Paris ----------> Monaco ----------> Nice

Journal de voyage à vélo du 15 juin au 25 juin 2019





Michel BONNARD En haut du col du Galibier *michel.bonnard12@wanadoo.fr*

SOMMAIRE

I – Les traits d'union européens.

II – C'est parti.

III – Descriptif de mes vélos.

IV – Les 11 étapes.

1) Plaisir – Paris – Bièvres – La Ferté Alais – Melun.

2) Melun – Mouy-sur-Seine – Saint-Florentin – Chablis.

3) Chablis – Epoisses – Pouilly-en-Auxois – Nuits-Saint-Georges.

4) Nuits-Saint-Georges – Louhans – Marboz – Bourg-en-Bresse.

5) Bourg-en-Bresse – Chalamont – Lagnieu – Chambéry.

6) Chambéry – Aiguebelle – Col du Télégraphe – Valloire.

7) Valloire – Le Galibier – Le Lautaret – Briançon.

8) Briançon – L'Izoard – Guillestre – Col de Vars – Jausiers.

9) Jausiers – La Bonnette – St-Sauveur-sur-Tinée – Rimplas.

10) Rimplas – Col Saint-Martin – Col de Turini – Sospel.

11) Sospel – Col de Castillon – Menton – Monaco – Nice.

12) Visite de Monaco et Nice.

V – C'est fini.

ANNEXES

Annexe 1 : Itinéraire à vélo.

Annexe 2 : Budget du voyage.

I – Les traits d'union européens : Historique – Objectif.

On parle souvent de l'Union Européenne au niveau politique, économique ou social, mais on ignore que l'Union Européenne existe aussi au niveau cyclotouriste : c'est L'Union Européenne de CycloTourisme (UECT). L'UECT organise des randonnées permanentes appelées **TRAITS D'UNION EUROPEENS** (créés par l'ASPTT CNET Issy les Moulineaux en 1983) et propose, dans un sens indifférent, de relier Paris aux autres capitales européennes.

Ces **TRAITS D'UNION EUROPEENS** avec des points de contrôle très espacés et des itinéraires aussi tranquilles que touristiques (qui ont été reconnus à bicyclette lors des inaugurations), ont été particulièrement étudiés. Ils évitent les grandes routes et même les grandes villes, cheminent à travers les petites routes sinueuses de la France profonde et des pays voisins et vous offrent la possibilité de découvrir à vélo les pays de l'Union Européenne.

Ces **TRAITS D'UNION EUROPEENS** s'adressent à tous les fanatiques du vélo, les amateurs de grand air, désireux d'échapper aux contraintes de la vie polluée et qui veulent visiter l'Europe en dehors des autoroutes. Ils ont aussi pour objectif de pratiquer le cyclotourisme, formidable moyen de rencontres et d'échanges, tout en véhiculant l'esprit d'amitié et solidarité entre les peuples.

Les 42 **TRAITS D'UNION EUROPEENS** ouverts au départ de Paris depuis 2019 sont (**en rouge**, ceux que j'ai réalisés à ce jour) :

PARIS LONDRES 337 km	PARIS VARSOVIE 1 858 km
PARIS BRUXELLES 341 km	PARIS DUBLIN 1 882 km
PARIS LUXEMBOURG 391 km	**PARIS ROME 1 950 km**
PARIS BONN 517 km	PARIS BELFAST 2 008 km
PARIS BERN 630 km	PARIS BELGRADE 2 212 km
PARIS AMSTERDAM 635 km	**PARIS STOCKHOLM 2 276 km**
PARIS VADUZ 943 km	PARIS VILNIUS 2 355 km
PARIS ANDORRE 1 019 km	PARIS OSLO 2 556 km
PARIS EDIMBOURG 1 063 km	PARIS LISBONNE 2 567 km
PARIS MONACO 1 076 km	PARIS MINSK 2 580 km
PARIS CARDIFF 1 187 km	PARIS SARAJEVO 2 640 km
PARIS BERLIN 1 194 km	PARIS SOFIA 2 689 km
PARIS PRAGUE 1 221 km	PARIS RIGA 2 698 km
PARIS COPENHAGUE 1 464 km	PARIS PODGORICA 2 757 km
PARIS SAINT MARIN 1 492 km	PARIS TIRANA 2 960 km
PARIS VIENNE 1 557 km	PARIS PRISTINA 3 078 km
PARIS MADRID 1 609 km	PARIS TALLINN 3 174 km
PARIS BRATISLAVA 1 630 km	PARIS BUCAREST 3 217 km
PARIS LJUBLJANA 1 672 km	PARIS SKOPJE 3 226 km
PARIS BUDAPEST 1 774 km	PARIS ATHENES 3 706 km
PARIS ZAGREB 1 834 km	PARIS MOSCOU 3 708 km

En juillet 2019 à BELMONTE au Portugal, se déroulera la XVème semaine européenne de cyclotourisme. C'est une manifestation de loisir, à allure libre, sans chronomètre et sans classement, qui permet de découvrir un pays en toute convivialité.

Carte des traits d'union européens



Pour toutes les infos sur les traits d'union européens, vous pouvez contacter :

Patrice GODART 18, résidence du Moulin – 80470 ST SAUVEUR

Tél : 06.81.11.11.37

E-mail : pgodart@uect.org

Site : www.uect.org --> rubrique « Traits Union Européens ».

II – C'est parti.

Samedi 15 juin, 7 h 00 :

Je me suis engagé sous les couleurs de mon club cyclotouriste, le CTC (Cyclo Touriste Caladois) à Villefranche-sur-Saône dans le Beaujolais, ma région natale où je vis maintenant. Après PARIS – **VADUZ** (Liechtenstein) - MUNICH réalisé en 2015 et PARIS – **ANDORRE** – BARCELONE en 2018, j'ai choisi un nouveau trait d'union reliant Paris à une autre principauté européenne en me lançant sur PARIS – **MONACO** que je prolongerai jusqu'à NICE. Si la forme le permet, j'essaierai de me lancer plus tard sur PARIS – **SAN-MARINO**. L'expérience acquise ces dernières années sur ces randonnées européennes me permet de partir sereinement.

Randonnées réalisées	Année	Distance	Dénivelé
- Tour de Croatie	2006	826 km	8 122 m
- Lyon - Venise	2007	1 267 km	15 269 m
- Paris - Copenhague - Stockholm	2008	2 300 km	11 500 m
- Paris - Rome	2009	1 900 km	15 500 m
- Paris - Madrid	2010	1 723 km	16 414 m
- Paris - Prague	2011	1 320 km	11 121 m
- Paris - Vienne	2012	1 770 km	14 100 m
- Paris - Budapest	2013	1 940 km	16 700 m
- Paris - Venise - Ljubljana - Zagreb	2014	2 135 km	14 120 m
- Paris - Bonn - Berlin	2015	1 337 km	10 830 m
- Paris - Vaduz – Munich	2016	1 535 km	17 130 m
- Paris - Amsterdam - Bruxelles – Paris	2017	1 460 km	8 130 m
- Paris – Andorre - Barcelone	2018	1 350 km	15 120 m
Paris – Monaco - Nice	2019	1 300 km	18 220 m

J'avais, quelques semaines auparavant, étudié l'itinéraire de Paris - Monaco que m'avait transmis mon ami Patrice GODART, représentant des cyclotouristes français à l'UECT et président actuel de l'UECT. La plupart des capitales européennes sont accessibles à vélo et tous les trajets reliant Paris à ces capitales sont documentés et homologués par l'ASPTT de Saint-Quentin dans l'Aisne, sous la houlette de Patrice GODART son responsable (voir les 2 pages précédentes).

J'avais, la semaine précédente, vérifié mécaniquement ma randonneuse en acier CYFAC en l'équipant de pneus neufs de 700 en section 25 mm et en contrôlant les roulements, les visseries, les câbles et les éclairages.

Cette préparation est essentielle parce que les routes principales et secondaires sont parfois dangereuses (vitesse excessive des voitures et des camions – réseau routier pas toujours bien entretenu – très peu de 2 roues sur les routes et encore moins de vélos, ce qui nous fait apparaître comme des intrus).

Cette année, comme l'année dernière, je traverserai la France en empruntant les routes secondaires et en étant vigilant en ville où les cyclistes doivent cohabiter avec les voitures et les camions. Je serai également prudent parce que j'emprunterai la route des Grandes Alpes et que la pratique du vélo en montagne est plus éprouvante sur le plan physique et exige plus d'attention dans les descentes de cols.

Mes bagages se limitent à une sacoche-guidon pour les affaires courantes qui repose sur un porte-bagage avant, une sacoche-triangle pour le vêtement anti-pluie, une sacoche de selle pour le petit outillage, 2 bidons, l'ensemble pesant de 6 à 7 kg supplémentaires. Comme tout cyclotouriste à "l'ancienne", ma sacoche-guidon est équipée d'une pochette transparente pour visionner la carte et l'itinéraire choisi. Ce routage par carte est important parce qu'il permet, en temps réel, de lire les panneaux indicateurs tout en repérant le tracé sur la carte. Je sais qu'aujourd'hui de nombreux cyclotouristes utilisent des GPS très performants pour se guider, mais cela suppose un travail préparatoire important pour tracer les parcours et les télécharger. De plus, je préfère lire une carte que suivre une "trace" sur GPS. J'ai tout de même un smartphone qui me permet à tout moment de rechercher un renseignement ou de prendre des photos.



Départ pour un nouveau périple à travers la France, de Paris à Monaco puis à Nice, en passant par la route des Grandes Alpes.

Patrice GODART m'a précisé que c'était l'un des traits d'union européens les plus montagneux.

Mais j'ai toujours aimé la montagne et en moulinant dans les cols, je parviens à progresser lentement mais sûrement.

