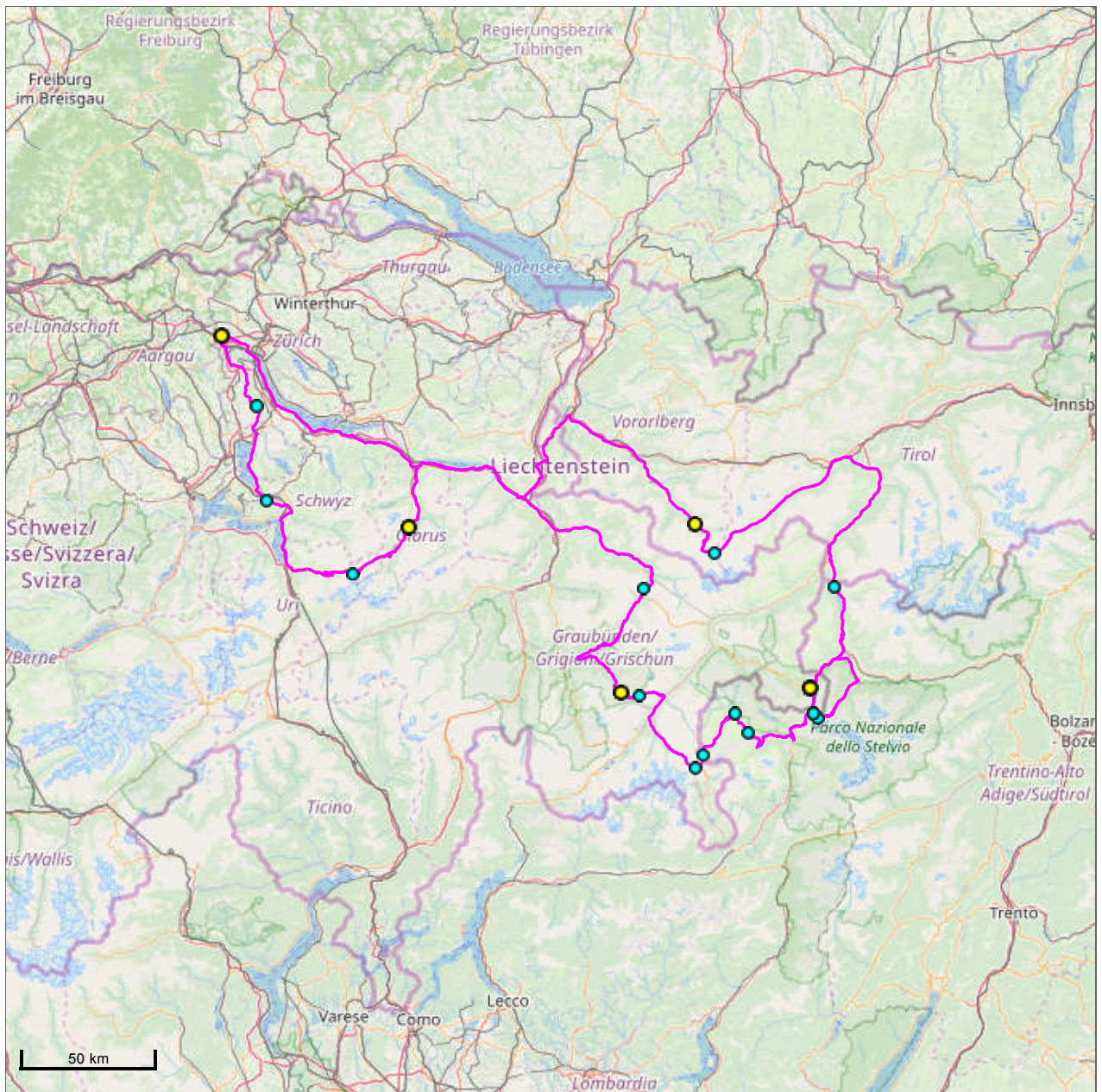
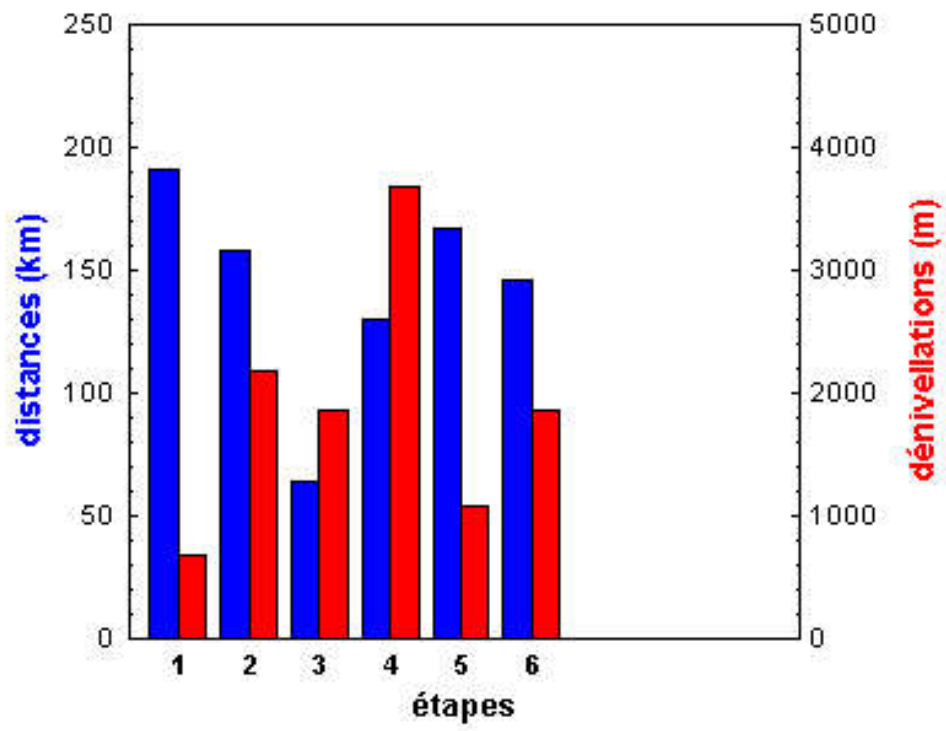


