

Paris-Budapest en vélo

Journal de voyage

du 08 juin au 20 juin 2013



Michel BONNARD (à mon arrivée à Budapest le long du Danube et devant le Parlement)
michel.bonnard12@wanadoo.fr

SOMMAIRE

I – Les traits d’union européens.

II – C’est parti.

III – Descriptif de mes vélos.

IV – Les 12 étapes.

- 1) Paris - Melun - Sigy - Saron sur Aube - Le Chêne.
- 2) Le Chêne - Lentilles - Wassy - Colombey-les-Belles.
- 3) Colombey-les-Belles - Baccarat - Diffenbach-au-Val.
- 4) Diffenbach-au-Val - Sélestat - Furtwangen - Schwenningen.
- 5) Schwenningen-Mülheim-Sigmaringen - Leutkirch Im Allgäu.
- 6) Leutkirch Im Allgäu - Marktoberdorf - Murnau - Bad Tölz.
- 7) Bad Tölz - Schliersee - Deutsche Alpenstasse - Salzburg.
- 7bis) Visite de Salzburg.
- 8) Salzburg - Radstädter Tauern Pass - Twenger Tall Pass - Mauterndorf.
- 9) Mauterndorf - Judenburg - Gabertl Sattel - Maria-Lankowitz.
- 10) Maria-Lankowitz - Graz - Kirchbach - Rudersdorf.
- 11) Rudersdorf - Szombathely - Sarvar - Papa.
- 12) Pápa - Zirc - Balinka - Söred - Csakvar - Etyek - Budapest.

- 13) Visite de Budapest.

V – C’est fini.

ANNEXES

Annexe 1 : Itinéraire en vélo.

Annexe 2 : Budget du voyage.

I – Les traits d’union européens : Historique – Objectif.

On parle souvent de l'Union Européenne au niveau politique, économique ou social, mais on ignore que l'Union Européenne existe aussi au niveau cyclotouriste : c'est L'Union Européenne de CycloTourisme (UECT). L'UECT organise des randonnées permanentes appelées **TRAITS D'UNION EUROPEENS** (créés par l'ASPTT CNET Issy les Moulineaux en 1983) et propose, dans un sens indifférent, de relier Paris aux autres capitales européennes.

Ces **TRAITS D'UNION EUROPEENS** avec des points de contrôle très espacés et des itinéraires aussi tranquilles que touristiques (qui ont été reconnus à bicyclette lors des inaugurations), ont été particulièrement étudiés. Ils évitent les grandes routes et même les grandes villes, cheminent à travers les petites routes sinueuses de la France profonde et des pays voisins et vous offrent la possibilité de découvrir à vélo les pays de l'Union Européenne.

Ces **TRAITS D'UNION EUROPEENS** s'adressent à tous les fanatiques du vélo, les amateurs de grand air, désireux d'échapper aux contraintes de la vie polluée et qui veulent visiter l'Europe en dehors des autoroutes. Ils ont aussi pour objectif de pratiquer le cyclotourisme, formidable moyen de rencontres et d'échanges avec les peuples, tout en véhiculant l'esprit d'amitié et solidarité entre les peuples. Les 35 **TRAITS D'UNION EUROPEENS** ouverts au départ de Paris depuis 2013 sont :

PARIS LONDRES 337 km
PARIS BRUXELLES 360 km
PARIS LUXEMBOURG 390 km
PARIS BONN 517 km
PARIS BERN 630 km
PARIS AMSTERDAM 635 km
PARIS VADUZ 943 km
PARIS ANDORRE 1 019 km
PARIS EDIMBOURG 1 027 km
PARIS MONACO 1 083 km
PARIS BERLIN 1 194 km
PARIS PRAGUE 1 218 km
PARIS COPENHAGUE 1 464 km
PARIS SAINT MARIN 1 524 km
PARIS VIENNE 1 557 km
PARIS MADRID 1 608 km
PARIS BRATISLAVA 1 630 km

PARIS LJUBLJANA 1 672 km
PARIS BUDAPEST 1 774 km
PARIS ROME 1 799 km
PARIS ZAGREB 1 834 km
PARIS VARSOVIE 1 852 km
PARIS DUBLIN 1 882 km
PARIS BELGRADE 2 209 km
PARIS STOCKHOLM 2 275 km
PARIS VILNIUS 2 374 km
PARIS OSLO 2 556 km
PARIS LISBONNE 2567 km
PARIS SARAJEVO 2 640 km
PARIS SOFIA 2 684 km
PARIS RIGA 2 717 km
PARIS PODGORICA 2 757 km
PARIS TALLINN 3 192 km
PARIS BUCAREST 3 217 km
PARIS ATHENES 3 724 km

Sont à l'étude et seront ouvertes dans les années futures (après 2013) après reconnaissance et inauguration, les autres liaisons vers les capitales de l'Union Européenne ou de l'Europe ainsi que les liaisons inter-capitales non réalisées à ce jour.



[Pour toutes les infos sur les traits d'union européens, vous pouvez contacter :](#)

Patrice GODART 18, résidence du Moulin – 80470 ST SAUVEUR

Tél : 06.81.11.11.37

E-mail : patrice-godart@orange.fr

Site : www.uect.org page **EVENEMENTS** « Traits Union Européens ».

II – C’est parti.

Samedi 08 juin, 6 h 00 :

Cette année, je roule sous les nouvelles couleurs de mon club, l'ACTP (Association Cyclotouriste de Plaisir dans les Yvelines) mais toujours en solo. Toutefois, l'expérience acquise ces dernières années sur quelques randonnées européennes me permet de partir sereinement.

Randonnées réalisées	Année	Distance	Dénivelé
- Tour de Croatie	2006	826 km	8 122 m
- Lyon - Venise	2007	1 267 km	15 269 m
- Paris - Copenhague - Stockholm	2008	2 300 km	11 500 m
- Paris - Rome	2009	1 900 km	15 500 m
- Paris - Madrid	2010	1 723 km	16 414 m
- Paris - Prague	2011	1 320 km	11 121 m
- Paris - Vienne	2012	1 770 km	14 100 m
- Paris - Budapest	2013	1 940 km	16 700 m

J'avais, quelques semaines auparavant, étudié l'itinéraire de Paris - Budapest que m'avait transmis mon ami **Patrice GODART**, représentant des cyclotouristes français à l'UECT. La plupart des capitales européennes sont accessibles en vélo et tous les trajets reliant Paris à ces capitales sont documentés et homologués par l'ASPTT de Saint-Quentin dans l'Aisne, sous la houlette de **Patrice GODART** son responsable (voir les 2 pages précédentes). En réalité, 2 parcours sont possibles pour relier Paris à Budapest. L'un épouse le parcours de Paris - Vienne que j'ai réalisé l'année dernière et se poursuit le long du Danube vers Bratislava la capitale de la Slovaquie puis vers Budapest la capitale de la Hongrie. L'autre itinéraire chemine par des routes différentes à travers les Vosges et l'Alsace, la Forêt Noire, la Bavière, l'Autriche de Salzburg à Graz en longeant le nord de la Slovénie et enfin la Hongrie par le nord du lac Balaton avant de rejoindre Budapest. J'ai donc choisi ce second itinéraire pour innover et découvrir de nouveaux paysages.

J'ai prévu de partir, comme le recommande le parcours, de la porte de Choisy à Paris, point de départ parfait pour aller vers l'est puisque ce sera tout au long du parcours l'essentiel de ma direction. Au petit matin, Martine, mon épouse qui a chaque fois un petit pincement au coeur de me voir partir seul, m'a emmené en voiture à la Porte de Choisy sans oublier bien entendu le plus important : le vélo et le peu de bagages avec lesquels je subsisterai pendant une douzaine de jours. J'avais, la semaine précédente, vérifié mécaniquement mon vélo en changeant

les pneus (j'expérimente cette année les pneus de 700 en section 25 mm) et en contrôlant les roulements, les visseries, les câbles et les éclairages.

