

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

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

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

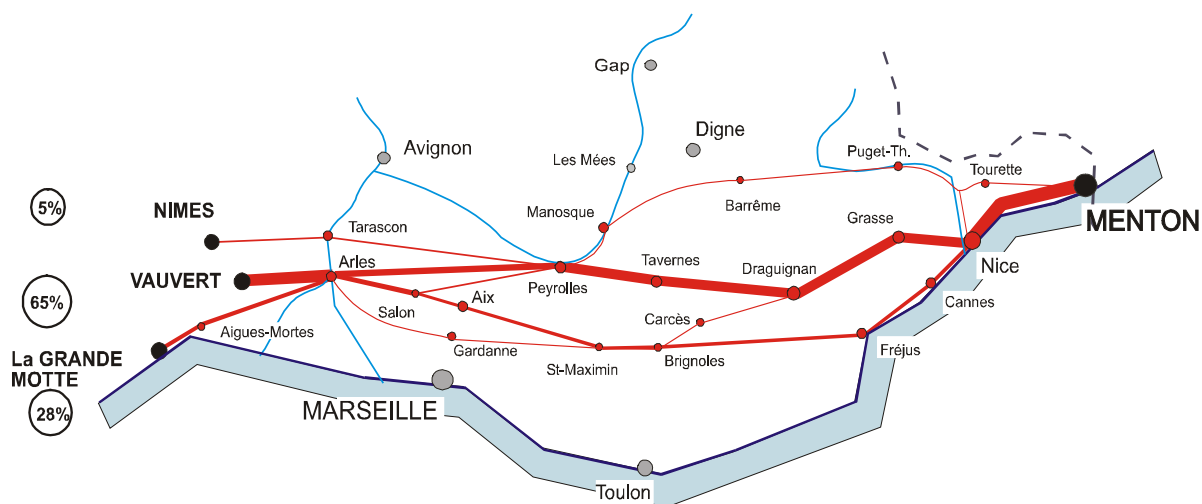
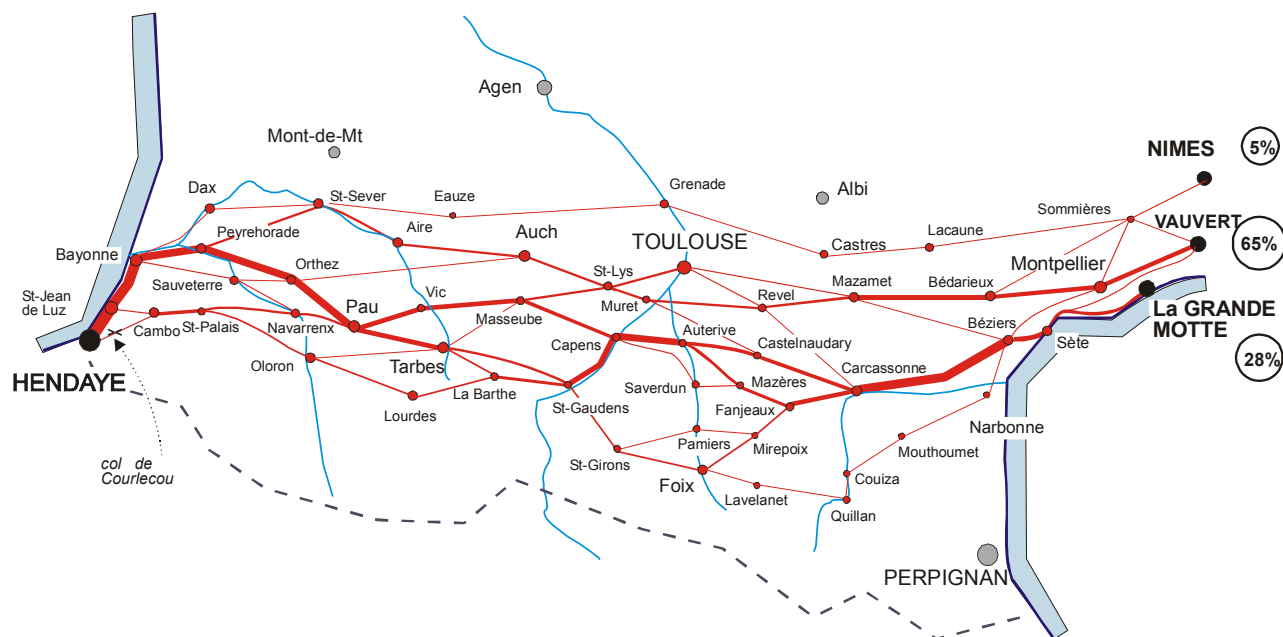