Tour à vélo 1994, 17 - 23 juillet

Patrick Schleppe

étape	distance (km)	dénivellation (m)
Oetwil a.d.L. - Sargans - Gaschurn	191	880
Gaschurn - Bielerhöhe - Reschen - Sta Maria	156	2290
Sta Maria - Stelvio - Umbrail - Sta Maria	64	1870
Sta Maria - Umbrail - Foscagno - Bernina - Albula - Preda	131	3670
Preda - Davos - Leuggelbach	166	1140
Leuggelbach - Klausen - Oetwil a.d.L.	144	2040
total	852	11890





Le clocher de l'église de Graun / Curon en partie submergé par le lac de Reschen / Resia

Étape 1 (17 juillet 1994): Oetwil a.d.L. - Sargans - Gaschurn

La préparation de ce tour n'avait pas été de tout repos. La veille du départ (un samedi), j'ai encore dû passer à mon bureau pour une vérification. Je devais ensuite encore passer en ville pour me faire couper les cheveux. Après cela, je suis arrivé juste assez tôt à Horgen pour y retrouver quelques collègues avec qui nous voulions traverser le lac de Zurich. Après 2,5 km de nage, nous avons atteint Feldmeilen. Le retour s'est fait sur les barques d'accompagnement. Nous avons encore fait une grillade ensemble au bord du lac et il était déjà 9 heures quand je rentrais. Avec une coupure dans un orteil (faite sur le rivage) et encore rien d'empaqueté pour le tour.