Cette préparation est essentielle parce que les routes principales et secondaires sont parfois dangereuses (vitesse excessive des voitures et des camions – réseau routier pas toujours bien entretenu – très peu de 2 roues sur les routes et encore moins de vélos, ce qui nous fait apparaître comme des intrus). Mais je sais que cette année, en traversant l'Allemagne pour l'avoir déjà fait lors de Paris – Copenhague – Stockholm, Paris - Prague et Paris-Vienne, je pourrai emprunter de nombreuses pistes cyclables parce que ce pays possède un véritable réseau qui facilite la circulation des vélos, en particulier en milieu urbain. De même, l'Autriche est un pays où la pratique du vélo est une habitude au quotidien parce que les infrastructures s'y prêtent remarquablement.

Mes bagages se limitent à une sacoche guidon pour les affaires courantes, une sacoche triangle pour le vêtement anti-pluie et une sacoche de selle pour le petit outillage, l'ensemble pesant de 5 à 6 kg supplémentaires. Comme tout cyclotouriste à "l'ancienne", ma sacoche guidon est équipée d'une pochette transparente pour visionner la carte et l'itinéraire choisi. Ce routage par carte « à l'ancienne » est important parce qu'il permet, en temps réel, de lire les panneaux indicateurs tout en repérant le tracé sur la carte. Je sais qu'aujourd'hui, de nombreux cyclotouristes utilisent des GPS très performants pour se guider, mais cela suppose un travail préparatoire important pour tracer les parcours et les télécharger. De plus, je préfère lire une carte que suivre une "trace" sur GPS.

Je quitte Paris (Porte de Choisy) à 6 h après un petit déjeuner copieux pris à la maison.



Samedi 08 juin 6 h,
prêt pour le départ de
la porte de Choisy à
Paris

III – Descriptif de mes vélos.

Michel BONNARD : Vélo de randonnée.

(Montage à la carte par Manuel du magasin Plaisir Cycles – 78).



- Vélo cadre acier Motobécane Columbus 58 cm de 1981.
- Fourches Columbus chromées – Potence FSA – Jeu de direction Spidel.
- Freins Campagnolo Centaur – Leviers de vitesse Campagnolo Centaur.
- Roues Campagnolo Zonda noires – Pneus Continental GP 4 season 25.
- Pédales Look Kéo – Chaussures Sidi et cales Look Kéo.
- Sacoche guidon Chapak avec clic-fix.
- Poids du vélo : 11 kg – Poids avec les sacoches et les bidons : 17 kg.

Michel BONNARD : Vélos d'entraînement.

(Montage à la carte par Manuel du magasin Plaisir Cycles – 78).



Bianchi Infinito - Carbone



Bianchi Impulso - Alu

- Vélo cadre carbone Bianchi Infinito 59 cm – Année 2010.
- Fourches carbone et kevlar Bianchi.
- Potence 3T – Guidon 3T Rotundo – Jeu de direction FSA Orbit CE Plus.
- Freins Campagnolo Centaur – Leviers de vitesse Campagnolo Centaur.
- Roues Campagnolo Zonda argent – Pneus Continental 4000 4 saisons 23.
- Pédales Campagnolo Comp TM triple plateaux (50 – 40 – 30).
- Dérailleur arrière Campagnolo Comp TM.
- Dérailleur avant Campagnolo Comp TM.
- Cassette arrière 10 vitesses : 13 – 29 Campagnolo Centaur.
- Selle San Marco céleste – Tige de selle Campagnolo Record.
- Pédales Look Kéo – Chaussures Sidi et cales Look Kéo.
- Poids du vélo : 7,6 kg.

- Vélo cadre alu Bianchi Impulso C2C 59 cm – Année 2012.
- Fourche avant FC09 carbone et alu Bianchi.
- Potence FSA – Guidon Reparto Corse – Jeu de direction FSA.
- Freins Campagnolo Veloce – Leviers de vitesse Campagnolo Veloce.
- Roues Reparto Corse noires – Pneus Continental 4000 4 saisons 23.
- Pédales Campagnolo Comp TM triple plateaux (50 – 40 – 30).
- Dérailleur arrière Campagnolo Veloce argent.
- Dérailleur avant Campagnolo Veloce noir.
- Cassette arrière 10 vitesses : 13 – 29 Campagnolo Centaur.
- Selle San Marco new Ponza blanche – Tige de selle Reparto Corse.
- Pédales Look Kéo – Chaussures Sidi et cales Look Kéo.
- Poids du vélo : 9 kg.

IV – Les 12 étapes.

1) Paris - Melun - Sigy - Saron sur Aube - Le Chêne.

Samedi 8 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
210 km	725 mètres	22,9 km/heure	28°

Je suis prêt pour entamer mon périple. J'ai effectué les mois précédents un bon entraînement physique en alignant les km (environ 8 000 km depuis le 1^{er} janvier) et j'ai durci l'entraînement en programmant des randonnées de 200 km en Ile-de-France, un séjour en étoile avec le club ACTP à Langogne sur les routes de Lozère et de la haute Ardèche où nous avons parcouru de nombreux cols et quelques périples dans les cols du Beaujolais.

Je quitte Paris par la porte de Choisy pour une 1^{ère} étape qui sera identique à celle de l'année dernière sur Paris - Vienne. Le trafic est calme parce qu'il est 6 heures, que c'est un samedi matin et que Paris et sa banlieue s'éveillent. L'étape sera longue avec un relief relativement plat et je vais longer la Seine pendant une partie du trajet. En amont de Melun, la vallée de la Seine appelée La Bassée, forme une vaste plaine alluviale à faible pente et inondable. Cette vaste plaine est connue pour ses richesses écologiques exceptionnelles et ses ressources naturelles, elle est classée parmi les principales zones humides d'importance nationale en France. Une réserve naturelle nationale y a été créée en 2002, on y trouve des espèces végétales et d'insectes protégées.



Village des Ecrennes
mis en valeur avec la
pierre du pays

Le temps est agréable et ensoleillé avec un léger vent d'est qui me procure un peu d'air. Dans la matinée, je traverse la Brie dont les terres sont recouvertes de loess fertiles et favorables à la grande culture céréalière. Mais cette année, les céréales sont en retard à cause d'un printemps froid et pluvieux.



L'église Saint-Ferréol-et-Saint Maclou à Paroy dont le clocher a été détruit par un incendie en 1671

Le blé est encore vert

Je prolonge par la Brie champenoise, plus sèche et plus crayeuse, qui devient ensuite la Champagne sèche en raison de sols bénéficiant d'une très bonne rétention et circulation de l'eau, par opposition à la région voisine, la Champagne humide aux sols beaucoup plus argileux voire caillouteux. Cette région de la Champagne sèche, peu peuplée, est devenue plus fertile grâce à la mécanisation et aux apports d'engrais. Une autre de ses grandes richesses est que son sous-sol crayeux permet la culture de la vigne propice à l'élaboration du vin de Champagne. Je pique-nique vers 13 h avec du cake aux lardons maison, un flan coco et une banane et je refais le plein d'eau en prenant un café dans un village.

L'après-midi, je vais suivre les rives de l'Aube, mais les inondations m'obligent à bifurquer parce que la route est coupée. Il est vrai qu'avec un vélo on peut passer partout, mais je ne tente pas le diable parce que le risque est de "plier" une roue en ne voyant pas l'état de la chaussée. J'arrive vers 16 heures au Chêne, dans la même famille franco-italienne rencontrée l'année dernière, où j'avais réservé une chambre avec table d'hôte. Je suis très bien accueilli et je rencontre 3 autres cyclotouristes hollandais qui se lancent sur le chemin de Saint-Jacques de Compostelle. Le dîner sera un vrai festin : lasagnes au saumon et asperges sauvages, agneau de Toscane avec tomates fraîches et séchées et basilic, gratin de pommes de terre, assiette de fromages et assiette de desserts : glace caramel, gâteau au chocolat, crème brûlée et gourmand à la pistache.

2) Le Chêne - Lentilles - Wassy - Colombey-les-Belles.

Dimanche 9 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
160 km	1 350 mètres	22,4 km/heure	22°

Après un petit déjeuner copieux pris en compagnie du trio hollandais, je quitte cette famille sympathique qui m'a accueilli.



