

**LES 100 PLUS
GRANDES ASCENSIONS
DU
TOUR DE
FRANCE**

LE GUIDE DU CYCLISTE POUR GRIMPER LES MONTAGNES DU TOUR

SIMON WARREN

Editions OUEST-FRANCE

Première publication au Royaume-Uni en 2014 par Frances Lincoln.

Titre original en langue anglaise :

100 Greatest Cycling Climbs of the Tour de France.

© 2014, Frances Lincoln Limited

Texte, photographies et mise en page © 2014, Simon Warren

Pour la version française :

Collaboration éditoriale : Adeline Soares

Traduction et adaptation française : Nord Compo, Villeneuve-d'Ascq

© 2015, Édilarge S.A. Éditions Ouest-France, Rennes (35)

N° d'éditeur : 7664-01-3,5-02-15

I.S.B.N. : 978-2-7373-6560-7

Dépôt légal : février 2015

Imprimé en R.P.C.

www.editionsouestfrance.fr

Tous droits réservés. Aucun extrait de cet ouvrage ne peut être reproduit, stocké dans une base de données ou retransmis sous quelque forme ni par quelque moyen que ce soit, électronique, électrostatique, magnétique, reprographique ou autre, sans l'accord préalable écrit de l'éditeur.



POUR CHAR, LUX ET RYDER



Table des matières

7 Introduction

16 Pyrenees

78 Massif Central

106 Vosges

128 Le guide du spectateur du Tour

134 Jura

148 Alpes du Nord

206 Alpes du Sud

234 Feuille de route



Introduction

Le Tour de France a été créé en 1903 quand le journal *L'Auto*, alors en difficulté, cherchait un véhicule promotionnel pour renforcer ses ventes et faire disparaître son rival *Le Vélo*. Sa création est attribuée à Henri Desgrange mais l'idée vient d'un jeune journaliste, Géo Lefèvre. Sa suggestion d'une course de six jours faisant le tour de la France fut saisie au vol par l'éditeur Desgrange et, grâce au comptable du journal, Victor Goddet, enthousiaste à l'idée de financer l'affaire, le Tour de France était né. En ce temps-là, les coureurs couvraient des distances d'étape qui feraient grimacer les coureurs d'Audax, en parcourant des routes impropres à la circulation des 4 x 4, sur des bicyclettes qui n'échapperaient pas à la benne de nos jours. La première course fut gagnée par Maurice Garin qui a couvert les 2 428 km à 25,68 km/h, ce qui est époustouflant comparé aux vitesses moyennes actuelles qui avoisinent 40 km/h.

Au fil des années, le format de la route, la formation d'équipes et les distances ont connu un mouvement permanent dans la recherche de la solution parfaite. Il a fallu attendre 1919 pour que le prestigieux maillot jaune, symbole omniprésent du Tour, soit décerné et 1969 pour que la course se stabilise dans la forme qui nous est familière aujourd'hui. Plus tard, en 1975, le maillot à pois rouges a été introduit. Il est décerné au coureur qui gagne le

plus de points dans la classification des sommets. Un système a été mis au point pour classer ces derniers en fonction de la vitesse d'une voiture pour escalader sa pente : un sommet de 4^e catégorie peut être monté en 4^e vitesse et ainsi de suite. Plus le nombre est faible, plus le sommet procure de points jusqu'aux cols Hors Catégorie : des routes si difficiles qu'elles ne peuvent être classées.

Le premier sommet escaladé par le Tour, une route de 1 000 m, a été le col de la République (voir p. 92), dans la course inaugurale, en 1903. Ayant surmonté ce défi, il était temps, deux ans plus tard, de tester les coureurs sur un vrai sommet, le Ballon d'Alsace (voir p. 122), s'élevant à une altitude de 1 178 m. Desgrange avait déclaré que personne ne serait capable de l'escalader, mais un homme, René Pottier, lui a donné tort.