Finalement, j'ai tout de même réussi à partir le lendemain matin à 6 h 30. Il faisait beau et la température s'élevait progressivement. J'ai d'abord roulé en direction de Zurich puis le long du lac. L'étape était presque toute plate puisque qu'elle continuait le long de rivières et lacs. Mon parcours était plus ou moins parallèle à des autoroutes, avec l'avantage que le gros du trafic s'y concentrait plutôt que d'emprunter les mêmes routes que moi. Ce n'est qu'après Bludenz, donc déjà en Autriche, que cela devait changer. A partir de là, il y avait un fort trafic du dimanche. La route commençait à monter un peu et je commençais à ressentir la fatigue. La vallée du Montafon est très touristique et les Autrichiens sont bien organisés sur ce point: tout le long de la route, on trouve non seulement des hôtels mais aussi des chambres d'hôtes, toujours avec des indications claires si elles sont déjà occupées ou pas encore. Il n'y avait donc aucun problème pour trouver un gîte pour la nuit.

	distance (km)	altitude (m)	dénivellation (m)
Oetwil a.d.L.	0	420	
Geroldswil	1	400	
Höngg (Zürich)	7	430	30
Altstetten (Zürich)	10	400	
Pfäffikon	46	420	20
Lachen	52	410	
Siebnen	56	450	40
Buttikon	61	420	
Reichenburg	63	440	20
Allmeind (Bilten)	66	420	
Oberbilten	68	450	30
Rüti (Bilten)	69	420	
Mülital	81	460	40
Mühlehorn	82	420	
Mels	108	490	70
Vaduz	126	460	
Mölihholz	128	470	10
Schaan	130	450	
Forstwald	131	470	20
Äscher	133	450	
Nendeln	134	470	20
Nendeln	135	450	
Tisis	139	500	50
Feldkirch	141	460	
Bludenz	163	570	110
St. Anton	169	640	70
St. Anton	170	620	
Gaschurn	191	970	350
total	191		880

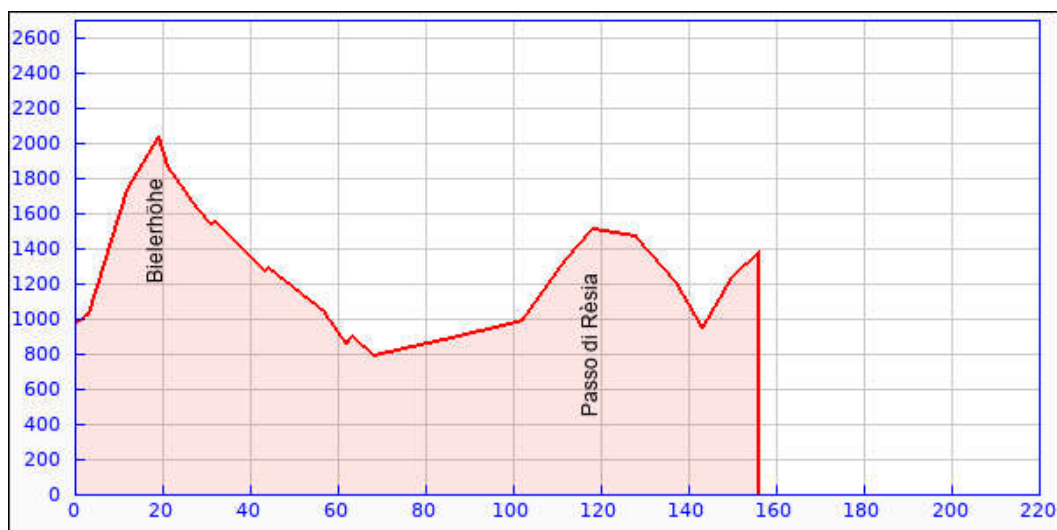


Étape 2 (18 juillet 1994): Gaschurn - Bielerhöhe - Reschen - Sta Maria

Après une bonne nuit et un bon petit déjeuner, je me sentais en forme pour enfin escalader le premier col de ce tour. Aussi bien l'Arlberg que la route de la Silvretta (par la Bielerhöhe) joignent Bludenz à Landeck. Comme l'Arlberg est une plus courte et meilleure route de transit, il n'y a guère qu'un trafic touristique par la Bielerhöhe. La montée n'a été perturbée que par la présence d'irrésistibles fraises des bois le long de la route. Je me suis aussi arrêté au sommet pour regarder le lac et le barrage, ainsi que les informations techniques sur ce complexe hydroélectrique.