III – Descriptif de mes vélos.

Mon vélo de randonnée.

(Randonneuse sur mesure en acier chez CYFAC (Modèle Evasion).



- Vélo CYFAC cadre acier sur mesure Colombus Life 5/10ème de 2013.
- Fourche CYFAC carbone XC103 – Potence inversée Ritchey 70 mm.
- Jeu de direction intégré CYFAC - Selle Fi'zi:k Aliante.
- Freins FSA - SLK – Leviers de vitesse Campagnolo Centaur.
- Roues Campagnolo Zonda noires – Pneus Continental GP 4 season 25.
- Pédalier Campagnolo Centaur triple plateaux (50 – 39 – 30).
- Dérailleur arrière Campagnolo Centaur.
- Dérailleur avant Campagnolo Centaur.
- Cassette arrière 10 vitesses : 12 – 30 Campagnolo Centaur.
- Pédales Shimano SPD - A520 – Chaussures Sidi et cales Shimano SPD.
- Sacoche guidon Berthoud GB 2586 10 litres - Porte bagage avant Netto.
- Sacoche triangle Vaudé - Sacoche de selle Bianchi.
- Poids du vélo : 10 kg – Poids avec les sacoches et les bidons : 17/18 kg.

Mes vélos d'entraînement.

(Montage à la carte par Manuel du magasin Plaisir Cycles – 78).



Bianchi Infinito - Carbone



Bianchi Impulso - Alu

- Vélo cadre carbone Bianchi Infinito 59 cm – Année 2010. - Fourches carbone et kevlar Bianchi. - Potence 3T – Guidon 3T Rotundo – Jeu de direction FSA Orbit CE Plus. - Freins Campagnolo Centaur – Leviers de vitesse Campagnolo Centaur. - Roues Campagnolo Zonda argent – Pneus Continental 4000 4 saisons 25. - Pédalier Campagnolo Comp TM triple plateaux (50 – 40 – 30). - Dérailleur arrière Campagnolo Comp TM. - Dérailleur avant Campagnolo Comp TM. - Cassette arrière 10 vitesses : 13 – 29 Campagnolo Veloce. - Selle San Marco céleste – Tige de selle Campagnolo Record. - Pédales Look Kéo – Chaussures Sidi et cales Look Kéo. - Poids du vélo : 7,6 kg.	- Vélo cadre alu Bianchi Impulso C2C 59 cm – Année 2012. - Fourche avant FC09 carbone et alu Bianchi. - Potence FSA – Guidon Reparto Corse – Jeu de direction FSA. - Freins Campagnolo Veloce – Leviers de vitesse Campagnolo Veloce. - Roues Reparto Corse noires – Pneus Continental 4000 4 saisons 25. - Pédalier Campagnolo Comp TM triple plateaux (50 – 40 – 30). - Dérailleur arrière Campagnolo Veloce argent. - Dérailleur avant Campagnolo Veloce noir. - Cassette arrière 10 vitesses : 12 – 30 Campagnolo Centaur. - Selle San Marco new Ponza blanche – Tige de selle Reparto Corse. - Pédales Look Kéo – Chaussures Sidi et cales Look Kéo. - Poids du vélo : 9 kg.

IV – Les 11 étapes.

1) Plaisir – Paris – Bièvres – La Ferté-Alais – Melun.

Samedi 15 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
120 km	1 160 mètres	22,8 km/heure	20°

Je suis prêt pour entamer mon périple. J'ai effectué les mois précédents un bon entraînement physique en alignant les km (environ 7 000 km depuis le 1er janvier) et j'ai durci l'entraînement en programmant quelques sorties de 150 à 200 km dans le Beaujolais et les Pyrénées ainsi qu'un séjour en étoile d'une semaine à Pont-les-Bains dans l'Aveyron avec mon ancien club des Yvelines : VCP (Vélo Club de Plaisir).

J'ai prévu une 1ère étape courte pour quitter l'ouest parisien depuis Plaisir - Les Clayes-sous-Bois dans les Yvelines où habite mon fils, afin de rejoindre l'itinéraire à Paris (Porte de Sèvres) pour une 1ère étape qui me conduira à Melun. Cette étape me permettra de parcourir l'Ile-de-France d'ouest au sud-est jusqu'en Seine-et-Marne. Le trafic est fluide parce qu'il est 6 h 30 ce samedi matin.

La météo est annoncée clémente pour la journée, nuageuse et ensoleillée. Je traverse la ville de Saint-Cyr-l'Ecole célèbre pour son école militaire puis Versailles devant le bassin appelé « la pièce d'eau des Suisses » face au jardin de l'Orangerie du château de Versailles.



Eglise Saint-Pierre de style roman à PLAISIR dans les Yvelines.

Après Versailles, une légère descente me conduit à Chaville et Sèvres pour rejoindre la porte de Sèvres. L'heure suivante me permet de prendre la route des bois de Clamart et de la vallée de la Bièvre avant de me diriger vers Etampes en Beauce.



Village de Souzy-la-Briche en petite Beauce.

Cette région de la Beauce est l'une des plus fertiles de France au niveau agricole. Elle s'étend sur 5 départements au sud du bassin parisien et concentre une part importante de la culture de blé en France. C'est une agriculture intensive sur de grandes propriétés avec une importante mécanisation du travail. En dehors du blé, sont cultivés des oléagineux comme le colza et d'autres céréales.



La Beauce, grande terre céréalière.

En poursuivant ma route j'aperçois dans le village de Villeneuve-sur-Auvers la mention d'un mémorial qui rend hommage aux soldats morts lors de combats dans l'Essonne pendant la 2ème guerre mondiale : 543 combattants américains, canadiens, anglais, français et allemands ont été inhumés en ce lieu à partir de 1944.

Chaque année, une cérémonie regroupant les pays alliés se déroule en ce lieu pour ne pas oublier ceux qui sont venus de loin et ont laissé leur vie pour défendre notre liberté.



Le mémorial de Villeneuve-sur-Auvers dans l'Essonne.



J'entre ensuite dans le Gâtinais à la Ferté-Alais, célèbre pour son meeting aérien qui se déroule sur l'aérodrome de Cerny-La Ferté-Alais.

Des simulations de combats aériens, de la voltige et des acrobaties de haut vol en font l'un des meetings aériens les plus réputés d'Europe.

Comme il est midi, j'en profite pour déjeuner en terrasse avec une entrecôte - frites et une tarte aux abricots.

Je traverse ensuite le parc naturel régional du Gâtinais, un territoire où l'eau est omniprésente avec le canal de Briare, le canal du Loing et le canal d'Orléans ainsi que de nombreuses rivières et étangs. En vélo, on ressent une douceur de vivre à travers la campagne, les prairies et les bois. Le miel et la culture du safran symbolisent aussi l'agriculture locale.

J'arrive à Melun dans l'après-midi en traversant la Seine et en visitant rapidement la ville avant de rejoindre mon hôtel à Vaux-le-Pénil.



La Seine à Melun.



Eglise Notre-Dame à Melun.

Je dîne au restaurant de l'hôtel avec une salade niçoise et une crème brulée.

Au final, j'aurai parcouru 120 km pour 1 160 m de dénivelé à travers l'Ile-de-France.

2) Melun – Mouy-sur-Seine – Saint-Florentin – Chablis.

Dimanche 16 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
170 km	1 340 mètres	23,2 km/heure	26°

En prenant le petit-déjeuner, je constate que le soleil pointe et que le ciel est un peu voilé, un temps parfait pour rouler. C'est dimanche, le petit-déjeuner est à 8 h, ce n'est pas très pratique pour les cyclotouristes, parce que cela induit un départ à 8 h 45' et sur des longues étapes, la journée est mal séquencée. Il est préférable en été d'accumuler les kilomètres le matin plutôt que l'après-midi afin de limiter les effets de la chaleur.

Je quitte l'hôtel et je longe la Seine pendant une dizaine de km jusqu'à Fontaine-le-Port. C'est très agréable parce qu'il n'y a pas de circulation et que la proximité du fleuve est rafraichissante



La Seine à Fontaine-le-Port

Je quitte Fontaine-le-Port en prenant une longue côte qui me conduit dans la Brie à partir de Châtelet-en-Brie.

La Brie est aussi une région fertile qui pratique la culture du blé, de la betterave à sucre et de l'élevage laitier pour la fabrication de fromage comme le Brie (Brie de Meaux et Brie de Melun).



Le Brie est considéré comme le roi des fromages et le fromage des rois.

Le Brie de Meaux et le Brie de Melun sont réputés, ils bénéficient d'une AOP et d'une AOC (en 1981 et 2009).

Le Brie de Melun est fabriqué dans des quantités faibles par rapport à celles du Brie de Meaux.

Après les Ecrennes, je traverse pendant une dizaine de kilomètres une zone de forêts jusqu'au village de Villeneuve-les-Bordes.





Château des Bordes et église de style roman à Villeneuve-les-Bordes.



Parc éolien en Brie au milieu des cultures céréalières.

Je constate que de nombreuses éoliennes sont installées dans la Brie sur les plateaux qui sont régulièrement ventés. C'est une énergie qui progresse en France et qui fournit 5% de la production d'électricité. La France se situe au 4ème rang européen, loin derrière l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni, alors que nous avons le 2ème potentiel européen derrière le Royaume-Uni.

J'aperçois de temps en temps des champs de fèves. La fève est une légumineuse peu consommée en France alors qu'elle est peu calorique et riche en apport de fibres. On peut la consommer crue ou cuite et sa gousse est également comestible lorsqu'elle est jeune.



Champs de fèves en Brie, la culture des fèves étant peu répandue en France.

Je retrouve la Seine à Bray-sur-Seine avant d'entrer dans le département de l'Yonne que je ne vais sillonner toute la journée.