Pour effectuer cette étude d'itinéraire, nous avons utilisé 78 des 81 feuilles de parcours adressées au Délégué Fédéral pour les saisons 1999, 2000, 2002 et 2003.

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

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

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



### Quelques chiffres significatifs :

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

## Observations générales

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

Sur ces cartes, l'itinéraire le plus utilisé - mais qui n'est pas pour autant le meilleur ni celui que je conseillerais<sup>1</sup> - passe par :

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

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

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

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

## Analyse des itinéraires

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

### A - D'Hendaye jusqu'au Rhône

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

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

---

<sup>1</sup> Rappel : ces études d'itinéraires n'ont pas pour objet de proposer un itinéraire-type ou le « meilleur » parcours. L'accomplissement d'une Diagonale de France commence par l'étude des cartes et par des choix préliminaires, pour lesquels une telle étude peut être utile.

Les deux variantes usuelles sont :

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

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

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

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

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

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

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

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

Deux options équivalentes pour rejoindre Carcassonne :

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

- moins fréquenté jusqu'à 2004 mais sans doute plus utilisé désormais<sup>3</sup>, l'autre itinéraire passe par Cintegabelle ou Saverdun, Mazères, D11 D502 Belpech, D25 D102 Fanjeaux, D119 Montréal. Parcours de même longueur (86 km), peu accidenté et plus tranquille que le précédent.

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

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

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

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

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

---

<sup>2</sup> l'Astarac - ou pays de Mirande - est un "pays" situé au nord de la Bigorre dont la morphologie est celle d'un plateau lacéré par de nombreuses vallées d'orientation sud-nord. Ces cours d'eau, bien que souvent chétifs (Bouès, Baïze, Sousson, Lauze, Gimone) ont creusé de profondes vallées dans la molasse. S'il est facile de "descendre" une vallée vers le nord, la traversée est-ouest (perpendiculairement aux vallées) de cette région est redoutable pour le cycliste.

<sup>3</sup> depuis que Bernard Lescudé, Président de l'Amicale des Diagonalistes de France, réside à Saverdun et "dope" au cassoulet les diagonalistes de passage...

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

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

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

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

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

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

*Variantes observées :*

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

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

L'itinéraire "plein sud", aux confins des premiers reliefs pyrénéens, est emprunté par quelques chasseurs de cols et de BPF, qui n'hésitent pas à faire des kilomètres supplémentaires (une bonne trentaine) et un sérieux accroissement de la dénivelée. Itinéraire réservé donc aux costauds<sup>4</sup> qui passe par St-Palais, Oloron<sup>5</sup>, Lourdes, St-Gaudens, St-Girons, Foix, Quillan et les Corbières (2 passages sur 78 feuilles).

## **B - Du Rhône à Menton**

Comme indiqué dans l'introduction, l'analyse des itinéraires dans ce secteur (1/3 de la distance) est d'une extrême simplicité. Après avoir « exclus », les deux originaux qui vont chercher la vallée du Var par Manosque et Barrême, celui qui contourne Aix-en-Provence par le sud (Gardanne) ou l'autre qui passe par Brignoles pour aller à Draguignan, les 74 itinéraires restant se partagent en deux ensembles parfaitement définis :

<sup>4</sup> les archives contiennent en particulier une feuille de route Hendaye-Menton par le Tourmalet et le Ventoux, ainsi qu'une autre dans l'autre sens par le Ventoux et le Mont-Aigoual. Diagonales réussies dans le délai ! Quand on grimpe bien on ne compte pas la dénivelée...

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

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

Utilisé par 3 diagonalistes (ou équipes) sur 4.

