



Comité Directeur		2
Vœux Création Roger MARTIN	COMITE DIRECTEUR	4
Editorial	Pierre THEOBALD	5
Randonneurs Mondiaux <i>Randonner aux Etats-Unis 2ème partie</i> <i>Cascade 1200</i>	Sophie MATTER	6
Grandes Randonnées <i>EuroDiag Brest – Inverness</i>	Jean-Claude et Nicole CHABIRAND	9

LOCAL de l'A.C.P

35 rue de la Ferme

94400 VITRY-SUR-SEINE

Réunion Amicale le 4^{ème} mardi

de chaque mois à 20 heures 30

www.audax-club-parisien.com

COMITE DIRECTEUR 2011

Présidents d'honneur : SAMSON + J. DEJEANS + G. BULTE
Vice-présidents d'honneur : M. DORLEANS + G. DAUVERGNE +

BUREAU

Président Thierry RIVET
Vice-président Jean-Gualbert FABUREL
Vice-président Pierre THEOBALD
Secrétaire Jean Pierre PENDU
Trésorière Michèle HUGON
Trésorière Adjointe Claudette DORLEANS
Président U.F.O.L.E.P. Gilbert SANDRINI

MEMBRES

Isabelle CAZEAUX
Didier INNOCENT
Jean Benoît LAGARDE
Nicole LEBAR - KRIEF
Yvette PENDU

Siège SOCIAL : 143 rue Saint Maur 75011 PARIS

www.audax-club-parisien.com

RESPONSABLES

LE PRESIDENT

- Thierry RIVET 143 rue Saint-Maur 75011 PARIS
01 48 07 12 40 - 06 31 87 13 95 e-mail : thierry.rivet@audax-club-parisien.com

SECRETARIAT – LETTRE de l'A.C.P.

- Jean-Pierre PENDU 16 rue des Prés 95260 MOURS
01 34 70 29 46 - 06 62 66 29 46 e-mail : jp.pendu@audax-club-parisien.com

TRESORERIE - FLECHE VELOCIO

- Michèle HUGON 30 rue de la Janvierie 91470 LES MOLIERES
01 60 12 47 68 - 06 81 66 12 89 e-mail : michele.hugon@audax-club-parisien.com

LICENCES – COTISATIONS – ASSURANCES - PLAQUETTE RESULTATS

- Claudette DORLEANS 38 rue Ernest Cognacq 92300 LEVALLOIS
01 55 63 96 47 - 06 86 90 86 33 e-mail : claudette.dorleans@audax-club-parisien.com

U.F.O.L.E.P. – GENTLEMEN PARISIENS

- Gilbert SANDRINI 136 av du Général de Gaulle 94500 CHAMPIGNY-sur-MARNE
06 63 68 44 62

BREVETS RANDONNEURS MONDIAUX (International) - FLECHETTE VELOCIO – JEUNES - BCN – BPF SITE - INFORMATIQUE

- Jean-Gualbert FABUREL 2 rue des Aulnes 78920 ECQUEVILLY
01 34 75 98 57 - 06 50 73 25 20 e-mail : jg.faburel@audax-club-parisien.com

BREVETS RANDONNEURS MONDIAUX (France) – ORGANISATION des B.R.M. de l'ACP

- Didier INNOCENT 8 Avenue des Acacias 93170 BAGNOLET
01 43 60 52 77 e-mail : d.inno@orange.fr

PARIS-BREST-PARIS RANDONNEUR _ Groupe de Pilotage

- Thierry RIVET – Jean Gualbert FABUREL – Paul ARSAC (Chef de Projet)

RANDONNEUR 5000 – MARCHÉ – REPAS des ROIS

- Geneviève FABUREL 2 rue des Aulnes 78290 ECQUEVILLY
01 34 75 98 57 - 06 61 32 60 51 e-mail : genevieve.faburel@audax-club-parisien.com

TRACES VELOCIO – TRACES PASCALES

- Yvette PENDU 16 rue des Prés 95260 MOURS
01 34 70 29 46 - 06 61 66 29 46 e-mail : yvette.pendu@audax-club-parisien.com

FLECHES de FRANCE – VIROFLAY-AUTRANS

- Jean-Pierre PENDU 16 rue des Prés 95260 MOURS
01 34 70 29 46 - 06 62 66 29 46 e-mail : jp.pendu@audax-club-parisien.com

TOUR DE CORSE

- Bernard WARIN 32 rue Moissan 93130 NOISY-le-SEC
01 48 46 56 84 - fax 01 48 46 56 84 e-mail : bernard.warin@audax-club-parisien.com

FLECHES NATIONALES

- Suzanne LEPERTEL 7 avenue de Normandie 93220 GAGNY
01 45 09 40 78 - fax 01 45 09 40 78 e-mail : suzanne.lepertel@audax-club-parisien.com

SUPER RANDONNEE – FLECHES PASCALES – TRACES NATIONALES

- Sophie MATTER Quartier de Parayon 83570 CARCES
04 94 04 36 88 - 06 65 04 42 00 e-mail : sophie.matter@audax-club-parisien.com

SORTIES DOMINICALES - VOYAGES – STAGES – REMISE des RECOMPENSES

RELATIONS EXTERIEURES – (FFCT – Ligue – CODEP)

- Pierre THEOBALD 124 av Mal de Lattre de Tassigny 93260 LES LILAS
01 43 63 39 08 - 06 77 49 22 28 e-mail : pierre.theobald@audax-club-parisien.com

VETEMENTS du CLUB

- Nicole LEBAR-KRIEF 84 avenue Raymond Croland 92350 PLESSIS ROBINSON
01 46 60 86 32 - 06 15 89 45 83 e-mail : nicollebar@orange.fr

SORTIE PASCALE

- Isabelle CAZEAUX 2 Square des Paulownias 91370 VERRIERES le BUISSON
06 18 65 43 41 - e-mail : isabelle.cazeaux@audax-club-parisien.com

BULLETIN

- Roger MARTIN 6 passage Denis Maugis 78690 Les ESSARTS le ROI
01 30 46 44 13 - 06 10 22 58 04 e-mail : roger.martin@audax-club-parisien.com

LOCAL

- Christian GIBERT 47 rue Louise Aglaé Cretté 94440 VITRY-sur-SEINE
01 46 80 62 21 - 06 21 13 34 91

Le Comité Directeur

Le rédacteur du Bulletin

Adressent aux Acépiques,

A leur famille et aux Clubs amis



Leurs meilleurs vœux pour 2011

EDITORIAL

**2011, sera une grande année pour l'ACP,
avec en point d'orgue PARIS-BREST-PARIS.2011**

Mais avant, il y a tous les brevets qualificatifs, du 200 au 600 km !

Vous serez sollicités pour apporter votre aide à l'organisation. Didier INNOCENT ne manquera pas de faire appel à vous pour être au départ ou à l'arrivée, et aussi pour tenir les contrôles en cours de route.

Pour P.B.P., l'appel de recherche de bénévoles se trouve sur le site de l'A.C.P. et vous pouvez aussi vous le procurer sur papier. En faire la demande à Pierre THEOBALD.

Par avance je vous remercie pour l'aide que vous allez nous apporter.

Vous allez travailler certes, mais nous nous retrouverons aussi sur la route pour des sorties :

En premier, Pâques en Provence, à LAUDUN L'ARDOISE dans le Gard.

ensuite du 7 au 14 Mai, le séjour à COLLONGES la ROUGE en Corrèze, et la sortie d'automne le 11 Septembre.