Nous sommes sur le départ, mais pas dans la même direction.
Les 3 cyclotouristes hollandais vont vers Saint-Jacques de Compostelle

Je suis aussi soulagé parce que la météo avait prévu pour cette journée de gros orages qui ont éclaté finalement la nuit, ce qui a fait baisser la température. Le temps est donc couvert et frais mais sans une goutte de pluie. Peu après le passage à Ramerupt, je bifurque pour emprunter le 2ème itinéraire qui me conduira au final à Budapest.

Les villages qui se succèdent sont coquets avec des maisons à colombages et les églises sont à l'unisson dans le même style. Le pays du Der présente une curiosité architecturale unique en France par le nombre d'édifices et d'églises à pans de bois que l'on peut voir par exemple à Lentilles - Puellémontier - Wassy.



Eglise de Lentilles à l'image des maisons à colombages construites dans le village

Le pays du Der était au moyen-âge une plaine marécageuse couverte d'une immense forêt où dominait le chêne. La forêt du Der a été partiellement défrichée en asséchant les marécages mais elle subsiste encore dans la région dont le chef lieu est Montier-en-Der où je passe dans la matinée.



Abbatiale Saint-Pierre-et Saint-Paul de Montier-en-Der

Je continue mon parcours en pays barrois sur des routes un peu plus accidentées qu'hier. Comme c'est dimanche, la plupart des villages traversés semblent inhabités et le trafic routier est presque nul. Je profite d'une boulangerie ouverte pour prendre quelques provisions pour midi et je pique-nique avec une quiche lorraine, une brioche à la crème et au sucre, une banane et une pomme.

Après un arrêt d'une heure, je parcours tranquillement les 60 derniers km. Je passe tout près de Domrémy-la-Pucelle, village natal de Jeanne d'Arc et je m'arrête à Colombey-les-Belles où j'avais réservé une chambre dans un hôtel. Je dîne sur place le soir avec un sauté de porc accompagné de riz et de légumes, fromage et tarte aux pommes.

3) Colombey-les-Belles - Baccarat - Diffenbach-au-Val.

Lundi 10 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
142 km	1 425 mètres	21,8 km/heure	15°

Après un petit déjeuner copieux pris à 6 h 30, je constate que le ciel est menaçant. Au passage des Vosges dans l'après-midi, la pluie m'accompagnera pendant la montée des petits 2 cols prévus au programme : le col du Hantz et le col de Steige. Je roule par monts et par vaux à travers la Lorraine et ses terres agricoles : blé, colza, pommes de terre, élevage laitier avant de franchir la Moselle à Bayon. Je me dirige ensuite vers Baccarat, en direction de l'office du tourisme, où je demande un coup de tampon sur ma carte de contrôle.



Hôtel de ville
de Baccarat

La ville de Baccarat s'est organisée au sein de la communauté de communes des vallées de cristal. Au XV^{ème} siècle, Baccarat est renommé pour son vin et ses drapiers et ce n'est qu'en 1764 qu'est créée la verrerie Sainte Anne qui deviendra cristallerie en 1816. Louis XV donna son feu vert pour éviter les importations coûteuses en provenance de Bohême et pour exploiter les ressources forestières locales et fournir du travail à la population. La cristallerie occupe encore 700 personnes aujourd'hui. On voit donc que l'impératif de produire en France existait déjà sous Louis XV.

Pendant les 2 guerres (1914-1918 et 1939-1945), Baccarat subit des destructions importantes. En 1944, la ville fut libérée par la 2^{ème} DB du général Leclerc. Je déjeune à Baccarat avec une spécialité culinaire locale : le feuilleté chaud au pâté lorrain (c'est très bon et ça cale bien, rien de tel pour grimper un col). Je complète avec un sablé aux amandes et une banane.

L'après-midi, j'entre dans le massif vosgien sous une pluie fine et le relief devient plus accidenté mais avec des pentes douces (5 à 6%). Au passage du col du Hantz (687 m), je remarque que c'était un poste frontière franco-allemand suite à la guerre de 1870. Entre 1871 et 1918, le col se situant à la limite de l'Alsace (devenue allemande) et de la Lorraine, il y fut installé un poste de douane.



Passage au col du Hantz sous la pluie

Je redescends dans la vallée avant de remonter le col de Steige (534 m) puis de descendre sur Villé. Je me détourne du parcours de quelques kilomètres afin de rejoindre par une côte à 13% un gîte perché à Dieffenbach-au-Val et nommé "la maison bleue".



La maison bleue
à Dieffenbach-
au-Val

Le propriétaire m'explique, qu'en Alsace, on ne s'interdit rien en matière de couleur de crépi ou de peinture pour les maisons : le bleu, le vert anis, l'ocre, le jaune, le pourpre, etc... Comme il n'y a pas de restaurant ouvert dans le village pour dîner, le propriétaire a fait le plein en charcuterie, fromages et fruits, ce qui me permet de rester au chaud et de manger tranquillement.

4) Diffenbach-au-Val - Sélestat - Furtwangen - Schwenningen.

Mardi 11 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
164 km	1 300 mètres	21,8 km/heure	20°

Après un bon petit déjeuner, je me renseigne pour savoir si le passage du Rhin en crue est autorisé puisque mon itinéraire indique un franchissement par un bac à Rhinau. Ce que je craignais devient réalité puisque le Rhin est interdit à la navigation. Je dois donc choisir une autre option, soit par le nord, soit par le sud. Le propriétaire m'indique qu'une piste cyclable de 80 km relie, par le sud, la ville de Villé via Sélestat à la ville allemande d'Elzach en Forêt Noire et franchit le Rhin par un pont situé après la centrale hydro-électrique de Marckolsheim.

Je trouve une carte de cette piste cyclable et je m'aperçois que cela me permet de récupérer en Allemagne à Bleibach l'itinéraire initial. C'est parfait, même si cela se traduira, à la fin de l'étape, par une quinzaine de km supplémentaires.



Passage à Sélestat que je visite rapidement en vélo

Après Sélestat, je dois avouer que la piste cyclable cohabite avec la route départementale D424 qui mène en Allemagne et consiste en un bas-côté délimité par une bande peinte au sol ! Il est dommage que l'on n'associe pas de cyclotouristes lorsqu'on conçoit l'élaboration de pistes cyclables afin que la sécurité soit mieux prise en compte. Je passe devant la centrale EDF de Marckolsheim avant de franchir le Rhin.



Centrale hydro-électrique de Marckolsheim

Après avoir déjeuné dans un petit village rhénan avec de la charcuterie et du fromage, je récupère à Bleibach, en Forêt Noire, l'itinéraire prévu puis j'emprunte une route de moyenne montagne qui va monter doucement pendant 20 km jusqu'à 1000 m d'altitude.

La Forêt-Noire à l'est de la plaine rhénane est le pendant géologique des Vosges à l'ouest. Elle dévoile sur ses hauteurs des paysages variés : des forêts d'épicéas bordant les routes escarpées, des vignes en coteaux, des pâturages associés à des fermes cossues et des lacs qui égaient l'ensemble.

Je rejoins, en fin de parcours, une région plus urbaine avec la ville de Villingen-Schwenningen (environ 80 000 habitants). La particularité de la ville réside dans le fait qu'elle se compose de deux entités correspondant à deux anciennes villes autrefois indépendantes, à savoir Villingen et Schwenningen. Les deux communes ont fusionné en 1972 pour devenir Villingen-Schwenningen. La ville est traversée par le Neckar, affluent du Rhin, dont la longueur est de 367 km. L'arrivée est un peu laborieuse mais en demandant plusieurs fois mon chemin, je parviens à trouver l'hôtel que j'avais réservé en centre ville.

Je dîne dans une auberge avec la traditionnelle "wiener schnitzel", un gâteau à la crème et une bière.



La "Wiener Schnitzel"
ou
l'escalope viennoise

La "Wiener Schnitzel" ou l'escalope viennoise est un mets traditionnel en Allemagne et en Autriche constitué par une escalope de veau ou de porc et servie avec des pommes de terres, une tranche de citron, du persil et de la confiture.

Nous ne sommes pas trop habitués en France à marier le salé et le sucré, mais au pays basque on associe également le fromage de brebis à de la confiture.

5) Schwenningen - Mülheim - Sigmaringen - Leutkirch Im Allgäu.

