ce que toute personne normalement constituée appelle des vacances). Pour la bonne compréhension de la suite, il est nécessaire de résumer l'une de ces randonnées.

René préparait une randonnée de plusieurs jours qui devait partir de Gignac-la-Nerthe (du côté de Marseille) pour aller à Grenade. Le but était donc de rallier Gignac en partant d'Immendingen, puis de là, de partir tous ensemble vers Grenade. Dans les grandes lignes, le trajet aller s'est fait à vélo et le trajet retour en voiture, puis en train (c'est l'horreur le train avec le vélo, les pubs de la SNCF sont des délires auxquels seuls les agents SNCF qui n'ont jamais pris le train avec leur vélo croient (c'était l'instant de défoulement contre la SNCF, c'est peut être déplacé mais ça vient du fond du cœur)). En gros, le trajet aller a fait 1 400 kilomètres d'Immendingen jusqu'à Gignac, puis 1 800 kilomètres de Gignac à Grenade. René a très bien raconté la partie commune, c'est entièrement lisible sur un site Internet et un livre a même été édité.

Après la vie militaire, vient la vie professionnelle à Paris. Pour rouler à vélo dans de bonnes conditions sur Paris, il faut une carte de donneur d'organes, sinon, c'est du gaspillage. Le vélo s'est donc retrouvé rangé et de moins en moins utilisé. Puis, le dernier trajet, court et sans grande étape, a été totalement épuisant. C'est horrible de finir comme ça quand il est si facile de comparer ce trajet avec tous les autres trajets qui l'ont précédé. Du coup, ce trajet a sonné le glas du vélo qui s'est trouvé oublié pendant à peu près trois ans.

Il y a eu une découverte qui a aidé à la motivation vers le retour du vélo. La découverte d'une façon de fuir la région parisienne dans des conditions à peu près normales pour un vélo (la piste cyclable qui longe le canal de l'Ourcq). Ça peut paraître ridicule mais c'est fondamental. Le vélo, contrairement à ce que tout le monde s'imagine, n'est pas un moyen de déplacement monotone. C'est un moyen de déplacement qui n'est pas vraiment fatigant, mais qui demande surtout de la motivation. Et il doit bien être assez simple de comprendre que de se motiver pour prendre son vélo en sachant qu'il va y avoir une alternance entre la ville et les nationales est beaucoup plus dur que de se motiver pour rouler sur une piste cyclable à l'écart de la route au bout de moins d'une demi-heure et d'être quasiment en pleine nature moins d'une heure après (elle est belle cette phrase, soixante douze mots sans aucune ponctuation (c'est la sélection naturelle, seuls les meilleurs peuvent la lire jusqu'au bout)).

Puis, René, qui avait régulièrement parlé d'envisager un autre périple, a voulu passer à la préparation. Son but, faire Gignac-Lisbonne-Gignac dans un peu plus d'un an. Il est évident que si la condition physique est minable au point de laisser tomber le vélo, ce n'est pas au bout de trois ans sans sport qu'elle s'est améliorée. L'aller-retour vers Lisbonne est donc impensable et encore, il n'est même pas question de s'occuper de rejoindre Gignac avant. Par contre, avec un an de préparation, ça peut s'envisager.

Certains sont allés jusqu'à dire que la dégradation de la condition physique était due à l'âge. Mais l'âge n'a rien à voir avec la perte de condition physique. Seuls des gens qui n'ont jamais fait de sport de leur vie peuvent confondre une diminution de la condition physique due à un manque d'entraînement avec la diminution due à l'âge. C'est fondamentalement différent. Il n'y a qu'une façon de le prouver ? C'est de reprendre le vélo et de repartir comme au bon vieux temps ? Hockey, c'est reparti.

D'abord, il suffit de commencer par choisir des courts trajets, puis au fur et à mesure, la distance augmente toute seule. En moins de trois mois, la distance maximale faisable en une journée est atteinte, et il n'y a plus qu'à envisager des trajets sur plusieurs jours. Ça tombe bien, en septembre la période de vacances n'est pas totalement finie, il fait encore beau (et chaud (ou l'inverse)) et il y a moins de monde sur les routes.

Pour ça, il fallait un vélo en état et un trajet à faire. Comme la seule sortie de Paris envisageable est à l'est (il n'y pas grand chose de nouveau), le plus simple est de commencer par aller à Lingolsheim (ça se prononce aussi à l'allemande à peu près comme « linegolsaïme »). Comme il n'y a pas de problème de leur côté, ce sera la première étape. Ensuite, de Lingolsheim, par de malheureux concours de circonstances l'hébergement dans un rayon raisonnable n'était pas possible dans cette période là de l'année. Pas de bol, d'habitude c'est l'inverse. Tant pis, un aller-retour Paris-Lingolsheim sera déjà un bon début pour voir le retour de la condition physique.

Ensuite, le vélo. Il est nécessaire d'avoir un vélo avec un porte-bagages et un guidon de course. Et ça, c'est très dur à trouver. Les vélos de course ou de route qui ont un guidon de course n'ont ni porte-bagages, ni rien de prévu sur le cadre pour en fixer un. Les vélos de route ou de chemin avec un porte-bagages ont tous un guidon droit, ce qui est complètement idiot, car ça fait très mal aux poignets au bout de deux jours. Après de grosses difficultés, il est possible de trouver un compromis.

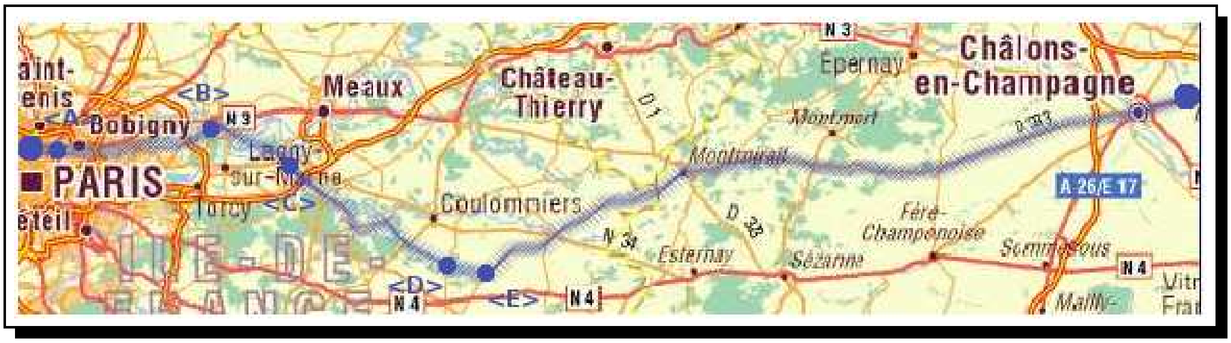
Le matin de la veille du départ, comme le vélo qui aurait dû être là depuis trois jours ne peut pas être disponible, le vendeur est assuré que le soir, il y aurait un vélo de course avec un porte-bagages adapté. Pour les pneus, le vendeur est sûr de lui : des pneus de 23 c'était aussi bien que des plus gros et ça ne crevait pas plus. Pendant la journée, dernière lecture des mails avant le départ en vacances et là, surprise, René propose d'aller dans un gîte à Vallon-Pont-d'Arc. Avec la date du rendez-vous, c'est envisageable, mais il faut être sûr d'avoir un vélo en état avant de pouvoir répondre.

Le soir, il est nécessaire de beaucoup insister pour acheter deux chambres à air d'avance. Le vendeur n'en voit pas l'intérêt, il a mis des pneus de bonne qualité, un pneu « Continental » ne crève pas. Retour maison avec un vélo tout neuf. Paris est en travaux, ils ont un nouveau jeu, c'est de découper une bande d'une trentaine de centimètres sur toute la largeur de la route pour faire apparaître les pavés. Au bout de quelques bandes, ça ne rate pas, le pneu crève et est dégonflé sur dix mètres. Ça fait plaisir de rentrer chez soi à pied avec un vélo neuf à la main. Coup de téléphone pour parler au vendeur. Explication rapide, conclusion aussi rapide : c'est un peu minable comme pneus. Il est surpris et dit que c'est probablement parce que celui qui a monté les pneus a pincé la chambre à air, mais que ça ne devrait pas se reproduire. En changeant le pneu, deux fentes parallèles d'un demi centimètre sont très visibles, c'est que la chambre à air avait été pincée au quai.

Coup de téléphone à René pour lui dire que le trajet vers Vallon-Pont-d'Arc est envisageable. Le trajet pour Lingolsheim ne devrait pas poser trop de problèmes. C'est ensuite que c'est moins sûr : les genoux. Avec l'âge et des erreurs de jeunesse, les genoux se fragilisent et il n'est pas toujours évident de savoir comment ils vont se comporter. Donc, la veille du départ, un nouveau trajet est choisi. Il est beaucoup plus long que celui prévu initialement. Pour le début, pas de changement : direction Strasbourg. De Lingolsheim, au lieu de rentrer à Paris, détour par Lyon, puis de Lyon direction Vallon Pont d'Arc. Ensuite, retour en train. Prendre le train avec le vélo n'est vraiment à faire qu'en cas de force majeure (cf. : quelques paragraphes au-dessus). Mais bon, là, le but est déjà d'organiser l'aller, l'organisation du retour se fera en temps voulu.

Donc, maintenant que tout est précisé, les digressions sur les préparatifs et sur les explications du titre sont finies. Voici l'histoire du trajet proprement dit.

Étape 1 : Paris – L'Épine



Et voilà, ce matin, c'est le grand jour tant attendu.

Le calendrier indique que c'est le matin du jeudi 8 septembre de l'année 2005.