La Seine à Bray-sur-Seine dans la plaine de la Bassée.

A partir de 11 h le matin, je visualise sur la carte les villages où je pourrais trouver une épicerie ouverte ou un petit restaurant pour déjeuner. Beaucoup de villages ont perdu leurs commerces de proximité, la rentabilité des établissements n'étant pas garantie.

Je repère une épicerie à Thorigny-sur-Oreuse où je m'approvisionne avec un sandwich au jambon, du fromage et des nectarines, en reconstituant mon plein d'eau pour l'après-midi. Le gérant de l'épicerie me fait part de sa difficulté à survivre avec son commerce et regrette que les habitants ne fassent pas d'effort pour maintenir son activité. Ils seront ensuite les premiers à regretter la disparition du petit commerce.

Il est important de s'arrêter le midi, ne serait-ce que pour prendre le temps de manger, parce qu'on ne peut pas avancer sans carburant et cela permet aussi de se détendre avant de repartir. Je passe près de Sens et de Villeneuve-sur-Yonne en me dirigeant vers Saint-Florentin et j'entre ensuite dans la région de Chablis à Ligny-le-Châtel.

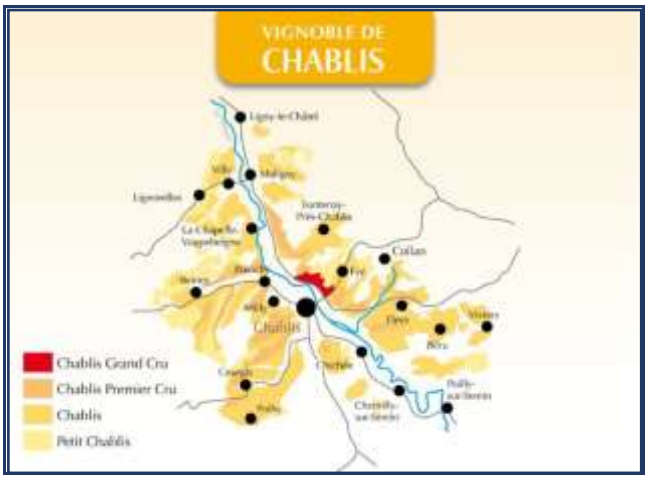


Ligny-le-Châtel.

Dans le découpage de mes étapes, j'ai prévu de faire une halte à Chablis, parce qu'habitant dans le Beaujolais, je suis intéressé par la viticulture et tout ce qui présente un lien avec le vignoble. De plus je dois pointer ma carte de contrôle à Chablis.

Je me suis aussi souvenu que des amis avaient une résidence secondaire à Maligny au cœur du vignoble. Je les ai informés de mon passage à Chablis.





Vignoble de Chablis.



Monique et Jean-Claude m'ont gentiment invité à dîner chez eux et on se retrouve en terrasse pour un repas typiquement local accompagné de Crémant de Bourgogne et de Chablis (avec modération) : Gougères – Pâté de jambon persillé – Tagliatelles au saumon frais traité dans l'Yonne – Plateau de fromages du pays – Tarte aux pommes.



Un grand merci à Monique et Jean-Claude pour leur sympathique hospitalité.



3) Chablis – Epoisses – Pouilly-en-Auxois – Nuits-Saint-Georges.

Lundi 17 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
160 km	1 600 mètres	21,9 km/heure	28°

Après un petit-déjeuner copieux comme d'habitude, je m'engage pour une étape plus accidentée avec la traversée du Morvan et une arrivée en Côte-d'Or. Je passerai ainsi du vignoble blanc de Chablis au vignoble rouge de Nuits-Saint-Georges.



La porte Noël à Chablis, les tours rondes actuelles datent de 1775 ou 1778.

La journée s'annonce chaude (30° à midi) et je pense à m'hydrater régulièrement. En la matière, il est préférable d'anticiper avec de petites gorgées pour éviter un malaise. Le Morvan est faiblement peuplé et ma route cheminera de village en village, les panneaux routiers identifiant à mi-parcours la proximité de 2 petites villes : Avallon et Montbard.



Un autre parc éolien en Côte-d'Or.

En passant au village de Guillon, on franchit la rivière le Serein sur un vieux pont médiéval composée de 8 arches. Ce pont a fait l'objet de nombreuses réfections au fil des siècles.





Peu après, je traverse le village d'Epoisses en Côte-d'Or, célèbre pour son fromage. L'Epoisses est un fromage à pâte molle et à croûte lavée, il est fabriqué à partir de lait entier de vache.
Il aurait été créé au XVIIème siècle. Depuis 1996, il bénéficie d'une AOP (Appellation d'Origine Protégée). Son aire de production s'étend au département de la Côte-d'Or et à quelques cantons de la Haute-Marne et de l'Yonne.

Dans la matinée, j'accède à la cité médiévale imposante de Semur-en-Auxois, remarquable pour ses remparts sur la vallée de l'Armançon, ses toits roux et son patrimoine bien sauvegardé. La cité se dresse sur un plateau de granit rose.



Semur-en-Auxois.

Je déjeune à la terrasse d'une pizzeria à Semur-en-Auxois avant de reprendre la route pour une après-midi très ensoleillée. Toutefois, j'ai repéré sur mon itinéraire la possibilité d'emprunter pendant 40 km la piste cyclable qui longe le canal de Bourgogne. Cela me réjouit de pouvoir bénéficier de la fraîcheur émise par le canal et par les arbres qui le bordent.



Piste cyclable longeant le canal de Bourgogne.

C'est vraiment une aubaine d'utiliser ce type de pistes cyclables le long des voies navigables, on éprouve une sensation de bien-être et de tranquillité. Au fil de mes périples en Europe, je constate que nous nous efforçons de rattraper notre retard par rapport à l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche, la Belgique, les Pays-Bas et les pays scandinaves qui ont investi massivement sur les infrastructures à circulation douce. C'est ainsi que dans notre région, on peut emprunter en vélo la Via Rhôna sur 815 km, qui relie les rives du lac Léman aux bords de la Méditerranée, en suivant le Rhône. Je l'emprunterai plus loin dans le Bugey. Les mêmes aménagements progressent le long de la Saône avec la Via Saôna.



Un troupeau de vaches charolaises dans l'Auxoix.

Peu avant le Pont d'Ouche, j'aperçois sur une colline la silhouette de la forteresse de Châteauneuf-en-Auxois, près de Vandenesse-en-Auxois. Cet imposant château médiéval domine les plaines de l'Auxois et le canal de Bourgogne.



La fin d'étape sera plus difficile parce que je quitte le canal de Bourgogne au Pont-d'Ouche et je vais devoir affronter avec la chaleur un petit col non identifié de 15 km (plus de 500 m d'altitude) qui me permettra de basculer en direction du village d'Arcenant dans les Hautes-Côtes de Nuits, puis de Nuits-Saint-Georges. Tout se mérite, même en vélo ! Mais ce n'est rien par rapport à ce qui m'attend dans les Alpes.



J'arrive en fin d'étape à Nuits-Saint-Georges dans le gîte où j'avais réservé une chambre. Ce lundi soir, ce sera un repas pris dans une des rares brasseries ouvertes de Nuits-Saint-Georges. Au menu : Quiche aux poireaux – Filet de cabillaud, riz et piperade – Tarte aux framboises. Les Hautes-Côtes de Nuits seront pour un autre jour.

4) Nuits-St-Georges – Louhans – Marboz – Bourg-en-Bresse.

Mardi 18 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
150 km	900 mètres	23,1 km/heure	30°

Le petit-déjeuner a été apprécié dans cette ancienne propriété viticole transformée en gîte : confitures maison – viennoiseries – yaourt – fruits – café – jus d'orange.

Je quitte Nuits-Saint-Georges en découvrant que des travaux sont annoncés sur certaines routes de l'Ain. Par précaution je préfère me détourner de mon itinéraire en empruntant une route parallèle qui me permettra de récupérer le parcours initial à Louhans. En vélo, on s'affranchit plus facilement des zones de travaux, mais on ne sait jamais. Lors d'une précédente randonnée, j'avais forcé l'interdiction de passer et je me suis retrouvé ensuite avec une route où le bitume était encore frais. Cela collait aux pneus et les éclaboussures de goudron sur le vélo et les roues sont peu solubles lors du nettoyage. C'est la galère.

Je traverse dans un 1er temps la forêt domaniale de Cîteaux et peu après je franchis la Saône à Seurre, ville d'origine de la famille de Bossuet, dont la maison est devenue l'office du tourisme.



La Saône à Seurre.



Je me dirige ensuite vers Mervans où est annoncé le passage de la 7e étape du Tour de France.

Le vendredi 12 juillet 2019. Un sprint intermédiaire sera disputé à Mervans.



Une particularité architecturale se remarque en passant à Mervans.

L'église Saint-Maurice de Mervans est une église consacrée à Saint-Maurice, avec un clocher tors (ou clocher flammé) de style Renaissance en tuile vernissée de Bourgogne.

Un clocher tors, où la flèche est en spirale, comporte 8 pans qui tournent de droite à gauche.

On a identifié une centaine de clochers de ce type en Europe dont une majorité en France. C'est considéré comme une prouesse architecturale nécessitant une expertise dans le domaine de la charpente.

J'entre en Bresse où l'habitat est dispersé dans un environnement bocager. Le relief est peu vallonné. Les fermes bressanes ont souvent l'allure de longères qui rassemblent d'un côté le lieu de vie et de l'autre les annexes dédiées à l'élevage et au stockage du matériel et des outillages.



Ferme bressane traditionnelle.

J'arrive à Louhans, cité bressane, tournée vers le monde agricole et notamment dans le domaine de l'aviculture.