La vallée de Paznaun, de l'autre côté du col, était belle, simplement belle. J'ai beaucoup apprécié le trajet... jusqu'au moment de rejoindre la route de l'Arlberg. De Landeck, je ne me rappelle guère que du trafic intense et des feux rouges. Ensuite, la remontée de la vallée de l'Inn s'est aussi surtout faite par la route principale. Je me suis alors rapproché de la Suisse, mais j'ai pris à gauche pour monter vers Nauders puis l'Italie. J'ai cependant dû m'arrêter pour me protéger d'un orage avant d'atteindre la frontière au col de Reschen / Résia. Il pleuvait toujours un peu lorsque je me suis remis en route. En passant j'ai pu voir la célèbre tour d'église dans le lac, seule partie encore visible d'un village submergé à la mise en eau d'un barrage. Il pleuvait de nouveau fort avant que j'arrive à Mals / Malles. Je me suis alors arrêté dans un restaurant pour boire un thé chaud. Cela m'a fait du bien, mais j'avais toujours un peu froid en me remettant en selle: les muscles de mes jambes me faisaient mal et cela ne s'est même pas amélioré quand j'ai recommencé à monter en direction de Müstair. J'étais donc de retour en Suisse. Il y avait juste un lit de libre à l'hôtel Alpina de Santa Maria. Assez pour moi.

	distance (km)	altitude (m)	dénivellation (m)
Gaschurn	0	970	
Partenen	3	1030	60
Vermunttdamm	12	1740	710
Bielerhöhe	19	2040	300
Engadiner Hütte	21	1870	
Wirl	28	1630	
Tschafein	31	1540	
Aussertschafein	32	1550	10
Ebene (Ischgl)	43	1270	
Ulmicher Wald	44	1290	20
See	57	1030	
Trisannabrücke	62	860	
Pians	63	900	40
Landeck	68	790	
Ried	84	880	90
Pfunds	99	970	90
Rauth	102	990	20
Nauders	112	1340	350
Passo di Rèsia	118	1510	170
S. Valentino	128	1470	
Burgüsio	137	1210	
S. Cesario (Laüdes)	143	950	
Tubre	150	1240	290
Sta Maria	156	1380	140
total	156		2290



Étape 3 (19 juillet 1994): Sta Maria - Stelvio - Umbrail - Sta Maria

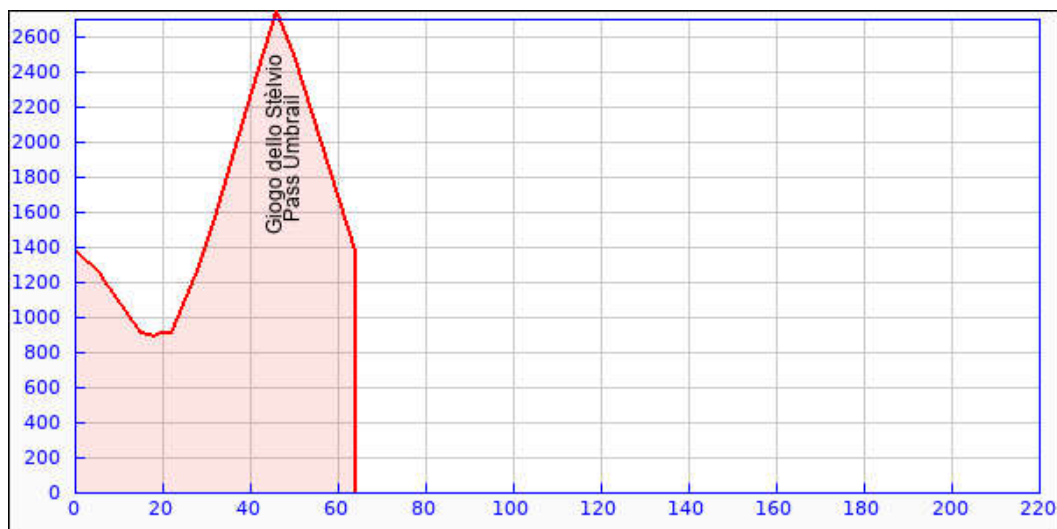
La troisième étape était en forme de circuit fermé avec juste un col. Mais pas n'importe quel col: le Stelvio. Il y avait eu de nouveaux orages pendant la nuit et le ciel était toujours très chargé lorsque j'ai pris le départ. Je devais tout d'abord redescendre vers le Val Venosta / Vinschgau. Après un parcours plat dans la vallée, j'arrivai à Prato, au pied du Stelvio. Depuis là, ce ne sont pas moins de 1850 m qu'il faut gravir pour arriver au col. A partir de Trafoi, la route compte une quarantaine de lacets. Ces virages sont numérotés par des bornes. L'altitude est en général aussi marquée sur ces bornes, ce qui aide à contrôler sa progression vers le sommet. J'ai dépassé plusieurs groupes de cyclistes. Malheureusement, plusieurs étaient accompagnés par des voitures. L'une n'a pas arrêté de me dépasser, pour ensuite attendre, me redépasser, etc. etc. A part celle- là, très agaçante, il n'y avait que peu de voitures sur le trajet.