Enfin à LILLE pour participer à la randonnée des Monts de Flandre.

Voilà une année qui va être bien chargée.

Je profite de cet édito pour vous renouveler mes VŒUX, de joie, santé et bonheur, pour cette nouvelle année.

A tous bonne route.

Pierre THEOBALD

Randonneurs Mondiaux

Randonner aux Etats-Unis (2) : Cascade 1200

Le *Cascade 1200* (souvent appelé C1200) est organisé par les *Seattle International Randonneurs (SIR)*, au départ de Monroe, dans l'Etat de Washington (sur la côte ouest des Etats-Unis, près de la frontière canadienne).

Cette randonnée a déjà eu lieu en 2005, 2006 et 2008. Nous en sommes donc à la 4^{ème} édition (26-29 juin 2010). Comme le parcours mesure en réalité 1240 km, le délai usuel de 90 heures a été étendu à 93 heures.

Les participants sont au nombre de 79 (74 seront homologués). Il y a 9 femmes en tout. Les randonneurs proviennent surtout des Etats-Unis, mais d'autres pays sont représentés : Australie, Allemagne, Canada, Danemark, Japon, Suède et France. Nous sommes deux Français. Mon compatriote est Christophe Denetre, de l'*ASPTT Paris*, un phénomène ! Il a atterri à San Francisco une dizaine de jours avant le départ du C1200, et il a rallié Monroe à vélo, avec tente et duvet sur le porte-bagages. Un jour après avoir terminé le C1200, il a récupéré son chargement et repris la route, direction Vancouver. C'est un randonneur discret, très courageux, et d'une résistance à toute épreuve. L'Etat de Washington est traversé du nord au sud par la chaîne volcanique des Cascades.

Toute la partie située à l'ouest de ces montagnes (*Western Washington*), jusqu'à l'océan Pacifique, bénéficie de précipitations abondantes. Le pays est verdoyant, la végétation vigoureuse.

Le temps est souvent couvert, frais et humide. Les géants que sont les monts *Baker*, *Rainier*, *Adams* et *St Helens* ont la tête plongée dans les nuages, et il peut s'écouler plusieurs semaines sans que les habitants n'aperçoivent leurs sommets blancs étinceler à l'horizon.

Les flancs des massifs sont habillés d'une forêt très dense. En remontant les longues vallées, on découvre de nombreuses chutes d'eau et torrents qui dévalent les parois abruptes, éclaboussant d'écume la roche noire.

Les cascades ont donné leur nom à ces montagnes. Elles sont alimentées par les glaciers, et comme le haut des falaises disparaît souvent dans la brume, on a l'impression qu'elles naissent dans un mystérieux Olympe.

En revanche, la partie située à l'est des Cascades (*Eastern Washington*) est sèche. La terre est aride, la végétation, très pauvre. Seul le versant montagneux est recouvert de forêts. Dès que l'on quitte les Cascades pour s'enfoncer dans l'intérieur des terres, on ne rencontre plus que des herbes et des broussailles, des prairies jaunies, une poussière sablonneuse. Le soleil est implacable. Il n'y a pas d'ombre. Dans ce cadre sauvage et inhospitalier, s'étendent de vastes oasis : ce sont les berges des grands fleuves, dont les eaux servent à irriguer champs et vergers. C'est là que se concentrent la population, les villes, les exploitations



Rattlesnake hill agricoles. On y trouve d'immenses plantations de

pommiers, cerisiers et autres fruitiers. Mais une fois sorti de ces riches vallées, le randonneur traverse des étendues désertiques, où les points d'eau et les localités sont rares. Il ne faut pas oublier de remplir ses bidons

Le *Cascade 1200* est une excellente occasion de mesurer l'impressionnant contraste qui sépare ces deux régions. Nous franchissons deux fois la chaîne des Cascades

A L'ALLER, en direction de l'est, par le White Pass (1371m),



⇐ **White pass versant ouest**

AU RETOUR, en direction de l'ouest,
par le *Washington Pass (1670m),*
précédé du *Loup Loup Pass (1225*

Washington pass versant ouest ⇒



Sur la majeure partie de la randonnée,
les routes sont calmes. C'est une

plongée dans l'immensité des paysages américains, où il n'est pas rare d'apercevoir des animaux sauvages.

Comme je l'ai déjà expérimenté sur l'OBM, les randonneurs américains ont coutume de marquer *l'overnight stop*. Sur les 15 contrôles intermédiaires que comporte le C1200, trois (et seulement trois) sont choisis et équipés par les organisateurs afin que les randonneurs puissent faire une pause nocturne. Cette «étape» inclut : douches, dîner, acheminement de sacs, couchage sur un tapis de gym ou même dans un vrai lit, petit déjeuner.

Ces trois contrôles divisent, de fait, la randonnée en quatre sections, qui correspondent à quatre journées:

Monroe – Naches, 360 km

Naches – Quincy, 336 km

Quincy – Mazama, 290 km

Mazama – Monroe, 260 km

Personne n'est obligé de respecter ce schéma. Certains randonneurs, désireux de faire un temps, préfèrent ne pas s'arrêter – ou ne dormir que le strict minimum. Mais ils ne sont que deux ou trois. La majorité des randonneurs marquent les trois arrêts. Ceux-ci sont plus ou moins longs, selon qu'on a roulé plus ou moins vite. Les arrivées aux «étapes» s'échelonnent depuis le milieu de l'après-midi, jusque tard dans la nuit, voire au petit matin.

Si les plus rapides ne roulent jamais de nuit et dorment tout leur soûl, les plus lents passent une bonne partie de la nuit sur le vélo, et ne dorment pratiquement pas. Tout cela explique qu'il y ait peu d'écart entre les temps des uns et des autres à l'arrivée – contrairement aux résultats du PBP. Même ceux qui vont vite, mettent plus de 80 heures, car ils s'arrêtent dormir chaque nuit.

Les 12 autres contrôles du C1200 sont différents. Cinq sont «*open*» (on pointe sa carte dans un commerce). Sept sont «*SIR manned*» (ravitaillés par les organisateurs), le plus souvent en plein air, et seulement dans la fourchette horaire du plus grand nombre de randonneurs : celui qui arrive très tôt, pointe dans un commerce, ou répond à une question posée sur la carte de route. En revanche, les organisateurs veillent à ne pas laisser un attardé livré à lui-même. Le nombre relativement restreint de participants leur permet de veiller sur chacun d'entre eux.

C'est un 1200 très convivial. Les randonneurs n'hésitent pas prendre le temps de bavarder autour d'un verre. L'esprit de compétition est complètement absent. On peut cependant regretter que seuls les randonneurs les plus lents aillent vraiment au bout d'eux-mêmes. Pour les plus rapides, on ne peut guère parler de dépassement de soi : il s'agit plutôt d'un entraînement, sur trois ou quatre jours. Mais chacun reste libre d'effectuer la randonnée à son rythme, et selon ses ambitions, du moment qu'il respecte les délais et les règles.

Les SIR sont d'excellents organisateurs, on ne peut que les féliciter pour leurs remarquables prestations. Les bénévoles ne comptent ni leur temps, ni leur peine. Efficacité, gentillesse, expérience, ils sont parfaits, et c'est une joie de les retrouver à chaque contrôle.