Tout est évidemment prêt, c'est parti. Au début, c'est classique, la seule route passe par les Maréchaux jusqu'à la Villette<A>. Ensuite, une technique pas très légale (le vélo sur le trottoir pendant quelques mètres est interdit) mais qui procure une sécurité optimale. Cela permet à la fois d'éviter de traverser une grosse route et un carrefour très mal étudié. Puis, c'est le début de la piste cyclable, il est pavé (de bonnes intentions) sur quelques portions. Ces premiers kilomètres ont permis un début de comparaison entre le VTC et le vélo de route. Les pneus d'un vélo de route sont beaucoup plus fins que ceux d'un VTC (un pneu de VTC a un diamètre d'au moins vingt huit millimètres, ça monte plus souvent à trente deux ou trente cinq millimètres). Ça permet d'avoir moins de contact avec la route, et donc c'est moins fatigant. En contre partie, c'est moins confortable et ça freine moins bien. Sur une route super lisse, la différence est inexistante (pour le confort, pas pour l'adhérence à la route). Mais sur une route pavée (comme celle qui permet de rejoindre la piste cyclable) et sur une route en mauvais état, défoncée ou avec plein de cailloux partout, la différence est énorme. Pour la route elle-même, la circulation parisienne n'est plus qu'un mauvais souvenir, le début de la piste cyclable pavé aussi, il devient possible de commencer à apprécier la nature. Le ciel est bleu, il n'y a pas un nuage. Il n'y a pas de vent. La température est fraîche, ça permet de ne pas avoir trop chaud en roulant. Le temps idéal, quoi. Si ça se maintient, ça va être le bonheur.

L'arrivée à la Claye-Souilly<B> signifie la fin de la piste cyclable. Seule une longue expérience et une étude détaillée de la carte permettent de s'éloigner de la région parisienne en douceur. Un dédale de petites routes difficiles à identifier sur la carte permet de rejoindre Couilly-Pont-aux-Dames<C>. Ensuite, il est obligatoire de prendre la nationale 4 pendant un kilomètre, c'est pénible, mais ça ne dure pas très longtemps et il ne devrait plus y avoir de nationale avant longtemps. Ensuite, retour au calme, la route est agréable. Elle est belle, bien entretenue et peu fréquentée. Tellement peu fréquentée qu'il y a un gros chien sur la route. Il se rapproche en aboyant, une voiture sert de paravent en passant, mais pas assez longtemps. Une seule solution, le regarder droit dans les yeux en hurlant : « Couché ! ». Comme d'habitude, ça marche, il s'arrête d'avancer et d'aboyer, par contre, contrairement aux autres chiens, il reste à sa place et ne se remet pas à aboyer, il est donc inutile de recommencer à crier.

À l'intersection avec la départementale 209<D>, c'est la fin de la route connue. Il est donc nécessaire de sortir la carte. Et là, mauvaise surprise, Coulommiers est au nord ; ce n'était pas prévu comme ça. Deux solutions, soit changer d'itinéraire et rouler plus au sud que prévu, soit rejoindre l'itinéraire. Le changement d'itinéraire signifie rouler sur la nationale 4 pendant plusieurs dizaines de kilomètres, c'est impensable. Donc, il faut décider comment récupérer l'itinéraire. Ce n'est pas très compliqué, il suffit de continuer tout droit jusqu'à Chevru<E> et là de tourner à gauche vers Montmirail. À Montmirail, l'itinéraire prévu est rejoint. La départementale 933 est horrible. Toute droite, toute plate et moche. En plus, le revêtement de la route est de mauvaise qualité et c'est désagréable de rouler dessus. La motivation pour rouler là est introuvable. C'est encore pire que les Landes. Au moins, dans les Landes, si c'est monotone, il y a des pins et des platanes alignés au cordeau, alors que là, c'est l'absence de paysage. Il y a un village de temps en temps pour varier, mais ils sont trop rares. Au bout d'un moment, il faut manger, mais là, dans les cafés et restaurants, il n'y a rien à manger ni à grignoter. À trois heures de l'après midi, c'est inimaginable pour eux. Même pas un sandwich, une glace, une viennoiserie. Il est possible de boire, tant qu'on veut, mais pas de manger. Comme il fait beau et chaud, il n'y a qu'à boire une boisson sucrée, mais ça ne remplit pas l'estomac. La route jusqu'à Châlons-en-Champagne n'est pas encore finie, mais elle sera mieux après.

<A>la Villette
<B>la Claye-Souilly
<C>Couilly-Pont-aux-Dames
<D>départementale 209
<E>Chevru

À Châlons-en-Champagne, l'étape qui était plus ou moins prévue ce matin, il s'avère que le trajet est suffisamment avancé et que ça va être une bonne idée de commencer à chercher un hôtel. Mais la circulation est très mal étudiée, toutes les voitures sont concentrées sur des petites routes et les panneaux indicateurs sont très incomplets (si le but est de rejoindre l'autoroute, c'est indiqué, sinon, il faut deviner la route à suivre). Comme il n'est pas très tard, il n'y a qu'à aller vers la bonne sortie de Châlons-en-Champagne, et là, il sera possible de chercher un hôtel. Comme ça, le matin, il n'y aura pas de perte de temps pour quitter la ville. Après maintes suppositions, regards sur les cartes des arrêts de bus et renseignements pris auprès des passants, c'est bon, la sortie de Châlons-en-Champagne est trouvée.

Maintenant, il s'agit de chercher un hôtel. Mais, il n'y en a plus, ou alors, il faut rejoindre l'autoroute, ce qui ne donne pas trop envie. Très bien, il n'y a qu'à continuer, il y aura bien un hôtel quelque part. Pour la suite, il n'y a pas trop le choix, il faut suivre la nationale 3 pendant une quinzaine de kilomètres. Il n'y a pas trop de monde et c'est supportable. Sur la route, un hôtel est indiqué à L'Épine. C'est le prochain village, ça tombe bien, la faim commence vraiment à se faire sentir. L'hôtel est facile à trouver, malheureusement, c'est un quatre étoiles. Les gens du coin sont clairs, c'est le seul hôtel dans les environs ou alors, il faut retourner à Châlons-en-Champagne ce qui est totalement inimaginable. S'il n'y a eu aucun nuage pendant la journée, là, il y en a de plus en plus. Il y a trop de risques de pluie pour essayer de rouler jusqu'au prochain hôtel et de dormir à la belle étoile en cas d'échec. De plus, le dernier repas est trop loin pour envisager de beaucoup rouler, la journée s'arrêtera donc ici. Cet hôtel est franchement mal situé. Il fait trop chaud pour dormir la fenêtre fermée et la fenêtre donne sur l'église. Une église d'un temps révolu qui s'amuse à sonner les heures et les demi-heures pour énerver le monde. Quand même, à l'heure actuelle, il y a des horloges partout, dans les voitures, sur les fours, sur les pharmacies, sur les parcmètres, sur les téléphones (portables ou pas), sur à peu près tout ce qui est électrique. Quelqu'un qui ne possède pas de montre peut connaître l'heure sans aucun problème. Quel est l'intérêt d'empêcher les gens de dormir ? Quel est l'intérêt de faire sonner un coup par heure toutes les heures, puis de recommencer cinq minutes après pour ceux qui auraient mal compté, et en plus de sonner un coup toutes les demi-heures ? C'est vraiment du vice. Ça devrait être interdit, le tapage nocturne devrait être pour tout le monde. Il n'est pas normal que certains aient des passe-droits.

Aujourd'hui, le trajet s'est bien passé. Trop bien. Après un regard sur la carte, un calcul rapide montre que le trajet a fait 230 kilomètres et ce n'est pas très sérieux, car la distance est grande mais en plus, la vitesse était importante. La vitesse moyenne ne peut pas avoir été inférieure à vingt-cinq kilomètres heure. Le but est quand même d'aller jusqu'à Lingolsheim pour commencer, pas de s'épuiser dès le départ. Une légère fatigue se fait sentir, mais sans plus, tout ce qu'il y a de plus normal après une bonne journée de vélo, ça fait plaisir.

Étape 2 : L'Épine – Château-Salins

Pendant le petit déjeuner, un regard vers l'extérieur va montrer un ciel gris. C'est un temps de pluie. Ça ressemble à la Bretagne. Il ne pleut pas, soit il a plu, soit il va bientôt pleuvoir. La deuxième solution est la plus probable, mais il faut bien essayer de se rassurer. Juste devant l'hôtel le sol est mouillé, c'est qu'il a plu, c'est bon signe. Un peu plus loin, le sol est sec, ô Kay ! ils ont lavé les abords de l'hôtel, il n'a donc malheureusement pas plu. L'espoir de rester sec est quand même important.

Reprise de la nationale, tôt le matin, elle n'est pas très fréquentée, ça va. D'autant plus qu'il n'y a pas à la suivre pendant très longtemps, la première à droite est une petite départementale pas trop fréquentée. C'est très bien pour le vélo. Elle est plutôt humide, il a dû pleuvoir, le temps a l'air stable, nuageux mais sans être très menaçant. Jusqu'à Nettancourt<A>, la route est plus ou moins forcée. Ensuite, il y a trois possibilités, le mieux est de prendre les petites routes pour rejoindre Laheycourt<B>. Puis, à Villotte-devant-Louppy<C>, surprise, il y a des travaux. Cette déviation oblige à prendre des petites routes qui longent la départementale 902. Elle ne rallonge pas énormément, mais elle oblige à prendre la Nationale Voie Sacrée pendant un ou deux kilomètres au lieu de la couper. C'est gênant, car il y a beaucoup de circulation avec trop de camions, mais bon, ça ne dure pas très longtemps. En plus, il y a un petit crachin depuis quelques kilomètres. À Chaumont-sur-Aire<D>, la déviation est finie, c'est la fin du trajet sur la NVS et le crachin continue. Il y a un petit restaurant, autant en profiter pour s'arrêter manger. Ce qui est appréciable, c'est que dans ce restaurant, c'est de la vraie musique qui est en bruit de fond. C'est suffisamment rare pour être noté.

Ensuite, direction Saint Mihiel, passage obligé par Pont-à-Mousson. C'est le seul passage entre Metz et Nancy. Passer par Metz ou Nancy oblige à prendre des grosses routes. De plus, à vélo, il faut éviter au maximum de traverser des grosses villes. Depuis midi, le crachin a cessé, le ciel s'est éclairci, le temps s'est réchauffé. Cela paraît l'idéal. La chaleur donne soif et oblige à boire suffisamment. Par contre, un temps couvert et humide protège d'une trop grosse chaleur, et fait oublier la nécessité de boire. Et là, ça ne manque pas, les genoux font souffrir. Ce n'est pas la douleur crainte avant le départ, ça n'a rien à voir, c'est une tendinite à chaque genou. Au moment où la tendinite se fait sentir, c'est trop tard. Il faut boire pour ne pas augmenter la douleur, mais ça ne passera pas aujourd'hui. La route continue difficilement vers Château-Salins.