	distance (km)	altitude (m)	dénivellation (m)
Sta Maria	0	1380	
Tubre	6	1240	
Glurns / Glorenza	15	910	
Schacht	18	890	
Montechiaro	19	910	20
Prato	22	910	
Gomagoi	28	1270	360
Trafoi	32	1570	300
Franzenhöhe	39	2190	620
Giogo dello Stelvio	46	2760	570
Pass Umbrail	50	2500	
Sta Maria	64	1380	
total	64		1870

Le temps était toujours nuageux et frais, idéal pour grimper. Le compte à rebours des virages s'accélérait car il étaient de plus en plus proches. Je n'ai fait aucune pause jusqu'au col. Là, j'ai bu un thé, j'ai essayé de me sécher (sueur et vent froid ne font pas bon ménage) et j'ai acheté des cartes postales. Toutes mentionnaient le Stelvio comme le plus haut col d'Europe. Cela ne vaut évidemment pas si on tient compte des sentiers et autres chemins sans revêtement. Et, de toute façon, les italiens ont oublié le col français de l'Iseran, qui est 7 m plus haut (et la Bonette, avec 44m de plus, mais qui n'est, pour les puristes, pas un vrai col mais un sommet).

Après une courte descente vers l'Umbrail, j'ai trouvé la frontière fermée. Les douaniers m'ont informé qu'un glissement de terrain s'était produit et que la route vers Sta. Maria était en train d'être réparée. Après une courte discussion, ils ont admis que je pourrais contourner le glissement de terrain en poussant mon vélo. J'ai donc pu passer.

Pendant l'après-midi, il a de nouveau plu. Mais j'étais de retour à l'hôtel à Sta. Maria.



Étape 4 (21 juillet 1994): Sta Maria - Umbrail - Foscagno - Bernina - Albula - Preda