La seule chose qui me laisse dubitative est que les organisateurs acheminent les sacs (*drop bags*) des participants aux «étapes», habituant ainsi leurs propriétaires à voyager avec un poids qu'ils seraient bien incapables de transporter sur leur vélo, tout en roulant très légers. Je crois que les deux seuls randonneurs à ne pas avoir recouru au *drop bag* ont été... les deux Français

On oublie parfois que l'autonomie est une caractéristique essentielle de notre pratique : la randonnée. Une autre caractéristique est la camaraderie – et en camaraderie, les randonneurs américains sont de grands champions !

Le C1200 est homologué par les *Randonneurs Mondiaux*. Sous l'égide de cette association, créée le 26 août 1983, de nombreux brevets de 1200 km et plus sont organisés à travers le monde. Le *Paris-Brest-Paris Randonneur*, qui est à l'origine de toutes ces grandes randonnées, reste un modèle, aussi bien pour la règle que pour l'esprit.

La petite graine des *Randonneurs Mondiaux*, semée il y a plus de vingt ans, s'est transformée en un arbre immense, magnifique, aux multiples fleurs. C'est une grande chance - en avons-nous seulement conscience ? Sachons admirer ces fleurs, et goûter leur parfum...

Pour en savoir plus...

Site du Cascade 1200:

<http://seattlerando.org/C1200/>

Sophie MATTER

Volcan Le Mont Rainier



Clear lake



lodgepolecamground



Dry Falls Lake



Route US-2 à Farmer



Sophie sur C1200

*L'organisateur
Mark Roehring
à Malott*



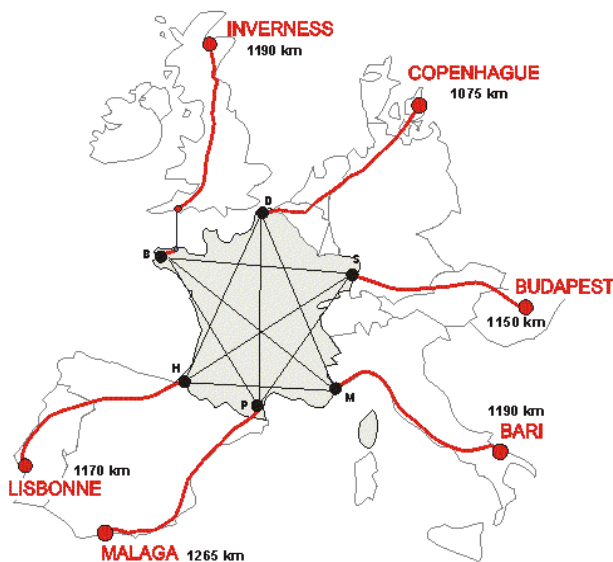
A la conquête de l'Angleterre et de l'Ecosse

À l'instar de Guillaume le Conquérant, duc de Normandie qui conquiert l'Angleterre en 1066, nous nous sommes retrouvés, Nicole et moi, en ce 21ème jour de juin 2009, dans la peau du futur "conquistador" qui s'en va à la découverte d'une terre inconnue (ou presque). Je ne sais d'où partit Guillaume, sans doute d'un port de Normandie ? Nous, c'est de Brest que nous mettons le cap sur Inverness, presque tout en haut de l'Ecosse sur sa côte Est, avec un intermède maritime entre Roscoff et Plymouth pour traverser le "Channel".

Allons-nous apercevoir "Nessie", le monstre du Loch Ness, qui, paraît-il, hante le loch depuis la nuit des temps ? Rien n'est moins sûr et ce n'est pas notre souci principal lorsqu'à 4 h 45 du matin, nous postons la carte qui fera foi de notre départ dans la boîte à lettres qui jouxte notre hôtel brestois.

Le cycle des 9 Diagonales françaises terminé (en septembre 2008), nous avons été invités à recevoir le diplôme matérialisant cette réussite, à Guipavas, tout près de Brest justement, lors de la réunion "Grand Ouest" des Diagonalistes le 29 novembre 2008. On nous posa la question : « *Allez-vous entamer un autre cycle, par exemple en sens inverse ?* ». La réponse de Nicole fut claire : « *J'ai dans l'ensemble bien apprécié les Diagonales, à part les 2 ou 3 effectuées par fort vent de face, mais maintenant je*

ne me sens plus assez motivée pour me "taper 300 bornes" par jour avec le chargement ». Je ne me permis pas d'essayer d'infléchir des propos aussi péremptaires, mais je soufflai discrètement de mon côté : « *Et pourquoi pas des EuroDiagonales ?* ». Pour les non-initiés, il s'agit de 6 "Diagonales européennes", partant de chacun des sommets de notre Hexagone vers 6 villes d'Europe bien déterminées, pour des distances comprises entre 1075 et 1265 km. Elles ressemblent donc étrangement aux Diagonales par leur longueur, mais la grosse nuance tient dans les délais maximum accordés : si en Diagonale il



faut accomplir autour de 280 à 290 km par jour au minimum, le "contrat" d'une EuroDiagonale n'exige que 180 km quotidiens. Un programme tout à fait à la portée d'une largement sexagénaire encore en bonne forme, n'est-ce pas ?

Je dus vaincre d'autres réticences (voyage à l'étranger, accidents éventuels, problèmes de communication, d'hébergement, de rapatriement, etc...). Tout ceci

demanda une lente maturation, mais finalement, Nicole me donna son "feu vert" début mai lorsqu'elle vit que son opération des tendons de l'épaule (de janvier 2009) ne devrait pas la handicaper et que les différents problèmes énumérés plus haut se solutionnaient progressivement.

Dimanche 21 juin 2009 : Brest - Wellington (178 km ; 2103 m de dénivelée)

Départ sans histoire de Brest : il fait beau, nous connaissons parfaitement la traversée de la ville. Seule petite inquiétude : la présence de nombreux jeunes plutôt alcoolisés qui finissent leur nuit de la "Fête de la musique" ; mais tout se passe sans encombre malgré les vociférations parfois.

Pour rejoindre Roscoff, j'ai choisi de passer par Landerneau (route vallonnée mais archi- connue), puis de suivre la vallée de l'Elorn jusqu'à Landivisiau. Une bonne côte et nous voilà sur un plateau assez facile qui nous amène en douceur à Roscoff avec bien sûr un final descendant vers la Manche. Peu avant d'arriver à Roscoff, une file ininterrompue de nombreux véhicules nous croise. D'après leurs plaques d'immatriculation, ce ne sont pas des Anglais, mais des Irlandais qui viennent sans doute de débarquer d'un ferry en provenance de Cork.

Il n'est pas 8 heures alors que nous devons arriver avant 8 h 30 pour les formalités. Nous avons donc largement le temps de nous prendre mutuellement en photo avec notre vélo devant la pancarte d'entrée du pays. Chaque jour en effet, un seul contrôle suffit, par tampon humide, carte postale ou photo, en un lieu choisi par le candidat "EuroDiagonaliste".



Vers 9 h 30, le ferry met le cap sur Plymouth sous un soleil de plus en plus présent. Après une traversée sans histoire qui nous a permis d'apprécier le confort du "Pont-Aven" et de prendre un excellent petit-déjeuner copieux, nous abordons les côtes britanniques vers 14 h 30 (c'est-à-dire 13 h 30 heure anglaise). La douane passée, non sans quelque appréhension, nous voici plongés dans la circulation relativement importante. « *À gauche !* » me crie Nicole de l'arrière. Eh oui, absorbé par la recherche d'indications routières sur les pancartes, j'avais déjà oublié la règle la plus fondamentale de la circulation britannique !