À Château-Salins, il serait bon de trouver un hôtel. Il y en a un qui est indiqué en longeant la route, ça va être simple à trouver. Effectivement, il y a un hôtel à la sortie de la ville. Malheureusement, il est fermé et ouvre demain matin. Bon, des passants disent qu'il y a un autre hôtel à côté de l'église, sinon, il va falloir aller loin. Demi-tour, dans cette ville, il y a plein de sens uniques, il n'est pas facile de s'approcher de l'église. C'est bon, il y a un hôtel, il n'est pas complet. Ce sera tout pour aujourd'hui. Surprise, la fenêtre donne sur l'église. Les cloches sonnent tous les quart-d'heures, c'est un complot, ce n'est pas possible autrement. Par contre, bonne surprise au moment de dormir, à vingt deux heures, les cloches ne sonnent plus.

Pour cette deuxième journée, la carte indique que 175 kilomètres ont été parcourus, c'est très bien. C'est moins qu'hier, c'est plus raisonnable, même s'il faut le reconnaître, cette réussite a eu lieu en partie sous la contrainte. Le plus important est que la distance de la journée et la vitesse moyenne ont été diminuées.

<A>Nettancourt
<B>Laheycourt
<C>Villotte-devant-Louppy
<D>Chaumont-sur-Aire

Étape 3 : Château-Salins – Lingolsheim

Samedi 10, c'est le dernier jour avant Lingolsheim. Cette nuit, il fallait se réhydrater, pour ça, une seule solution, boire toute la nuit, c'est ça ou les tendinites. Ça a été efficace, ce matin, les genoux ne font plus mal. Les tendinites sont passées, en s'y prenant bien, elles ne devraient pas revenir. Maintenant, c'est sûr, le trajet jusqu'à Lingolsheim ne devrait pas poser de problème. Par contre, la décision de poursuivre ou de rentrer sera prise en fonction de l'état des genoux à l'arrivée.

Au tout début, il faut rejoindre la route, ce n'est pas ce qu'il y a de plus simple, à cause des sens uniques. Ensuite, ce n'est pas compliqué, c'est en terrain connu depuis Châlons-en-Champagne que le trajet se déroule. Il suffit de suivre la grosse départementale 945 pendant un peu moins d'une dizaine de kilomètres. Puis, tourner à gauche pour prendre la petite départementale 38 qui passe par Fénétrange. À la sortie de Fénétrange, il y a un stade avec un abri très pratique pour dormir protégé de la pluie et du vent. Enfin, bon, ce sont deux anciens trajets qui ont eu des conclusions similaires et dont il n'est pas question ici. C'est juste pour dire qu'au moment de tourner à gauche, c'est un terrain connu. Or, le but en prenant le vélo pour faire un grand trajet est de partir à l'aventure (toutes proportions gardées avec les vrais explorateurs des temps passés), pas de sombrer dans la monotonie. Bien sûr, une route de plusieurs dizaines de kilomètres prise à plusieurs années d'intervalles n'est pas vraiment la même. Mais ce n'est pas une raison pour ne pas varier les plaisirs. En plus, ce matin, il n'y a personne sur la grosse départementale, les gens dorment encore pour profiter de leur week-end. C'est une très bonne idée qu'ils ont eue là. D'autant plus que la route est bien entretenue. Après beaucoup d'hésitations, le choix est fait, direction Sarrebourg. Le trajet se passe très bien, belle route déserte jusqu'à l'arrivée sur Héming<A>.

Là, c'est simple, le but n'est pas de prendre la nationale 4 qui est bien trop grosse, mais de la traverser. Il est un peu plus de dix heures, la recherche d'un bar, café, hôtel ou n'importe quoi, permettant de prendre le deuxième petit déjeuner du matin, commence à être active. Mais non, ce n'est pas de la goinfrerie, c'est une nécessité. Le pain est le meilleur aliment qui existe pour pratiquer un sport intense. Comme il n'y a rien d'ouvert à Heming, il n'y a qu'à continuer jusqu'à Sarrebourg, il y aura bien quelque chose. À Sarrebourg, il faut entrer dans la ville et il y a un bar ouvert (il y en a plusieurs, mais un seul est cependant suffisant).

Maintenant, il faut quitter Sarrebourg, mais la petite route n'est pas indiquée. Heureusement, un autochtone qui connaît très bien la région explique par où passer. Ce n'est pas facile de lui faire comprendre que la nationale 4 à vélo n'est pas une grande idée à moins de vouloir finir dans les choux, mais au bout d'un moment, le trajet est clair. Il faut ressortir, faire un détour, traverser la voie de chemin de fer, la longer pendant longtemps, la retraverser et c'est bon, il y a des panneaux indicateurs. Il ne faut pas exagérer, les panneaux indicateurs ne donnent pas la route à suivre, mais permettent de la deviner sur la carte. Ça y est, la sortie du Petit-Eich (pour des raisons de lisibilité, il n'est pas possible de le placer sur la carte, en gros, c'est à la sortie de Sarrebourg, sur la bonne direction) arrive, il va s'agir d'être attentif. Un panneau indique Réding (pour les mêmes raisons, il n'est pas non plus possible de le placer sur la carte, c'est juste au nord de Petit Eich) à gauche, bizarre. Arrêt brutal pour étudier la carte. Refuser d'emprunter un itinéraire connu pour préférer une route pittoresque comporte des risques. Il ne faut pas en profiter pour visiter la nationale 4, ce serait une très mauvaise idée. Normalement, au carrefour qui permet de tourner à gauche pour aller à Réding, il devrait y avoir une route à droite pour Hommarting<B>. Il y a bien une sorte de chemin qui ressemble à une entrée de lotissement, il n'y a qu'à le suivre un peu pour voir. Oui, c'est la départementale 97, les fourbes, ils l'ont cachée, mais ça n'a pas suffit. Les trucs de la DDE pour essayer de déstabiliser les étrangers ne sont pas efficaces contre un cycliste expérimenté de plusieurs dizaines de milliers de kilomètres. En tous cas, celui là n'a pas été efficace, mais il faut avouer qu'il s'en est fallu de peu. C'est une belle

<A>Héming
<B>Hommarting

petite route jusqu'à Arzviller<C>. Ensuite, elle est vraiment magnifique. Elle longe un canal et une voie ferrée en passant dans la forêt, le paysage est superbe, le temps est beau, un peu couvert mais sans plus. Le bonheur, quoi. Surtout que le passage habituel, c'était la nationale 4 entre Phalsbourg et Saverne qui est très fréquentée et moche. Le changement d'itinéraire, s'il n'a pas été fait totalement exprès a été une grande idée.

C'est quand même bizarre cette impression de déjà vu. Pourtant, à vélo, c'est impossible. En voiture peut être. Plus tard, à Lingolsheim, quand Michel dira en voyant la carte que c'est l'endroit d'Alsace où tous les moyens de transports sont le plus rapprochés (l'air, l'eau, la route et la voie ferrée), ça va faire tilt. Après l'impression de déjà vu, celle de déjà entendu qui confirme celle de déjà vu. Puis, à Strasbourg, Emmanuel confirmera définitivement ce qui était presque acquis. Ce n'était pas qu'une impression, c'est bien une route connue. Connue, et magnifique jusqu'à Saverne.

Maintenant, il faut traverser Saverne, et sortir par la bonne route, ce n'est pas trop dur, car l'itinéraire habituel est récupéré. Il commence à « faire faim », c'est décidé, à la première occasion, c'est l'heure du repas. Il n'y a rien, sauf des faux espoirs, un restaurant qui ne fait à manger que le soir, d'autres qui sont fermés. Au bout de plus de vingt cinq kilomètres, il y a enfin un restaurant ouvert. C'est bientôt Lingolsheim, est-ce que ça vaut vraiment la peine de s'arrêter là pour manger ? Il y a quelques années, la décision aurait été rapide, les derniers kilomètres auraient été faits sur les réserves, quitte à arriver à la limite de l'inanition. Mais là, non, c'est la sagesse qui l'a emporté (très difficilement, il est vrai), l'arrêt repas s'impose, ça permettra d'arriver en pleine forme.

Direction Holtzheim<D>, il y a une piste cyclable, à un moment, un immense rond point, avec les panneaux pour les voitures, donc invisibles de la piste cyclable. Heureusement qu'il y a un cycliste pour confirmer que la route pressentie est la bonne, ce serait dommage de se perdre si proche de l'arrivée. Puis, c'est le moment où l'arrivée est à portée de main, la certitude de connaître sans savoir exactement par où passer. La carte n'est plus assez précise. Les gens sont chez eux, puis quoi demander ? Ah si ! il y a un centre commercial, de là ce serait bon. Une dame à sa fenêtre ne voit pas de centre Leclerc dans les environs. Ce ne serait pas un Super U par hasard ? Si, c'est fort possible, les souvenirs sont vieux. Oui, c'est ça, c'est un Super U. Ça y est, c'est Lingolsheim, c'est le début de l'après midi, ce qu'il fallait. Aujourd'hui, la distance restante jusqu'à Lingolsheim est de 125 kilomètres. Une hydratation suffisante a permis l'éradication probablement définitive des tendinites. La fatigue est tout ce qu'il y a de plus normal après trois jours de vélo, c'est bien. Deux jours de repos bien mérités vont être très appréciés, et c'est décidé, le trajet continue à vélo.

<C>Arzviller
<D>Holtzheim

Étape 4 : Linglosheim – Voujeaucourt

Mardi 13, la récupération a été bonne, c'est la grande forme et c'est reparti. Au bout de quelques mètres, il y a une sensation bizarre, un truc déjà vu, mais pas agréable. Un coup d'œil vers le pneu arrière confirme l'étrange sensation : il est à plat. Ça commence à être plaisant. La crevaison a du avoir lieu en arrivant et comme le trou était petit, il ne s'est pas entièrement dégonflé tout de suite. L'une des deux chambres à air a été utilisée avant le départ. Il faut donc utiliser la deuxième maintenant et il n'y en a plus d'avance. Ce qui est bien, c'est qu'il aurait été dur de trouver le temps de changer une chambre à air pendant un peu plus de deux jours de repos. Heureusement que la crevaison ne se fait connaître que maintenant, c'est mieux de réparer le vélo au moment du départ.