Ville de tradition commerçante très ancienne, Louhans a su garder un aspect assez ancien et très typique de la région avec sa vieille rue commerçante du centre-ville présentant des arcades cernées de maisons anciennes ainsi que de nombreux vestiges de ses remparts médiévaux.



Toute la région reste marquée par l'élevage du poulet de Bresse.

4 volailles de Bresse sont identifiées : Le poulet de Bresse, la poularde de Bresse, la dinde de Bresse et le chapon de Bresse.

Ces produits sont mis en valeur dans de prestigieux restaurants comme celui de Georges BLANC à Vonnas.

Je pique-nique à Louhans avec une quiche lorraine, une part de flan et des abricots, le tout arrosé d'une bière blonde prise en terrasse. Il me reste à relier tranquillement Bourg-en-Bresse dans l'après-midi et visiter la ville en vélo avant de rejoindre l'hôtel où j'ai réservé une chambre.





Cathédrale Notre-Dame de Bourg-en-Bresse et porte des Jacobins.



Monastère Royal de Brou à Bourg-en-Bresse. C'est un chef d'œuvre de l'art gothique flamboyant qui abrite la magnifique église ci-dessus datant du XVIème siècle et un ensemble de bâtiments monastiques.

5) Bourg-en-Bresse – Chalamont – Lagnieu – Chambéry.

Mercredi 19 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
140 km	1 750 mètres	21,5 km/heure	35°

Après un bon petit déjeuner et le pointage de ma carte de contrôle, je pars de Bourg-en-Bresse vers 8 h pour une étape de moyenne montagne, puisque j'aurai 1 750 m de dénivelé pour une distance 140 km. Le rythme et la pente ne sont pas les mêmes qu'en haute montagne, mais il s'agit d'adapter son allure pour alterner en permanence les montées et les descentes, sans user de grands braquets. La fluidité est primordiale que ce soit en haute montagne ou en moyenne montagne, c'est ainsi que je cultive une bonne endurance à l'effort.

En fin d'étape, avant d'arriver à Chambéry, 2 cols sont programmés : le col de la Crusille (573 m) assez facile et le col de l'Epine (987 m) plus pentu.

En partant de Bourg-en-Bresse, je prends la direction des Dombes, contrée que je connais bien pour y rouler en hiver ou au printemps, avant de se lancer dans les cols du Beaujolais. La route est relativement plate jusqu'à Chalamont, près de Villars-les-Dombes.



La Veyle à Dompierre-sur-Veyle.

Après Chalamont, le paysage change parce qu'on entre progressivement dans le Bugey, région de moyenne montagne. Je rejoins après Lagnieu une boucle du Rhône à Saint-Sorlin-en-Bugey et je longe le fleuve en prenant la Via Rhôna cyclable pendant près de 30 km jusqu'à Saint-Genix-sur-Guiers. Toutefois, de nombreux établissements de travaux publics ou de stockage de matériaux se sont installés le long du fleuve et en dénaturent le côté champêtre.



Le village de Saint-Sorlin-en-Bugey et les contreforts du Bugey qu'on aperçoit au loin en empruntant la Via Rhôna.





Je déjeune à midi dans un restaurant situé au pied de la cascade de Glandieu. Cette cascade jaillit sur 60 mètres de haut, elle change selon les saisons en raison des pluies et de l'abondance de l'eau. Au menu, une salade paysanne et un fromage blanc à la crème.

En sortant de Glandieu, je passe à Izieu, où des enfants juifs étaient hébergés et protégés dans une colonie au cœur de ce village du Bugey. Au matin du 6 avril 1944, 44 enfants âgés de 4 à 17 ans et 7 adultes furent raflés puis déportés sur ordre de Klaus Barbie.

La maison d'Izieu perpétue le souvenir de ces enfants et adultes juifs et encourage la réflexion sur les crimes contre l'humanité.

Je quitte la Via Rhôna à Saint-Genix-sur-Guiers en prenant la route départementale 916 qui me conduira à Chambéry dans l'après-midi.

Lors du passage de la course cycliste du Dauphiné Libéré cette année, le village de Saint-Genix-sur-Guiers a mis à l'honneur le cyclisme sur route en exposant une superbe maquette vélocypédique.



Je reprends ma monture pour me concentrer sur les 2 dernières difficultés de l'étape que sont le col de la Crusille et le col de l'Epine. C'est une petite mise en jambe avant les choses sérieuses des prochains jours.

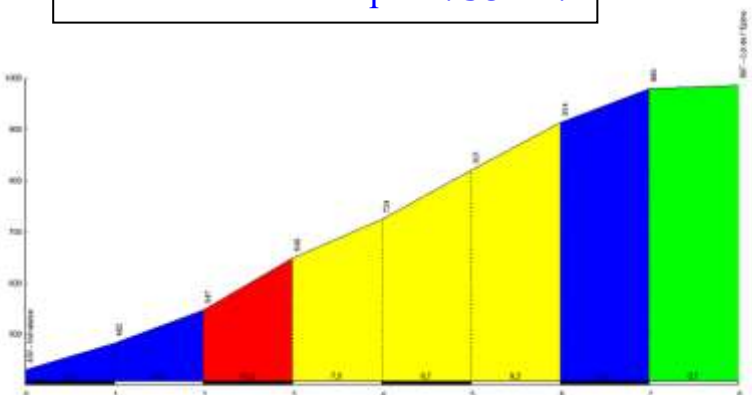
Depuis Saint-Genix-sur-Guiers, je vais monter progressivement le col en pente douce de la Crusille distant d'une dizaine de km mais c'est à partir de Sainte-Marie d'Alvey que la pente s'élève un peu au cours des 2 derniers kilomètres.





Je descends ensuite le col de la Crusille pendant 4 km jusqu'à Novalaise au pied du col de l'Epine que j'aborde avec la chaleur (plus de 35°) et qui est peu arboré. Les 8 km d'ascension ne sont pas faciles.

Profil du col de l'Epine : 987 m.



En haut du col de l'Epine, un cyclotouriste chambérien propose de me guider jusqu'au centre de Chambéry, où j'ai réservé une chambre d'hôtel. La descente sur 15 km est sinueuse et débouche dans les faubourgs de Chambéry. Il suffit de prendre ensuite une des pistes cyclables conduisant au centre-ville.

La ville de Chambéry a mis en place un réseau de pistes cyclables entretenues, d'abris à vélos sécurisés en parking-relais et d'une « vélostation » qui propose de nombreux services en lien avec ce mode de transport : location de vélo, consigne à vélo, marquage etc… Je dîne le soir dans une pizzeria avec des pâtes à la carbonara et une panna cotta.

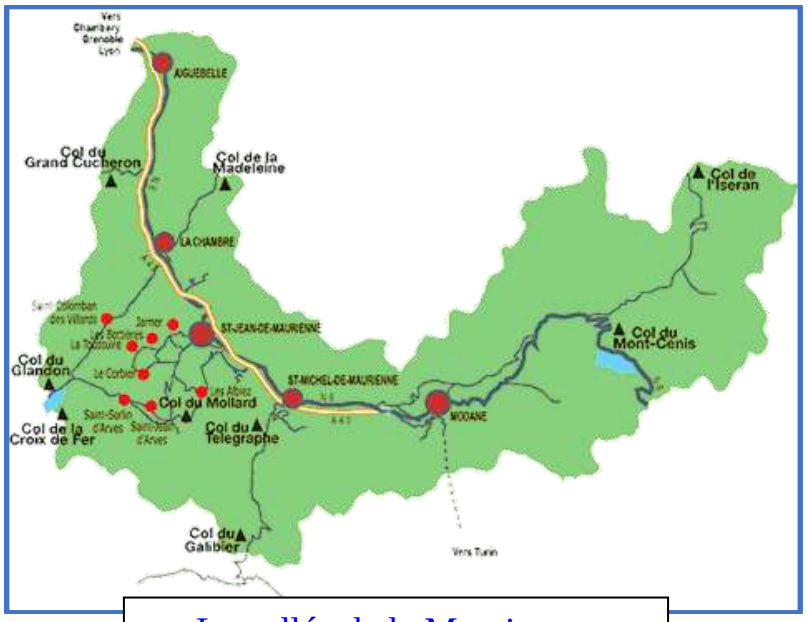
6) Chambéry – Aiguebelle – Col du Télégraphe – Valloire.

Jeudi 20 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
125 km	1 650 mètres	21,2 km/heure	24°

En examinant la carte, je vois que je vais entrer dans une des vallées les plus prisées par les cyclotouristes : la vallée de la Maurienne, de grands cols alpins étant accessibles depuis cette vallée :

- l'Iseran (2 764 m) vers la Tarentaise.
- le Mont-Cenis (2 081 m) vers l'Italie et le val de Suse
- le Télégraphe (1 566 m) et le Galibier (2 645 m) vers le Briançonnais et l'Oisans.
- la Croix-de-Fer (2 067 m) et le Glandon (1 924 m) vers l'Oisans.
- la Madeleine (1 993 m) vers la Tarentaise.
- le Grand Cucheron (1 188 m) vers la vallée des Huiles.



La vallée de la Maurienne.

C’est une vallée que j’ai souvent empruntée lors de mes randonnées alpines et qui est longue de plus de 120 km (De Bonneval-sur-Arc en Haute-Maurienne Vanoise jusqu’à la Porte de la Maurienne à Aiton où l’Arc se jette dans l’Isère). Je quitte Chambéry à 8 h après le petit-déjeuner et je prends la route de Montmélian sous une pluie fine en remontant le cours de l’Isère direction Aiguebelle. Après Aiguebelle, j’épouse le cours de l’Arc jusqu’à Saint-Jean-de-Maurienne et Saint-Michel-de-Maurienne.



L’Arc dans la vallée de la Maurienne.