Je croyais avoir bien "bossé" mon itinéraire pour traverser Plymouth et paf, au bout d'un ou 2 km peut-être, je ne m'y retrouve déjà plus ! Une voiture de police arrive ! « *Help !* ». Si ma demande me semble formulée dans un anglais du meilleur aloi (enfin, ce n'est que mon avis !), la réponse de la jeune "policewoman" m'est difficilement compréhensible malgré sa bonne volonté. Peut-être parle-t-elle un patois anglais ? Moi qui ne me croyais pas trop mauvais dans la langue de

SHAKESPEARE ! « *I cré bé qu'i sé béréd' pus fort en patois dô Bocage vendéen, tiolà qu'i parlions à La Foug'reuse quan't i étions drôles* » (c'est à dire : « *Je crois bien que je suis beaucoup plus fort en patois du Bocage vendéen, celui que nous parlions à Loge-Fougereuse quand nous étions enfants* ») !

Nous voilà repartis, dans la bonne direction semble-t-il. De toute façon, c'est pas dur : à Plymouth, ça doit beaucoup monter pour sortir de la ville et ça monte effectivement suffisamment pour que le plateau de montagne soit mis à contribution ! La sueur perle sur mon front par cette chaleur quasi caniculaire et en plus de la recherche de l'itinéraire, il faut aussi composer avec l'intense circulation de ce dimanche après-midi. Un Vététiste compatissant se propose de nous servir de "poisson-pilote" jusqu'à Yelverton où nous quittons sans regrets la A 386 (équivalente à une nationale) pour la B 3212, petite route nettement moins fréquentée mais très difficile en termes de dénivelée. Nous venons d'entrer dans le Parc National du Dartmoor et croyez-moi, nous sommes bien contents d'avoir lu pas mal de "littérature" à son sujet. Pendant 60 km, ce ne sont que côtes et descentes très pentues (de 15 à 20 %) qui peuvent durer parfois un bon km



Heureusement que nous avons prévu des braquets très petits, soit 28 : 28 pour moi et 28 : 29 pour Nicole (n'oublions pas que nos vélos chargés pèsent respectivement 24 et 18 kg !). Notre vitesse peut donc varier très rapidement de 7 à ... 77 km/h (voire plus) et encore faut-il freiner souvent pour éviter d'être emporté et de risquer de trouver sur sa trajectoire un mouton ou un cheval en liberté qui aurait l'idée saugrenue de traverser au dernier moment ! Les animaux sont rois dans ce beau parc naturel, sauvage et battu par les vents, rappelant certains paysages de notre Massif Central. Des murets de pierre grise séparent des parcelles hypothétiques. Ça et là, quelques villages jalonnent la route dont Two Bridges, remarquable par son très vieux pont à deux arches qui vaut bien une photo. Naturellement, les distances sont exprimées en miles (1 mile = 1,6 km environ) et aussi en curieuses fractions de miles (par exemple $2 \frac{3}{4}$ miles), ce qui oblige à un peu de gymnastique mentale pour convertir cela dans nos bons vieux km. Le pire, ce sont les indications des hauteurs sous les ponts, exprimées en pieds et pouces ! Là, nous renonçons et après tout, on s'en fout de la hauteur exacte des ponts à partir du moment où on peut passer dessous !

Vers 18 h 30, nous atteignons la ville d'Exeter qui marque la fin du toboggan. « *The cathedral, please ?* ». Le couple auquel je viens de poser cette question qui me semble simple et bien formulée se regarde quelques secondes, un peu interloqué. « *Ah, the cathedral ?* ». J'ai simplement oublié d'insister suffisamment sur l'accent tonique de la 2^{ème} syllabe ("cassidrôle") pour qu'ils comprennent mon "charabia"

Et pourtant il aurait été dommage de louper cette très belle cathédrale à la magnifique façade, bâtie sur une sorte de vaste prairie entourée de plusieurs maisons à colombages remarquables. Un jeune cycliste parisien au vélo lourdement chargé nous accoste. Il projetait lui aussi d'aller à Inverness via Portsmouth, mais ne s'attendait pas à trouver un relief aussi difficile outre-manche. Assez démoralisé, va-t-il continuer à vélo ou bien prendre le train ?

La pizzeria voisine semble déjà servir des repas ; il est presque 19 heures, nous commençons à être fatigués et il nous reste encore une petite quarantaine de km avant d'arriver à l'hôtel. Aussi décidons-nous de dîner ; mieux vaut tenir que courir ! Finalement, nous avons bien fait (nous ne savions pas que beaucoup de restaurants anglais ferment très tôt) ; nous n'aurions rien trouvé ensuite !

À peine avons-nous quitté le comté du Devon pour celui du Somerset que l'hôtel "Inn at Sampford" se découvre au creux d'une descente. Nous l'avons réservé par internet comme tous nos autres points de chute et pas de problème, nous sommes bien attendus, accueillis chaleureusement par une jeune femme dynamique et très agréable. Dans la chambre, confortable, une bouilloire électrique permet de se préparer une boisson chaude accompagnée de petits gâteaux (une coutume britannique bien sympa !)

Pour résumer, une bonne journée, même si elle fut longue et assez difficile, et quelques doutes levés en ce qui concerne notre adaptation aux coutumes d'Outre-manche. Une suite qui s'annonce bien, a priori ?

Lundi 22 juin : Wellington - Bromyard (207 km ; 1876 m de dénivelée)



Après une excellente nuit, notre premier "english breakfast" (petit-déjeuner anglais) nous attend et quand on dit "petit-déjeuner", c'est un doux euphémisme. Détaillons : d'abord céréales dans du lait, yaourts, toasts avec beurre, miel et tout un assortiment de confitures, café (ou thé) à volonté, puis une grande assiette contenant haricots blancs, tomates, saucisse, œuf, bacon et champignons ! Après cela, si vous avez encore faim, c'est que vous êtes un descendant de Pantagruel ou de Gargantua ! En tout cas, après un tel repas, on est "calé" pour une bonne partie de la journée !

Nous quittons l'hôtel vers 8 h 15 en empruntant une route heureusement pas très exigeante pour la digestion. « *Very hot !* » (Très

chaud) nous a dit hier soir la réceptionniste lorsque je lui ai demandé les prévisions météo pour aujourd'hui. Effectivement, cela se vérifie déjà même s'il faut peut-être relativiser un "very hot" anglais et un "très chaud" français.

La circulation sur cette A 38 est déjà assez importante d'autant que nous approchons de Taunton à une heure de pointe. Mais, quelles que soient les circonstances, les Français auraient beaucoup à retenir du comportement très "fair-play" des Britanniques au volant. Jamais nous ne nous sommes sentis en danger même sur des routes étroites et très empruntées. Et pourtant la densité des véhicules est au moins le double de ce qu'elle est en France puisqu'on dénombre presque autant d'habitants pour une superficie moitié de celle de notre Hexagone.

Bientôt, nous arrivons sur le contournement de Taunton. À condition d'avoir bien repéré les directions à suivre et les numéros des routes, on n'éprouve aucun problème



de navigation. Mais il faut quand même se méfier des abréviations des noms des villes, parfois assez longs ; ainsi Gladstonbury devient "G'bury" comme Moretonhampstead se traduisait par "M'stead" hier.

En fin de matinée, nous atteignons Wells, petite ville de 10000 habitants remarquable par sa cathédrale St-Andrews que l'on a un peu de mal à dénicher dans un

dédale de petites rues à sens unique. Nous interpellons un groupe de jeunes pour demander notre chemin et l'un d'entre eux nous répond dans un assez bon français en précisant que sa mère est originaire de Ste-Hermine, en Vendée (mes parents y ont habité quelques années peu avant ma naissance) ; le monde est vraiment petit !