Voilà qui est fait, c'est reparti. Le but est de contourner Strasbourg par les petites routes pour longer le Rhin vers le sud. Au début, il s'agit de rester sur la départementale 222 jusqu'à Plobsheim<A>. Ça ne paraît pas trop dur vu comme ça, mais en fait, ils ont fait beaucoup de progrès pour perdre le touriste à la DDE. Arrêter la route en cul de sac en arrivant sur la départementale 392 pour la faire repartir cinquante mètres plus loin était déconcertant, mais pas suffisant. Ensuite, elle passe sous l'autoroute 35, ça va. Puis, au moment de la traversée de la nationale 8, il y a plein de routes dans tous les sens, elle semble avoir disparu. En suivant une route choisie grâce à l'intuition, plus ça va, plus il devient clair que la DDE a marqué un point. Ce n'est pas la bonne route, il fallait tourner à gauche à l'intersection un kilomètre plus tôt. Demi-tour, c'est dur à admettre, mais c'est la seule solution, cette route ne peut pas servir de détour, ce serait trop compliqué. Maintenant, c'est le flou total, impossible de situer quoi que ce soit sur la carte, elle n'est pas assez précise pour marquer toutes les petites routes en agglomération. Tout est indiqué, le contraire aussi, pour les voitures qui préfèrent suivre la nationale sur quatre kilomètres qu'une départementale sur un kilomètre. Pour un cycliste, le choix est inverse mais il doit deviner s'il doit suivre les panneaux ou pas. La nationale 23 est traversée deux fois, sur la carte ça paraît impossible. Enfin, voilà Eschau<B>, le flou de la carte diminue pour être remplacé par un brouillard humidifiant. Maintenant, il ne devrait plus être possible de se perdre avant longtemps.

À côté d'Erstein<C>, deux possibilités. Soit prendre la départementale 20 qui longe le Rhin, soit prendre la départementale 468 qui passe dans les terres et à travers les villages. C'est bien évidemment la première solution que les automobilistes choisissent. Donc, à vélo, il est préférable de prendre la deuxième solution. D'autant plus qu'il va falloir penser au deuxième petit déjeuner et qu'il va être plus facile de trouver un café ouvert dans un village que le long d'une route. Là, ça devient lassant, il n'y a absolument rien avant Marckolsheim<D>, les quelques boulangeries sont fermées. À Markolsheim, c'est comme la dernière fois, il y a un bar et une boulangerie, il faut prendre à manger dans la boulangerie et à boire dans le bar. Cette halte permet de regarder un peu la carte. L'itinéraire n'est pas tout tracé, il faut passer au nord de Mulhouse pour ne pas avoir à traverser le Jura (c'est du vécu, il vaut vraiment mieux l'éviter) mais il ne faut pas trop passer par le nord pour ne pas traverser les Vosges. En plus, il faut éviter les nationales. Il y a quand même une bonne chose, c'est que le brouillard commence à se lever, en tous cas, il n'est plus humidifiant.

Au début, ce n'est pas compliqué, il suffit d'aller à Ensisheim<E>, mais il faut surtout en sortir par la bonne route. Ce n'est pas si facile, car il y a des travaux. Puis, après avoir tourné en rond dans Wittelsheim<F> et avoir

<A>Plobsheim
<B>Eschau
<C>Erstein
<D>Marckolsheim
<E>Ensisheim
<F>Wittelsheim

demandé à plusieurs personnes, la route de Reiningue<G>, c'est bon. Là, la situation est facile à trouver assez précisément sur la carte. C'est sur la départementale 19, entre la voie ferrée et l'autoroute. Le pneu crève encore une fois. Là, c'est trop, la colère monte, le vendeur est vraiment une buse qui n'y connaît rien à rien. Avec des pneus de vingt huit millimètres, il est possible de rouler entre quatre et cinq mille kilomètres sans crever, après il faut les changer. Le vélo est vraiment bien, mais les pneus, c'est pas ça. Et là, c'est la deuxième crevaison en moins de mille kilomètres, c'est vraiment fait pour faire du circuit, pas de la route. Il faut trouver le marchand de vélo le plus proche, il y a un bar, les renseignements sont clairs, il faut revenir à Wittelsheim et là, prendre à droite pour trouver une rue parallèle. C'est pas gagné. Il faut quand même faire plus de quatre kilomètres à pied et se renseigner pour savoir quand tourner. Le vendeur est sympa, il est surpris, car pour lui, un pneu Continental ne crève pas. Quand un pneu crève beaucoup, en général, c'est qu'il est usé. Il a beau regarder, il ne voit rien entre la chambre à air et le pneu qui serait resté et qui aurait pu crever la chambre une deuxième fois. Il change le pneu par un autre encore mieux qui contient une fine protection en kevlar, puis il accepte sans problème de vendre deux chambres à air d'avance.

C'est reparti. De l'autre côté de la nationale 66, la route est plus agréable, mais elle se devine plus qu'elle n'est indiquée. Heureusement que des renseignements pris auprès des gens du coin permettent d'arriver à Dannemarie. Ensuite, il est assez facile d'aller à Delle et à Montbéliard.

Il va être temps de trouver un endroit pour dormir. Assez vite, il y a un hôtel complet. Ensuite, en continuant d'avancer, il faut traverser le Doubs pour trouver les autres hôtels de la ville, ce qui ne donne pas envie. Avec un peu de chance, il va bien y avoir un hôtel sans avoir besoin d'aller visiter les profondeurs de la ville. Voilà la sortie de Montbéliard et toujours pas d'hôtel. Il y a deux possibilités pour suivre le Doubs, une route de chaque côté, avec des villages de chaque côté. La probabilité de trouver un hôtel est sensiblement la même quelle que soit la route choisie, c'est à dire faible. Les promeneurs ne savent rien, ils ne sont d'aucune aide. Une chance sur deux, c'est la départementale 428 qui longe le Doubs par le sud qui est choisie. Gagné, il y a un hôtel à Voujeaucourt. Il n'est pas complet, ça va être très bien pour passer la nuit. Le trajet s'est encore bien passé, 200 kilomètres (dont 5 kilomètres à pied et deux fois le même trajet de 5 kilomètres) c'est impeccable.

<G>Reiningue

Étape 5 : Voujeaucourt – Chalon-sur-Saône

Après une bonne nuit de sommeil, c'est reparti. La forme est encore bonne, et c'est parfait. La question qui n'avait pas encore été sérieusement étudiée commence à être envisagée : le retour sur Paris, est-il vraiment vital de le faire en train ? Il serait très possible que le retour se fasse à vélo.

Au début, il faut commencer par aller sur la nationale 463, elle est parallèle à la départementale 126. C'est exceptionnel, mais la nationale est préférable à la départementale. D'après la carte, il y a beaucoup plus de circulation sur la départementale. Puis, à Colombier-Fontaine<A>, la nature reprend le dessus et la nationale redevient déconseillée aux vélos. C'est donc la départementale 257 qui va s'imposer, mais il va d'abord falloir la trouver. Ce n'est pas si simple, car elle n'est évidemment pas indiquée, mais d'après la carte, il faut se débrouiller pour tourner à droite un peu après avoir traversé la voie ferrée. C'est bon, elle mène jusqu'à L'Isle-sur-le-Doubs, où là il n'y a malheureusement d'autres choix que de prendre la nationale 83 pendant un peu plus d'un kilomètre. Heureusement, en cette heure matinale il n'y a pas trop de monde. Très vite, il est possible de prendre la départementale 31. Elle s'écarte de la nationale et du Doubs. Par conséquent, elle devient moins fréquentée, surtout après être passée sous l'autoroute, et en même temps très vallonnée. Un peu avant Clerval<B>, il y a une toute petite route, la départementale 319 qui longe le Doubs, et qui est donc plate. C'est une série de toutes petites routes qui va mener à Besançon. La vallée du Doubs est très belle, calme, la route est bien entretenue et déserte, c'est vraiment agréable de la longer. La portion entre Baume-les-Dames et Laissey<C> est un petit bijou.

À Besançon, c'est fini de rire. D'abord, il y a l'entrée sur la nationale 57. C'est dangereux, il y a vraiment beaucoup de monde et pas beaucoup de place. Au bout d'un court moment, mais qui a semblé long malgré tout, il y a un très gros rond point. Sur un gros rond point comme ça, avec des camions et beaucoup de voitures, quand le but est de tourner à gauche, il n'y a qu'une solution. D'abord, il ne faut surtout pas se mettre sur la voie de gauche, c'est un coup à faire beaucoup de tours du rond point sans avoir la possibilité de reprendre la voie de droite. Ensuite, il ne faut pas non plus serrer à droite, ça laisse les voitures passer, mais c'est très dangereux, car ça leur permet surtout de couper la route en tournant à droite sans se poser la question de savoir si le cycliste voulait tourner ou pas. Le but est de gêner tout le monde. Il faut bien se mettre au milieu de la voie de droite pour empêcher les voitures de dépasser. Ça ralentit tout le monde, mais ça permet surtout de quitter le rond point en un seul morceau pour prendre un gros tunnel. Ce tunnel est dangereux, il est interdit aux piétons. Il y a bien un piéton dans ce tunnel, mais il court. Il n'a pas l'air fier. Ce tunnel débouche sur la nationale 83. Encore une grosse route très fréquentée et très désagréable à prendre à vélo. Le but est de la quitter le plus vite possible pour la longer de l'autre côté du Doubs. Pour la quitter, c'est facile et rapide. Pour la longer, c'est raté. Comme la carte n'est pas assez précise pour indiquer toutes les routes et que les passants n'indiquent pas la même chose, la route empruntée pour rejoindre Avane<D> n'est pas indicable sur une carte. Maintenant, il va s'agir de suivre un dédale de petites routes jusqu'à Rochefort-sur-Neunon. Le problème est qu'il faut constamment s'arrêter pour regarder la carte de façon à connaître la suite du trajet. De plus, la route suivie est loin d'être droite, l'impression de faire des kilomètres pour rien revient régulièrement. Par contre, les routes suivies sont belles et assez désertes, comme

<A>Colombier-Fontaine
<B>Clerval
<C>Laissey
<D>Avane

il fait beau c'est agréable.

