



Tour de France par les Relais de France de l'Audax Club Parisien Synthèse

1 Introduction

Nous venons d'achever en 2024 une aventure commencée en 2020 et dans laquelle plusieurs d'entre nous se sont fortement investis durant ces 5 années.

Chacune des 20 étapes de notre Tour de France par les Relais de France de l'Audax Club Parisien a donné lieu à un compte rendu édité dans les bulletins annuels de notre Club, mais il m'a semblé qu'il était néanmoins nécessaire d'en formaliser une synthèse présentant l'ensemble des éléments clés de la préparation du projet dans son ensemble et de ses différentes phases, et la façon dont nous l'avons vécu dans l'action une fois sur nos montures !

2 La genèse du projet

Ce projet est né sous l'impulsion d'Alain Moraine à l'époque président du Codep92 [et de notre section Cyclotourisme du Club92CMCAS](#). Alain est connu pour être un grand cyclotouriste au regard de la densité et de la qualité de sa pratique sportive ...

En 2019, Alain [venait de terminer ses 21 flèches de France](#) et il cherchait un grand projet pour animer sur plusieurs années le Club92CMCAS, et le redynamiser. Je crois aussi que, sur un plan plus personnel, il avait envie de se lancer dans une nouvelle grande aventure cyclotouriste [entre 2 Paris Brest Paris](#).

3 Les conditions la réussite : préparation et organisation

3.1 La constitution du Groupe

Pour constituer le groupe Alain s'est appuyé sur son réseau au sein du petit monde du cyclotourisme ... c'est-à-dire le CODEP92 et le Club de l'Abeille de Rueil dont il était aussi adhérent. Au moins deux ou trois conditions impératives : des personnes ayant une pratique sportive du cyclotourisme, un relationnel facile, et tentées par des virées itinérantes sur une semaine ou plus ... S'ils ne sont pas au Club92CMCAS, ce n'est pas grave, ils pourront le rejoindre ...

Les premiers contacts se font lors des sorties sur les vélos sur un objectif moins ambitieux mais représentatif afin de tester « en grandeur réelle » le fonctionnement des participants et du groupe.

Le parcours choisi par Alain pour cet essai est le Tour du Massif du Mont-Blanc 365 km et 8 000 m de dénivelé positif. Il sera réalisé en autonomie avec repas et nuits en hôtels et restaurants, en 3 jours du 24 au 26 juillet 2019. Nous l'avons fait à quatre Alain, Eric, Jean-Christophe et moi-même : nous ne nous connaissions pas tous au départ d'Albertville et nous sommes rentrés tous copains et soudés après avoir bouclé la boucle ...

Le noyau de groupe « Tour de France » a été ainsi formé et pendant ces trois jours dans les Alpes Alain nous a présenté son projet « fou » de Tour de France que nous avons adopté tous les 4.

Au-delà de ce noyau central, plusieurs autres copains ont participé partiellement à notre Tour de France :

- Soit de façon opportuniste sur des sections parcourues au même moment dans le cadre de projets différents,
- Soit par envie de participer aussi à cette aventure sur laquelle nous avons bien évidemment largement communiqué.

3.2 Les traces GPX

Il est aujourd'hui impensable de se lancer dans une telle aventure sans traces GPX pour nos GPS de vélo ! C'est la meilleure solution pour être assuré de toujours trouver notre chemin par un itinéraire adapté à un parcours aussi sécurisé et agréable que possible en vélo.

L'Audax Club Parisien met à disposition des traces GPX pour l'ensemble des Relais de France que nous avons utilisées en base pour notre propre besoin.

Les premiers retours d'expérience ont toutefois montré que l'on traverse de nombreuses villes importantes le long des côtes et des frontières et que les franchissements des estuaires et des rivières constituaient fréquemment des points noirs du point de vue de la sécurité à vélo.

Par ailleurs, l'engouement relativement récent pour le vélo et la promotion des modes doux de déplacement ont conduit, depuis quelques années, à la mise en place, en grand nombre, de nouvelles pistes cyclables pas toujours prises en compte dans les traces proposées par l'Audax Club Parisien.

Nous avons donc rapidement contrôlé systématiquement les traces proposées en les aménageant, le cas échéant, pour éliminer les sections les plus dangereuses à vélo et emprunter les pistes cyclables existantes non prises en compte lorsque cela s'avérait possible aujourd'hui.

Cette étape un peu fastidieuse nous semble cependant indispensable pour gagner en sécurité et en plaisir une fois sur les vélos.