La cathédrale, donc, de style "Early english" (anglais primitif), se dévoile au dernier moment, au bout d'une esplanade de gazon vert tendre. Sa façade très large ne comporte pas moins de 300 statues représentant des épisodes de l'Ancien et du Nouveau Testament. Construite entre le XII^e et le XVI^e siècle, elle est considérée comme l'une des plus belles cathédrales gothiques d'Angleterre.

Nous pourrions nous y attarder bien davantage, mais il reste encore 145 km à parcourir avant ce soir et pas des plus faciles alors que le début d'étape était plutôt plat.

Vers 13 h 30, nous entrons dans Bath, l'une des plus belles villes d'Angleterre, déjà célébrée par les Romains qui y avaient installé de nombreux bains, d'où son nom. Elle renferme également de très beaux ensembles architecturaux du XVIII^e, tels le Royal Crescent et le Circus, aux formes incurvées, caractéristiques de l'époque dite "géorgienne". Mais comme nous les avons déjà admirés en 2005, lors du voyage en Angleterre avec notre club, et que nous sommes en retard sur notre horaire, nous

passons notre chemin non sans avoir sacrifié à la sacro-sainte photo-contrôle journalière à l'entrée de la ville.

Depuis Wells, l'itinéraire est nettement plus vallonné que ce matin et la sortie de Bath en plein "cagnard" n'est pas des plus faciles avec une côte de 4 km assez pentue à gravir, sur une "4 voies".

Vers 17 h, Painswick se présente au sommet d'une bonne côte bien ombragée. Ce petit village, bâti en pierre dorée des Costwolds, se caractérise entre autres par sa vieille église posée au milieu d'un cimetière dont le superbe gazon est parsemé d'antiques pierres tombales entourées de magnifiques buis parfaitement taillés. Un ravissement !

Pour sortir du village, il faut encore monter un "raidard" d'au moins 2 km heureusement bien ombragé et c'est la plongée sur Gloucester (prononcez "glôsteur") par une descente aux pourcentages impressionnants ! Une fois cette ville de 120000 habitants traversée sans encombre, un itinéraire plutôt plat dans la vallée de la Severn (le grand fleuve gallois) nous conduit à Ledbury. Nous décidons d'y dîner dans un restaurant italien dont les "pastas" seront bien appréciées pour leurs qualités gustatives, mais surtout pour leur apport en sucres lents, indispensables à ce genre d'efforts.

Il reste 22 km avant Bromyard, terme de cette 2ème journée, et environ 1 h 20 avant la fermeture de la réception du "Falcon Hotel". Cela devrait être large, mais nous n'avons pas compté avec le relief difficile des "Malvern Hills" dont nous franchissons les contreforts ! Aussi arrivons-nous avec seulement 10 min d'avance et sans s'amuser dans ce bel hôtel moyenâgeux, accueillis par le patron, très aimablement comme hier soir.



Mardi 23 juin : Bromyard - Wigan (195 km ; 1128 m de dénivelée)

Après le désormais traditionnel "english breakfast" dans un cadre où l'on ne serait pas plus surpris que cela de voir arriver un chevalier du Moyen-âge en armure, nous quittons Bromyard à 8 h pour Wigan, l'une des villes jumelles d'Angers. Nous y sommes attendus par quelques amis des "Wigan Wheelers", club cycliste jumelé avec le nôtre, avec lequel nous avons fait

échange de bons procédés (nous avons été reçus à Wigan en 2005 et eux à Angers 2 ans plus tard). Ils doivent venir à notre rencontre en fin d'après-midi pour nous aider à traverser sans encombre la gigantesque agglomération qui, en gros, sépare Manchester de Liverpool et dont Wigan est sensiblement le centre.

Le parcours d'aujourd'hui est plutôt calme et facile. Sur le coup de 10 h, nous arrivons à Ludlow, "petite cité de caractère" comme on dirait en France, remarquable par son château-fort, mais surtout par ses superbes maisons à colombages très

travaillés dont le fameux "Feathers Hotel". Nicole en profite pour renouveler son stock de crème solaire dont nous ne pensions pas faire une telle consommation au Royaume de Sa Gracieuse Majesté Elisabeth II.

Nous prenons la traditionnelle photo-contrôle à Shrewsbury, patrie de Charles DARWIN, qui semble une ville bien agréable, encerclée par les méandres de la paresseuse Severn. Dans un parc au gazon anglais irréprochable, à l'ombre de grands arbres pourpres, des "gentlemen" et "ladies" d'âge respectable, en tenues adéquates, disputent une partie de boules avec beaucoup d'élégance dans le geste et de fair-play sans doute. Sur le bord de la route, un "cottage" débordant de fleurs multicolores me fait stopper instantanément pour immortaliser, dans mon appareil photo numérique, une si jolie profusion de couleurs. Dommage que nous ne puissions pas nous attarder davantage dans ces lieux idylliques !

À Wem, vers les 15 h, l'atmosphère est vraiment très chaude et même orageuse. Après un arrêt-café, nous n'allons pas tarder à subir une grosse averse de 45 min qui va nous obliger à sortir les "goretex".

À peine l'averse s'est-elle à peu près calmée que nous croisons une voiture portant 3 vélos sur son toit : ce sont nos amis de Wigan qui s'empressent de faire demi-tour et de se garer pour descendre les vélos. Il y a là Don (le pilote de la voiture), Harold (le président du club), Dave (notre ami avec lequel nous correspondons régulièrement) et Les. Après quelques photos, nous reprenons la



route à 5, mais il faudra bientôt faire une pause-café, agrémentée de pâtisseries locales à la carotte qui, ma foi, se révéleront très acceptables (apparemment, c'est une coutume très courante chez nos amis au cours de leurs sorties à vélo).

Le ciel s'assombrit à nouveau (et dangereusement) du côté de Warrington, porte d'entrée de la grosse agglomération. Là, sous une très forte averse, les "Wiganiens" nous font quitter la A 49 pour un itinéraire dont eux seuls ont le secret : d'abord les allées d'un parc public, puis des routes plus ou moins étroites qui virevoltent dans tous les sens ; nous devons même contourner un énorme tas de gravier qui obstrue presque totalement une petite rue ! Et après un imbroglio de "streets", de "lanes", de "drives", d' "avenues", de "pathes", de "courts", etc... , entrecoupé de passages en campagne, nous voici comme par enchantement à Wigan avec un surplus kilométrique négligeable. Merci Messieurs les Anglais !

Qui plus est, ils nous ont réservé un "B and B", tenu par un jeune couple sympathique, qu'ils tiennent absolument à régler. Et le patron du "B and B", lui, mettra les radiateurs en marche pour sécher nos vêtements bien humides et nous permettra de ranger les vélos dans notre vaste chambre. Peut-on pousser plus loin la gentillesse ?



À 8 h précises, Dave (à vélo) et Don (en voiture) sont exacts au rendez-vous. Comme hier après-midi, ils vont très aimablement nous aider, à sortir cette fois-ci des "tentacules de la pieuvre" wiganienne, et Dave prend les commandes des opérations sur la "A forty nine" (A 49) déjà longuement empruntée hier. Aussitôt, nous rencontrons beaucoup de circulation dans l'autre sens à cette heure d'embauche. On croise aussi beaucoup de collégiens et de lycéens en uniforme, spécifique à leur établissement scolaire, qui se dirigent sans hâte vers leurs cours, commençant sans doute à penser aux vacances assez proches.