À Rochefort, il y a deux possibilités. La première est de prendre la nationale pour contourner Dole par le nord. Ça oblige à prendre une grosse route fréquentée et pas agréable pendant quelques kilomètres. Mais au moins, il n'y a pas de question quant au trajet à suivre. L'autre possibilité est de continuer sur les petites routes puis de traverser Dole. Au début, c'est tentant, mais la traversée de Dole n'est pas forcément beaucoup plus agréable que la solution de contournement. En plus, la route à suivre va être difficile à trouver. C'est donc la solution de contournement qui est choisie. À Partir de Champvans<E>, retour à la nature et aux petites routes. la route est facile à trouver jusqu'à Seurre. Là, il faut faire attention et prendre la bonne sortie. Loupé. Ce n'est pas grave, cette erreur permet de prendre un raccourci moins fréquenté.

Maintenant, il va être temps de commencer à chercher un hôtel. Il y en a bien un à Gergy<F>, mais il est complet. L'hôtelière est sûre qu'il y a un hôtel à Verdun-sur-le-Doubs et il ne lui semble pas qu'il y en ait avant Chalon-sur-Saône. Le problème de Verdun, c'est que c'est à sept kilomètres à l'opposé de Chalon. Elle n'a pas le numéro de téléphone de l'hôtel, il est donc impossible de savoir s'il est complet. Il commence à être tard, c'est un trop gros risque d'essayer Verdun. Direction Chalon, peut être qu'il y aura un hôtel avant. Malheureusement, non, il n'y a pas d'hôtel, tous les passants sont formels dans les villages traversés. Voilà Chalon, il faut aller vers le centre. D'abord, parce que c'est l'itinéraire, ensuite, parce que c'est là que sont les hôtels. Le premier hôtel est complet, ce qui n'est pas fait pour rassurer. Ensuite, il y a des hôtels trois et quatre étoiles, au pire, il sera toujours possible d'y revenir en cas de nécessité absolue. Enfin, un hôtel deux étoiles, ça devrait suffire, il faut espérer qu'il y a une chambre de libre. C'est bon, le trajet va s'arrêter ici pour aujourd'hui.

Aujourd'hui encore, la route a été bonne. Ce n'était pas spécialement utile, mais pour les derniers kilomètres, ce n'était plus vraiment un choix. Aujourd'hui encore 200 kilomètres ont été parcourus. Les genoux ne sont pas douloureux et les tendinites ne sont pas revenues. C'est rassurant, l'aller jusqu'à Vallon Pont d'Arc ne devrait pas être un problème. Un coup de téléphone à René pour confirmer l'arrivée à Vallon, comme prévu. De plus, le retour à vélo est envisagé de plus en plus sérieusement. Les jours de congés avaient été posés très largement, et même en étant parti le lendemain du jour prévu initialement, quoiqu'il arrive, il y a assez de jours pour rentrer à vélo et pour récupérer ensuite.

<E>Champvans
<F>Gergy

Étape 6 : Chalon-sur-Saône – Lyon

Aujourd'hui sera une petite journée en nombre de kilomètres. Lyon n'est plus très loin, comme il ne faut pas y arriver avant dix-huit heures, il faudra rouler calmement. Il est évidemment bien plus facile de ralentir, quitte à faire plus de pauses que d'accélérer et de diminuer le nombre de pauses. Pour le départ, ce n'est pas très dur, il y a un plan de la ville à côté de l'hôtel. Il suffit de suivre la route principale jusqu'à Saint Marcel<A>, c'est sensiblement tout droit et un peu à gauche juste après avoir traversé la Saône. Surprise, tout droit c'est la gare et il n'est plus possible d'aller plus loin. Demi-tour, sur le plan, c'est clair, c'est ce qui est prévu, mais il suffit d'effectuer une rotation d'un quart de tour au plan pour que le « tout droit » de la carte corresponde au « tout droit » de la route à prendre. Il y a quand même de la circulation et rejoindre la sortie de la ville n'est pas si simple, il faut faire attention. Pour le choix de la direction, ça va à peu près, c'est pour le changement de direction que c'est plus subtil. Pour atteindre Saint Marcel, il faut d'abord traverser la rocade. Pour ça, il y a un très gros rond point avec du monde, il faut la jouer finement. Ensuite, c'est surprenant, la route est petite et sur la carte, elle est jaune. Or, il y a beaucoup de circulation. Heureusement, ça ne dure pas très longtemps. À la sortie de Ouroux-sur-Saône<B>, la route principale va à gauche, et le calme revient. Il fait beau, la route est agréable, facile à trouver, tout est bien. Une fois sorti de Pont-de-Vaux<C>, il y a deux possibilités. La route qui part à gauche fait un kilomètre de moins, mais ce n'est pas important. Ce qui est important, c'est qu'elle passe au-dessus de l'autoroute, contrairement à l'autre route qui a un échangeur. S'il y a un échangeur, il y a plus de voitures, c'est donc la route à éviter. Donc, direction à gauche, ça fera l'affaire.

Trévoux<D> est une belle petite ville, il fait beau, il est tôt et Lyon est proche. C'est donc un ensemble de bonnes raisons de s'arrêter prendre un verre à une terrasse. Il est vraiment facile et agréable de se forcer à augmenter le nombre de pauses pour pouvoir arriver plus tard. À Neuville-sur-Saône<E>, il est préférable de traverser la Saône, pour rester sur la route la moins fréquentée. Tout le long de la route, il y a une piste cyclable. Derrière, il y a deux cyclistes qui se rapprochent. Étrange sensation, le vélo tire à gauche et avance un peu moins facilement. L'un des deux cyclistes s'est accroché au porte-bagages. Ils sont sympas, après avoir échangé deux ou trois mots, ils reprennent leur vitesse de croisière.

Ça y est, c'est Lyon. Il n'y a plus qu'à localiser l'adresse. Se laisser récupérer à la gare et suivre des gens dans les transports en commun d'une ville est fondamentalement différent de trouver son chemin tout seul. Et ce n'est rien de le dire. Sur la carte de la région, il y a un plan de Lyon très grossier (donc la rue recherchée n'y figure pas, merci Murphy). Par contre, il est question des frères Lumière. Or, en lisant ça, il semblerait qu'il serait possible qu'ils puissent habiter dans les environs du musée des frères Lumière. À défaut d'avoir d'autres idées, il est possible de se diriger là bas, il y aura bien une carte sur la route. Revoilà le cycliste qui s'était accroché au porte-bagages et qui est seul. Pendant la route commune, il explique comment y aller. Il explique que, comme une vue rapide du plan le laisse voir, toutes les routes de Lyon sont en sens unique. Bonne nouvelle, ce que le plan ne montrait pas, c'est qu'il y a des pistes cyclables dans les couloirs de bus et sur les trottoirs dans les rues sans bus. Donc, les sens uniques ne devraient pas être une gêne. Sur la route, il y a une carte de Lyon de l'autre côté, évidemment, il faut donc traverser pour voir. La rue est bien indiquée sur la liste en bas de la carte, mais, c'est une carte de Lyon ouest et leur rue se trouve à Lyon est. C'est aussi pourri qu'à Paris avec les cartes des arrondissements. Mais, heureusement, contrairement à Paris (où on peut toujours mourir si on veut se déplacer sur plusieurs arrondissements sans plan personnel), les cartes de bus listent toutes les rues de la ville. Il ne reste plus qu'à trouver un arrêt de bus avec une carte. L'avantage du plan de la ville est que ça confirme qu'il va falloir traverser la Saône. Tant qu'il n'y a pas mieux, le trajet prévu continue. Ça y est, il y a un plan de bus, les frères Lumière sont bien du côté de l'adresse. Le mieux n'est pas de prendre la route la plus courte, mais de prendre la route qui assurera de ne pas se perdre, elle n'est pas beaucoup plus longue. Après la traversée de la Saône, première à droite et là, les limites de Lyon pour les

<A>Saint Marcel
<B>Ouroux-sur-Saône
<C>Pont-de-Vaux
<D>Trévoux
<E>Neuville-sur-Saône

vélos apparaissent. Il y a une route pour les voitures, et sur le trottoir, ils ont mis tout le reste. Il y a des piétons, des vélos, des autos et des motos qui veulent se garer, des landaus, des gens en sarraus, et tout ce qu'il est possible d'imaginer qui se déplace. C'est un peu mal étudié, voir pas étudié du tout. Pourtant, il y a d'autres routes bien étudiées avec les piétons, les cyclistes et les automobilistes bien séparés. Mais ici, le manque d'imagination se fait sentir. Au bout d'un moment, il y a un rond point, c'est ici qu'il devrait falloir tourner à gauche. Mais alors là, il y a des travaux. Et c'est la loi du plus fort. Il faut être bien attentif, et ça marche. Puis, il n'y a plus qu'à suivre la ligne de métro. Au bout d'un moment, la route devient connue, c'est bon, plus besoin de plan ni d'indication. Devant, il y a Cécile qui rentre du travail, l'arrivée a lieu juste au bon moment. C'est la deuxième étape, mais ce ne sera pas vraiment du repos car le départ sera demain matin. Pour aujourd'hui, le trajet a fait 160 kilomètres, ce qui était une étape assez courte avec des pauses fréquentes.

Étape 7 : Lyon – Bourg-Saint-Andéol

Le 16 au matin, direction la dernière étape. La route n'est pas encore définie. Ce n'est pas la première fois que ça arrive, c'est même toujours plus ou moins le cas. Car le matin, si la direction générale est toujours évidemment connue, c'est toujours plus ou moins au dernier moment que la route précise est choisie (sauf sur les routes bien connues). Dans la majeure partie du temps, quand la direction générale est choisie, la route précise s'impose d'elle-même, c'est un compromis entre la route la plus courte et la route la moins fréquentée. Par contre, là, il y a trois solutions. La première solution, qui est la plus courte, est de longer le Rhône et de bifurquer au Teil<A>. C'est la solution qui fait prendre la route qui monte le plus longtemps. Elle monte moins, mais sur plus de kilomètres. C'est aussi celle qui fait suivre les plus grosses routes. La seconde solution est de longer le Rhône et de tourner à Bourg-Saint-Andéol. Elle monte plus que l'autre, mais pendant moins de temps. C'est la route la plus directe, mais elle totalise pourtant plus de kilomètres que la première solution, il doit y avoir beaucoup plus de virages. La troisième solution est la route la plus longue, celle qui fait prendre les plus grosses montées. C'est la route touristique qui passe par les gorges de l'Ardèche. Il paraît que c'est magnifique, mais c'est la seule qui ne soit pas envisageable. En effet, les deux premières solutions sont envisageables dans la journée, alors que la troisième possibilité demanderait deux jours. De toute façon, au départ, il faut aller vers le sud, il n'y a qu'à se lancer, parce que, quelle que soit la décision prise, la bifurcation se fera sur un coup de tête.

