

## Tourisme et culture sur « Calais-Paris-Col du Mont-Cenis-Brindisi » (Souvenir Jean Rey)

### Pourquoi vouloir relier à bicyclette Calais à Brindisi ?

Il faut revenir en arrière, sur le lieu de naissance de Jean Rey, à Sonnaz petite commune de Savoie non loin de Chambéry. Enfant, comme tous les gamins de son âge, il était fasciné par les trains qu'il voyait passer devant chez lui.

Parmi ceux-ci il en était un pas comme les autres car il avait été surnommé "La Malle des Indes", tout simplement parce qu'il transportait la valise diplomatique anglaise depuis Calais jusqu'à Brindisi en Italie où elle embarquait sur un bateau, à destination des Indes (cf. §§ ci-dessous).

Avouez que pour un gamin il y a là de quoi rêver à toutes ces contrées qui jalonnent le parcours de la voie ferrée. Apercevant les voyageurs confortablement assis, il les enviait, car lui aussi aurait bien voulu connaître ces beaux pays.

C'est le souvenir de ce rêve d'enfant qui revient à l'esprit de Jean Rey lorsqu'il cherche un parcours inédit puisqu'il a épuisé toute la panoplie des grandes randonnées cyclistes existantes à l'époque.

Et bien sûr, il décide de le réaliser non pas par le chemin de fer, mais à bicyclette, sa fidèle compagne depuis des années. Pour cet homme qui a déjà tant pédalé à travers la France, rien de plus naturel, malgré son âge.

Ayant établi un itinéraire et un horaire qu'il essaiera de respecter, il fait les démarches nécessaires auprès de la FFCT et de l'Union Vélocipédique Italienne afin que son raid soit contrôlé officiellement.

Pour mettre toutes les chances de son côté, il consulte les services de la météorologie afin de décider des dates les plus favorables à la réalisation de son projet. Ce qui hélas ne s'avère pas des plus judicieux.

C'est ainsi que le 23 mai 1953, à 4 heures du matin, il prend le départ en se faisant contrôler au commissariat de police de Calais, dans cette ville où débarquait du bateau venant de Grande Bretagne cette fameuse valise diplomatique aussitôt chargée sur le train en direction du sud de l'Italie.

Le voyage de Jean Rey fut rendu pénible par des conditions atmosphériques exécrables : vent contraire, pluie, violents orages. Ajoutez à cela deux erreurs de parcours allongeant la distance à parcourir, et cinq crevaisons.

Il fallait avoir une bonne dose de volonté pour continuer malgré tout, mais notre homme n'en manquait pas.

Brindisi est atteint après 9 jours de route, le 1er juin. Le contrôle d'arrivée est assuré par le Directeur du Comité Olympique Italien et par le Président de l'Ente per il Turismo, après 2.163 kilomètres.

L'année suivante, en 1954, Jean Rey entreprend de refaire le même parcours, accompagné par Elie Anselme un autre super randonneur originaire de Digne, presque son voisin.

Cette fois il s'agit d'établir des points de contrôle fixes plus accessibles. Il a perdu beaucoup de temps à trouver les personnalités qui lui avaient été désignées, surtout en Italie, car en effet, il a décidé de créer et d'organiser une randonnée permanente sur "son" parcours.

Les deux hommes partent sans carnet de route et mettent 10 jours pour arriver à Brindisi, ayant perdu de nombreuses heures pour finaliser la future organisation.

En 1955, celle-ci n'est toujours pas lancée définitivement lorsque un randonneur bourguignon, Marcel Ray, un quasi homonyme ayant à son actif la diagonale Strasbourg-Brest, cherche à réaliser un parcours sortant de l'ordinaire.

Marcel pense alors à cette "Malle des Indes" dont la revue "Le Cycliste" a entretenu ses lecteurs quelques mois auparavant. La randonnée n'est pas encore organisée officiellement aussi s'adresse-t-il à celui qui a ouvert la voie et qui lui fournit l'itinéraire qu'il a emprunté : Jean Rey.

Par son intermédiaire il reçoit l'appui de Luigi Gazzaniga Vice-président de l'UVI (union vélocipédique Italienne) qui assurera les contrôles en Italie, comme il l'a fait pour Jean Rey.

Pour la partie française du parcours, de Calais au col du Mont Cenis, grâce à Roger Gauthey membre du Conseil d'Administration de la F.F.C.T., il obtient le contrôle officiel de la commission des Diagonales dont le responsable est René Vigie.