Ces traces ont aussi permis en amont de bien estimer les km parcourus et les dénivelés positifs rencontrés lors de la préparation du séjour pour bien calibrer les étapes journalières au niveau des hôtels et des restaurants.

3.3 L'organisation des étapes

Lorsque l'on roule pendant 7 ou 10 jours de suite pour parcourir plusieurs relais d'une seule traite, il convient de bien calibrer chacune de ces étapes.

Un compromis a dû être fait pour :

- Allonger les étapes journalières afin d'en limiter le nombre et donc le coût global du séjour,
- Ne pas les allonger trop afin de sécuriser la réservation des hébergements jour après jour. Il n'est en effet pas envisageable de décaler la fin d'un séjour d'une journée pour la réservation des hébergements notamment. La longueur de chaque étape est naturellement limitée par les capacités physiques des participants et par leur difficulté en termes de dénivelés positifs, mais il faut aussi prendre en compte la survenue possible d'impondérables tels que des incidents mécaniques ou une météo défavorable ...
- Les possibilités d'hébergement qui sont plus ou moins limitées tout au long du parcours.

Le calibrage de chaque séjour itinérant a été largement étudié et discuté en amont de chaque séjour, ce qui a permis de prendre des options raisonnables qui ont pu être suivies sans souffrances sur le terrain.

3.4 La logistique

La voiture :

Le tour du Mont Blanc avait été fait en autonomie mais il ne s'étendait que sur trois jours. Nous en étions ressortis un peu inquiet pour des séjours itinérants pouvant s'étendre sur plus d'une semaine.

Par ailleurs, nos épouses étaient aussi un peu inquiètes de nous voir ainsi partir sans soutien logistique pour faire face aux aléas (incidents techniques, baisse de forme, ...).

Il a donc été décidé qu'une voiture nous accompagnerait pour transporter les bagages d'un hôtel à l'autre, et sécuriser les aléas techniques ou physiques. Ceci a cependant conduit à limiter le groupe à 6 cyclistes au maximum.

Cet accompagnement au aussi été possible car Sylvie a accepté de le réaliser tout le long du Tour de France. [Cette solution s'est avérée très rassurante et très utile grâce à la réactivité de Sylvie lors des quelques incidents majeurs survenus presque année avec pourtant du matériel neuf ou révisé et lors de soucis de réservations !](#) Il a un coût non négligeable mais nous n'aurions sans doute pas réussi le challenge sans !

Un groupe WhatsApp dédié :

Nous avons utilisé un groupe WhatsApp dédié pour échanger avant, pendant et après, entre les cyclistes, Sylvie, et les autres épouses. Il a aussi permis de partager et conserver les photos et les vidéos.

Une application Tricount :

Chargée sur les smartphones, elle permet de partager et d'équilibrer efficacement les dépenses réalisées tout au long des séjours et simplifie donc les paiements réalisés tout au long des séjours.

4 Notre Tour de France : les éléments clés

4.1 Les séjours itinérants réalisés

Notre Tour de France a été réalisé en 7 séjours répartis entre mi-2020 et mi-2024 :

- Perpignan – Hendaye du 24 au 29 juillet 2020 ; 682 km et 12995 m de D+ en 6 jours,
- Hendaye – Nantes du 31 mai au 06 juin 2021 ; 834 km et 3885 m de D+ en 7 jours,
- Nantes – Cherbourg du 01 au 10 juin 2022 ; 1269 km et 10448 m de D+ en 10 jours,
- Cherbourg – Lille du 08 au 13 septembre 2022 ; 739 km et 4480 m de D+ en 6 jours,
- Nice – Perpignan du 25 au 30 mars 2023 ; 700 km et 4170 m de D+ en 6 jours,
- Bellegarde sur Valserine – Nice du 22 au 28 juin 2023 ; 609 km et 14065 m de D+ en 7 jours,
- Lille – Bellegarde du Valserine du 13 au 23 juin 2024 ; 1304 km et 15189 m de D+ en 11 jours

Il était difficile de faire plus rapidement compte tenu de la disponibilité des uns et des autres, et de l'incidence de la COVID ...

4.2 Notre Tour de France en chiffres

Au total 6 136 km ont été parcourus et 65 232 m de D+ gravés en 49 étapes d'une journée. Cela a nécessité 318,6 h de vélo soit en moyenne par jour 125 km et 1331 m de D+, et une vitesse moyenne de 19,3 k/h....

L'étape la plus longue était Sainte Eulalie en Borne – Ambarès et Lagrave avec 158,5 km parcourus dans la journée, et celle la plus pentue a totalisé 3 285 m (Cierp Gaud – Argeles Gazost).