La route des Grandes Alpes que je vais suivre de Saint-Michel-de-Maurienne jusqu’à Menton (c’est aussi une partie de la rando Thonon – Menton).

La pluie ayant cessé dans la matinée, je m'arrête déjeuner à 13 h dans une pizzeria à Saint-Michel-de-Maurienne au pied du col du Télégraphe afin de rejoindre Valloire dans l'après-midi. Avec ses 12 km d'ascension et son dénivelé de près de 900 m, le col du Télégraphe est un prélude au géant des Alpes : le Galibier. Je me lance à 14 h dans le col du Télégraphe. Les pourcentages du col sont réguliers entre 6 et 8%. Une partie du col serpente dans la forêt de Saint-Martin d'Arc.







Vue sur la Maurienne en haut du Télégraphe.

Depuis le Télégraphe à 1 566 m d'altitude, il me reste à profiter des 5 km de descente pour rejoindre Valloire et mon hôtel situé au cœur du village. Je vois que le Tour de France est attendu à Valloire le jeudi 25 juillet, à l'arrivée d'une étape où les coureurs partis d'Embrun grimperont le col de Vars, le col de l'Izoard puis les cols du Lautaret et du Galibier. Rien que ça ! Je serai devant ma télévision pour suivre l'étape.



Valloire attend le Tour de France

7) Valloire – Le Galibier – Le Lautaret – Briançon.

Vendredi 21 juin (Matin).

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température
65 km	1 700 mètres	19,5 km/heure	10° à 15°

Au lever, je prends un petit déjeuner copieux dans ce sympathique hôtel que je quitte vers 7 h 45' afin de partir de bonne heure pour monter le Galibier. J'ai prévu une étape courte ce matin pour récupérer en vue des 2 étapes suivantes qui seront dures en dénivelé. L'étape du Galibier depuis Valloire est mythique. En 1911, le peloton du Tour de France, lors de l'étape Chamonix – Grenoble, grimpa le col du Galibier qui culminait alors à 2 556 m. Un tunnel ayant été construit dans les années 1970, le Galibier surplombe désormais le tunnel à 2 642 m d'altitude.

A cette époque, les routes n'étaient pas goudronnées comme aujourd'hui et les étapes étaient très longues. On comparait les coureurs à des forçats de la route.

Dans la légende du Tour de France, on considère le col du Galibier comme « le Géant des Alpes » à plusieurs titres : une montée difficile de 18 km par le versant nord depuis Valloire, un dénivelé de 1 500 m, des passages à 9/10 et 11% et des paysages époustouflants.

En montant le Galibier









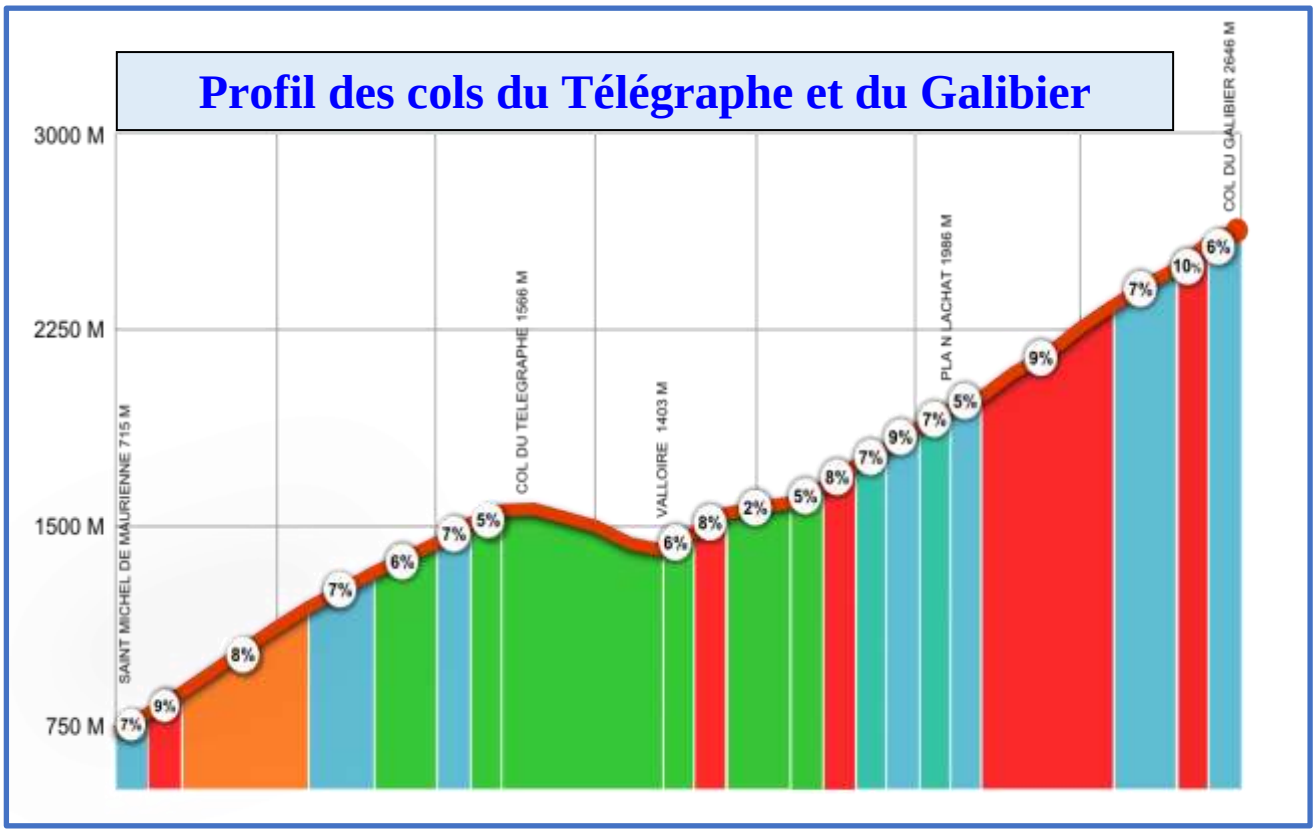


En haut du col
du Galibier





Le col du Galibier considéré comme le « Géant des Alpes » dans la légende du Tour de France.





Descente du Galibier vers le Lautaret.



Je plonge dans la descente du Galibier vers le col du Lautaret et vers Briançon pendant 35 km. Je passe devant la stèle dédiée à Henri Desgrange, créateur du Tour de France. J'arrive à Briançon à midi et je déjeune dans une brasserie avant de rejoindre mon hôtel à 14 h pour me reposer et pointer ma carte de contrôle.







Vues sur Briançon



8) Briançon – L'Izoard – Guillestre – Col de Vars – Jausiers.

Samedi 22 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température
100 km	2 620 mètres	18,5 km/heure	10° à 19°

De violents orages ont éclaté toute la nuit à Briançon. Il a plu jusqu'à 8 h du matin, heure à laquelle j'ai prévu de partir. Les routes sont très mouillées mais la pluie s'est arrêtée, c'est l'essentiel, cela me permet de partir pour une étape de montagne avec au programme, le col de l'Izoard le matin et le col de Vars l'après-midi.

Le début du col de l'Izoard se fait au sud-est de Briançon entre les quartiers de Fontchristianne et des Queyrelles : une ascension de difficulté moyenne de près de 20 km par le versant nord depuis Briançon, un dénivelé de 1 200 m, des passages à 8 à 9% et des paysages grandioses, surtout versant sud dans la Casse Déserte.

A Cervières au 9ème kilomètre, station réputée pour ses pistes de ski de fond, je bénéficie d'un petit répit parce que la pente s'adoucit. Peu après, les premiers lacets surviennent et les pourcentages deviennent plus sérieux à travers la forêt. Au 16ème kilomètre, le paysage devient plus aride et il ne faut pas baisser les bras pour atteindre le sommet.



Village de Cervières.



Refuge Napoléon à 1 km du sommet de l'Izoard

1975 En haut du col de l'Izoard : 2 360 m **2019**





En 1975, j'étais monté par le versant sud en venant de Guillestre. J'avais un vélo en acier de marque Mercier, en tubes Reynolds, avec des roues à boyaux (quel bazar lorsqu'il pleuvait !). Les pédales étaient équipées de cale-pieds de marque Christophe et je portais des chaussures en cuir italiennes Detto, à cales. Bien sûr, on roulait sans casque. Au niveau des braquets, le vélo était équipé avec un double-plateau 52/42 associé à une cassette de 6 vitesses 14/26.

En 2019, 44 ans après, le temps a passé et l'eau a coulé sous les ponts. Je suis monté par le versant nord en venant de Briançon. Le matériel et les équipements ont changé, mais j'ai toujours un vélo en acier pour mes randonnées. Je roule **(moins vite)** avec un triple plateau 50/39/30 associé à une cassette de 10 vitesses 12/30. Mais le plus important est que je puisse encore grimper un tel col à mon âge.



Descente par la Casse Déserte.

Il est 10 h. J'entreprends de faire la descente de plus de 30 km vers Guillestre, en prenant le temps de faire quelques photos dans la Casse Déserte. La Casse Déserte est magique parce qu'on a l'impression d'un décor de cinéma ou d'un décor lunaire, très minéral, avec des couleurs uniques.

Plus loin, en allant vers Château-Queyras, on trouve un décor totalement différent où le vert des sapins a repris sa place.





Je rejoins Guillestre par la Combe du Queyras étroite où il faut faire attention aux voitures et aux motos.

Je déjeune sur la place centrale de Guillestre avec un risotto au parmesan et une tarte aux pommes.

Mais le restaurateur, qui possède un autre établissement à Vars, me signale qu'il pleut à Vars (il a un système vidéo qui lui permet de voir en direct ce qui se passe là-bas).