Le vrai tournant a eu lieu en 1910 quand la course a emprunté les hauts cols des Pyrénées, en commençant par celui de Peyresourde (voir p. 40), et en finissant quatre cols plus loin à Bayonne après avoir traversé le col d'Aubisque (voir p. 24). Cela a pratiquement détruit les coureurs mais c'est ce jour-là que le Tour a réellement débuté. L'année suivante, les Alpes entraient dans la danse avec l'ascension du col du Galibier et quiconque voulait gagner le Tour devait apprendre à grimper et à descendre ces routes impressionnantes.

Faire du rêve une réalité

Quel été incroyable ! Ce fut la chance de ma vie : passer l'été à grimper et à documenter 100 cols, des Pyrénées aux Vosges, pour compiler ce livre. J'avais déjà écrit sur les « petites » collines d'Angleterre et de Belgique, mais là, c'était une autre paire de manches : ces routes étaient colossales en comparaison. Le livre aurait pu simplement s'intituler *Les Plus Grandes Ascensions cyclistes de France*, mais est-ce que les cols auraient des noms familiers sans le Tour de France ? Le Tour a été, est et sera sans doute le plus grand événement sportif du monde et ces routes sont les briques qui le constituent, son essence même. Grimper ces collines, c'est rouler dans l'ombre des géants, mêler les traces de ses pneus à celles de centaines de batailles qui s'y sont déroulées. Certaines pentes plus hautes, d'autres plus raides, et d'autres encore apparemment insignifiantes, mais toutes ont participé à la création de la légende du Tour.

En haut de mon premier sommet, je suis en polo blanc et oui, le jean est en lycra® !



Comme prévu, le choix des cols n'a pas été facile, car la course en a franchi de très nombreux au cours de son histoire et il a parfois fallu faire des choix difficiles. En établissant la liste, de Joux-Plane à Luz-Ardizen, j'avais l'eau à la bouche mais mes jambes tremblaient à l'idée de l'effort à venir. Une fois les 100 cols sélectionnés, je me suis acheté une pile de cartes Michelin et j'ai commencé à planifier les étapes.

Ce n'était pas la première fois que je parcourais ces cols à bicyclette : en 1992, je m'étais joint à un voyage en car qui suivait le Tour pendant une semaine. Après quelques rapides coups d'œil sur la course, nous étions arrivés au bas du col du Télégraphe et il était temps de sortir nos vélos. C'était mon premier col, et j'étais impatient. Nous nous sommes précipités et, jusqu'à ce jour, je n'ai jamais oublié cette course. Les panoramas sur la vallée à chaque rupture dans les arbres, l'altitude, j'étais si heureux que je riais presque. Cette nuit-là, nous avons couché à Valloire, où nous avons pris quelques bières de trop, ce qui allait compliquer l'ascension du Galibier le lendemain.

Au bout de 5 m, j'étais lâché, j'avais une gueule de bois d'enfer. « Allez-y, laissez-moi », criai-je comme notre groupe disparaissait au loin, me laissant m'apitoyer sur mon sort. Mais j'étais au col du Galibier, je ne pouvais pas laisser tomber comme cela, aussi je rassemblai

toute mon énergie et pris lentement de la vitesse. À mi-parcours, les coureurs étaient en vue. Au fil des lacets, sur les pentes plus raides, je les rattrapai un à un, et alors qu'il ne restait plus que 5 km avant le sommet, j'avais lâché le dernier coureur. En forme, je poussai jusqu'au sommet aussi vite que possible pour finir au coude à coude avec un géant belge dans un sprint sur la ligne d'arrivée. Quelle expérience ! C'est pour cela que la bicyclette a été inventée.

En 2013, les cartes étalées devant moi et calendrier en main, je commençais à faire des plans. Je calculais que je devais escalader 100 cols en trente jours, que je répartis sur cinq voyages, en tirant parti des congés scolaires et autres jours fériés. Sur le papier, le plan paraissait impeccable, mais je devais bientôt réaliser que la fenêtre temporelle pour partir à l'assaut des cols n'était pas aussi étendue que je l'avais espéré.