L'organisation matérielle étant encore inexistante, Marcel Ray se confectionne un carnet de route pour y faire apposer la preuve de ses passages successifs dans les principaux points du parcours. Il fait aussi réaliser par un ami une magnifique plaque de cadre afin de se signaler à l'intention des contrôleurs éventuels.

Bénéficiant du beau temps pendant toute la durée de sa randonnée il atteint Brindisi après un peu plus de 7 jours de route, le 1er août 1955.

C'est à la suite de cette deuxième réalisation de "La Malle des Indes" que Jean Rey, par l'intermédiaire de l'International Football Club de Nice prendra en main l'organisation et le contrôle total de ce Calais-Brindisi à partir de 1956.

Désormais la voie était ouverte pour d'autres tentatives qui vont s'échelonner de 1956 à 1979.

A cette date 89 inscriptions ont été enregistrées et 77 réussites attestent de la qualité des randonneurs qui se sont attaqués à cette réalisation hors du commun.

L'article 4 du règlement d'alors accordait un délai de 200 heures pour effectuer les 2.163 kilomètres du parcours ; les tandems mixtes, les dames et les cyclos de plus de 50 ans bénéficient d'un délai supplémentaire de 20 heures. Considérant que la randonnée mise au point par Jean Rey est un « monument » du patrimoine cyclotouriste, nous avons souhaité lui redonner vie, alors qu'elle était tombée en désintérêt depuis près de trente ans.

---

## Mais qui était Jean Rey ?

La randonnée à bicyclette entre Calais à l'extrême nord de la France et Brindisi un port du sud de l'Italie, a été réalisée pour la première fois en 1953 par un homme qui voulait ainsi couronner sa carrière de grand randonneur, en effectuant un parcours inédit, de sa conception, pour son seul plaisir.

L'année précédente il avait terminé la totalité des 9 Diagonales de France, devenant le premier cyclotouriste ayant accompli ce que beaucoup d'anciens considéraient comme impensable à cette époque. Et pourtant c'est ce que Jean Rey avait réalisé entre le 21 mai 1948 et le 10 mai 1952, soit en 4 ans, alors qu'il n'était plus un tout jeune homme, puisque né en 1890.

Comme nombre de cyclistes, il avait pratiqué bien des années auparavant un cyclotourisme du dimanche, effectuant de temps à autre un brevet ou une randonnée de la journée. Il avait ainsi obtenu le titre d'Audax cycliste sur 200 et 300 kilomètres, c'était en 1938.

Souffrant de rhumatismes contractés dans les tranchées humides de la guerre de 1914/1918, où il s'était distingué, c'est sur les conseils de son médecin lui préconisant des exercices physiques répétés que Jean Rey s'était lancé dans l'accomplissement de longs raids à bicyclette.

Lui qui n'était pas particulièrement un athlète du vélo devint alors un adepte du pédalage quotidien ou presque.

Il n'hésitait pas à participer à des randonnées particulièrement difficiles et à mener à bien le brevet de Randonneur des Alpes, le Bol d'Or cyclo alpin, la randonnée des Cols Pyrénéens, le Brevet des Cimes Azuréennes...

De même il réalisa 2 fois le Paris-Brest et retour des randonneurs en 1948 et 1951.

Grâce à une volonté hors du commun qui lui permettait de surmonter son manque de moyens physiques, il arrivait au but fixé.

Tous ces efforts engendraient une saine transpiration bénéfique pour combattre les effets néfastes des rhumatismes, et il s'en trouvait bien. Sa santé dépendait du nombre de kilomètres parcourus !

Lorsqu'il accomplit sa première Diagonale de France entre Hendaye et Menton, ce fut pour lui une révélation.

Il avait trouvé un but à ses pédalées solitaires. Il n'eut alors de cesse de parcourir la France du nord au sud et de l'est à l'ouest, découvrant toujours avec enthousiasme de nouveaux paysages inédits.

On peut dire que grâce à lui, grâce à l'exemple qu'il a donné, les Diagonales de France ont été relancées. En effet depuis leur création en 1930, celles-ci ne connaissaient qu'un succès très limité, avec une ou deux réalisations par an tout au plus. Jean Rey a montré que ce que l'on considérait comme un exploit réussi seulement par quelques cyclistes, était possible même à un certain âge. N'avait-il pas 63 ans lorsqu'il termina la série des 9 Diagonales.