Mercredi 12 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
174 km	1 520 mètres	21,6 km/heure	23°

Ce sera à nouveau une étape de moyenne montagne où je vais suivre le Danube peu après sa source pendant une partie de la matinée, avant de parcourir des routes plus pentues l'après-midi.

Le Danube prend sa source à une vingtaine de km au sud de la ville de Villingen-Schwenningen à Donaueschingen à 694 m d'altitude. J'y étais passé l'année dernière lors de ma randonnée Paris - Vienne. Je retrouve le Danube peu après mon départ à Tuttlingen.



Le Danube, peu après Tuttlingen, est un petit ruisseau de moins de 20 m de large qui passe à Budapest (les petits ruisseaux faisant les grandes rivières) en devenant un fleuve de plus de 600 m de large.

Je serpente le long de son cours pendant près de 50 km jusqu'à Sigmaringen. Cette ville est réputée pour son château qui servit de siège au gouvernement en exil du régime de Vichy. Plus de mille français collaborateurs s'exilent à partir de septembre 1944 à Sigmaringen pour fuir l'avancée des troupes alliées en France et rejoindre le maréchal Pétain qui y séjournait depuis août 1944. Ce « gouvernement de Sigmaringen » durera jusqu'en avril 1945.



Passage à
Sigmaringen

Je déjeune à Sigmaringen avec du jambon de pays, du fromage et un apfelstrudel. Ce sera mon "carburant" pour l'après-midi.

En quittant les rives du Danube, le relief se fait plus accidenté et toute l'après-midi je ne ferai que monter et descendre, en passant par monts et par vaux, en franchissant de nombreux villages et gros bourgs : Krauchenwies, Ostrach, Auferndorf, Reute, ... avant d'arriver à Leutkirch im Allgäu où je dois pointer ma carte de contrôle. Leutkirch se situe à l'ouest de l'Allgäu, à proximité de la Bavière. Je rejoins l'hôtel où j'avais réservé une chambre et je dîne sur place dans le cadre d'un buffet chaud et froid, ce qui me convient très bien.

6) Leutkirch Im Allgäu - Marktoberdorf - Murnau - Bad Tölz.

Jeudi 13 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
166 km	1 680 mètres	20,9 km/heure	27°

En me levant, je constate que le ciel est dégagé et que la journée s'annonce très ensoleillée. Peu après le départ, j'entre en Bavière pour une étape qui me conduira à Bad Tölz au sud de Munich, à travers la campagne bavaroise.

La Bavière est la région agricole la plus importante d'Allemagne. Elle produit plus du quart du lait allemand et la moitié de la superficie du territoire bavarois est dédiée aux exploitations agricoles. De plus, près de 30% des agriculteurs bavarois s'inscrivent dans une démarche écologique en donnant la priorité à des produits de qualité. Cette recherche de qualité se remarque également dans l'habitat, parce que les fermes sont très bien entretenues.



Ferme traditionnelle
en Bavière

La région que je traverse le matin est essentiellement tournée vers l'élevage des vaches laitières et des veaux.



"Die faire Milch"
Un label de qualité pour la
production d'un lait correct



La Fleckvieh bavaroise fait partie
des races pie rouge des montagnes
comme la Simmental en Suisse

Je déjeune le midi dans une Gasthof avec un plat de Bratwurst (saucisses), un gâteau au fromage et des fraises qui sont produites localement.

L'après-midi, les paysages sont les mêmes, mais les montagnes se rapprochent. On aperçoit, au sud, les contreforts des Alpes allemandes avec les massifs de l'Ammergebirge et de l'Estergebirge qui entourent la célèbre station de ski de Garmisch-Partenkirchen où se sont déroulés les jeux olympiques d'hiver en 1936. La fin de l'étape serpente à travers une région de lacs appelée "Das blaue Land" ou "le pays bleu".



Au loin, les Alpes allemandes



"Das blaue Land" ou le pays bleu

En fin d'étape, je m'arrête à Bad Tölz, station thermale située à 670 m d'altitude et réputée pour les vertus bienfaisantes de la tourbe de Tölz.

Mais la ville est aussi tristement connue pour avoir abrité un centre de formation pour les officiers de la Waffen-SS entre 1937 et 1945 ainsi qu'une des annexes de Dachau constituant une main d'oeuvre pour les SS. Après la guerre, le centre a été utilisé comme base pour le 1^{er} bataillon de l'armée américaine jusqu'en 1991.

Pour changer de la cuisine allemande, je dîne le soir dans un restaurant italien et mange quelques antipastis, un bon plat de spaghettis à la vongole et une glace.

7) Bad Tölz - Schliersee - Deutsche Alpenstasse - Salzburg.

Vendredi 14 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
172 km	1 750 mètres	21,3 km/heure	17°

Alors qu'il faisait beau la veille, la matinée débute par une pluie fine. Je bâche donc en enfilant ma veste anti-pluie que j'avais achetée, avant de partir, à la boutique de la FFCT (Fédération Française de Cyclotourisme) et qui m'avait aussi été recommandée, avec pertinence, par mon ami Claude D. du club ACTP de Plaisir. Je dois reconnaître que c'est un vêtement parfait parce qu'il est respirant tout en étant étanche, qu'il sèche très vite en surface et qui est très confortable à porter parce qu'on n'y transpire pas (pas d'effet cocotte-minute).

Dans le milieu de la matinée, j'attaque le col de Sudelfeld en compagnie d'un couple en VTT. Je grimpe à leur allure sur 5 km et nous passons de 800 m à 1123 m d'altitude.



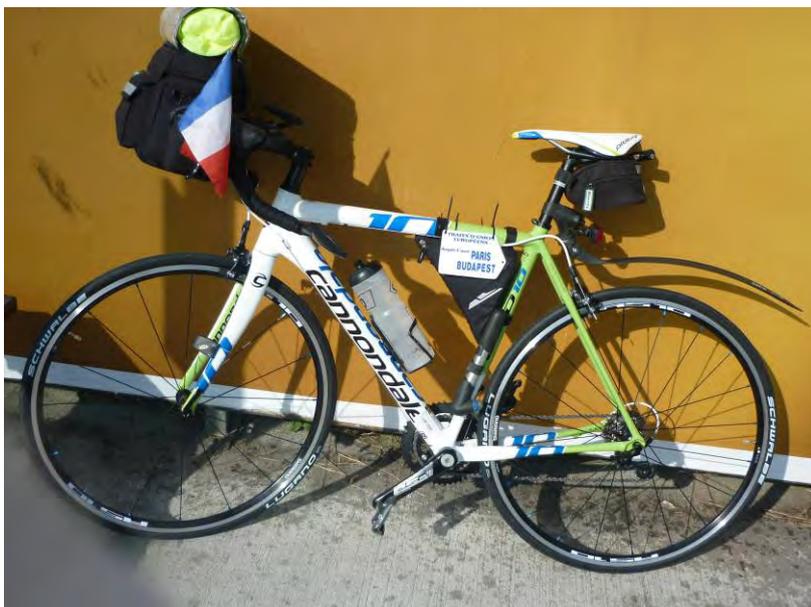
Je décide de faire la descente avec eux tranquillement en suivant leur trajectoire parce qu'ils descendent plus facilement avec leurs VTT qui sont équipés de gros pneumatiques, de suspensions et de freins à disques. Cette descente de 15 km est fluide parce que la pente est douce et le revêtement excellent et nous arrivons en bas du col à Oberaudorf à 480 m d'altitude. Nous nous quittons parce qu'ils doivent rentrer et j'en profite pour pique-niquer. Comme il a plu le matin, je nettoie sommairement mon vélo et là, **großes Problem, Katastrophe.**

Je découvre que ma fourche avant est cassée nette, qu'elle ne tient plus que par l'axe de la roue et que l'intérieur est complètement rouillé. J'ai bien sûr une peur rétrospective de ce qui aurait pu m'arriver dans la descente du col à 50 km/heure si la fourche avait cédé. Je ne peux donc pas rouler ainsi et j'ai la chance de trouver dans le village d'Oberaudorf un marchand de cycles. Il est 12 h 30, le magasin est fermé jusqu'à 14 h, mais le responsable, qui déjeune à l'intérieur avec un plateau-repas, m'ouvre en me voyant arriver. Mon vélo en acier Columbus ayant plus de 30 ans (il a appartenu à mon ami d'enfance Robert Alban, qui a fait le tour de France en 1981 avec et qui avait terminé 3ème cette année-là derrière Bernard Hinault), le vélociste me fait comprendre qu'il sera difficile de trouver une fourche de ce type et que par ailleurs les tubes et le cadre doivent être rouillés de l'intérieur comme la fourche. En apparence, le vélo était en bon état mais la corrosion avait gagné sournoisement au fil des ans, l'intérieur des tubes et du cadre.