La première expédition était prévue pour la fin mai ; dix jours dans les Pyrénées en roulant vers l'est. D'après mes recherches, j'avais conclu que les routes seraient alors dégagées de la



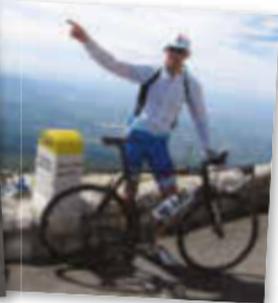
Épuisé en haut du Tourmalet et triomphant au col de Pailheres, tous les deux à plus de 2 000 m.

neige, mais je n'avais pas prévu l'hiver 2012-2013. Une semaine avant mon départ, le col du Tourmalet était toujours sous 2 m de neige ; j'ai dû changer mon programme. En reportant l'expédition d'un mois, j'étais sûr que tout irait bien, mais un nouveau coup du sort m'attendait : quelques jours avant mon arrivée, la neige avait fondu presque en une nuit, lessivant les routes mais aussi des villages entiers depuis les pentes de la montagne. Frustré et approchant du milieu de l'année, j'enterrais les Pyrénées et décidais de démarrer par les pentes du Jura et des Vosges.

La première ascension devait être le col du Grand Colombier. En roulant plein sud depuis Calais, je démarrai l'ascension à peine sorti de la voiture, et 1 heure plus tard, j'avais gravi mon premier col. Plus que quatre-vingt-dix-neuf ! Ce premier voyage a été de loin le plus compliqué, et ma femme me rappelle souvent que ça a été par moments un véritable



Conquérant sur le col des Pradeaux et le mont Ventoux.



cauchemar. Je ne voyais pas où était le problème si l'on mangeait de la pizza froide à 10 heures du soir tout en conduisant le long de routes tortueuses avec un petit enfant de 1 an criant à l'arrière – cela faisait partie de l'aventure, pas vrai ? Apparemment non.

Pour le voyage suivant, je laissai la famille, les monceaux de bagages, et je voyageai plutôt léger avec mon copain Owen. Ce fut un voyage très relax ; cinq jours à suivre la course dans les Alpes. Nous avons grimpé tous les cols prévus, mais également profité de trois merveilleux après-midi assis dans la montagne, nous imprégnant de l'atmosphère de la course tout en nous régaland de bon fromage, de pain frais et de saucisson.

Pour le troisième voyage, j'étais de retour dans les Alpes avec la famille. J'avais promis que ce serait moins stressant, et aussi quatre jours au bord de la piscine à mi-parcours, lors de notre voyage de Genève à Nice et retour. Plus nous descendions vers le sud et plus nous étions ébahis devant le paysage. J'étais ébloui par la grandeur, le vide, la magnificence des Alpes du Sud.

Une semaine après être revenu de seize jours d'ascensions glorieuses, j'étais sur la route avec mon futur partenaire, Nick. Nous avons parcouru le Massif central, avalant jusqu'à cinq ascensions par jour afin de pouvoir atteindre le mont Ventoux et conserver assez de temps pour en profiter. Nous avons parcouru la boucle fantastique qui relie Malaucène au mont, via Bédoin,



Les pouces levés au Port de Bales et un accueil fantastique au sommet du col de Vars.

le col, et effectué le trajet retour pour profiter d'une excellente pizza ; ce fut la meilleure journée de vélo de tout l'été. Tout s'était déroulé dans la détente, mais il nous restait une ascension, et en regardant l'heure, nous avons réalisé qu'il fallait se bouger. Après une course atroce de quatre heures jusqu'à Mende, où nous sommes arrivés juste avant la tombée de la nuit, nous avons effectué trois autres heures de forcing le long de l'autoroute pour rejoindre notre hôtel deux minutes avant sa fermeture.

Le dernier voyage était l'épisode dans les Pyrénées reporté deux fois. Mon père se porta volontaire comme copilote tant que je le laissais observer les oiseaux en haut de chaque sommet. Nous conduisions jusqu'en haut du col, je laissais mon père s'y balader à la recherche de gypaètes pendant que je descendais et remontais, puis nous quittions les lieux. Nous répétions ceci quatre ou cinq fois par jour, avant de manger comme des rois chaque soir. Ce fut sans nul doute la meilleure expédition à vélo que j'ai jamais faite, Papa se

chargea même de toute la conduite entre les cols. C'était le rêve devenu réalité.