Nous sommes 3 à avoir réalisé toutes les étapes : Alain, Eric et moi-même.

Jean-Christophe a tout fait sauf le séjour Bellegarde – Nice, immobilisé suite à sa chute dans les Gorges de la Nesques. [Il projette de le faire en juin 2025.](#)

Stéphane nous a rejoint à Brest et a fait ensuite toutes les étapes jusqu'à Verdun où une méchante bronchite l'a contraint à un retour prématuré par le train.

Jean-Claude nous a rejoint à Nantes et a fait ensuite toutes les étapes sauf celles ayant un fort dénivelé.

Jean-Luc Bégon nous a accompagné sur les deux étapes entre Le Touquet et Lille.

Enfin, Olivier Le Lameur (de l'Abeille de Rueil Malmaison) a participé au premier séjour entre Perpignan et Hendaye.

Ainsi au total, nous avons parcourus 29 262 km dont 28 580 au titre au Club92CMCAS.

4.3 La météo

Il n'est pas interdit d'avoir un peu de chance ! Pour notre Tour de France le dieu de la météo était avec nous car finalement sur les 49 jours de vélo nous n'avons été que très peu mouillés :

- Une première fois, une journée assez pluvieuse entre Ronces-les-Bains et La Tranche sur Mer, avec un épisode assez intense lors de la traversée de Rochefort,
- Une seconde fois lors de l'ascension du Col de Turini où l'orage grondait dans la montagne ... Très impressionnant,
- Une troisième fois en arrivant à Saint Claude où nous avons subi un très gros orage nous obligeant à nous arrêter car on ne voyait pas sur quoi on roulait avec quelques centimètres de hauteur d'eau sur la route ...

C'est probablement sur la section entre Cherbourg et Lille où nous avons eu le plus de chance car nous avons souvent roulé sur des routes mouillées sans jamais être sous la pluie.

Pas de problème non plus côté températures mais nous avons choisi les mois des séjours pour n'avoir normalement ni trop froid ni trop chaud : séjours en juin, juillet et septembre sauf pour la

méditerranée que nous avons parcourue en mars pour éviter les fortes chaleurs [et la forte circulation](#).

4.4 Les difficultés rencontrées avec les traces GPX

Du point de vue de la sécurité, les principales difficultés rencontrées avec les traces GPX ont été :

- L'emprunt d'itinéraires inadaptés pour les cyclistes et notamment :
 - Le passage du barrage de la Rance,
 - Le passage du Pont de Normandie que nous avons fait à pied compte tenu de la force des vents de côté sur les parties les plus hautes de cet ouvrage,
- L'oubli de certaines pistes cyclables qui auraient pu être suivies pour un parcours plus agréable et plus sûr. Ces pistes étaient sans doute plus récentes que les traces de l'Audax Club Parisien qui n'ont probablement pas été actualisées.

4.5 Les aléas subis

Malgré la vérification technique de nos montures avant chaque séjour nous avons rencontré quelques pannes mécaniques :

- Avant [Bordeaux](#), Eric rencontre un problème avec le roulement arrière de son Giant qui grippe. L'assistance voiture s'avère nécessaire pour rejoindre un concessionnaire Giant à Bordeaux qui change la roue.
- A Muzillac Jean-Christophe casse la roue libre de son Giant pourtant très récent ! Appel de Sylvie pour assistance voiture impérative et recherche d'un concessionnaire Giant qui finalement remplacera la roue arrière ...
- Naturellement quelques crevaisons en général aux abords des grandes villes que nous avons toujours su réparer. Avec l'utilisation progressive de pneus Marathon Plus Schwalbe, réputés increvables, les crevaisons sur font heureusement de plus en plus rares ... ;

Pour résumer, s'équiper de pneus Marathon Plus et éviter les vélos Giant

4.6 Les rencontres faites

Ayant traversé de nombreuses régions nous en avons profité pour rencontrer des amis ou de la famille qui y vit, et notamment :

- François-Xavier Borlo de l'Abeille de Rueil Malmaison qui nous guide et nous accompagne depuis Perpignan jusqu'au Col de la Bataille,
- Au Col des Ares, dans les Pyrénées, un passage chez [le](#) frère d'Alain, apiculteur de montagne,
- A Biarritz Raymond Pelletant ancien président du Codep92,
- A Ploumanac'h nous avons roulé quelques km avec Michel Laurent un ancien adhérent du Club,

- A Trébeurden nous avons mangé avec Monique et Jean Laumont d'anciens adhérents du Club,
- A Saint Alban, nous avons déjeuné avec Michel et Francis,
- A Saint Briac, nous avons été invités chez Nicole et Roger,
- A Paimpol, nous avons dîné avec René un oncle de Sylvie et Patrice, lui aussi Cyclotouriste,
- Entre le Touquet et Lille nous avons roulé avec Jean-Luc Bégon,
- Près de Saint Raphael nous avons mangé avec Marc [Reubrecht](#),
- Au Col Saint Martin nous avons fait l'ascension avec Bernard Beylemans et déjeuner ensemble au sommet.