Je ne m'affole pas et je reprends la route à 14 heures. Mais le ciel est noir et très menaçant.

Le col de Vars présente une ascension difficile de près de 20 km par le versant nord depuis Guillestre, un dénivelé de 1 200 m et des passages à 8 à 9%.

Le parcours est aride au départ, puis boisé et très habité après le village de Vars au 10ème kilomètre puis la station de ski de Vars au 14ème kilomètre.



Comme prévu, au bout de quelques kilomètres d'ascension, l'orage éclate et je suis obligé de me mettre à l'abri pour laisser passer sa colère.

Je bâche ma sacoche, j'enfile mon Gore-Tex et je m'abrite sous les arbres pendant 20 mn, le temps que cela se calme.

Ayant échappé à la foudre, je reprends ma route en atteignant la station de ski de Vars, célèbre pour sa piste de vitesse à ski et VTT où de nombreux records ont été battus.

Après le refuge Napoléon (pas le même que celui de l'Izoard), la pente s'adoucit et me voici arrivé au sommet.



En haut du col de Vars : 2 109 m.



Le plus dur de la journée est passé. Après 2 cols difficiles (Izoard et Vars), il me reste un dernier schuss de 20 km pour rejoindre mon point d'arrivée d'étape à Jausiers.

J'ai choisi Jausiers pour me rapprocher demain matin du bas du col de la Bonette. Si ce dernier n'avait pas été praticable, j'avais une autre option, celle de m'arrêter à Barcelonnette et de monter les cols de la Cayolle et de la Couillole.

La Bonette étant ouvert, je conserve la 1ère option qui me permettra de franchir ce col pour la 1ère fois.





Dans la descente du col de Vars



9) Jausiers – La Bonnette – St-Sauveur-sur-Tinée – Rimplas.

Dimanche 23 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température
100 km	2 380 mètres	16,8 km/heure	14° à 35°

La chaleur étant annoncée, je ne regrette pas d'avoir programmé l'ascension du col de la Bonette de bonne heure le matin, après le petit-déjeuner. Le col de la Bonette présente une ascension difficile de près 24 km par le versant nord depuis Jausiers, un dénivelé de 1 600 m, des passages à 8 à 9% et un dernier kilomètre costaud avec des portions à 13 et 14%.



Le col de la cime de la Bonette est identifié comme la route la plus haute d'Europe. Dès la sortie du village de Jausiers, le col démarre. C'est un col de montagne avec ses nombreux virages en épingle qui se succèdent régulièrement et qui permettent de souffler et de reprendre un peu de vitesse. Comme beaucoup de grands cols, on part de la forêt puis les arbres se raréfient progressivement et laissent place à des paysages où le minéral remplace le végétal. Sur ce versant nord, c'est aussi le royaume des marmottes, lorsqu'elles ne sont pas dérangées par le bruit des voitures ou des motos.

Le col de la Bonette passe par le faux col de Restefond (2 656 m), quelques mètres en dessous du col de Restefond (2 680 m). Pour cette raison, on parle parfois du col de la Bonette-Restefond, les 2 cols étant situés à proximité l'un de l'autre. Une route permet de faire le tour de la cime de la Bonette (2 860 m). Cette route est appelée col de la Cime de la Bonette et son point culminant atteint 2 802 m.



Dans la montée du col de la Bonette.







Proche du sommet du col de la cime la Bonette.







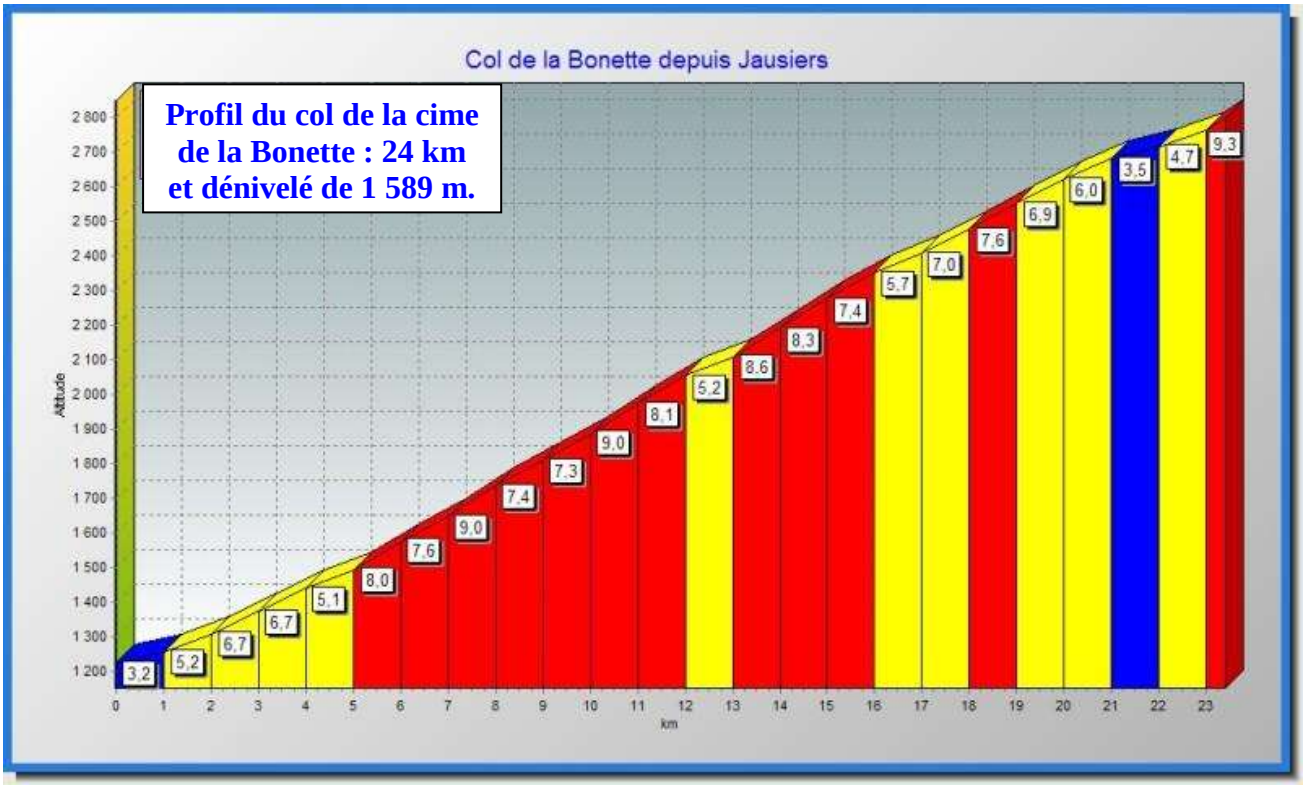
Plus de 2 h 30 pour monter le col, mais sans faire l'éloge de la lenteur, cela permet de se reconnecter avec la nature à l'état brut.

Le Tour de France a emprunté 4 fois ce col classé hors catégorie, Federico Bahamontes étant passé 2 fois en tête en 1962 et 1964.

Le record de l'ascension par le versant nord depuis Jausiers est détenu par le coureur écossais Robert Millar en 1 h 5' en 1993 pour 24 km de montée.

Cela laisse songeur !





La descente sur Saint-Etienne-du-Tinée fait 26 km. Les premiers kilomètres défilent sur des routes droites et il est risqué de descendre tout « schuss » lorsqu'on ne connaît pas l'état du revêtement routier.

La route devient ensuite plus sinueuse et peu après le Pra, la route est plus ombragée parce qu'on longe la rivière Tinée.



La descente de la Bonette en direction de Saint-Etienne-du-Tinée.





Le Camp des Fourches à près de 2300 m d'altitude est un ancien casernement de montagne laissé dans un état d'abandon apparent. Quelques travaux de rénovation ont toutefois commencé en 2016.



La vallée de la Tinée en direction de Saint-Etienne-du-Tinée.



Je déjeune à Saint-Etienne-du-Tinée avec une entrecôte-frites et une crème caramel. J'en profite pour faire pointer ma carte de contrôle.



A partir de Saint-Etienne-du-Tinée, la route s'élargit et la descente se prolonge sur 30 km par les gorges de Valabres jusqu'à Saint-Sauveur-sur-Tinée. J'emprunte avec plaisir la piste cyclable le long de la Tinée sur 10 km.



Saint-Sauveur-sur-Tinée.

N'ayant pas pu réserver un hébergement à Saint-Sauveur-sur-Tinée, je poursuis ma route en empruntant le début du col Saint-Martin puis en bifurquant vers un village typique qui se situe à 1000 m d'altitude : Rimplas, où une auberge m'attend pour la nuit.

10) Rimplas – Col Saint-Martin – Col de Turini – Sospel.

Lundi 24 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
90 km	2 270 mètres	17,4 km/heure	38°



Petit village de Rimplas où j'ai fait étape avant de repartir dans le Parc National du Mercantour et la vallée de la Vésubie.



Je quitte cette auberge de Rimplas où j'avais dîné hier au soir avec une bonne paëlla et pris un petit-déjeuner copieux ce matin.

L'étape semble courte mais il y a 2 cols au programme qui ne sont pas anodins par leur longueur et leur dénivelé en pleine chaleur : le col Saint-Martin (altitude 1 500 m) versant nord, long de 21 km avec plus de 1 000 m de dénivelé et un pourcentage moyen de 5 à 6% et le col de Turini (altitude 1 607 m) versant ouest, long de 17,4 km avec plus de 1 100 m de dénivelé et des pourcentages allant jusqu'à 9 et 10%. Il fera 38° en milieu de journée et la vigilance s'imposera pour boire régulièrement de l'eau.



La vallée de la Vésubie.