Cependant, le parcours n'a pas été semé uniquement de roses. À certains moments, je me suis posé des questions sur ma santé mentale, et j'ai dû me remémorer que je goûtais le meilleur moment de ma vie.

Deux mauvais souvenirs me viennent à l'esprit immédiatement. D'abord, mon ascension du col du Glandon. Lorsque je déballais mon vélo en bas, il y avait un peu d'humidité dans l'air, mais aussi des éclaircies de ciel bleu ça et là. J'étais optimiste. Mais plus je roulais, plus les conditions se dégradèrent ; les petites gouttes se transformèrent en pluie battante, puis des éclairs illuminèrent les nuages que j'essayais de traverser. Mon cœur se mit à cogner à coups redoublés. J'étais fermement déterminé à atteindre le sommet, mais ce n'était pas une partie de plaisir ; j'aurais préféré être n'importe où sauf ici. À tout juste trois lacets et 750 m de la fin, je me suis dégonflé. Tremblant sur le bas-côté, effrayé par le ciel violent, j'ai fait de mon mieux pour prendre les photos dont j'avais besoin avant de remettre ma veste trempée pour Étendu, brisé, en haut de Superbagnères.



entamer la plus effroyable descente, le long d'une route transformée en rivière.

Mon pire moment a été la montée vers Superbagnères. Avec cinq jours de Pyrénées et vingt cols dans les jambes, j'ai calé, craqué et j'ai perdu mes jambes et mon courage. Comme il n'y avait pas d'indications kilométriques le long de la route, je ne savais plus la distance et je roulais à travers des nuages bas et épais. Je devais atteindre le sommet car mon père m'y attendait avec la voiture, mais où était le sommet ? Ces derniers kilomètres ont duré une éternité. Lacet après lacet, je me hissai vers le col, ne pensant plus qu'à en finir. Finalement, l'immense hôtel trônant au sommet m'apparut, je voyais le bout. Je me dirigeai vers la voiture où je descendis de bicyclette et m'éroulai sur le sol, complètement cassé. Le lendemain, après une bonne nuit et un petit déjeuner copieux, je faisais l'expérience de l'un des meilleurs jours de cette aventure : j'avais traversé un monde de souffrances pour ressortir à l'autre bout ressuscité !

Quant aux faits saillants, il est impossible d'en faire la liste exhaustive, il y en a eu des centaines, depuis mon raid aux premières lueurs sur la cime de la Bonette, jusqu'à l'attaque des pentes sournoises du pas du Payrol ; depuis les vaches qui m'accompagnaient au son de leurs cloches jusqu'au col de Soulour, à la joie d'achever la dernière ascension en haut d'Arcalis. Cette opportunité a été une bénédiction pour moi, car la France est un pays magnifique et l'escalade de ses montagnes est la meilleure façon de l'explorer.

La Marmotte

Vous êtes à la maison en train de regarder le Tour à la télé, et vous criez : « Allez, attaque ! Qu'est-ce que tu attends ? »

Cela paraît facile, mais avez-vous jamais parcouru 175 km à vélo en franchissant quatre cols ? Au rythme d'une course ? Eh bien, avant de réprimander vos idoles, vous devriez essayer. Je ne parle pas de courir le Tour, mais de participer à un événement cycliste qui vous donnera l'occasion d'être un coureur du Tour pendant une journée : la Marmotte.

Nommée en référence à l'un des mammifères les plus insaisissables des Alpes, la Marmotte, organisée pour la première fois en 1982, est largement reconnue comme la première – et à ce jour la plus difficile – des courses à vélo d'un jour. Elle sera la référence par laquelle tous sont jugés. À la sortie de Bourg-d'Oisans, vous embarquez dans une boucle géante qui vous emmène aux cols du Glandon, du Télégraphe et du Galibier, avant de finir en haut de l'Alpe-d'Huez.

