

Méthode Emile ou pifomètre

Comment planifier un tour à vélo? Le journaliste de voyages expérimenté Dres Balmer nous dit comment faire: suivant la méthode Emile ou au pifomètre.

Il n'y a rien de plus beau, par une longue soirée d'hiver, que de planifier un tour à vélo sur la table de la cuisine. Un tour à vélo, c'est un voyage qui va de A comme aventure à B comme but en passant par un certain nombre d'étapes intermédiaires. Le but B doit être défini. Le voyage, nous le faisons, sauf cas d'urgence, en selle du premier au dernier kilomètre, et la pluie ne compte pas comme cas d'urgence. La volonté commune de faire tout le voyage sur le vélo et d'arriver au but au complet donne un soupçon de piment à l'entreprise et cimente le groupe en chemin. Mais comment s'y prendre pour planifier un tour à vélo? Il existe plusieurs méthodes.

Mon ami Emile procède ainsi: il fait d'abord tout le trajet en auto. En route, il visite les chambres d'hôtel, inspecte l'état des matelas, étudie les menus. Une fois montés sur nos bécanes, Emile nous annonce déjà la couleur des tapisseries de notre logis du soir, et il sait déjà ce qu'il va manger. Emile est déjà allé chercher sur internet le schéma du profil de l'itinéraire complet et il l'a imprimé. Avant même de monter en selle, Emile sait tout. Il prend avec lui des étiquettes autocollantes avec les adresses imprimées pour être sûr de ne oublier personne lors de l'opération cartes postales.

Une fois – aussi par une longue soirée d'hiver, à la lueur chaude de la lampe de la cuisine – nous avons conçu l'idée de pédaler de Berne à Paris. Berne–Paris en mai, l'idée semble impeccable. Nous voyons les choses en grand et déplaçons sur la table de la cuisine la carte de France au 1:865 000. Nous mesurons au double mètre la distance à vol d'oiseau: 50 centimètres sur le



© Dres Balmer, dans «Querpass», Werd Verlag, Zürich

papier, ce qui veut dire 433 kilomètres. Au crayon, nous tirons un trait du départ à l'arrivée. Mais ce trait et cette distance ne valent que pour un avion dans les airs, sur terre les cyclistes ne cessent de s'éloigner de la ligne droite tantôt à gauche, tantôt à droite, ils cherchent leur chemin par des ponts, contournent des collines, font des détours par des cols et des vallées latérales.

Maintenant nous prenons la carte routière Michelin au 1:200 000 et cherchons les petites routes. C'est vraiment le pied. Les routes nationales sont tabou, nous préférons les départementales, plus tranquilles, et celles-ci constituent une bonne partie du réseau routier français. En additionnant la longueur des tronçons, nous arrivons à 600 kilomètres. Notre chemin est donc près de 50 % plus long que le vol d'oiseau. A présent

Chaque tour est le résultat d'une planification plus ou moins exacte. Mais les problèmes ne peuvent se prévoir à l'avance, il faut les résoudre en route.

il s'agit de savoir si nous estimons le groupe capable de faire 60, 80 ou 100 kilomètres en moyenne par jour, ce qui nous donnera le nombre de jours de voyage. Cette formule a fait ses preuves depuis des décennies, et la topographie y joue un rôle étonnamment secondaire. Nous constatons que tout l'itinéraire traverse des régions de campagne et, pour ce mois de mai à faible teneur touristique, nous prenons le risque de ne pas réserver de chambres d'hôtel, sauf à Paris bien sûr; en chemin, cette pratique prouve son bien-fondé.

Il est pénible pour le groupe de devoir s'arrêter à chaque carrefour, étudier la carte et se réorienter. Alors nous nous préparons à la maison déjà, copions la carte routière étape par étape et marquons l'itinéraire au surligneur. Le morceau de carte du jour est plié, glissé dans un petit sac plastique et toujours à portée de main dans la

poche arrière du maillot. Chaque jour, un membre du groupe joue le rôle du pilote, s'imprime le tracé dans la mémoire et indique aux autres les changements de direction. Avec le bonjour d'Emile, pourrait-on se gausser. Mais nous préférons pédaler plutôt que de poireauter aux giratoires et aux carrefours.

Une bonne planification est le juste milieu entre le pifomètre et la méthode Emile. Le plus important est de voyager léger et de limiter les bagages. Lorsqu'on doute de l'utilité d'une chose, il faut la laisser à la maison. Si l'on veut prévoir toutes les éventualités, la planification est sans fin, et si l'on sait déjà tout avant de partir, autant rester à la maison. Quand les problèmes surgissent en route, il faut les résoudre en route aussi, avec les moyens du bord. Ce n'est pas plus compliqué que ça! Dres Balmer