Au regard de cette situation, j'ai le choix entre 2 options :

- Abandonner la randonnée et revenir sur Paris depuis Munich ou Salzburg.
- Poursuivre la randonnée en achetant un autre vélo dans ce magasin puisqu'il propose la marque Cannondale.

J'opte pour la seconde solution, en choisissant un vélo en aluminium mais je n'ai pas trop le choix pour la taille et pour le groupe de transmission. Il reste un vélo de taille 54 cm alors que je roule sur des vélos de taille 58/59 cm (je compenserai par l'ajustage de la hauteur de selle et du cintre) et j'adopte les développements qui sont proposés sur le vélo : un compact devant de 50 / 34 dents et une cassette arrière 10 vitesses de 12/27 dents. Avec l'aide du vélociste, je réinstalle tous mes accessoires sur le nouveau vélo et je procède aux réglages utiles.



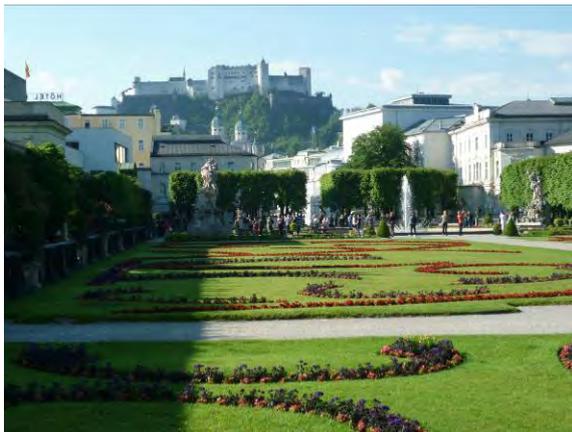
Ce sera mon nouveau
compagnon pour le reste
de la randonnée

Le vélociste me propose de me restituer l'ancien vélo par transport routier, mais je préfère l'abandonner sur place vu que le cadre n'est pas récupérable, que les autres accessoires avaient quelques milliers de km et que le rapatriement m'aurait coûté quelques centaines d'euros. Il est 16 h 30 lorsque je m'en vais du magasin et j'appelle l'hôtel, où je devais m'arrêter à Salzburg, pour informer de mon retard vu qu'il me reste 80 km à parcourir. J'ai la chance que la suite du parcours soit relativement plate jusqu'à Salzburg, ce qui me permet de me familiariser avec le vélo et ses développements. Avant Salzburg, un orage se profile à l'horizon et je dois à nouveau bâcher parce qu'il se met à pleuvoir violemment. J'arrive à Salzburg à 19 h 30, soulagé d'avoir trouvé une solution.

Près de 1 200 km parcourus en 7 jours, "j'ai bien tourné les manivelles". J'avais prévu une journée de repos à Salzburg pour le lendemain, elle sera la bienvenue pour me remettre de mes émotions et visiter la ville.

7 bis) Visite de Salzburg. Samedi 15 juin - Température à midi : 25°

La ville de Salzburg est la 4ème ville d'Autriche avec 150 000 habitants. Située à la frontière allemande, la ville est célèbre pour son patrimoine historique et pour avoir vu naître Mozart. Elle est parfois surnommée "la ville aux cent églises" et elle tient son nom du commerce du sel (Salz) qui fit sa richesse et de son château (Burg). Le festival de musique classique de Salzburg est l'un des plus prestigieux. La ville est coupée en deux par la rivière Salzach affluent de l'Inn.



Vue de Salzburg depuis
le jardin Mirabell



Vue sur le château de
Salzburg



Les classiques cadenas
d'amour sur un pont
franchissant la Salzach à
Salzburg



La maison natale de
Mozart à Salzburg

8) Salzburg - Radstädter Tauern Pass - Twenger Tall Pass - Mauterndorf.

Dimanche 16 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
122 km	1 850 mètres	18,7 km/heure	26°

Je démarre à 8 h du matin de Salzburg pour une belle étape de montagne. Je vais longer, tout d'abord pendant 50 km, la rivière Salzach, avant de me diriger vers le massif du Tennengebirge puis monter le fameux Radstädter Tauern Pass et ses pentes à 20%.

En longeant la rivière Salzach, j'aperçois, au fond, les sommets des massifs alpins (2 700 m) qui entourent l'enclave de Berchtesgaden.



La rivière Salzach et les montagnes allemandes qui entourent Berchtesgaden

Comme c'est dimanche matin, je rencontre quelques cyclotouristes qui s'en vont faire leur ballade. La route est bien ombragée, les cascades et les châteaux jalonnent le parcours. Je passe le col du Pass Lueg sans m'en rendre compte, une formalité, vu son altitude (553 m).

En atteignant Werfen, j'admire le magnifique château perché sur un éperon rocheux puis je croise à Pöham la route que j'avais prise, l'année dernière, pour aller à Vienne et qui se prolonge vers Budapest par les rives du Danube. Alors que la route de Vienne remonte vers le nord de l'Autriche, je descends, pour ma part, vers le sud de l'Autriche en suivant l'autre variante qui me conduira à Budapest par Graz et le nord du lac Balaton en Hongrie.



A Radstadt, ville fortifiée, je déjeune à la terrasse d'un restaurant en prenant une côte de porc avec des patates et un apfelstrudel, accompagné d'une bière parce qu'il fait déjà 28°.

A 13 h, j'attaque la grande difficulté de l'étape, le Radstädter Tauern Pass, les 10 premiers km sont tranquilles mais les 10 qui suivent sont impressionnants. Ce n'est pas une route de montagne à l'ancienne avec des virages qui permettent d'atténuer la pente : c'est une route qui a été construite en taillant presque tout droit dans la montagne avec de fortes pentes à 16%, 18% et 20% qui alternent avec des paliers à moins de 10%. Ayant changé de vélo, je me retrouve avec un compact et un plateau avant de 34 dents et une cassette de 27 dents à l'arrière, alors que j'avais 30 X 29 sur mon ancien vélo.

Je parviens à grimper le col mais en danseuse, debout sur les pédales dans les portions les plus difficiles. Au cours de mes nombreux périple, j'avais rarement franchi un col aussi dur (1 739 m d'altitude).



Au sommet du Radstädter
Tauern Pass : 1 739 m

Je descends le col, pendant 15 km, en passant le second col, le Twenger Tall Pass (1 381 m) et j'arrive à Mauterndorf où un château enjolive le village.



Château de Mauterndorf

9) Mauterndorf - Judenburg - Gabertl Sattel - Maria-Lankowitz.

Lundi 17 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
145 km	1 600 mètres	20,7 km/heure	28°

Comme il va faire chaud et que je prévois une étape difficile, je déjeune de très bonne heure à 6 h, dans la Gasthof où j'avais réservé, la propriétaire m'ayant gentiment préparé, la veille, le petit déjeuner. Je quitte ce très beau chalet à 7 h, pour entreprendre une étape à double visage, avec 100 km le matin en descendant de Mauterndorf (1 000 m d'altitude) jusqu'à Judenburg et Weisskirchen (750 m d'altitude), puis 45 km de montagne l'après-midi avec un col difficile, le Gabertl Sattel situé à 1 551 m d'altitude.



Chalet où j'ai séjourné
à Mauterndorf

En partant de Mauterndorf, je vais suivre la rivière Mur, descendante pendant 100 km, avec un léger vent de dos. Je profite de ces conditions favorables pour récupérer et ne pas forcer l'allure, l'après-midi sera dure avec la chaleur et la montagne. A mi-parcours, je passe à Murau où un beau château se profile.