La première chose est de quitter Lyon, à première vue, c'est impressionnant, il n'y a que des autoroutes et des grosses nationales. Mais avec les bonnes explications qui vont bien, il est assez simple de rejoindre la toute petite départementale qui longe la voie ferrée. Elle est vraiment petite cette départementale, pour être sûr que c'est bien elle, une confirmation de la part d'une passante n'a pas été de trop. Au bout d'un moment, elle tourne à droite pour longer l'autoroute. Ce n'est pas intéressant, c'est plus calme du côté de la voie ferrée, comme les deux routes sont parallèles, il n'est pas urgent de changer. Au bout d'un moment, sans prévenir, la route débouche sur une grosse route. Impossible de savoir par où passer, heureusement qu'une passante connaît bien les environs. Ses indications sont claires, il faut aller tout droit jusqu'au rond point et là, il y a la départementale qui longe l'autoroute. Elle est plus grosse et plus fréquentée qu'au début, heureusement qu'il y a une piste cyclable. Ce n'est pas l'idéal, car l'autoroute est juste à côté. D'abord, elle est bruyante, ce qui est fatigant. Ensuite, elle est jonchée des éclats des bouteilles de verres jetées par les automobilistes alcooliques. Le pneu arrière n'a pas crevé depuis relativement longtemps, ce n'est pas une raison pour en profiter. Le but n'est pas de faire joujou avec le matériel de réparation du vélo le plus possible, mais de ne s'en servir qu'en dernier recours. Enfin, à Solaize<B>, il y a un rond point qui permet de quitter cette route, de traverser le Rhône et de s'éloigner de l'autoroute. Juste avant Givors, c'est l'entrée sur la nationale 86. Pour aller dans le sud, il n'y a pas beaucoup de possibilités. Il faut longer le Rhône, pour cela, il y a trois choix. L'autoroute, ce qui est impossible à vélo, ils ne veulent pas y laisser entrer les cyclistes. Les deux autres possibilités sont la nationale 7 et la nationale 86. Étant donné que la nationale 7 est très grosse, c'est une très mauvaise idée de la prendre à vélo. Comme les automobilistes vont de préférence sur l'autoroute ou sur la nationale 7, la nationale 86 est beaucoup moins fréquentée. Il est donc envisageable de la prendre sans trop de problèmes.

La nationale 86 est effectivement assez peu fréquentée. C'est quand même une nationale, mais c'est supportable. Au début, il y a même un endroit avec des poules qui se promènent sur la route, ça donne faim tout ça. Peu de temps après, retour aux dures réalités de la nationale. Une camionnette perd un seau en dépassant, le seau tombe à moins de deux mètres devant le vélo un peu à gauche. Heureusement, le seau rebondit à gauche, s'il avait rebondi à droite, il aurait été impossible de l'éviter. Ça fait très peur, mais il n'y a pas eu d'autres conséquences qu'un mauvais souvenir. En dehors de ça, pas grand chose, le paysage est plutôt beau, mais avec la nationale c'est moins passionnant.

Voilà Le Teil et il va donc falloir prendre une décision pour la suite du trajet. Il est envisageable d'arriver à

<A>le Teil
<B>Solaize

Vallon ce soir, mais en tournant à droite. Sinon, l'heure d'arrivée risque de se faire après l'heure de fermeture de l'hôtel (s'il y a un hôtel, ce qui est loin d'être une certitude). D'un autre coté, un passant a l'air de confirmer que les gorges de l'Ardèche sont vraiment magnifiques. Il est à peu près sûr de pouvoir trouver un hôtel à Bourg-Saint-Andéol ou dans une commune avoisinante. Très bien, puisque tout incite à le faire, le trajet va donc continuer tout droit pour tourner à droite dans les gorges de l'Ardèche.

Voilà un hôtel, il va convenir. Bien évidemment, la solution retenue est celle qui n'était pas envisageable. Il est encore possible de changer d'avis et de choisir de prendre la route directe. Mais d'abord, le but est d'arriver au gîte à partir de seize heures. Quelle que soit la route choisie, ça laisse donc largement le temps. Ensuite, les Gorges de l'Ardèche sont censées être très belles. L'autre route aussi, mais pas autant. Au bout de 195 kilomètres, la fatigue se fait un peu sentir, mais sans plus, c'est ce qu'il faut. Plus ça va, plus la décision du retour à vélo se confirme.

Étape 8 : Bourg-Saint-Andéol – Vallon-Pont-d'Arc

Aujourd'hui sera une demi-journée (pour le vélo, bien sûr, cette journée fera vingt quatre heures, comme les autres). Comme rien ne presse, le départ de l'hôtel se fera le plus tard possible. Il faut libérer la chambre à dix heures, aller prendre le petit déjeuner vers dix heures moins cinq est donc une bonne idée. En attendant, il y a une petite heure avant de partir. Le sommeil ne se fait plus sentir, mais l'envie de se lever n'est pas encore là. Ça fait plusieurs jours que l'occasion de vraiment écouter de la musique ne s'est plus présentée (il est très rare d'entendre autre chose qu'un truc qui varie entre musique insipide et soupe infâme dans les cafés, bars et restaurants (au point d'en arriver à espérer que la musique s'arrête)), ça manque et il n'y a qu'à en profiter. Être allongé, avoir les yeux fermés et se laisser porter par la musique, c'est le bonheur. L'envie de se lever est loin d'être venue, mais la chanson vient de finir et si la suivante commence, il faudra l'arrêter au milieu, ce qui est une hérésie. Donc, la sortie du lit est très difficile et s'effectue avec beaucoup de volonté pour quitter cet état de prélassement. Il y a vraiment beaucoup de vent, le bruit du vent donne l'impression qu'il pleut, mais non, il y a peu de risque de pluie aujourd'hui.

Il n'y a aucune raison de changer ce qui était prévu hier soir. Le seul intérêt de prendre la route directe est d'arriver plus vite, or, il n'y a aucune raison de vouloir arriver en avance. Donc, direction Les Gorges de l'Ardèche. Au départ, la grosse difficulté est de rejoindre la nationale. Elle n'est pas bien indiquée et en plus, il y a des déviations. Une fois sur la nationale, c'est facile, c'est tout droit et avec le vent qui souffle plein sud il n'y a presque pas besoin de pédaler pour avancer. La force du vent est impressionnante. Ce n'est pas spécialement agréable, car il y a toujours l'idée du retour. Et s'il souffle comme ça, ça va être l'horreur. À Saint Just[<A>], la direction change, le vent ne souffle plus dans le dos, mais sur le côté. Et très vite arrive l'entrée dans les gorges. La route se met à monter, mais c'est surtout le vent qui demande de faire très attention. Comme la route comporte beaucoup de virages et que le vent s'engouffre dans les gorges qui ne sont jamais orientées dans le même sens, le vent ne vient jamais du même endroit. Par contre, il est vrai que le paysage est magnifique. Comme il n'y a aucune urgence pour arriver, bien au contraire, et qu'il y a beaucoup d'emplacements aménagés pour pouvoir admirer le paysage, il n'y a qu'à en profiter. C'est vrai qu'il y a beaucoup de vent, au début de la descente à treize pour cent il faut pédaler pour pouvoir avancer. C'est énorme. Une fois que le vent ne gêne plus la descente, il est préférable de rouler lentement (dans une descente aussi grosse, ça veut malheureusement dire rouler au frein) pour éviter d'être surpris par une rafale de vent mal placée. Les Gorges de l'Ardèche sont derrière, pour rejoindre le gîte, le plus simple est de contourner Vallon.

Ça y est, voilà la dernière étape. Ou presque. Il n'est pas encore quinze heures, il y a donc une bonne heure avant de franchir l'entrée. Dans la ville, qui est à peu près à un kilomètre, il va bien y avoir un café ou un bar ouvert. Plus les commerces passent et plus la question se pose . Tout est fermé, c'est une ville morte. À Paris, il est possible de boire et de manger à n'importe quelle heure du jour et de la nuit (en cherchant quand même un peu pour la nuit). C'est un détail qui s'oublie vite avec l'habitude, mais qui revient encore plus vite en cas de besoin. Et là, l'existence d'un café ou d'un restaurant ouvert, a malheureusement l'air bien compromise. Si, il y a un restaurant encore ouvert, ou alors c'est bien imité. Ils veulent bien servir un chocolat chaud, mais il faut payer maintenant et boire sur la terrasse car ils vont fermer. La terrasse est abritée du vent, il n'y a aucun problème. C'est surprenant. Ils sont sympas, à côté il y a quatre personnes qui finissent leur repas. Pareil, ils vont rester à boire leur café, après le départ des serveurs. C'est original, puisque après le départ du dernier client, les tables resteront avec les couverts dessus, ils n'ont pas peur de se les faire voler, ce n'est pas Paris. En allant au gîte, il y a un cycliste Allemand qui va dans l'autre sens. Il veut aller au pont d'Arc, il ne sait pas trop par où passer. C'est plus simple de contourner la ville et les indications semblent lui convenir. Il vient du côté de Berlin, veut aller à Toulouse, Bordeaux et rentrera chez lui. Il n'a plus d'eau. Comme le gîte est juste à côté, il n'y a plus besoin d'eau, il n'y a qu'à la lui donner en versant le contenu de la bouteille dans ses gourdes. Comme elle était pleine, le vélo est plus léger d'un kilo cinq. D'habitude, une gourde se vide lentement, et la différence de poids est imperceptible. Par contre, là, le vélo s'allège d'un kilo cinq en un instant, la différence de poids est impressionnante. C'est d'autant plus impressionnant qu'elle se remplit aussi en un instant, mais que la différence de poids ne se fait pas sentir. Ça vient peut être de l'habitude. Ça y est, c'est l'arrivée, l'étape a été très courte, 55 kilomètres, et le retour à vélo est à peu près décidé.