En une journée de punition, vous allez couvrir 175 km et grimper la bagatelle de 5 180 m.

La journée commence à l'ombre des montagnes, tandis que vous vous alignez sur la ligne de départ. La Marmotte n'est pas une course ; si c'était le cas, les coureurs quitteraient tranquillement la ville. Non, la Marmotte est bien plus sérieuse, et c'est pourquoi les coureurs démarrent comme des boulets de canon. Jusqu'au pied du col du Glandon, ils filent à toute vitesse en se défiant, sautant de train en train. Il est essentiel de ne pas trop pousser, tout en parcourant le maximum de terrain aussi vite que possible. Pédalez de manière économique, sucez les roues et recherchez cette course en fauteuil jusqu'au départ de la première ascension. Les alliances nouées sur le plat se dénoueront dès que vous allez atteindre les pentes de la montée effrayante de 24 km. Démarrez de manière régulière, à VOTRE rythme. Même s'il est tentant de se laisser emporter par l'euphorie

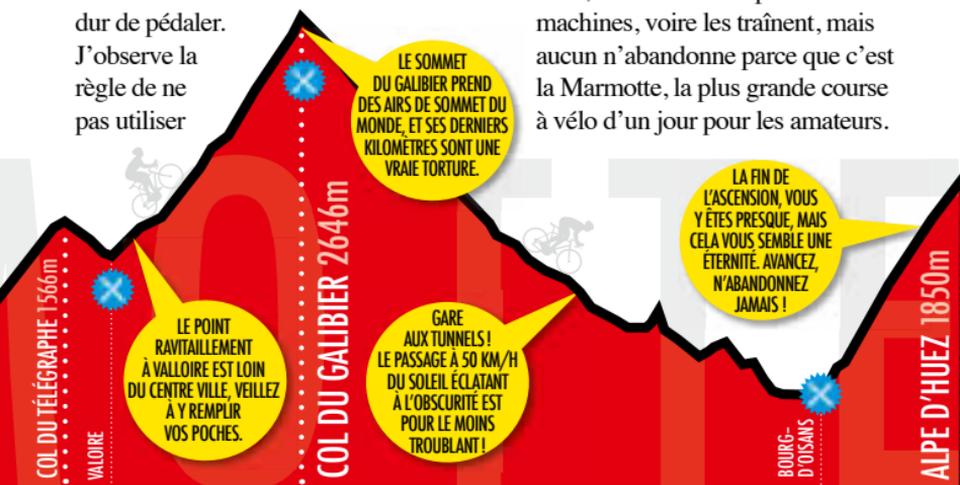


et d'escalader ces montagnes avec de l'énergie à revendre, tempérez vos ardeurs. Après une descente longue et dangereuse, vous arrivez au fond de la vallée qui conduit au col du Télégraphe. Ici, la clé consiste à rester dans les roues. Soyez alerte, faites attention aux cassures car le groupe se contracte et s'étire comme un organisme géant ; restez avec ceux qui veulent un rythme soutenu, mais travaillez **UNIQUEMENT** si c'est une nécessité absolue. Une fois au Télégraphe, vous pouvez vous découvrir un peu plus : vous serez bien échauffé et avec de la chance, la fatigue ne vous aura pas encore saisi. Après le col, une courte descente vous attend jusqu'à Valloire. Secouez vos jambes, étirez-vous, et videz vos bidons, prêts à être remplis à nouveau. Franchissez l'arrêt ravitaillement puis lancez-vous à l'assaut du puissant Galibier, ce géant qui fera de votre journée un succès ou un échec. Mesurez vos efforts. Vos jambes commencent à faire mal et il est bientôt dur de pédaler.