Dans cette banlieue Nord de Wigan, on trouve de nombreuses maisons particulières plutôt cossues, entourées de parcs plus ou moins vastes mais en général très bien entretenus (la réputation des gazons anglais n'est pas surfaite !). La végétation luxuriante et les verts tendres montrent qu'en moyenne, il doit quand même pleuvoir nettement plus que chez nous. Les fleurs ne sont pas non plus absentes du décor et je plains secrètement les propriétaires chargés de l'entretien de ces espaces verts même si cela constitue un réel plaisir de disposer d'une telle palette de couleurs (chez nous, à part la tonte de la pelouse et la taille de la haie, d'ailleurs à moitié crevée, c'est à Nicole qu'incombent ces tâches qu'elle adore ... ce qui m'arrange plutôt, il faut bien le reconnaître !).

Je redoutais l'agglomération de Preston, dernière grosse ville avant de retomber en campagne, mais avec Dave comme poisson-pilote, nous n'avons guère qu'à suivre. Puis nous passons Lancaster, ville historique qui aurait sans doute mérité plus de considération de notre part, avant d'arriver à Carnforth où nos amis ont prévu de nous abandonner à notre sort, après 75 km d'assistantat. Ils nous emmènent au Buffet de la gare où des séquences d'un film célèbre ("Brève rencontre" de David LEAN, le réalisateur du "Pont de la rivière Kwai", de "Lawrence d'Arabie" et du "Docteur Jivago", excusez du peu !) furent tournées en 1945. Nous leur offrons une consommation incluant leur traditionnel gâteau aux carottes (ils ont bien mérité ça !). Ils expliquent à la cantonade ce que nous sommes en train de faire à vélo (tout le monde trouve cela extraordinaire, évidemment ; et pourtant ...). Il n'en faut pas plus pour que le patron sorte son "livre d'or" et se fasse prendre en photo avec nous et sa femme (?).

Encore un ou deux km avec Dave tandis que Don "mitraille" à qui mieux mieux avec son appareil numérique et nous nous quittons pour de bon. « *Thank you very much, dear friends !* » (Merci beaucoup, chers amis !).

À peine sommes-nous seuls qu'un cycliste nous rejoint. Il s'agit d'un Anglais de la région de York, la cinquantaine sans doute, mais ce n'est pas facile à juger car il est très bronzé, pas frais rasé et visiblement fatigué. Il m'explique qu'il est en train

d'effectuer la célèbre Diagonale britannique "Land's End - John O'Groats" ("LEJOG") qui consiste à rallier la pointe Sud-Ouest de l'Angleterre et l'extrémité Nord-Est de l'Ecosse. Il a choisi d'essayer de "faire un temps" et dispose d'une voiture d'assistance qui le ravitaille et lui porte tous ses bagages. Parti à 3 h du matin hier, il vient de parcourir 400 miles (soit 640 km) en 34 h (y compris 3 h de sommeil dans sa voiture) et se trouve à peu près à la moitié de son parcours. Sachant que le temps lui est compté, je lui dis que nous ne voulons pas le retarder et il nous quitte, même s'il semblait se trouver bien en notre compagnie.

À Kendal, jolie bourgade toute bâtie en pierre grise, nous nous arrêtons faire quelques photos et aussi 2 bidons car il fait bien chaud. Les "Wiganiens" nous ont prévenus de la difficulté d'une sorte de petit col pour franchir la Chaîne Pennine et en effet, cela grimpe rapidement. Le plateau de montagne est mis à contribution, mais bon, nous nous attendions à pire et puis, il faut reconnaître que le chaud vent du Sud, quand même assez fort, n'a pas que des inconvénients. Alors que nous franchissons ce qui nous semble être le sommet (autour de 500 m d'altitude), nous apercevons, allongé dans l'herbe près de sa voiture, notre cycliste de tout à l'heure qui ne semble pas vraiment pressé de repartir. Pourtant nous n'avons pas roulé spécialement vite et ensuite, jamais il ne nous doublera ...

Après un arrêt-ravito à Penrith où nous apprécions l'ombre d'une station-service, nous nous dirigeons vers Carlisle, assez grande ville toute construite en briques et en pierres rouges. À l'entrée, nous rejoignons un cycliste qui a l'amabilité de nous conduire au restaurant italien "Gianni's". Il est un peu avant 19 h et pourtant, nous serons parmi les derniers clients acceptés !

Il nous restera à peine 5 km à faire pour rejoindre notre hôtel (qui fait aussi station-service) dans la zone industrielle de la ville.

Jeudi 25 juin : Carlisle - Glasgow (168 km ; 1069 m de dénivelée)

Notre nuit s'est bien passée même si le standing de l'hôtel était nettement plus modeste que celui des 2 premiers soirs. Nous sommes frappés par l'âge avancé de la plupart des employés qui ont sans doute pour beaucoup largement dépassé la soixantaine. Ils ne font pas des "boulots" forcément gratifiants et certains semblent plutôt fatigués. L'une des dames, "bonne vivante" qui fait les "piaules", a l'air de "prendre la vie du bon côté" avec sa coéquipière plus discrète. Elle nous demande ce que nous sommes en train de faire, habillés en cyclistes, et lorsque je lui explique un peu en quoi consiste notre voyage, elle se penche nettement en avant en se tapant le postérieur avec la main et en lançant dans un grand éclat de rire une phrase dont je ne comprends pas bien tous les termes mais où il est question de "bottom" (cul) et qui doit beaucoup ressembler à « *Qu'est-ce que vous devez avoir mal au cul !* ».

Pendant le petit-déjeuner, la T.V. nous annonce un temps "misty", c'est-à-dire brumeux, sur le Nord de l'Angleterre et l'Ecosse. Après la chaleur assez forte mais agréable, allons-nous avoir une météo plus conforme à celle que nous attendions, sans la

souhaiter bien sûr ? En tout cas, ce matin, le vent, nettement plus fort que ces derniers jours, est resté heureusement "plein dos". Nous sommes vraiment "vernissés" !

Au bout de 10 km, nous laissons la route d'Édimbourg sur la droite pour prendre à gauche vers Glasgow. Aussitôt après, nous prenons en photo le spectacle d'une bonne vingtaine de cygnes très blancs se lançant du bord d'une rivière suivis par leurs petits, encore hésitants et tout noirs ; c'est carrément "craquant" !

Et nous arrivons vite à Gretna (km 16) qui marque notre passage en Écosse. On ne peut vraiment pas louper la "First house in Scotland" (1^{ère} maison d'Écosse) surmontée du drapeau bleu roi barré de la croix de St-André blanche. Elle comporte une "salle des mariages" qui aurait vu convoler plus de 10000 couples depuis 1830, je crois, mais pas forcément en "justes noces" puisque apparemment, on exigeait très peu de formalités des futurs époux ! Un peu comme à Las Vegas sans doute ? Et une 2^{ème} salle tout à côté, probablement bien pourvue en "gin, scotch, brandy, ale and stout", offrait la possibilité de fêter aussitôt l'évènement soit, plus crûment, de se "saouler la gueule" !



Le nom de Lockerbie (km 42) me disait vaguement quelque chose. N'y aurait-il pas eu ici un attentat aérien il y a déjà pas mal d'années ? Je pose la question à un passant : il me confirme qu'un avion de la "Panam" y a bien explosé le 21 décembre 1988 causant la mort de 270 personnes. Il m'indique aussi l'existence d'un "Garden of remembrance" (jardin du souvenir) à 1 km environ du centre-bourg. Comme nous sommes en avance, je propose à Nicole d'aller nous y recueillir et de visiter le petit musée attenant. Nous ne regretterons pas d'avoir fait ce détour et pu obtenir des renseignements précis sur ce qui restera l'un des hauts-faits du terrorisme aérien, malheureusement (pirates libyens).