[<A>] Saint Just

Étape 9 : Vallon-Pont-d'Arc – La Voulte-sur-Rhône

Dimanche 18, l'idée du départ se fait de plus en plus présente. L'espoir de voir le vent s'arrêter est de plus en plus faible, il est toujours très actif. Mais la décision du retour à vélo a été prise, ce n'est pas un petit peu de vent qui va changer une décision arrêtée. Bon, hoquet, il y a quand même un « gros petit peu » de vent. Et puis, comme il vient du nord, il viendra juste de face. Ça pourrait être pire. Il pourrait venir de trois-quarts face, ce qui est aussi fatigant, mais plus dangereux (par exemple au moment où un camion dépasse). Et puis, au pire, il ne sera gênant que jusqu'à Paris. La plus grande partie du trajet a déjà été parcourue. Ce ne serait vraiment pas de chance qu'il souffle aussi violemment pendant quatre jours. Bon, il faut y aller. L'après midi est assez avancée. Le vent ne daigne pas se calmer, mais il suffit de se dire qu'il souffle beaucoup moins fort qu'avant pour pouvoir y croire.

Donc, c'est parti. L'illusion passe quand même assez vite, car il souffle quand même bien, la vitesse est diminuée pour une fatigue accrue. Le plus court pour rentrer à Paris est de traverser le Massif Central. Ce n'est pas du tout une bonne idée. Le but est donc de quitter le Massif Central le plus vite possible, de longer le Rhône avant de songer à bifurquer vers Paris. Le trajet va se faire par une route qui n'avait pas fait partie des trois possibilités envisagées pour bifurquer. C'est une toute petite départementale qui rejoint Villeneuve-de-Berg.

Sur cette route, il y a très peu de monde, c'est agréable. En plus, elle est très belle. Un cycliste qui était passé dans l'autre sens il y a quelques minutes, a fait demi-tour et après avoir commencé un dépassement, ralentit pour pouvoir parler. De parler avec quelqu'un qui roule plus vite et qui coupe un peu le vent aide à rouler un peu plus vite. Il arrive à sa voiture et propose de mettre le vélo dans son coffre. Le refus se fait sans trop de problèmes. Il y a du vent, c'est gênant, mais beaucoup moins qu'hier, les kilomètres défilent quand même, une longue expérience à vélo a déjà fait connaître vraiment pire. Comme c'est vallonné, le vent est beaucoup diminué par endroits.

L'arrivée à Villeneuve-de-Berg signifie l'arrivée sur la nationale 102. C'est une très grosse nationale très fréquentée, heureusement qu'elle ne dure pas trop longtemps, car elle n'est pas vraiment agréable. Le Teil [<A>] signifie la fin de la nationale 102, ce qui signifie aussi le retour du vent de face. Mais le vent a quand même diminué, il gêne, mais beaucoup moins qu'au départ. il y a aussi des nuages de pluie, il va être important de faire attention. Le Pouzin [<B>] est une bonne idée pour essayer de trouver un hôtel. Le premier hôtel trouvé est fermé le week-end, ce n'est pas bon ça. En cherchant un peu, il y en a un autre, il a l'air ouvert, mais il n'est pas possible de rentrer. Quelqu'un explique que l'hôtel est ouvert, le patron a dû partir et devrait rentrer vers vingt heures trente. C'est un trop gros risque à prendre, s'il ne rentre pas, ça va être dur de trouver un autre hôtel avant qu'il pleuve. Oui, oui, il va se mettre à pleuvoir à court terme, même la météo s'en rendrait compte. Il faut donc repartir vers l'hôtel le plus proche. La route est quand même beaucoup plus fréquentée qu'à l'aller, c'est bizarre. Après une courte réflexion, il devient clair que c'est évident, le dimanche soir les gens rentrent de week-end. À l'entrée de la Voulte-sur-Rhône, il y a un hôtel. Il commence à faire nuit, il ne pleut pas encore mais c'est une question de minutes, cet hôtel fera l'affaire.

Pour le repas du soir, en entrée, c'est de la caillette. En gros, pour ceux qui ne connaissent pas, c'est une boule composée de porc et d'épinards. Ça se mange chaud ou froid, mais c'est meilleur chaud. Il y avait quelques jours c'était une découverte. Depuis, tous les restaurants en proposent. Comme c'est vraiment bon il est intéressant de se renseigner. La serveuse confirme que c'est une spécialité de la région de Valence (Drôme et Ardèche).

Cette demi-journée de vélo a été courte, mais fatigante. La distance parcourue n'est pas exceptionnelle, elle est de 80 kilomètres. Mais quatre vingt kilomètres contre le vent. Avec en plus la fatigue cumulée sans vrai repos depuis Lingolsheim, le lit, après une bonne douche et un bon repas, est vraiment le bienvenu.

[<A>] Le Teil
[<B>] Le Pouzin

Étape 10 : La Voulte-sur-Rhône – Mâcon

Ce matin, la pluie a cessé, le lundi les gens sont rentrés de week-end, la circulation est donc devenue plus normale. La route est simple à trouver, il suffit de rester sur la nationale quasiment jusqu'à Lyon. Ce qui n'a rien de compliqué. Les poules qui gambadaient à l'aller sont encore sur la nationale. Une fois arrivé à Grigny[<A>], la nationale devient facultative et un retour sur la départementale devient agréable. Devant, il y a une voiture qui est bien avancée au milieu de la route, elle va gêner pour passer et il y a trop de circulation pour qu'elle puisse espérer passer tout de suite. Le conducteur recule pour laisser la priorité à un vélo. Merci ! C'est rare, c'est exceptionnel en France. En Allemagne, Belgique et Pays Bas, ils le font tous, mais en France c'est du jamais vu. Pourtant, il a bien des plaques françaises. Les conducteurs Français deviendraient-ils civilisés ? C'est peut être une particularité réservée aux Lyonnais ? En tous cas, il faut en profiter.

Maintenant, il s'agit de rester du même côté du Rhône, puis de la Saône. Ça paraît facile vu qu'une départementale les longe jusqu'à la sortie de Lyon (route connue, puisque c'est celle qui a été utilisée lors de l'aller). Mais, fin de la routine, dans une ville qui est probablement Sainte Foy[<B>], la route est barrée. Seule alternative, prendre l'autoroute. Mais là, c'est hors de question. Il y a une voiture de police qui s'éloigne, ils ont réussi à passer. Il s'agit de ne pas leur chercher des poux, mais si une voiture arrive à passer, un vélo le peut. Une fois qu'ils ont disparu, c'est parti. Les fondations semblent sur le point de tomber, c'est peut être pour ça que la route est bloquée, mais l'arrivée sur Lyon se fait sans problème. Sa traversée est relativement aisée, sa sortie aussi. Pour le trajet, c'est comme à l'aller. Sauf à la fin, il s'agit de bifurquer vers Cormoranche-sur-Saône[<C>] pour trouver un hôtel à Mâcon.

La journée a été bonne, le parcours a représenté 215 kilomètres. Le vent s'est bien fait sentir, mais par rapport à ce que c'était hier, il était très supportable. En gros, c'était une grosse étape sans grosse surprise.

[<A>] Grigny
[<B>] Sainte Foy
[<C>] Cormoranche-sur-Saône

Étape 11 : Mâcon – Semur-en-Auxois

En cette matinée du 20 septembre, le lever est très dur. Le manque de sommeil se fait sentir, pourtant la nuit a été bonne, juste un peu courte. Mais bon, c'est reparti, direction le nord. Il va être question de se demander jusqu'où aller au nord. Beaune semble être une bonne idée pour virer vers Paris.

Mais, pour l'instant, il s'agit de quitter Mâcon. Ce n'est pas très dur, l'hôtel étant quasiment à la sortie de la ville (et du bon côté, tant qu'à faire). Puis, assez rapidement, vient Pont-de-Vaux<A>, et là, c'est la route prise à l'aller qui est rejointe. Il n'y a donc pas de difficultés pour rejoindre Chalon-sur-Saône qu'il faut malheureusement traverser. D'après la carte, il n'y a qu'à prendre la bonne route, puis continuer tout droit jusqu'à la sortie. Mais il n'y a rien d'indiqué, donc il n'est pas possible d'être sûr que la route choisie est la bonne. Comme il y a quand même de fortes présomptions, à défaut de mieux, c'est celle qui est prise. Pour traverser, c'est facile, il suffit de pédaler dans le doute. C'est ensuite que c'est plus dur, au moment où il s'avère que la route choisie est la bonne, il faut réussir à la quitter. Devant, c'est l'entrée sur la nationale et peut être aussi sur l'autoroute. Continuer tout droit serait donc une très mauvaise idée. Il aurait dû y avoir une route vers la droite indiquée depuis quelques temps. Les passants sont tous des touristes, ils ne connaissent pas du tout les environs et ne sont donc d'aucune aide. Mais bon, au bout d'une certaine persévérance, un panneau indicateur bien caché est trouvé et c'est parti.

Maintenant, il serait bon de trouver un endroit pour manger. C'est à Demigny<B> que l'occasion se présente. C'est une auberge bien cachée, qui finit par être trouvée. Elle est bien cette auberge, et surtout, c'est une grosse surprise à la fin du repas. Ils servent un vrai bon thé, avec des feuilles mises spécialement dans une dosette et pas un vulgaire sachet sous plastique. D'habitude, seuls les restaurants orientaux ou nord-africains le font. Dans un restaurant français, c'est du jamais vu et c'est une très bonne initiative. C'est aussi rare qu'appréciable.

Ensuite, c'est reparti. Jusqu'à Beaune, c'est facile. Dans le centre, Bligny-sur-Ouche est indiqué à droite. Ce n'est pas normal, ça devrait être la première à gauche, ils veulent obliger tout le monde à faire le tour du centre ville. Avec un peu de débrouillardise, c'est la première route à gauche qui est prise. Puis, ça commence à monter, la route est agréable et peu fréquentée, mais très vallonnée. Un peu avant Pouilly-en-Auxois, il y a un bout de nationale augmenté d'un échangeur avec les autoroutes. Ce n'est qu'un désagréable moment à passer, ensuite, la route redevient agréable. Une fois arrivé à Semur-en-Auxois, c'est spécial, la route fait de grands détours pour arriver dans le centre. Un hôtel est facile à trouver et il fera l'affaire.