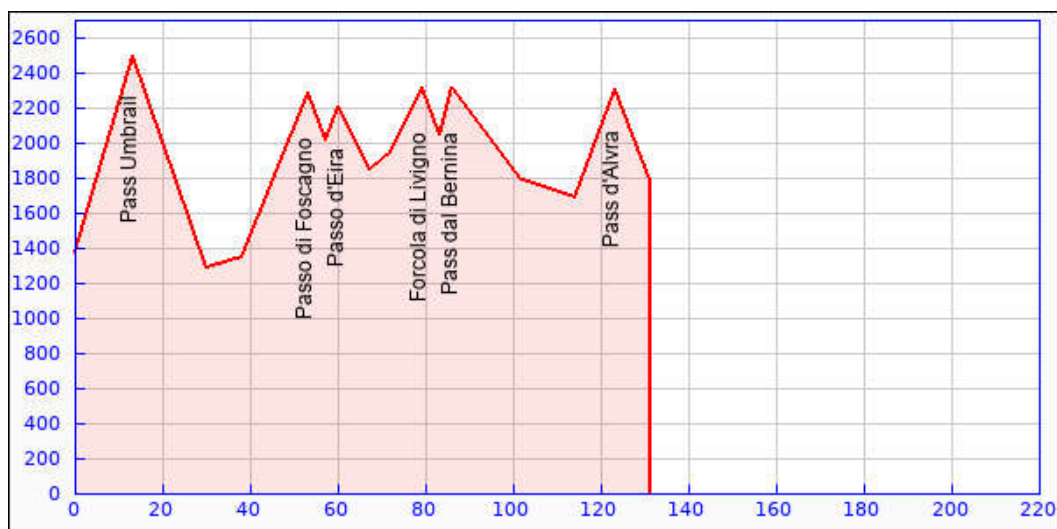
Avant cette étape, j'avais pris un jour de repos. Nous sommes partis en randonnée avec Ruedi (un collègue dont les parents habitent à Sta. Maria), sa femme et leur enfant. Et il a de nouveau plu. Mais quand je suis reparti à vélo, le temps s'améliorait. Cela me plaisait mieux ainsi car j'avais prévu une grande étape, avec cinq cols à plus de 2000 m. Le premier était l'Umbrail, par où j'étais descendu deux jours auparavant. La route est sans revêtement sur plusieurs kilomètres. Mais ce n'est pas vraiment un problème, car le gravier est fin et pas trop mauvais pour les pneus. Pas de crevaison à rapporter. En arrivant au sommet, je venais de gravir (réellement cette fois, pas depuis le Stelvio) le plus haut col de Suisse qu'il est possible de passer à vélo de course.

La descente sur Bormio n'était pas très drôle à cause du mauvais état de la route. De nombreux nids de poules et des tunnels sans éclairage. Malgré tout, je suis arrivé entier en bas et j'ai continué en direction du col suivant: le Foscagno. La montée était d'abord douce (mais longue), puis un peu plus raide. Il y avait du trafic, y compris des camions. Les pires sont ceux qu'on ne voit pas. Je veux dire ceux qu'on ne peut pas voir derrière le nuage de fumée qu'ils dégagent! Entre le Foscagno et le Passo d'Eira, la route ne descend pas beaucoup. On ne passe même pas en dessous de 2000 m d'altitude. Quand le premier de ces cols est atteint, on est déjà presque au second. Presque.

La région de Livigno est une zone franche. Cela se reconnaît immédiatement aux nombreux magasins d'alcool, cigarettes et parfums. N'essayez pas d'y aller à vélo en fin de semaine: l'essence y est aussi nettement meilleur marché et cela attire bien-sûr beaucoup d'automobiles. En venant du Passo d'Eira, je n'avais pas besoin de passer par le centre de Livigno. J'ai au contraire rapidement pris à gauche en direction du quatrième col de la journée, la Forcola di Livigno. C'était l'après-midi et il faisait assez chaud malgré l'altitude. Je commençais à sentir la fatigue, mais la montée n'était pas très longue. En arrivant en haut, j'étais de nouveau en Suisse. Mais la douane n'est que plus bas, juste avant de rejoindre la route de la Bernina. La Bernina qui était le dernier col prévu pour ce jour, même si j'ai un peu triché en partant déjà à plus de 2000 m. C'est avec satisfaction que je suis arrivé en haut de cette courte et facile grimpe: le cinquième col de la journée.