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

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

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

Utilisé par un diagonaliste (ou équipe) sur 4.

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

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

## Distances

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

Pour le parcours « le plus utilisé » (voir plus haut, Observation générales), la distance totale ainsi calculée s'élève à **938 km**, valeur très proche du chiffre de référence (940 km).

On remarquera qu'il est possible de rester, à peu de chose près, dans cette distance avec de multiples combinaisons entre les tronçons d'itinéraires décrits plus haut (centre et cote, nord et intérieur, etc.). Passer par La Grande Motte, Vauvert ou Nîmes ne change pas significativement la distance totale. Seuls les parcours très "sud" en Midi Pyrénées ou des "chasses aux cols et BPF" zigzagantes entraînent des accroissements kilométriques significatifs.

## Relief et dénivelée

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

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

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

## Période

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

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

### Délais et nombres d'étapes

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

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

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

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

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

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

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

### Pour conclure

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

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

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

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

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

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

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

2 - Pour le tronçon d'Hendaye à Bayonne et la traversée de cette ville vers la vallée de l'Adour

Voir Annexe A, sous-chapitres C1 et C2

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

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

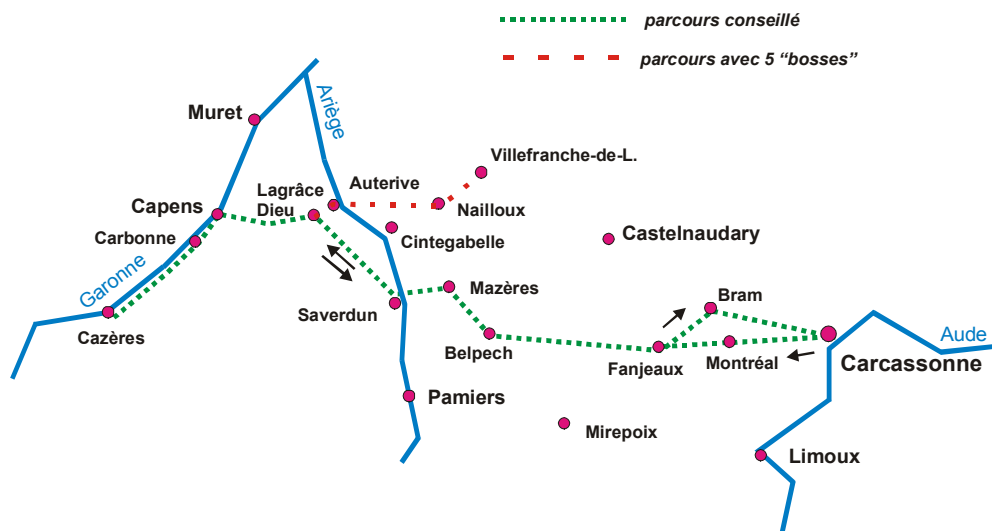
Ma fonction de SARiste m'invite à me pencher sur les feuilles de route de mon secteur d'activité, la région sud de Toulouse - les Diagonales concernées étant Hendaye Menton et Brest Perpignan (pour celles qui passent par l'ouest de Toulouse). Je suis toujours surpris de constater l'accumulation des difficultés pénalisantes pour aller de la vallée de la Garonne vers Carcassonne alors qu'il existe des solutions plus simples et plus faciles ! Voyons un peu les détails : (Michelin 343)

### Hendaye Menton.

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

Après St-Sulpice-sur-Lèze on arrive à Lagrâce-Dieu via la D622. A la sortie du village et au rond-point, prendre de suite à droite vers Saverdun via la D12 qui devient D27 dans le département de l'Ariège. Saverdun se trouve à 18 km du rond-point. Traverser Saverdun (0,800 km) poursuivre sur la D14 direction Mazères jusqu'au rond-point de l'Etoile (après le passage sur l'autoroute). Au rond-point, ignorer Mazères et aller sur Belpech. Belpech est à 20 km de Saverdun.

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



## Menton-Hendaye.

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

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

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

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

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

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

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

## 4 - Eviter le centre de Montpellier

Voir Annexe A, chapitre E

## 5 - Traverser le Rhône à Arles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