Château de Murau

J'arrive vers 11 h 30 à Judenburg et je m'arrête déjeuner dans une Gasthof où je commande une Bratwurst avec des pommes de terre et un cake au raisins secs. Avec cette chaleur, il est évident qu'il faut boire beaucoup et au cours de ces journées caniculaires et celles qui vont suivre, j'avalerai environ 5 litres pendant la journée : 2 litres d'eau plate, 2 litres de bière et 1 litre d'eau gazeuse.

A 13 heures, je me lance pour une après-midi montagnaise. Les 10 premiers km sont peu pentus mais à l'annonce du col du Gaberl Sattel, les 15 km suivants seront plus rudes avec la chaleur. Comme la veille, c'est encore un col qui réserve de belles surprises pour les grimpeurs : les 3 premiers km avec des pentes à 18 et 20%, les 9 km qui suivent sont plus modérés à moins de 10% et les 3 derniers montent à 14/15 %. Heureusement, le parcours est relativement ombragé et cela soulage lorsqu'on sent la fraîcheur des arbres. En haut du col, je m'arrête 1/2 heure pour récupérer et boire une bonne bière.



En haut du col de Gaberl Sattel : 1 551 m

J'entame la descente du col pendant 20 km. Ce seront des km gratuits sans donner pratiquement un coup de pédale. Arrivé à Köflach, je me dirige vers le petit village de Maria-Lankowitz où j'ai réservé une chambre chez l'habitant, mais cela se mérite parce qu'il y a une côte de 18% pour y arriver.

10) Maria-Lankowitz - Graz - Kirchbach - Rudersdorf.

Mardi 18 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
155 km	1 200 mètres	21,9 km/heure	36°

Après un très bon petit déjeuner pris chez la famille Pabst, je redescends au village en freinant dans la pente à 18%.



Maison de la
famille Pabst où
j'ai séjourné à
Maria-Lankowitz

En regardant le profil de l'étape et la carte, je devine que c'est le genre d'étape qui semble facile puisque je quitte la montagne pour regagner la plaine et qu'à part quelques chevrons, elle ne présente pas de difficultés majeures.

La 1ère partie qui mène à Graz, la ville importante de cette région du sud-est autrichien, ne comporte qu'une quarantaine de km mais la route de Graz est très empruntée par les voitures et les camions. Les cyclotouristes que je rencontre me conseillent vivement de suivre un itinéraire réservé aux vélos beaucoup plus agréable mais qui passe sur les coteaux, de village en village, ce qui augmente la distance et le dénivelé. Je parviens à rejoindre Graz et son centre ville dans de bonnes conditions de sécurité en ayant parcouru près de 60 km.

Graz est une ville-carrefour de 300 000 habitants où se mêlent des autoroutes provenant du nord, du sud, de l'est et de l'ouest, des voies ferroviaires, une voie fluviale et un aéroport. Je prends mon temps pour circuler dans la vieille ville et pour pointer ma carte de contrôle mais le reste de la ville est très industriel.



La Mairie de Graz

Après un déjeuner pris dans un café, je m'engage pour plus de 90 km l'après-midi avec 35 à 40°. Les chevrons repérés sur la carte correspondent à de solides côtes de 3 ou 4 km avec des pentes de 15 à 18 % pour aller à Kirchbach, Oberdorf am Hohegg, Kirchberg an der Raab.

La fin d'étape est plus tranquille mais pour une étape de transition, j'aurai tout de même réalisé 1 200 m de dénivelé sur 155 km. J'arrive à Rudersdorf en m'écartant d'une dizaine de km de l'itinéraire parce que je n'avais pas trouvé d'hébergement à Eltendorf. Je suis à quelques dizaines de km des frontières avec la Hongrie, la Slovénie et la Croatie. Je repère, sur la carte, la ville croate de Cakovec, que le club de basket de Plaisir accueillait chaque année lors de son tournoi international minimes. A cette occasion, nous hébergions régulièrement des jeunes joueurs croates qui mesuraient, pour certains, 2 m et chaussaient du 49-50 à 15 ans ! C'est ainsi que j'avais été, par 2 fois, en vacances en famille en Croatie pour revoir les familles de ces jeunes.

11) Rudersdorf - Szombathely - Sarvar - Pápa.

Mercredi 19 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
150 km	860 mètres	22,5 km/heure	38°

Après le petit déjeuner pris à 7 h, je pars à la fraîche parce que la journée s'annonce encore torride. Je démarre par 2 h de montées et de descentes à travers les collines de l'est autrichien et en quittant l'Autriche, je me dis, qu'à part les descentes de cols et les routes qui longent les rivières, cela grimpe tout le temps.

J'arrive à la frontière austro-hongroise à Schachendorf et j'ai l'agréable surprise de constater qu'il y a de nombreuses pistes cyclables en Hongrie, en particulier en milieu urbain.



Bienvenue en Hongrie

La Hongrie est dans l'Union Européenne depuis 2004 mais n'a pas encore adopté l'euro. La monnaie locale est le forint mais la moindre des choses coûte plusieurs centaines de forints, sachant que le taux de change est de 300 forints pour 1 euro. Mais l'euro est accepté pour la plupart des paiements en liquide.

Je m'arrête visiter Szombathely qui est une ville importante de 80 000 habitants de l'ouest de la Hongrie. Fondée à l'époque romaine, c'est l'une des plus anciennes villes de Hongrie.



La ville de Szombathely

Je déjeune en terrasse parce que c'est plus reposant que d'aller faire des courses et de pique-niquer. De plus, la vie n'est pas chère, puisque pour une escalope de porc, une banana-split et une bière, je n'ai payé que 6 euros.

Je repars pour une chaude après-midi par 38°, à travers la plaine agricole hongroise. Les blés sont déjà coupés parce que, contrairement à la France où le printemps a été froid et pluvieux, ici le mois de mai a été très chaud.



Les villages hongrois sont moins coquets qu'en Autriche mais le pays s'accroche en dépit de la crise économique qui le touche. Comme dans beaucoup de pays européens, les partis populistes gagnent du terrain lors des élections parce qu'une partie de la population n'a plus confiance dans les représentants politiques.

Je m'arrête à Pápa, dans une petite ville de 33 000 habitants du centre ouest du pays, dans une pension très accueillante où la chambre coûte 26 euros la nuit avec le petit déjeuner. La ville est réputée pour son centre à l'architecture baroque et plusieurs monuments remarquables. Non loin de la ville, se trouve la base aérienne de Pápa qui héberge les forces de l'OTAN.

12) Pápa - Zirc - Balinka - Söred - Csakvar - Etyek - Budapest.

Jeudi 20 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
180 km	1 440 mètres	20,9 km/heure	39°

Jolie ville, Pápa, que je quitte à 7 h 30 alors qu'il fait déjà 32°. En visualisant le parcours, je vois que l'on évite les axes qui conduisent à Budapest et que j'emprunte les petites routes de la campagne hongroise qui vont se révéler relativement pentues. Ce sera une alternance de zones boisées et de terres agricoles. Par contre, je n'ai rencontré aucun bétail, ovin ou bovin.

Je traverse la ville de Zirc connue pour son monastère. Le Premier ministre hongrois, Viktor Orban, a participé le 15 mai dernier, à la cérémonie d'inauguration de l'abbaye cistercienne restaurée de Zirc. A cette occasion, il a annoncé que le gouvernement rendra les jardins botaniques (nationalisés par les communistes) à l'ordre cistercien.



L'abbaye cistercienne restaurée de Zirc

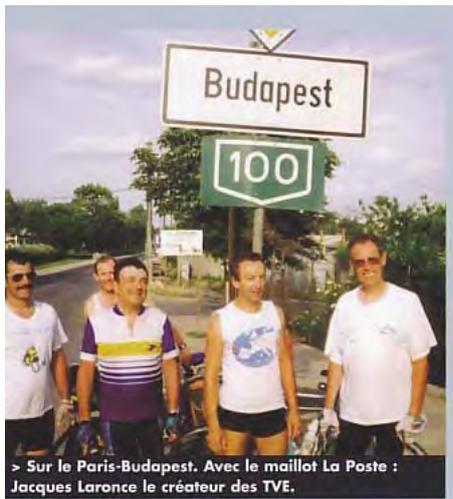
Je fais une halte à midi à Bodajk pour me restaurer et boire. Ce sera la course à la boisson toute la journée. En repartant, je me trompe d'itinéraire ce qui m'oblige à revenir sur mes pas. J'enrage parce qu'avec cette chaleur, je n'ai pas besoin d'en rajouter, mais ma carte de Hongrie n'est pas suffisamment précise pour afficher tous les lieux. Il me reste presque 100 km pour rejoindre Budapest et la route n'en finit pas de monter et de descendre.