Sinon, l'étape d'aujourd'hui ne nous passionne pas vraiment : notre itinéraire longe l'autoroute, tantôt à droite, tantôt à gauche et les paysages sont assez quelconques. Pour mettre un peu de piment dans cette monotonie, je subis la 1^{ère} et dernière crevaison du voyage en passant sur un gros caillou dont la piste cyclable est trop bien pourvue, péripétie vite réglée. Reste à gonfler la chambre à air à une pression suffisante. Au fait, avez-vous déjà remarqué sur le flanc de vos pneus une indication du genre "110 psi max" ? Eh bien le "psi" (... pas celui qui attend ses clients près de son divan !) est une unité anglaise de pression, abréviation de "pound per square inch", c'est-à-dire "livre par pouce carré". Bizarre mais logique, non ? Je vous épargnerai la conversion en bars, mais sachant que la livre anglaise vaut 453,6 g et le pouce 2,54 cm, vous pourrez toujours vous amuser à démontrer que 1 psi = 0,0689 bar ! Ce renseignement pourra vous servir pour éviter d'exploser vos pneus !

Nous redoutions la longue traversée de Glasgow, agglomération industrielle de plus de 2 millions d'habitants où nous devons faire étape (dans la banlieue Ouest). En fait, tout se passe bien, même pour dénicher le petit hôtel réservé que, paraît-il, les chauffeurs de taxi du cru auraient du mal à trouver. Il faut dire que j'avais vraiment "zoomé à bloc" les cartes et plans sur internet. Merci "Via Michelin" !

Vendredi 26 juin : Glasgow - Spean Bridge (181 km ; 1098 m de dénivelée)

Le "Manor Park Hotel" est un petit établissement de bon standing tenu par un couple d'une quarantaine d'années, Angus et Catherine MAC DONALD (avec un nom pareil on ne peut être qu'Écossais !). Chaque chambre possède un n° comme partout, mais aussi un nom en gaélique. Il paraît d'ailleurs que le patron peut, sur demande expresse, "pousser la chansonnette" dans cette langue celtique encore assez parlée en Écosse. D'ailleurs, comme en Bretagne par exemple, sur les panneaux routiers, les indications sont données dans les 2 langues : anglais et gaélique, ce qui ne se caractérise pas par la simplicité, un peu comme le gallois (mots longs comportant peu de voyelles).

En conversant avec nos hôteliers, je me suis aperçu que j'avais plus de mal à les comprendre que les "vrais" Anglais, surtout Madame. D'ailleurs, l'accent écossais subit les railleries des Anglais qui ne perdent jamais une occasion de faire resurgir des querelles ancestrales avec leurs ennemis héréditaires !

Ce matin, nous avons droit au "scottish breakfast" qui est un peu différent de l'"english" dans les mets proposés, mais pas dans la quantité à ingurgiter. Donc aucune inquiétude à avoir quant au problème de "recharge des accus humains" pour plusieurs heures et c'est tant mieux car l'Écosse est beaucoup moins bien pourvue en localités et en commerces que l'Angleterre.

70 livres sterling (£) pour la nuit et 2 (petits) déjeuners, ce n'est certes pas donné (actuellement, la £ vaut environ 1,15 € alors qu'en 2005, elle valait 1,47 €), mais on en a eu largement pour notre argent. Un détail : Angus a lourdement insisté pour qu'on le paie en espèces alors qu'on aurait pu exiger qu'il accepte la carte bancaire (avec laquelle la réservation avait été faite). Méfiant ou rusé, le barde gaélique ?

La sortie de cette banlieue Ouest de Glasgow ne me pose pas de problème : il suffit de longer la rivière, la Clyde, que l'on suit d'ailleurs de plus ou moins près depuis hier après-midi. Après Dumbarton, notre itinéraire prend une direction plein Nord et nous ne quitterons plus la A 82 jusqu'à Inverness demain après-midi.

Bientôt, nous plongeons vers notre premier "loch" (lac), le Loch Lomond, dans un paysage de carte postale. Il est entouré de montagnes ne dépassant pas les 1000 m d'altitude certes, mais c'est un cadre nouveau, très vert et très fleuri, qui pourrait nous rappeler la Haute-Savoie. Des rhododendrons géants apportent fréquemment une touche violette dans le décor et je ne peux m'empêcher d'en photographier un près d'une chaumière au gazon parfait.

- « *Tu n'en a jamais fait autant avec le mien, de rhodo, et pourtant il est*

au moins aussi beau ! » me reproche Nicole.

- « *Il est quand même nettement moins grand, le tien* » me défends-je.

- « *Evidemment, je le taille alors que ceux-ci sont sauvages !* »

Bon, j'ai perdu une occasion de me taire ! Je devrais admirer davantage le beau jardin d'agrément de ma chère épouse !

Vers la mi-journée, nous arrivons à Crianlarich, petit village qui a au moins l'avantage de posséder une minuscule gare dont le buffet nous fournira cafés et pâtisseries aux carottes (nous y avons pris goût !). Soit dit en passant, les "coffees" britanniques n'ont vraiment rien à envier aux cafés français : ils sont très bons et servis en quantité pour un prix très raisonnable.

Nous ne tardons pas à entrer, au cours d'une montée longue mais facile, dans la région des Highlands (littéralement "Hautes Terres"), désertique et parsemée de-ci de-là de quelques petits lochs. Les fleurs sauvages qui l'égaient un peu sont celles de chez nous (pâquerettes, boutons d'or, ...) ; la seule différence c'est que leur floraison a un retard d'au moins un mois et demi par rapport à nos régions.

Soudain, un air de cornemuse semble s'amplifier dans l'ascension d'une bonne côte. Nous reconnaissons le célèbre hymne "Flowers of Scotland" (Fleurs d'Ecosse) que tous les "aficionados" de rugby ont déjà entendu lors des matches des Ecosais au "Tournoi des Six Nations". Il est joué par un "bagpiper" portant le costume traditionnel écossais complet (kilt compris évidemment ; slip, on ne sait pas ?) posté sur un parking en pleine nature et qui, bien sûr, n'a pas oublié sa sébile pour ramasser quelques "pence" ! Mais 2 ou 3 photos et un beau morceau de cornemuse, ça vaut bien une obole !



Bientôt, nous franchissons le point haut de cette route qui pourrait être un col, mais n'est en fait pas répertorié comme tel, le Rannoch Moor Summit (altitude : 1142 feet (pieds), soit 348 m). Encore quelques photos et nous nous lançons dans la descente vers Glencoe tout en admirant ces magnifiques panoramas de montagnes, de landes et de lacs à perte de vue sous un soleil éclatant. Pour moi, ce sont les plus beaux paysages de cette EuroDiagonale et pourtant, de nombreux autres ont été remarquables également.



Après Glencoe, nous allons longer le Loch Leven, puis le Loch Linnhe, vaste et étincelant en ce début de soirée. Nous décidons de dîner dès 18 h 30 à Fort William, au pied du Ben Nevis, modeste point culminant de la Grande-Bretagne (1343 m d'altitude). À ce propos, nous avons fait

mentir un dicton écossais qui affirme : « *Si tu vois le Ben Nevis, c'est qu'il va bientôt pleuvoir. Si tu ne le vois pas, c'est qu'il pleut déjà !* ». Eh bien, nous avons très bien vu le Ben Nevis (j'ai des preuves) et le ciel nous a épargnés ... même le lendemain ! Pourtant, il paraît qu'il pleuvrait 300 jours par an en Ecosse : nous avons eu beaucoup de chance d'y passer pendant les 65 autres !