Je rejoins le bas du col Saint-Martin. La route est relativement ombragée et bordée parfois de roches rouges typiques de la région. Quelques petits tunnels apportent un peu de fraicheur et les panneaux annoncent le village de Valdelblore-La Bolline et la direction de Saint-Martin-de-Vésubie.



Village dans la montée du col Saint-Martin.



La montée du col Saint-Martin.

Au fil de la montée, on entre dans une zone plus boisée qui m'accompagnera jusqu'en haut du col à La Colmiane, petite station de ski réputée également pour ses circuits pédestres et de VTT. Il faut traverser la station avant de prendre la descente sur Saint-Martin-de-Vésubie, distant de 8 km.





Sommet du col Saint-Martin et vue plongeante sur Saint-Martin-de-Vésubie.



Saint-Martin-de-Vésubie, que l'on appelle aussi la Suisse Niçoise.



Place du village de Roquebillière-le-Vieux.

Je pique-nique sur la place du village de Roquebillière-Vieux, en achetant dans la seule épicerie ouverte de quoi manger : pain, jambon, fromage et abricots en refaisant le plein d'eau dans mon bidon. Cela me permet aussi de me reposer à l'ombre avant de démarrer l'ascension du col de Turini l'après-midi.



Vue sur le village de Roquebillière-le-Vieux dans les premiers lacets du col de Turini.

Je reprends la route pour cette montée difficile qui serpente en lacets le long des parois rocheuses. La 1ère partie est progressive pour atteindre 10% après le passage sur la rivière Planquette. La chaleur de la roche et le peu d'ombre incitent à la prudence dans l'effort et je bois régulièrement de petites gorgées d'eau. Lorsque je me retourne, la vue sur les lacets est impressionnante et je mesure le chemin parcouru.



Les lacets dans la montée du col de Turini.



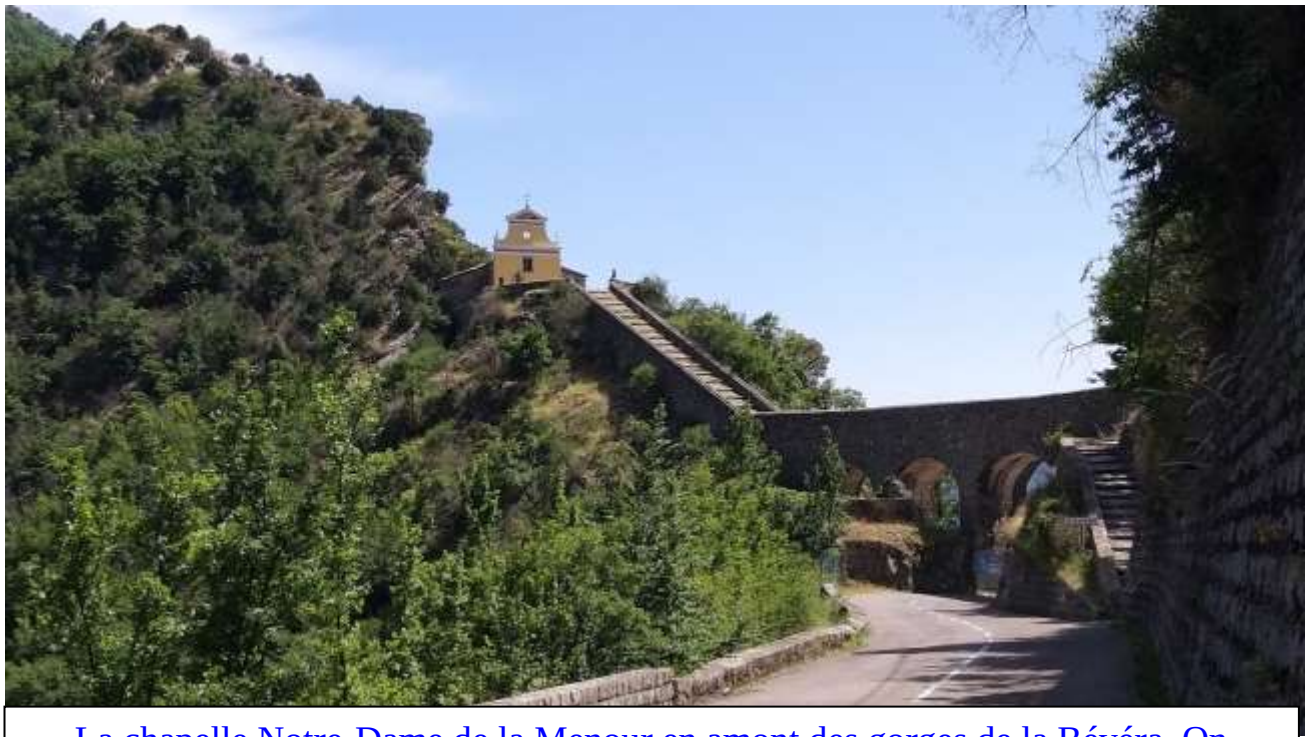
Les derniers kilomètres sont plus dénudés et on aperçoit des aiguilles majestueuses, dont celle de la Cime du Diable qui culmine à près de 2 700 m.

Je m'arrête au sommet du col de Turini à 1607 m pour boire une bonne bière avant de me lancer dans la descente mythique de 25 km vers Moulinet puis Sospel.

C'est ce versant sud-est que les pilotes du rallye de Monte-Carlo empruntent en montant avant de plonger vers la Vésubie puis Nice.



Village de Moulinet : la place centrale.



La chapelle Notre-Dame de la Menour en amont des gorges de la Bévéra. On accède à la chapelle par un escalier monumental qui la relie à la route de Moulinet.



La descente du col de Turini vers Sospel et l'arrivée à Sospel, terme de mon étape.

Je pointe ma carte de contrôle au syndicat d'initiative avant de rejoindre le camping où j'ai réservé un bungalow pour la nuit.



11) Sospel – Col de Castillon – Menton – Monaco – Nice.

Mardi 25 juin (Matin).

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
80 km	850 mètres	21,6 km/heure	32°

Je quitte le camping où j'avais dîner hier au soir avec une pizza. Et après le petit-déjeuner, j'aborde avec plaisir cette dernière étape matinale de mon périple.

J'ai prévu une petite étape afin d'arriver à Nice en fin de matinée. J'ai repéré sur la carte la meilleure façon de rejoindre en vélo Menton, Monaco puis Nice ce qui n'est pas évident dans cette région très touristique où la circulation est dense et qui ne fait pas beaucoup de place aux deux roues.

Je conserve l'option de mon itinéraire référencé pour sortir de Sospel en montant le col de Castillon long de 7 km et qui culmine à 707 m avec un pourcentage très doux de 3 à 6%. Après cette traversée des Grandes Alpes, ce sera le dernier col de mon périple et un petit-amuse-bouche par rapport aux grands cols alpins.

Le col s'élève gentiment après le passage à niveau et en fonction de l'orientation des lacets, je bénéficie du soleil ou de l'ombre. La route est peu fréquentée puisqu'une route plus rapide conduit à Menton en parallèle en évitant le col. Je parviens assez rapidement en haut du col qui curieusement est matérialisé par un tunnel.



Sommet du col de Castillon : 707 m.





Vue sur Menton et le bord de mer en haut du col de Castillon.

Je me lance dans la descente du col de Castillon qui est assez dangereuse parce que la route est sinueuse et étroite avec un revêtement parfois dégradé. De plus, la circulation est dense parce que beaucoup de gens se rendent à leur travail ou à la plage. La prudence s'impose donc sur ces 15 km de descente jusqu'à Menton. Ce serait dommage de chuter au terme de cette belle randonnée et les points de vue sont magnifiques.



Arrivée à Menton en bord de mer.

Après Menton, mon itinéraire m'indique de rejoindre Monaco en passant par une route de bord de mer qui passe à Roquebrune-Cap-Martin, Beausoleil et Monte-Carlo. La circulation est intense parce que la saison touristique a démarré. Il existe d'autres itinéraires pour les voitures, soit l'autoroute, soit une autre départementale, mais tout est saturé.

En discutant avec quelques cyclistes, ils me disent tous que la période estivale n'est pas idéale pour faire du vélo le long de la côte. Ceux qui veulent rouler s'échappent dans l'arrière-pays niçois pour être plus tranquilles.

Je rejoins prudemment Monaco et j'arrive au syndicat d'initiative pour valider ma carte de contrôle ainsi qu'une nouvelle capitale dans le cadre des brevets européens (ma 17ème capitale européenne).

Arrivée à Monaco, mais les cyclistes ne peuvent pas entrer au casino.



Monaco construit en hauteur parce qu'il n'y a plus de place au sol.



12) Visite de Monaco et Nice. Mardi 25 juin.

Monaco est une principauté indépendante avec une monarchie héréditaire et constitutionnelle depuis 1911. Le Prince Albert de Monaco est Chef de l'Etat. Le Prince partage le pouvoir législatif avec le Conseil National dont les membres sont élus au suffrage universel. Les affaires locales relèvent d'un Conseil Communal de 15 membres élus. Monaco a une superficie de 2,02 km2 et une population de 38 500 habitants.





Quelques images de Monaco :

-Le port et le quartier du Rocher où réside la famille princière.
-Le tennis club de Monte-Carlo.
-Le restaurant Louis XV d'Alain Ducasse.



Je visite rapidement Monaco que je connais, sans me rendre sur le Rocher, parce que ce n'est pas pratique en vélo. Puis je me dirige en milieu de matinée vers Nice distant d'une vingtaine de kilomètres en reprenant la route du bord de mer, la départementale 6098.

Je passe successivement par Cap d'Ail, Eze, Beaulieu-sur-Mer, Villefranche-sur-Mer avant d'arriver à Nice.



Jardin public à Villefranche-sur-Mer et bord de plage à Villefranche-sur-Mer.