Et naturellement lorsque nous posons pieds à terre, nous avons été interpellés par de très nombreuses personnes que notre projet a fait rêver, et nous espérons en avoir motivé plusieurs d'entre elles pour démarrer le cyclotourisme.

4.7 La sécurité

Au final, aucun de nous ne s'est blessé et personne n'a chuté durant l'ensemble de ces parcours. Nous avons donc su conserver les marges de sécurité suffisantes, notamment dans les descentes des grands cols et entre nous pour éviter les collisions ou les chutes.

La cohabitation avec les automobilistes a été globalement satisfaisante ; nous avons cependant été quelquefois en risque au niveau des écluses (des automobilistes s'engagent rapidement de front avec le cycliste en le doublant et le « serre » ensuite au niveau de l'écluse pour la passer) et au niveau des porte-à-faux arrière de la remorque d'un véhicule articulé qui balaye un espace important où peut se trouver un cycliste (ou un autre véhicule) lors d'un changement de direction assez serré.

4.8 L'ambiance du groupe

Toujours très bonne, grâce à la bonne humeur et à l'esprit de groupe de chacun des participants.

Cette aventure nous a soudé et à fait de nous des amis. Plusieurs repas ont été organisés, avec nos épouses, à l'issue des séjours pour le plaisir de nous retrouver en nous remémorant nos aventures.

5 Conclusion

Le grand projet du Tour de France en suivant les relais de France de l'Audax Club Parisien a été une belle aventure qui nous a fait découvrir de nombreuses magnifiques régions et gravir des cols mythiques empruntés par le Tour de France. Nous avons aussi été honorés deux années de suite par l'Audax Club Parisien qui nous a remis à deux reprises la Coupe Beaumann du Club ayant parcouru le plus grand nombre de relais dans l'année. Nous sommes au final 3 à avoir parcouru tous les Relais de France, nous inscrivant ainsi sur une liste assez courte d'happy fews !

Il ne nous reste plus maintenant à rebondir sur un autre projet fédérateur !

Tour du Mont Blanc



J1 - Premier Col



J1 – Dernier Col avant Le Buet



J1 – Réconfortants bien mérités



J2 – Premier col de la journée



J3 – Montée au petit St Bernard



J3 – Arrivée à Albertville

Perpignan - Hendaye



J2 – Arrivée à Foix



J3 – Paysage grandiose



J4 – Col du Tourmalet



J5 – Montée à l'Aubisque



J5 – Col de l'Aubisque



J5 – Col de Marie Planque



Petit déjeuner avant l'effort !



J6 - Arrivée à Hendaye

Hendaye - Nantes



Il faut composer avec la gestion du COVID !



J3 – Vélodycée dans les Landes



J4 – Vers Royan



J5 – La Rochelle



J2 - Table d'Orientation de Mouguerre

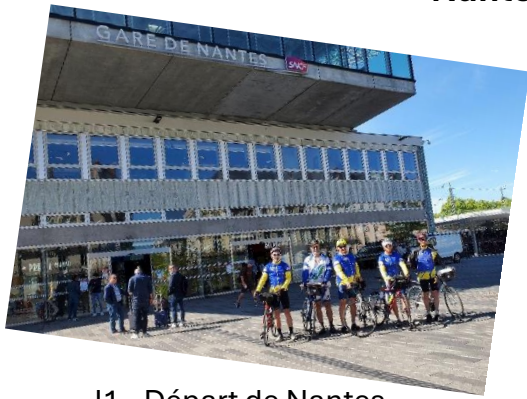


J3 - Bordeaux



J7 – Arrivée à Nantes

Nantes - Cherbourg



J1 - Départ de Nantes



J1 - Vers Guérande



J2 - A Carnac avec Bernard Vendéoux



J2 - Arrivée à Port Louis



J3 - Sur la navette au départ de Port Louis



J3 - Devant Fort Bloqué



Arrivée Baie des Trépassés



J4 à Locronan



J4 – Repas à Camaret



J5 – Gare de Brest



J5 – Sur le Pont Albert Louppe



J6 à Ploumanach



J7 – Passage à Binic avec René Greze



J7 – Arrivée à Saint Briac avec Roger Davy



J7 – Repas chez Roger et Michelle Davy



J8 – A Saint Malo



J8 – Au Mont Saint-Michel



J8 – Vers Saint Jean de Thomas



J8 – Arrivée à Julouville



J9 – Beaumont - Hague



J10 – Départ de Beaumont Hague



J10 – Vers Auderville



J10 – Arrivée à la gare de Cherbourg

Cherbourg - Lille



J1 – Départ de Cherbourg après la pluie



J1 – Un peu de gravel



J2 – Vers Courseulles – Ciel menaçant



J3 – A Etretat



J3 – Pas mouillés mais il a plu !