Après une courte pause, j'ai commencé la descente. Route large, pas raide, juste pour laisser aller! En voyant les grands hôtels de Pontresina et tous les touristes autour, je n'avais pas un bon sentiment. Le paysage était gris et brun à cause de la sécheresse. Je n'aimais vraiment pas non plus. Alors pourquoi s'arrêter ici? J'ai décidé de continuer encore un bout. Et, sans y prêter vraiment garde, j'ai simplement avalé un sixième col (tous au dessus de 2000 m): l'Albula. J'étais plus ou moins dans un état euphorique, ne ressentant plus de fatigue ou de douleur. C'est ainsi que j'ai atteint le col. Dans la descente, je me suis arrêté au premier hôtel que j'ai trouvé. C'était à Preda.

	distance (km)	altitude (m)	dénivellation (m)
Sta Maria	0	1380	
Pass Umbrail	13	2500	1120
Molina (Bormio)	30	1290	
Isolaccia	38	1350	60
Passo di Foscagno	53	2290	940
Madona del Soccorso	57	2020	
Passo d'Eira	60	2210	190
S. Rocco	67	1850	
Alpe Campaccio	72	1950	100
Forcola di Livigno	79	2320	370
La Motta	83	2050	
Pass dal Bernina	86	2320	270
Pontresina	102	1790	
La Punt	114	1690	
Pass d'Alvra	123	2310	620
Preda	131	1790	
total	131		3670



Étape 5 (22 juillet 1994): Preda - Davos - Leuggelbach

Depuis Preda, il y a encore une longue descente. Malheureusement, le revêtement de la route n'est plus en bon état. Si cela ne gêne pas à la montée, en descente cela devient difficile voire dangereux. À Bergün, j'ai presque eu un accident. Un enfant courait le long du trottoir alors que je m'approchais. Comme je pensais qu'il pourrait vouloir traverser la route, je me tenais prêt à freiner. Et, en effet, il traversa juste devant ma roue avant. Je n'ai pas eu le temps de réagir, même si j'avais imaginé cette situation. Heureusement, je ne l'ai pas touché. Parfois, le bruit d'un moteur aurait des avantages sur le silence d'un vélo...

Après Filisur, je devais continuer de descendre dans la vallée pour rejoindre la route qui monte le long de l'autre versant en direction de Davos. Pour y ajouter encore une dénivellation inutile, la route redescend encore entre Wiesen et le tunnel de Landwasser. Ce tunnel a une longueur de presque 3 km. En montée. Mauvais pour le vélo. J'ai choisi d'y préférer le chemin le long de la rivière. Cette route est en fait interdite à tout trafic et pas bien revêtue, mais tout de même nettement préférable au tunnel!

La montée en direction de Davos était jolie, d'abord entre des parois rocheuses, puis dans une vallée s'élargissant, avant plus de pâturages. Après Davos, la route suit le lac de Wolfgang puis passe le col du même nom. La descente vers la vallée du Prättigau est entrecoupée par une courte montée dans le village de Klosters et par quelques passages à peu près plats. Les endroits les plus raides permettent d'atteindre des vitesses tout à fait intéressantes. En arrivant en plaine, toutefois, il me restait encore la moitié de l'étape, presque entièrement plate et beaucoup moins intéressante.

En arrivant finalement dans la vallée de la Linth, j'ai pu profiter d'un vent de dos. C'est une caractéristique générale des vallées alpines que l'après-midi, quand le temps est beau, le vent y souffle vers l'amont (sans vouloir ennuyer mes lecteurs avec les lois de la thermodynamique qui gouvernent ce phénomène). J'ai donc continué vers la ville de Glaris et j'ai commencé à chercher un endroit où m'arrêter. J'étais bien surpris en arrivant à la sortie de la ville sans avoir vu un seul hôtel. Comme je ne voulais pas revenir sur mes traces, j'ai continué d'avancer. Une fois, j'ai bien vu un écriteau annonçant une chambre libre, mais quand j'y suis allé on m'a répondu que c'était déjà occupé et que, non, l'écriteau n'est pas changé dans un tel cas. Quel sens de l'accueil, particulièrement en comparaison de ce que j'avais vue quelques jours plus tôt en Autriche! J'ai finalement trouvé une chambre dans un tout petit hôtel à Leuggelbach. La chambre n'avait pas été préparée parce que l'employée avait son après-midi de congé. Elle est finalement arrivée... juste quand je sortais de la douche.