Ce matin, il était envisageable de faire le reste du trajet en deux jours. Mais là, cette étape a été trop petite, elle n'a fait que 175 kilomètres, il restera donc deux jours de vélo. Si cette étape était petite, elle n'en était pas moins fatigante. La route très vallonnée, un peu de vent, la fatigue qui commence à s'accumuler, heureusement que la fin du voyage approche.

<A>Pont-de-Vaux
<B>Demigny

Étape 12 : Semur-en-Auxois – Rozay-en-Brie

À l'aube du mercredi 21, le lever est vraiment très dur. La fatigue commence à s'accumuler et ça se ressent. Pour quitter la ville, c'est désagréable, les routes sont entièrement pavées, avec les pneus fins c'est un mauvais moment à passer. En plus, il fait froid. Très froid. Il y a du givre dans les champs, pourtant, ce mois n'est que septembre, pas février. Au bout d'une petite heure de route, le verdict tombe, une seule solution, mettre un pull car c'est trop dur. Comme le temps est clair, il ne devrait pas être utile longtemps, mais en attendant, c'est vital. Par contre, au début, les routes sont petites, bien entretenues, désertes, le paysage est très beau, il y a même un héron qui prend son envol. C'est vraiment bien le vélo dans ces conditions. Puis, un peu avant Yrouerre<A>, retour aux dures réalités de la route en rejoignant une départementale plus fréquentée. Ensuite, plus Tonnerre approche, plus la route est fréquentée, la rocade pour contourner Tonnerre est désagréable. Après avoir profité de Brest pour prendre le deuxième petit déjeuner de la journée, la route reprend, moins fréquentée que dans Tonnerre, dans un décor plutôt beau, mais moins idyllique que ce matin.

Une fois arrivé à Saint Florentin, la question tant redoutée se pose : « Par où passer maintenant ? » Car, il est facile d'aller vers le nord en restant sur les petites routes. mais pour aller vers Paris, il faut bien aller vers l'ouest, et là, c'est plus technique. Il est facile de rejoindre Nogent-sur-Seine par les petites routes. Ce sont de belles petites routes déserte. À un moment, quelque chose d'exceptionnel : il est à peu près trois heures de l'après-midi et de l'autre côté de la route, en lisière de forêt, un faon. C'est du jamais vu, normalement, il faut se lever très tôt pour pouvoir espérer avoir la chance de peut-être en voir un. Mais l'après midi, la probabilité serait presque négative. Il est paralysé par la peur, il est mignon. Le but est de s'arrêter lentement sans mouvement brusque. Malheureusement, pour s'arrêter à vélo, il faut mettre le pied à terre et le bruit de la chaussure qui se désenclenche du cale-pied lui fait peur et le fait fuir. C'est trop dommage.

Aujourd'hui, c'est vraiment la journée des animaux. Il y a même un renard qui traverse la route à dix mètres devant le vélo moins d'une heure après avoir vu le faon. Il est vraiment rapide et disparaît dès qu'il a traversé la route. Il y a même eu un hibou écrasé ce matin, mais c'est moins poétique, ce n'est pas la peine de s'attarder dessus. Des hérons, il y en a eu régulièrement, mais des renards et des faons, il n'y en a pas eu d'autres pendant ce trajet. Le reste du trajet jusqu'à Nogent se déroule sans surprise. Mais à Nogent, c'est fini de rire, c'est la grosse rocade puis la nationale 19 jusqu'à la sortie de Provins. Et là, c'est beaucoup moins bucolique. D'abord, la route est désagréable, trop encombrée. Avant Sourdun<B>, il y a une piste cyclable qui relie le camp militaire à la ville. La piste cyclable a beau être de l'autre côté de la route, comme elle est isolée, c'est une aubaine et la route est très vite traversée. Puis, dans Sourdun, il y a un autocar qui s'est avancé jusqu'à la route pour pouvoir traverser. Évidemment, il est en plein milieu de la piste cyclable. Comme il ne peut pas passer, il recule pour laisser la priorité. C'est la deuxième fois, c'est impressionnant.

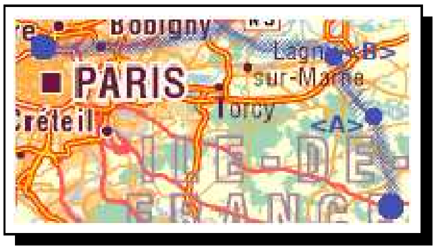
Maintenant que Provins est derrière, il va devenir important de trouver un hôtel. Par où passer ? En allant à Coulommiers (désolé, ce n'est pas sur la carte), il doit bien être possible de trouver un hôtel. Mais Coulommiers oblige à passer par de plus grosses routes, surtout pour en partir. Mais en prenant des petites routes, il y a des

<A>Yrouerre
<B>Sourdun

villages, il va bien y en avoir un qui possède son hôtel. Malheureusement, il n'y a aucun hôtel nulle part, personne ne voit l'intérêt d'avoir un hôtel par ici, l'inquiétude monte, le choix de contourner Coulommiers était peut être mauvais. Mais, c'est trop tard. Et, à l'entrée de Rozay-en-Brie<C>, il n'y a plus qu'une solution : il faut manger. S'il n'y a pas d'hôtel, tant pis, un restaurant fera l'affaire, quitte à ensuite rouler jusqu'à Paris ce soir (voire dormir à la belle étoile est possible). Heureusement, un passant sait où trouver un hôtel, il est en dehors de la ville, mais c'est bon, il fait aussi restaurant. Comme ça, il n'y aura pas besoin de ressortir pour trouver à manger. Malheureusement, comme le lecteur de cartes bancaires est en vrac, il faut ressortir pour chercher des billets. La douche est prise, le vélo est rangé, un bon quart d'heure de marche, c'est dur. Cette journée a été assez longue, à peu près 210 kilomètres.

<C>Rozay-en-Brie

Étape 13 : Rozay-en-Brie – Paris



Et voilà, c'est le jeudi 21 septembre, quoiqu'il arrive, c'est le dernier jour de vélo. Ce matin, le lever s'effectue encore avec beaucoup de difficultés. La fatigue s'accumule, mais pas tant que ça par rapport à hier.

Mais avant d'arriver à Paris, il faut reprendre la route. Et là, il fait aussi froid qu'hier, donc, il n'est pas utile d'attendre une heure avant de mettre un pull. Ensuite, il faut trouver la bonne route, avec une bonne explication, ça n'a pas été trop dur. Il n'y a qu'à rouler, très vite, c'est l'intersection avec la départementale 216<A>, et à partir de là, c'est un terrain connu. Il ne devrait donc pas pouvoir y avoir de surprise. Et bien si, à Couilly-Pont-aux-Dames<B>, c'est-à-dire à l'entrée sur la nationale, le vélo crève. Le fourbe, les pneus s'étaient fait discrets et c'est au moment où il n'y avait plus de raison de le craindre que le pneu arrière crève. C'est un léger contretemps, mais c'est une grosse colère contre des pneus inadaptés. Du coup, le retour par la piste cyclable se fait dans la crainte d'une autre crevaison pendant la totalité du trajet.

Enfin, ça y est, c'est fini, il n'est pas midi et les 85 derniers kilomètres ont été parcourus. Ca fait plaisir.

<A>départementale 216
<B>Couilly-Pont-aux-Dames

bilan

Ben voilà, c'est fini. Ce trajet aura donc représenté à peu près 2 100 kilomètres pour onze jours et demi de vélo. Ce qui représente une moyenne d'un peu plus de 180 kilomètres par jour. Pour une reprise surtout destinée à tester le retour de la condition physique (et aussi y trouver un certain plaisir, il ne faut pas exagérer non plus), c'est plutôt réussi. C'est même beaucoup mieux que ce qui avait été espéré au départ, ça fait plaisir. Donc, la condition physique est revenue avec l'entraînement et l'âge n'avait rien à voir.

Il y a des mauvaises langues qui vont dire qu'à la fin, il était question de fatigue cumulée. Il faut aussi dire que les nuits à l'hôtel permettent une meilleure récupération que les nuits à la belle étoile. Cela pour quatre raisons. La première, c'est la douche le soir. La seconde, c'est le repas chaud le soir. La troisième, c'est le petit déjeuner chaud le matin. La quatrième, c'est le lit plus confortable. Les deux premières raisons sont décisives pour choisir de dormir à l'hôtel. Les deux dernières sont des plus appréciables. Par contre, pour tous les autres trajets en solitaire, il n'y a jamais eu plus de quatre jours de vélo sans avoir deux jours de repos après. Et là, après Lingolsheim, il y a eu huit jours et demi de vélo pour seulement un jour de repos. Ce qui est considérable. Avec René, il y a bien eu un rapport sensiblement identique, mais pour des étapes qui faisaient 40 kilomètres de moins (et en plus, la fatigue commençait aussi à se faire sentir à la fin du trajet et les nuits étaient passées à l'hôtel).

Donc, il est difficile de savoir si ce trajet était plus facile ou plus dur que les précédents. La seule conclusion possible est qu'il n'a rien à envier aux autres au niveau fatigue et que la condition physique est belle et bien revenue. Donc, si le vélo fait une petite pause pour passer l'hiver, il n'y a plus de raison pour qu'il soit de nouveau définitivement enfermé. Mais même si le trajet jusqu'à Lisbonne ne peut pas se faire, il aura au moins servi à une redécouverte des virées à vélo.

P.S : Il y a toujours plein de jeux concours. Le premier de ces jeux concours est de découvrir les autres jeux concours. Sinon, c'est trop facile.

P.P.S : Bien sûr, c'est toujours plus drôle à écrire qu'à lire, l'humour est d'abord là pour amuser celui qui écrit.

P.P.P.S : Depuis le premier récit, il s'est avéré que les atlas ont l'air d'avoir disparu. En effet, personne n'a utilisé d'atlas pour lire le précédent récit. Pourtant, une carte de France suffisait. Devant cette constatation, il a paru sage de mettre des cartes au début de chaque étape. Il aurait peut-être été bon de mettre la légende avant les cartes. Mais les cartes paraissent suffisamment simples à comprendre pour ne pas pouvoir mettre d'explication sans dénigrer l'intelligence du lecteur.

P.P.P.P.S : Malheureusement, à l'heure des dernières modifications de ces lignes, la sentence est tombée. L'aller-retour vers Lisbonne ne pourra pas se faire en mai-juin 2006. Mais heureusement, il est possible d'envisager de le faire l'année suivante.