En fin d'après-midi, j'ai l'impression de voir Budapest au loin dans la brume mais il reste encore 30 km à parcourir. A partir de Biatorbagy, j'emprunte la nationale 1 qui est cyclable, en restant bien à droite et en empruntant les couloirs de bus. J'arrive à Budaors dans la banlieue proche de Budapest et une sympathique cyclotouriste, qui part se promener en VTT, me propose de m'accompagner jusqu'au centre ville, en longeant le Danube. C'est formidable, parce que cela me permet de goûter à la beauté des rives du Danube, en profitant des pistes cyclables, certes moins sécurisées qu'à Vienne mais qui ont tout de même le mérite d'exister. Je remercie bien cette jeune cyclotouriste qui a eu la gentillesse de me guider et j'arrive à 19 h au centre ville où j'ai réservé une chambre d'hôtel pour 4 jours.



Arrivée à Budapest, le long du Danube et devant le Parlement : objectif rempli

En arrivant à bon port, j'ai une pensée pour mes anciens collègues de France Télécom qui avait inauguré ce trait d'union européen Paris - Budapest en 1994.



Mes collègues de France Télécom qui avaient inauguré le trait d'union européen Paris - Budapest en 1994.

Au centre avec le maillot de la poste, Jacques Laronce et à sa gauche mon ami Michel Cheminet avec lequel j'ai fait plusieurs traits d'union européens ces dernières années : Paris - Copenhague - Stockholm / Paris - Rome / et Paris - Madrid.

14) Visite de Budapest : Du vendredi 21 juin au lundi 24 juin.

La ville de Budapest (2 millions d'habitants), située sur les rives du Danube, est parfois surnommée " La perle du Danube". La ville est coupée en 2 par le Danube et en simplifiant, on distingue Buda, la ville musée sur les collines et Pest, la ville plus grouillante, dans une vaste plaine. D'Attila à Staline, en passant par les Mongols, les Turcs ou les Autrichiens, Budapest a été souvent envahie, occupée, détruite et perpétuellement reconstruite. L'Orient et l'Occident sont intimement mêlés dans l'histoire de la ville. C'est en 1873 que les villes de Buda et de Pest ont été réunies officiellement mais une forme de rivalité perdure encore aujourd'hui.

La ville est inscrite au patrimoine mondial de l'humanité et en gravissant les collines de Buda la baroque, on peut apprécier son château royal, les ruelles de la vieille ville, ses musées, ses gargotes et ses vues sur le Danube. De l'autre côté, s'étend Pest, centre économique et politique du pays avec le flamboyant Parlement, des places élégantes et des innombrables façades au style "Art nouveau".

En hommage aux habitants de Budapest, il est important de rappeler les événements dramatiques qui ont eu lieu en 1956. Le 23 octobre 1956, les étudiants manifestent pour demander le départ des troupes russes. Des affrontements éclatent à Budapest et tout le pays s'embrase. Nagy, le président du Conseil, se range du côté des manifestants et annonce le retrait de la Hongrie du pacte de Varsovie. Le 4 novembre, les chars russes rentrent à Budapest et écrasent l'insurrection. On dénombre 2 500 morts et 13 000 blessés et plus de 200 000 hongrois partiront en exil. Il fallut attendre 1991 pour que le pays soit libéré de la tutelle soviétique.

Je délaisse donc le vélo pour 4 jours et fixe, avec mon épouse qui m'a rejoint à Budapest en avion, un programme de visites orienté sur les lieux à ne pas manquer ou sur les incontournables mentionnés dans les guides de voyage.



Le Parlement de style néogothique avec des influences Renaissance et baroque, a été construit entre 1885 et 1904 par Imre Steindl.

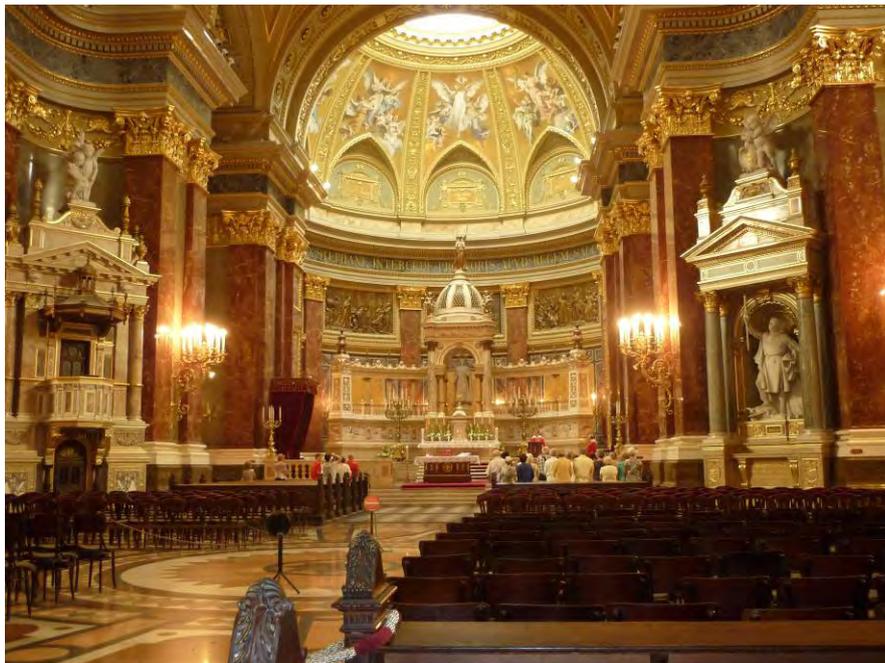
Le Parlement regroupe toutes les instances du pouvoir : Présidence de la République, bureaux du 1er Ministre, Assemblée Nationale.



La Basilique Saint-Etienne construite entre 1851 et 1905

et ci-dessous

l'intérieur de cette même basilique





Le château royal semble veiller sur la ville au dessus du Danube. C'est au XIIIème siècle que le roi Bela IV érigea sa forteresse. Plusieurs fois détruit et reconstruit, l'édifice actuel date de 1905.



Une ruelle de la vieille ville, juchée sur la même crête que le château royal.



Le Szécheni Lanchid ou le pont de chaînes construit en 1849 sur le Danube.



Vue sur la vieille ville avec l'église Mathias reconstruite en 1873.

La place des héros achevée en 1929 pour rendre hommage aux héros hongrois.



Un petit clin d'oeil avec La Trabant 601 qui roule encore en Hongrie. C'est une automobile fabriquée en matériaux composites entre 1964 et 1990 par la société d'Etat est-allemande VEB Sachsenring Automobilwerk Zwickau (AWZ).

Symbole de la faillite de la République Démocratique Allemande (RDA), la Trabant est aujourd'hui devenue une voiture culte au même titre que la Coccinelle Volkswagen ou que la Citroën 2 CV.

V – C'est fini.

Lundi 24 juin.

Retour Budapest - Paris.

La veille de partir, je retrouve à Budapest un ancien collègue d'Orange - France Télécom, Didier Sabourin, qui habite aux Clayes-sous-Bois, à côté de Plaisir et qui effectue, en groupe, une randonnée cyclotouriste de Paris à Bucarest en longeant le Danube. Nous nous croisons souvent dans les randonnées en Ile-de-France et nous nous étions promis de nous revoir à cette occasion. Nous en profitons pour dîner ensemble avec son petit groupe et mon épouse dans un restaurant typiquement hongrois.