	distance (km)	altitude (m)	dénivellation (m)
Preda	0	1790	
Bravuogn	7	1370	
Filisur	15	1010	
Alvaneu Bad	19	940	
Wiesen	30	1440	500
Landwasser-Zügen	34	1240	
Davos Platz	48	1560	320
Wolfgangpass	54	1630	70
Brüggen	61	1180	
Klosters Platz	62	1210	30
Saas i. P.	71	990	
Küblis	74	820	
Landquart	96	530	
Walenstadt	125	430	
Mühlehorn	137	420	
Mülital	138	460	40
Gäsi (Filzbach)	142	420	
Ennenda	157	470	50
Höf	159	520	50
Mitlödi	160	500	
Nidfurn	165	580	80
Leuggelbach	166	550	
total	166		1140



Étape 6 (23 juillet 1994): Leuggelbach - Klausen - Oetwil a.d.L.

Il y a eu une autre surprise à cet hôtel. J'avais demandé s'il était possible de payer par carte de crédit et on m'avait répondu que oui. Mais, quand j'ai demandé la facture, la patronne de l'hôtel ne savait même pas vraiment ce qu'était une carte de crédit. Il ne me restait que trois ou quatre francs en poche, mais finalement le patron accepta d'être payé en liras italiennes (il m'en restait encore assez depuis les précédentes étapes).

La première partie du parcours était un bon échauffement: le long de la vallée en direction de Linthal. Les choses se sont ensuite corsées avec la raide (mais belle) montée vers la haute vallée du Urnerboden. Là, il est possible de se décontracter un peu car la pente est douce sur quelques kilomètres. C'est une bonne occasion d'admirer le paysage, surtout l'énorme barrière rocheuse sur le versant nord-ouest de la vallée: magnifique dans le soleil du matin!

L'ascension continuait ensuite en direction du col du Klausen. La route était de nouveau raide et pleine de virages. Ce col est un des plus beaux que je connaisse. Et je ne suis pas le seul de cet avis, à en juger par le nombre de cyclistes et de motocyclistes rencontrés sur le parcours. C'était samedi et le trafic augmentait jusqu'à ce que j'atteigne le col. Après un petit arrêt bien mérité, j'ai repris la route en direction d'Altdorf. C'est une longue et rapide descente. Certaines portions sont creusées dans des parois rocheuses presque verticales. Vertigineux!

En arrivant à Altdorf, j'étais encore à 90 km du but, et cela devenait bien sûr moins excitant que le Klausen. La chaleur et la fatigue commençaient à se faire sentir.

Après la montée en direction du petit lac de Türlen, j'ai fait un dernier arrêt à Aeugstertal. Paul, un technicien qui travaillait dans notre projet de recherche, y habite. J'ai bien apprécié les rafraîchissements qu'il m'a offerts. Après avoir un peu parlé de mon tour à Paul et à sa femme Olga, je me suis dirigé vers Oetwil an der Limmat.

Cela avait été un de mes plus beaux tours à vélo, mais j'étais content d'être de retour. Pour me reposer... et pour repenser aux beaux souvenirs glanés durant cette semaine.

	distance (km)	altitude (m)	dénivellation (m)
Leuggelbach	0	550	
Linthal	8	660	110
Hinter Stafel	19	1310	650
Port (Urnerboden)	22	1370	60
Klausenpass	31	1950	580
Unterschächen	44	1000	
Derelen (Spiringen)	45	1050	50
Altdorf	58	460	
Flüelen	61	440	
Tellsplatte	65	510	70
Schiferen (Morschach)	69	440	
Wolfsprung	71	490	50
Brunnen	73	440	
Lücken (Schwyz)	78	480	40
Seewen	79	450	
Bernerhöchi	86	560	110
Arth	90	420	
Baar	107	440	20
Tüfenbach	116	670	230
Türlen	117	650	
Habersaat	119	670	20
Birmensdorf	133	470	
Ristet (Birmensdorf)	134	490	20
Dietikon	140	390	
Oetwil a.d.L.	144	420	30
total	144		2040