J5 – Départ du Touquet avec Jean-Luc Bégon



J6 – Vers le Mont des Cats



J6 – Arrivée à Lille

Nice - Perpignan



J1 – Départ de Nice



J1 – Repas à Agay avec Marc Rubrech



J3 – Entre Arles et Saint Gilles



J4 – Au Saintes Maries de la Mer



J6 – Entre Minerve et Duilhac



J7 – Arrivée à Perpignan

Bellegarde - Nice



J1 – Départ de la Gare de Bellegarde



J2 – La Clusaz



J3 – Montée au Col des Près



J3 – Au-dessus du lac de Roselend



J3 – au Cornet de Roselend



J3 – Arrivée à Val d'Isère



J4 – Montée à l'Iseran



J4 – Montée à l'Iseran



J5 – Col du Galibier



J5 – Montée du Col du Galibier



J6 – Col de Vars



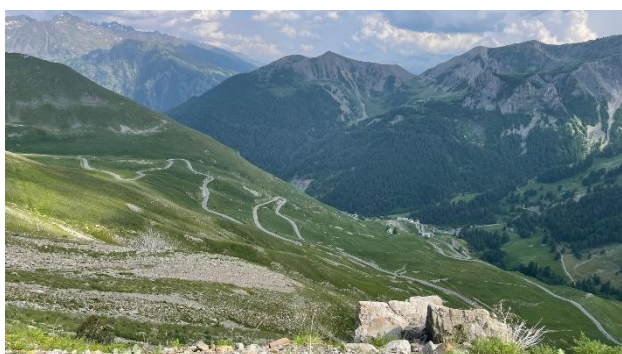
J6 – Au pied du Col de la Bonette



J6 – au pied du Col de la Bonette



J6 – Au Col de la Bonette



J6 – Descente du Col de la Bonette



J7 – Arrivée à Nice

Lille - Bellegarde



J1 – Départ de Lille



J1 – Arrivée à Trélon



J2 – à Rocroi temps humide et froid



J2 – Nous sommes pourtant vers Rocroi



J2 – Place Ducale Charleville – Mézières



J3 – En route vers les hauts lieux de 14/18



J3 – L'ossuaire de Douaumont



J3 – Le cimetière de Douaumont



J4 – Verdun, Monument à la victoire



J6 – à Strasbourg



J8 – au Ballon d'Alsace



J11 – Arrivée à Bellegarde



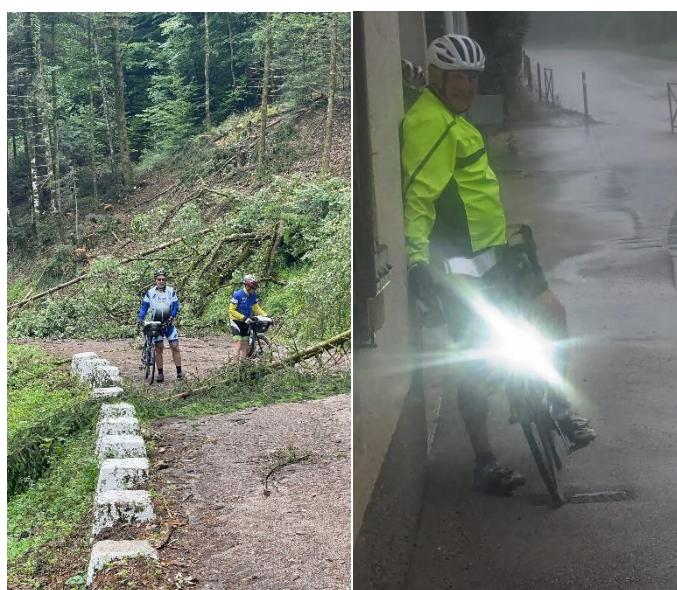
J5 – Au-dessus de Pont à Mousson



J5 – Arzviller ascenseur à bateaux



J7 – Au Haut Koenigsbourg



J10 – Journée difficile avec les intempéries