Vue sur la ville de Nice en venant de Monaco

La place Garibaldi à Nice avec les albizias en fleurs.





La place Massena à Nice

Le Vieux Nice



Arrivée sur la plage de Nice





La plage de Nice et la promenade des anglais.



Neuf lignes obliques, œuvre de l'artiste français Bernar VENET.

L'artiste Bernar VENET est connu pour ses sculptures monumentales en acier qui suscitent parfois le débat.

Cette œuvre est installée depuis 2010 devant la promenade des Anglais à Nice à l'occasion du 150ème anniversaire de l'annexion du Comté de Nice à la France en 1860.

L'œuvre est censée représenter les 9 vallées qui formaient l'ancien Comté de Nice. Il s'agit d'une sculpture d'acier composée de 9 lignes de 30 m de hauteur se rejoignant à leur sommet.

L'ensemble, en acier Corten, pèse 75 tonnes et repose sur une fondation en béton de 130 tonnes.

V – C’est fini.

Mercredi 26 juin.

C'est le jour du départ, il me reste à revenir dans le Beaujolais où j'habite. J’ai choisi de prendre un TGV qui relie Nice à Lyon avec l’option de déclarer mon vélo en le rangeant dans une housse adaptée pour le transport et en démontant la selle et les roues.



Gare internationale de Nice Ville.
Le vélo est dans la housse.



La boucle est ainsi bouclée et j'ai réussi mon objectif d'accomplir un nouveau trait d'union européen avec Paris – Monaco que j'ai prolongé jusqu’à Nice.

Comme d'habitude, j'ai progressé à mon rythme au fil des journées. Le dénivelé est le plus important que j'ai réalisé à ce jour avec plus de 18 000 m pour 1 300 km parcourus, mais la météo fut plus clémente que prévue : j'ai évité les gros orages et je n'ai pas trop subi la chaleur étant tout de même en haute montagne sur la 2ème moitié de la randonnée.

Cela exige tout de même un entraînement sérieux les mois précédents et une bonne préparation logistique et mentale. Il s'agit de bien doser son effort et d'être capable de surmonter, sans stresser, les quelques difficultés qui peuvent surgir. Au niveau matériel, tout a été parfait : pas de crevaison et aucun ennui mécanique.

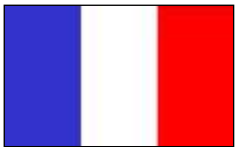
Par ailleurs, j'ai l'habitude de "mouliner" et je suis un adepte du triple plateau 50-39-30 devant et 12-30 à l'arrière. Mais je n'ai jamais utilisé le grand plateau (50 dents) pendant toute la randonnée. Cela m'a permis de ne pas forcer, de rester en dedans de mes moyens, tout en roulant convenablement.

Si j'avais une devise, ce serait : **qui veut voyager loin ménage sa monture.**
Ou dit autrement en italien **: chi va piano, va sano e va lontano.**

En traversant la France du nord au sud, j'ai pu à nouveau apprécier le potentiel touristique de notre pays et vérifier pourquoi la France est la 1ère destination touristique au monde (en nombre de touristes) grâce à la richesse de son patrimoine, la diversité de sa gastronomie, la beauté de ses paysages, la qualité de ses infrastructures et son sens de l'accueil. **Et comme chantait Jean Ferrat : « Que la montagne est belle ! »**

Merci enfin à mon épouse, qui était inquiète, comme à chaque fois, de me voir partir seul, mais qui m'a laissé mener à bien mon projet.

Au revoir amis français et monégasques, j'ai vraiment apprécié les magnifiques paysages, les exceptionnels sites historiques et culturels et la chaleur de votre accueil. On se rend compte que le vélo rapproche les gens et que l'on suscite la sympathie tout au long de son périple.





Je réfléchirai en cours d'année à une prochaine randonnée. J'ai déjà parcouru 18 pays européens avec la France ces dernières années dont certains plusieurs fois. Après les pays du nord de l'Europe comme la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, le Danemark et la Suède, du sud comme l'Italie, Andorre et l'Espagne, Monaco, de l'est comme l'Allemagne, la Suisse, le Liechtenstein, la République Tchèque, l'Autriche, la Hongrie, la Slovénie et la Croatie, j'ai le choix, parmi les nombreuses destinations que propose l'UECT que je n'ai pas encore réalisées. Tout dépendra de la forme du moment. A suivre donc...

Au revoir et à bientôt.

ANNEXE 1

Paris – Monaco - Nice du samedi 15 juin au mardi 25 juin 2019

Michel BONNARD

Ville contrôle

Départ le samedi 15 juin 2019

Date	Itinéraire	Km	Autres caractéristiques
Samedi 15 juin	**Plaisir – *Paris*** – Bièvres – La Ferté-Alais – **Melun**	**120**	Moyenne : 22,8 - Dénivelé : 1 160 m Température : 20°
Dimanche 16 juin	**Melun** – Mouy-sur-Seine – St-Florentin – ***Chablis***	**170**	Moyenne : 23,2 - Dénivelé : 1 340 m Température : 26°
Lundi 17 juin	**Chablis** – Noyers – Epoisses – Pouilly-en-Auxois – **Nuits-Saint-Georges**	**160**	Moyenne : 21,9 - Dénivelé : 1 600 m Température : 28°
Mardi 18 juin	**Nuits-Saint-Georges** – Seurre - Mervans – Louhans – Marboz – ***Bourg-en-Bresse***	**150**	Moyenne : 23,1 - Dénivelé : 900 m Température : 30°
Mercredi 19 juin	**Bourg-en-Bresse** – Chalamont – Lagnieu **– Col de la Crusille (573 m) – Col de l'Epine (987 m) - Chambéry**	**140**	Moyenne : 21 ,5 - Dénivelé : 1 750 m Température : 35°
Jeudi 20 juin	**Chambéry –** Aiguebelle – Saint-Jean-de-Maurienne – Saint-Michel-de-Maurienne - **Col du Télégraphe (1 566 m) - Valloire**	**125**	Moyenne : 21,2 - Dénivelé : 1 650 m Température : 24°
Vendredi 21 juin **Matin**	**Valloire – Col du Plan Nicolas (2 406 m) – Col du Galibier (2 642 m) – Col du Lautaret (2 057 m) – *Briançon***	**65**	Moyenne : 19,5 - Dénivelé : 1 700 m Température : 10 à 15°
Samedi 22 juin	**Briançon – Col de l'Izoard (2 360 m) – Col de la Platrière (2 220 m) – Col de l'Ange Gardien (1 347 m)** – Guillestre – Refuge Napoléon - **Col de Vars (2 109 m)** – St-Paul-sur-Ubaye - **Jausiers.**	**100**	Moyenne : 18,5 - Dénivelé : 2 620 m Température : 11 à 19°
Dimanche 23 juin	**Jausiers – Faux Col de Restefonds (2 656 m) – Col de Restefonds (2 680 m) – Col de la Bonnette (2 802 m) – Col de Raspaillon (2 513 m) – Col des Fourches (2 261 m) – *Saint-Etienne-du-Tinée* –** Isola -Saint-Sauveur-sur-Tinée **- Rimplas.**	**100**	Moyenne : 16,8 - Dénivelé : 2 380 m Température : 14 à 35°
Lundi 24 juin	**Rimplas** – Valdeblore - **Col Saint-Martin (1 500 m)** – Saint-Martin-de-Vésubie - **Col de Turini (1 607 m) - *Sospel***	**90**	Moyenne : 17,4 - Dénivelé : 2 270 m Température : 38°
Mardi 25 juin **Matin**	**Sospel** – **Col du Castillon (707 m)** – Menton – Roquebrune-Cap-Martin – ***Monaco*** – Eze – Beaulieu s/mer – Villefranche s/mer **- Nice**	**80**	Moyenne : 21,6 - Dénivelé : 850 m Température : 32° matin
Mercredi 26 juin	→ Retour Nice – Lyon – Villefranche s/S.		Température : 34° matin

Distance parcourue : 1 300 km - **Dénivelé** : 18 220 m
Moyenne : 20,84 km/heure - **Temps total** : 62 heures

Retour Nice-Lyon en TGV puis Lyon-Villefranche-sur-Saône en TER

ANNEXE 2

Budget randonnée Paris - Monaco - Nice du 15 juin au 25 juin 2019

Dépenses		Montant en €	en %	Commentaires
Hébergement		820	63%	11 nuits à 75 euros en moyenne la nuit avec petit déjeuner
Alimentation		330	25%	Pique-nique le midi + Restauration le soir + Cafés et boissons
Transport		100	8%	Aller Villefranche - Paris (SNCF) Retour Nice - Villefranche (SNCF)
Visites touristiques - Divers		50	4%	Visites - etc...
Dépenses		1 300	100%	

Hôtels ou Gites	Note	Type	Prix en €	Ville - Pays
Hôtel Au Germenoy	B	Hôtel	64,00	Vaux-le-Pénil (France)
Hôtel Lys de Chablis	TB	Hôtel	73,00	Chablis (France)
Maison Gille	TB	Gîte	86,00	Nuits-Saint-Georges (France)
Hôtel Bressan	B	Hôtel	57,00	Bourg-en-Bresse (France)
Hôtel Kyriad	TB	Hôtel	68,00	Chambéry (France)
Auberge D+	TB	Auberge	70,00	Valloire (France)
Hôtel de Paris	B	Hôtel	71,00	Briançon (France)
Hôtel Bel Air	TB	Hôtel	74,00	Jausiers (France)
Hôtel du Randonneur	TB	Hôtel	76,00	Rimplas (France)
Camping le Mas Fleuri	B	Bungalow	95,00	Sospel (France)
Hôtel Interlaken	B	Hôtel	86,00	Nice (France)
Total 11 nuits			820,00	soit environ 75 euros par nuit