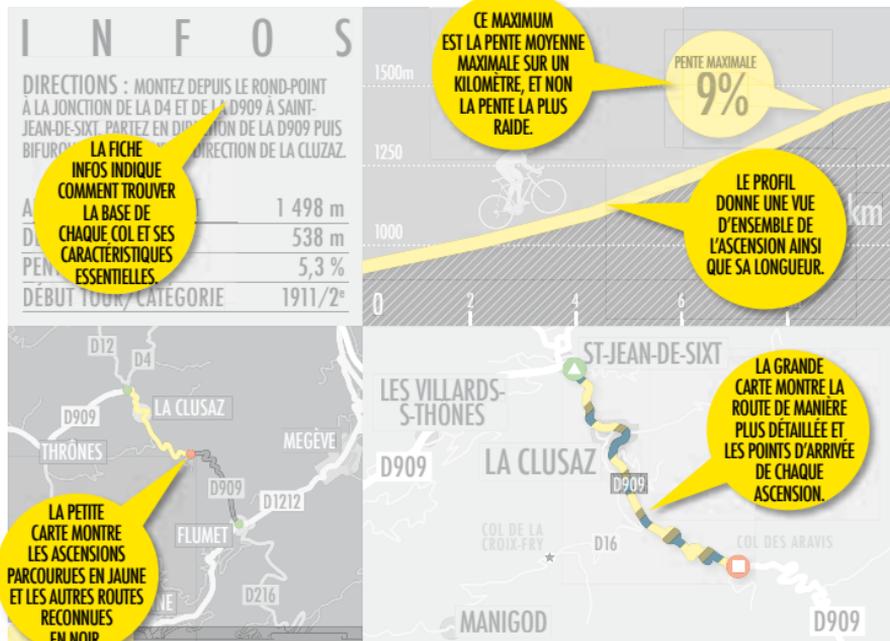
J'observe la règle de ne pas utiliser

mon plus petit pignon avant d'atteindre le tournant à mi-chemin, car c'est alors que les choses se gâtent. Si vous avez toujours quelque chose dans les jambes en arrivant au sommet, la suite devrait aller ; en revanche, si vous êtes épuisé, le reste de la journée vous conduira vers de nouveaux plateaux de souffrance. Les 50 km suivants sont pratiquement de la descente, mais avec des tunnels périlleux qui vous font passer du jour à la nuit en un instant et quelques pentes raides qui secouent tellement le système que cela peut vous arracher des larmes.

De retour dans la vallée, vous vous préparez pour l'Alpe-d'Huez, 13 km qui vous séparent de la fin. Il faut se régénérer avant d'attaquer ses pentes traîtres, jalonnées de grimpeurs épuisés, sans ressort. À partir de là, chaque coup de pédale est une agonie, et je le jure, à 4 km de l'arrivée, vous crierez que vous n'allez plus **JAMAIS** enfourcher une bicyclette. Autour de vous, les concurrents poussent leurs machines, voire les traînent, mais aucun n'abandonne parce que c'est la Marmotte, la plus grande course à vélo d'un jour pour les amateurs.



Instructions



LOCALISATION

Sur chaque page, vous trouverez une carte de la zone environnant l'ascension, et une autre qui décrit la route. Vous devriez être capable de localiser chaque colline à l'aide de ces cartes, mais je vous recommande cependant de toujours vous munir d'une carte complète de la zone ou d'un appareil GPS pour confirmation.

NOTATIONS

Les ascensions sont notées dans le contexte de ce livre. La notation dépend de la pente, de la longueur, de l'hostilité probable des conditions de la montée et de l'état de la route. Toutes les ascensions sont difficiles, d'où 1/10 qui signifie « dure » et 10/10 « presque impossible ».



LÉGENDE DES CARTES

Autoroute	A43
Route départementale	D1006
Route secondaire	SOMMET ★ D78
Ascension	ROUTE EMPRUNTÉE ROUTE ALTERNATIVE
Ascension	DÉPART ARRIVÉE
Frontière	FRANCE ITALIE
Ville	VILLE PETITE VILLE
Échelle	10km



ATTENTION

Une dernière chose avant
de démarrer : même s'il fait
30 °C dans la vallée, cela ne veut
pas dire qu'il ne neige pas au sommet.
Aussi, prenez **TOUJOURS** une veste.
Maintenant, à l'assaut des cols !