Lundi dans la matinée nous rejoignons en train l'aéroport de Budapest Ferenc Liszt distant d'une vingtaine de km. J'avais prévu de revenir à Paris en avion, parce qu'il n'y a plus de train de nuit reliant directement Budapest à Paris ou inversement. Lors de l'enregistrement, Air France me fournit le carton que j'avais demandé depuis Paris. Le vélo est embarqué dans la soute et après un vol de 2 h, nous arrivons à Paris Roissy vers 18 h et je récupère mon vélo intact à Roissy.

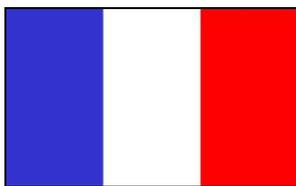
Plutôt que de faire le tour de l'Ile-de-France au milieu des voitures, je préfère prendre le RER de Roissy jusqu'à Chevreuse. Les rames de queue et de tête du RER ont des compartiments prévus pour les vélos, ce qui est très pratique. Arrivé à Chevreuse, j'enfile mes habits de cycliste, pour franchir les 25 derniers km qui me ramènent à Plaisir, en passant par Dampierre, le Mesnil Saint Denis, Elancourt.

La boucle est ainsi bouclée et j'ai réussi mon objectif d'accomplir un nouveau trait d'union européen en solo pour la troisième fois. L'avantage est que l'on avance à son rythme au fil des journées mais le dénivelé de plus 16 700 mètres, la distance de 1 940 km et surtout la canicule exigent, toutefois, un entraînement sérieux les mois précédents et une bonne préparation psychologique. Il s'agit de bien doser son effort et d'être capable de surmonter, sans stresser, les quelques difficultés qui peuvent surgir. De plus, on se rend compte que le vélo rapproche les gens et que l'on suscite la sympathie tout au long de son périple.

Pour ma part, j'ai l'habitude de "mouliner" et je suis un adepte du triple plateau 50-40-30 devant et 13-29 à l'arrière. Cela permet de passer partout, tout en roulant convenablement et en s'économisant sur le plan physique. Avec le vélo de rechange dans la 2ème partie du parcours, j'ai forcé et transpiré un peu plus en montagne parce que les développements étaient moins adaptés.

Merci enfin à mon épouse, qui était inquiète de me voir partir seul, mais qui m'a laissé partir comme un grand et mener à bien mon projet.

Au revoir amis français, allemands, autrichiens, hongrois, j'ai vraiment apprécié dans chacun de vos pays, les magnifiques paysages, les exceptionnels sites historiques et culturels et la chaleur de votre accueil.



Je réfléchirai en cours d'année à un prochain périple. Après les pays du nord de l'Europe comme le Danemark et la Suède, du sud comme la Croatie, l'Italie et l'Espagne, de l'est comme l'Allemagne, la République Tchèque, l'Autriche et la Hongrie, j'ai le choix, parmi les nombreuses destinations que propose l'UECT et que je n'ai pas encore réalisées. Tout dépendra de la forme du moment. Mais j'aimerais, si tout va bien, me rendre, en 2014, de Paris à Lisbonne puisque mes amis de l'UECT, avec Patrice Godart, ont revalidé le parcours cette année. A suivre donc ...

ANNEXE 1

Paris - Budapest en vélo du 08 juin au 20 juin 2013

Michel BONNARD

Ville contrôle

Départ le samedi 08 juin 2013

Date	Itinéraire	Km	Autres caractéristiques
Samedi 08 juin	Paris - Draveil - Melun – Sigy – Hermé - Saron sur Aube - Boulages - Le Chêne	210	Moyenne : 22,9 - Dénivelé : 725 m Température : 28° 
Dimanche 9 juin	Le Chêne – Ramerupt - Lentilles - Wassy – Colombey les Belles	160	Moyenne : 22,4 - Dénivelé : 1 350 m Température : 22° 
Lundi 10 juin	Colombey les Belles – Baccarat – Col du Hantz (637 m) - Col de Steige 534 m - Dieffenbach	142	Moyenne : 21,8 - Dénivelé : 1 425 m Température : 15° 
Mardi 11 juin	Dieffenbach - Sélestat - Marckolsheim - Furtwangen Im Schwarzwald - Schwenningen	164	Moyenne : 21,8 - Dénivelé : 1 300 m Température : 20° 
Mercredi 12 juin	Schwenningen – Mühlheim - Sigmaringen - Altshausen – Leutkirch Im Allgäu	174	Moyenne : 21,6 - Dénivelé : 1 520 m Température : 23° 
Jeudi 13 juin	Leutkirch Im Allgäu – Marktoberdorf - Murnau – Bad Tölz	166	Moyenne : 20,9 - Dénivelé : 1680 m Température : 1680° 
Vendredi 14 juin	Bad Tölz - Schliersee - Autriche – Deutsche Alpenstrasse - Salzburg	172	Moyenne : 21,3 - Dénivelé : 1 750 m Température : 17° 
Samedi 15 juin	Journée de repos Visite de Salzburg		Température : 25° 
Dimanche 16 juin	Salzburg - Radstädter Tauern pass 1739 m Twenger Tall Pass 1381 m - Mauterndorf	122	Moyenne : 18,9 - Dénivelé : 1 850 m Température : 26° 
Lundi 17 juin	Mauterndorf – Murau - Judenburg - Gabertl Sattel 1551 m - Maria-Lankowitz	145	Moyenne : 20,7 - Dénivelé : 1 600 m Température : 28° 
Mardi 18 juin	Maria-Lankowitz - Graz (Visite de Graz) - Kirchbach – Feldbach - Rudersdorf	155	Moyenne : 21,9 - Dénivelé : 1 200 m Température : 36° 
Mercredi 19 juin	Rudersdorf – Hongrie - Szombathely - Sarvar - Pápa	150	Moyenne : 22,5 - Dénivelé : 860 m Température : 38° 
Jeudi 20 juin	Pápa - Zirc – Balinka - Söred - Csakvar - Etyek - Budapest	180	Moyenne : 20,9 - Dénivelé : 1 440 m Température : 40° 

Distance parcourue : 1 940 km

Dénivelé : 16 700 m

Moyenne : 21,5 km/heure

Temps total : 90 heures

Vendredi 21 juin au Lundi 24 juin	Visite de Budapest : vendredi 21 juin - samedi 22 juin - dimanche 23 juin Départ de Budapest lundi 24 juin à 15 h		Température moyenne 40° 
---	---	--	---

Départ de Budapest le lundi 24 juin 2011 à 15 h 50 pour Roissy - Paris

Retour sur Plaisir le lundi 24 juin

Budget randonnée Paris - Budapest : 8 juin au 20 juin 2013

Dépenses		Montant en €	en %	Commentaires
Hébergement		585	53%	13 nuits à 45 euros en moyenne
Alimentation		300	27%	Restauration le soir + pique-nique le midi + cafés et boissons
Billet d'avion		80	7%	Retour Budapest - Paris par avion
Visites touristiques		100	9%	Salzburg - Budapest
Frais divers		35	3%	Téléphone - Divers
Dépenses		1 100	100%	

Hôtels ou Gîtes	Note	Type	Prix en €	Ville - Pays
Famille Delatour	TB	Chambre et table d'hôte	36,00	Le Chêne (France)
La Haie des Vignes	TB	Hôtel	52,00	Colombey-les-Belles (France)
La Maison Bleue	TB	Gîte	50,00	Dieffenbach-au-Val (France)
Hôtel Royal	B	Hôtel	53,50	Schwenningen (Allemagne)
Tagungshaus Regina Pacis	TB	Hôtel	59,50	Leutkirch (Allemagne)
Hôtel Leonhardihof	B	Hôtel	49,00	Bad Tölz (Allemagne)
Pension Lechner (2 nuits)	AB	Gasthof	98,00	Salzburg (Autriche)
Hôtel Stegmühlhof	TB	Gasthof	46,00	Mauterndorf (Autriche)
Ferienwohnungen Fam. Pabst	TB	Chambre d'hôte	35,00	Maria-Lankowitz (Autriche)
Landgasthof Leitgeb	B	Gasthof	35,00	Rudersdorf (Autriche)
Caesar Panzio	TB	Pension	26,00	Pápa (Hongrie)
City Hôtel Ring	TB	Hôtel	45,00	Budapest (Hongrie)
Total 13 nuits			585	45 euros par nuit soit 585 euros pour 13 nuits

ANNEXE 2