Voilà donc présenté l'homme à qui nous devons la création de cette super randonnée de Calais à Brindisi.

Bernard DEON

---

## Votre randonnée au long cours...

Le parcours initial mis au point et diffusé par Jean Rey depuis 1956 a été entièrement repensé pour le rendre compatible avec les conditions de circulation existantes cinquante années plus tard. Il bénéficie ainsi d'un caractère touristique beaucoup plus marqué (petites routes champêtres, recherche des points de contrôle BCN / BPF). **Seuls les points de contrôle prévus par Jean Rey ont été conservés.** Le parcours n'est d'ailleurs proposé qu'à titre indicatif et seul les contrôles prévus doivent être respectés. Le ou les participants ont toute latitude pour adapter leur parcours entre les contrôles. Le délai du parcours revu a été majoré et porté à 288 heures soit 12 journées pleines pour ceux qui prendront le départ en catégorie « Grand randonneur ».

Que vous soyez de part pour « rouler » ou pour être contemplatif, le rendez-vous est fixé à Calais, à moins que vous n'envisagiez de parcourir l'itinéraire en sens inverse ce qui est tout à fait possible, voire de faire l'aller-retour (quelques-uns l'ont réussi dans les années 70... du siècle précédent !).

Imaginons que vous partiez de Calais. C'est historiquement la ville des six bourgeois, ceux qui en 1347 (la lourde défaite des chevaliers français face aux archers anglais avait eu lieu à Crécy l'année précédente, en 1346) se livrèrent à Edouard III roi d'Angleterre assiégeant la ville ; Par leur action ils mirent fin au siège ; condamnés, ils furent sauvés in-extremis de la décapitation par l'intervention de la reine Philippine de Hainaut, femme de Edouard III.

Pour rejoindre la capitale, vous allez cheminer dans une partie nord de la France riche en événement historiques... et pas si plate que certains pourraient l'imaginer...

Voici Beauvais, Ville de Jeanne Hachette, héroïne lors du siège de la ville par Charles le Téméraire, Duc de Bourgogne, en 1472. Par son exemple, elle participa à repousser victorieusement les Bourguignons, dont l'avancée fut stoppée nette.

Mais ici, un douloureux dilemme se présente à votre libre arbitre : passerez-vous par le centre de Paris, par L'Ile de la Cité et Notre-Dame, comme le fit Jean Rey, ou bien redoutant la complexité du cheminement urbain (que nous avons toutefois analysé, reconnu et décrit pour vous), préférez-vous emprunter la variante contournant Paris par l'Est ? L'un ou l'autre choix vous ramènera à Blandy-les-Tours. Vous y êtes...

L'Ile-de-France s'achève, et vous entrez pour un bon moment (presque jusqu'à la frontière avec l'Italie) sur ce que furent les terres de ce même « Téméraire » Duc de Bourgogne cité plus haut, au temps de sa splendeur. Il fut rival du Royaume de France, allié de la perfide « Albion ». Décidément cette randonnée est imprégné des reliquats de la Guerre de Cent Ans, ou plus excatément d'un vieil antagonisme entre Français et Anglais.... Il faudra dès 1845 les prémices de l'Entente Cordiale entre le Royaume-Uni et la France (règne de Louis-Philippe) pour que les différents s'aplanissent... et que la « Malle des Indes » d'abord routière, puis ferroviaire devienne une réalité.

En attendant vous progressez. Les contreforts des Alpes sont devenus réalité. Déjà un petit col, celui du Chat, « obligatoire », puisque le tunnel praticable par les cyclistes au temps de Jean Rey, leur est désormais interdit. Ce petit détour en altimétrie en vaut la peine : prenez le temps d'un arrêt pour goûter au magnifique panorama offert sur le lac du Bourget, avec en face de vous sur l'autre rive le Mont-Revard, surplombant Aix-les-Bains et Chambéry.