Le terme de l'étape se situera comme prévu à Spean Bridge où, cette fois, nous serons hébergés dans une partie d'un petit chalet attenant à l'hôtel réservé. 92 km seulement nous séparent désormais d'Inverness. Eh oui, la fin, c'est déjà pour demain !

Samedi 27 juin : Spean Bridge - Inverness (92 km ; 631 m de dénivelée)

Dès le départ, une courte descente puis une bonne côte assez pentue nous conduisent au Mémorial des Commandos. Cet imposant monument en pierre rougeâtre a été élevé en hommage aux vaillants soldats des commandos britanniques qui ont combattu aux côtés des Français lors de la 2nde Guerre Mondiale et dont la région que nous traversons constituait le terrain d'entraînement. Il convient de rappeler ici que les Britanniques ont été nos alliés aussi bien en 14 - 18 qu'en 39 - 45 et qu'ils payèrent un lourd tribut en victimes. Pour s'en convaincre, il suffit d'observer les monuments aux morts tels celui d'Invermoriston que je photographierai en fin de matinée.



Quelques nuages légers s'accrochent mollement aux sommets des montagnes tels des petits paquets de ouate, mais on sent bien que le soleil n'est pas loin de percer.

Nous retrouvons vite l'enfilade des lochs, tout en long et orientés Nord-Est. Après le Loch Linnhe d'hier soir, ce sera le Loch Lochy, puis le célèbre Loch Ness, le dernier avant Inverness.

Curieusement, quand on observe la carte, ils s'alignent parfaitement, reliés entre eux par le Canal Calédonien. Sans doute une faille géologique explique-t-elle une rectitude aussi nette ?

À Fort-Augustus, porte d'entrée du Loch Ness, quelques pénichettes paressent sur le canal dans l'attente d'un éclusage imminent. Nous allons ensuite longer le Loch Ness pendant une bonne cinquantaine de km sur une route très verte. La fougère y est omniprésente, piquetée de temps à autre du rose des bruyères et du pourpre de belles digitales. Plus rarement, on en trouve des blanches, ce que, personnellement, je n'ai encore jamais vu chez nous. Elles méritent bien une photo ainsi qu'un magnifique chardon, emblème de l'Ecosse.



Un peu avant Drumnadrochit (km 67), un château en ruine, posé sur un promontoire tout près du loch en contrebas de la route, attire notre attention. Il s'agit d'Urquhart Castle que nous nous arrêtons admirer. Sur le parking, nous rencontrons "nos" premiers touristes français depuis

Plymouth. Ce sont 2 couples de jeunes "seniors" parisiens et, comme nous, ils sont contents de parler un peu dans leur langue maternelle, pour changer. Je profite de cette parenthèse pour signaler que nous avons vu seulement 3 ou 4 autres voitures étrangères pendant le voyage (une française, une ou 2 néerlandaises et une allemande) ; peut-être la saison encore trop précoce ?

Depuis son début à Fort-Augustus, nous jetons fréquemment un coup d'œil sur le Loch Ness en nous disant que, peut-être, nous aurons le privilège d'apercevoir, furtivement au moins, le célèbre monstre du même nom qui ressemblerait à un diplodocus ou quelque chose comme ça (la 2^{ème} de nos 4 petites-filles, Charlotte, 10 ans, très "branchée" dinosaure, est sûrement beaucoup plus calée que nous sur le sujet). Mais de monstre point et nous nous contenterons de poser devant l'imitation de "Nessie" (en plastique ?) dans le très officiel "Monster Exhibition Centre" !



Encore quelques km, le long du loch et de la rivière Ness, une bonne montée et bientôt, du sommet de la colline, nous embrassons du regard Inverness et son grand pont suspendu qui enjambe un très large estuaire, le "Moray Firth". Une dernière photo-contrôle devant le joli panneau multicolore "City of Inverness" et il ne reste plus qu'à nous laisser glisser doucement jusqu'au centre-ville. Près de l'imposant château dominant la Ness, une grande boîte à lettres cylindrique rouge sang de la "Royal Mail" semble posée là tout exprès pour recueillir la carte contrôle d'arrivée que Nicole poste après celle de départ à Brest il y a 6 jours et demi. Il est 15 heures juste et nous venons de

terminer notre 1^{ère} EuroDiagonale qui sera à classer dans le rayon des excellents souvenirs.

Merci Hélios, merci Éole ! Vous avez été parfaits !

Jean-Claude CHABIRAND



Et le retour ? :

Nous aurions pu revenir d'Inverness à Bouchemaine à vélo (solution envisagée initialement). Nous avons préféré louer une voiture qui, en 3 étapes, nous a ramenés au ferry, mais à Portsmouth cette fois. Ainsi, nous avons pu faire du tourisme ... automobile :

Dimanche 28 juin : visite intéressante d'Edimbourg (sous un petit crachin ; il était temps d'arriver à vélo la veille !) et de la verte Vallée de la Tweed (le tissu éponyme est fait à partir de la laine des moutons qui paissent près de cette petite rivière) ; coucher à Carlisle.

Lundi 29 : visite du "Lake District" (la Région des Lacs), paradis des randonneurs cyclistes et pédestres ... mais attention aux très nombreuses fortes pentes (jusqu'à 30 % !) qui peuvent transformer la balade en "chemin de croix" ! (découverte trop superficielle d'une région magnifique qui mérite d'être revue beaucoup plus en détail) ; puis retrouvailles avec nos "jumeaux" anglais (les Wigan Wheelers) avec dîner très sympathique au restaurant (17 convives) ; coucher à Wigan.

Mardi 30 : retour au ferry (à Portsmouth cette fois) avec visite au passage de Stratford-upon-Avon, très jolie bourgade rassemblant beaucoup de vieilles maisons à colombages dont celle où est né SHAKESPEARE en 1564 ; puis découverte d'Oxford, très animée et fameuse ville universitaire aux 40 collèges, le plus célèbre d'entre eux étant "Christchurch College" que nous avons visité en détail (très intéressant) ; embarquement sur le ferry à 23 h environ.

Mercredi 1^{er} juillet : accostage à Ouistreham (près de Caen) à 8 h et reprise des vélos pour revenir à Bouchemaine (249 km avec presque 2000 m de dénivelée) par une très chaude journée (32 °C).

N.B. : Pour rejoindre Brest et le départ de l'EuroDiagonale, nous avons effectué Bouchemaine-Rennes (125 km) à vélo, puis Rennes-Brest en T.E.R. le samedi 20 juin. Ce soir-là, nous avons eu le plaisir de dîner dans "notre" pizzeria attirée avec Eric, mon neveu et néanmoins filleul, et Dominique, sa charmante épouse, qui habitent St-Divy, à quelques lieues d'ici.

Que dire de plus sinon que l'ensemble du périple s'est idéalement passé et que nous en garderons un souvenir impérissable !

Jean-Claude et Nicole

Merci à Sophie,

Merci à Jean-Claude et Nicole Chabirand.

Ils nous ont fait parvenir des récits très attrayants de grandes randonnées hors de nos frontières.

Nul doute que nombreux seront les cyclos qui voudront suivre l'exemple... mais peut-être pas en cette année 2011 «pro PBP» ?

Roger Martin