D'abord faite de faux-plats voici la longue vallée montante de la Maurienne (100 km). Vous aurez tantôt à gauche, tantôt à droite, une pensée pour quelques cols mythiques, Madeleine, Glandon, Télégraphe et Galibier... lesquels cette fois ne sont pas au programme. Après Saint-Michel-de-Maurienne les choses se corsent : quelques verrous glaciaires sont à franchir pour accéder au pied du toit de la randonnée : le col du Mont-Cenis à près de 2.100 mètres d'altitude. Rendu au sommet, savourez l'immense et magnifique lac artificiel d'altitude qui faudra longer quelques dizaines de km durant avant de vous laisser glisser vers Susa, Turin, la plaine du Pô... C'est le pendant de la Maurienne, mais cette fois-ci c'est un faux-plat « globalement descendant » lequel, mine de rien s'achèvera à Rimini dans 570 km !

Mais auparavant, cette plaine du Pô, il vous faut la déguster. Nous vous y avons concocté quelques détours. Mais aussi et surtout il vous faut privilégier la traversée des grandes villes en passant par leur centre : architecture historique, immenses dallages, foules actives, bigarrées et souvent sensibles à votre passage. Car en Italie les cyclistes ont « la cote » !

Après la plaine, le bord de mer. Voici l'Adriatique, atteinte après 1.600 km de route. Vous allez la longer jusqu'au terme de la randonnée. Le littoral sera rarement perdu de vue, une fois au moins sur 150 km environ car il faut bien éviter la péninsule constituée par le promontoire du Gargano, culminant tout de même à 1.000 m. En Italie en effet la montagne n'est jamais bien loin, même si vous longerez souvent une côte sablonneuse et rectiligne, interrompue quelquefois par des falaises !

Depuis Rimini où vous avez atteint la côte Adriatique, le décor à progressivement changé, la végétation devient celle du « sud », et fait remarquable les habitations se parent désormais d'une blancheur éclatante, probable parade à la chaleur qui l'été sévit sous ces latitudes.

Après les Abruzzes montagneuses (pas moins de 21 stations de ski – Point culminant le Corno Grande à 2.912 m dans le massif du Gran Sasso – Chaîne des Apennins), longtemps considérées comme une partie sous-développée du Mezzogiorno (ancien royaume des Deux-Siciles, intégré à l'Italie en 1860) voici, peu après Termoli, les Pouilles. Elles vous accompagneront jusqu'au terme du voyage.

Les Pouilles (de leur nom ancien l'Apulie, et non de l'adjectif pouilleux !) constituent en quelque sorte le « talon » de la « botte » comme se plaisait paraît-il à dire Napoléon parlant de l'Italie. Sauvages, attachantes et agricoles, elles portent le point le plus oriental de l'Italie, le cap d'Otrante (85 km après Brindisi) : de là les côtes de l'Albanie ne sont qu'à 80 km ! Longtemps connues de quelques écrivains, artistes et initiés, elles commencent à faire parler d'elles.

Si sa position géographique en fait le talon d'Achille de l'immigration, cette antique Apulie c'est aussi et surtout le garde-manger de l'Italie où céréales, olives, vins, fruits, poissons et délicieuses mozzarelles abondent. Terre pétrie de spirituel, elle accueille les pèlerins depuis les croisades, alors base arrière et port d'embarquement pour la terre sainte, et se couvre d'architecture militaire et sacrée.

Enfin, avant de prendre le train pour Rome ou pour Milan, allez sur le port de Brindisi, secteur toujours très agité, ou dans la vieille ville heureusement plus calme, et, dégustez donc quelques spécialités régionales comme les Oriechettes aux brocolis, ou les Penne al forno...

Bon voyage...

### **7 BCN**

Pas-de-Calais (62) – Somme (80) – Oise (60) – Val d'Oise (95) – Seine-et-Marne (77) – Yonne (89)  
Côte-d'Or (21)

### **8 BPF**

Montreuil-sur-Mer (62) – Argoules et Crécy-en-Ponthieu (80) – L'Isle-Adam (95) – Blandy-les-Tours (77)  
Vallery et Arcy-sur-Cure (89) – La Rochepot (21)

### **3 cols**

Col du Chat (France - 73 – 633 m)

Col du Mont-Cenis (France - 73 – 2.083 m)

Col San Bartolo (Italie – Province de Pesaro Urbino – 197 m)

### **Parcs naturels nationaux et régionaux traversés**

Parc naturel régional des Caps et marais d'opale (France)

Parc naturel régional du Vexin français (France)

Parc naturel régional du Morvan (France)

Parc naturel régional des Bauges (France)

Parc naturel régional du Mont San Bartolo (Italie)

Parc national du Gargano (Italie)

### **Dénivelé (mesuré sur carte)**

6.850 mètres