

London-Edinburgh-London du 28 juillet au 2 août 2013



Dans la lignée de PBP LEL est un brevet randonneur longue distance. 1400 km au programme, avec 12000 mètres de dénivelé et un délai de 116 heures. La première édition a eu lieu en 1989 mais les lauréats sont encore peu nombreux car à chaque édition le quota est limité. En 2009 les inscriptions avaient été limitées à 450 participants. Cette année il y aura eu environ 1100 inscrits et les places auront toutes été prises quelques heures seulement après l'ouverture du site. Bref beaucoup plus de candidats que de places.

En 2009 je n'avais pas pu m'inscrire alors cette année j'étais bien décidé à ne pas laisser passer l'occasion de me lancer sur les routes britanniques du LEL !

Pas de brevets qualificatifs demandés par l'organisateur, mais en randonneurs avertis beaucoup ont tout de même fait les traditionnels brevets de 200, 300, 400 et 600 km.



Samedi 27 juillet

On se retrouve à Loughton, à quelques kilomètres au nord de Londres, où sera donné le départ le lendemain matin.



Il faut noter qu'il y a également un prologue optionnel, au départ du Mail près du palais de Buckingham. Rendez-vous dimanche matin à 5h45 pour environ 25 km afin de rejoindre le départ officiel à Loughton.

Feuille de route avec pochette étanche, plaque de cadre numérotée, bidon et maillots de la randonnée nous sont remis ainsi que deux sacs pour ceux qui ont prévu d'utiliser le service de « bag drop ». Cela nous permet de confier à l'organisateur quelques vêtements secs et propres, et autres accessoires, à concurrence de 2,5 kg par sac que nous retrouvons dans deux contrôles à notre choix. Pour moi ce sera à Pocklington, sac rose, et Edimbourg, sac turquoise.



J'ai également réservé un emplacement de camping proposé par l'organisation, à proximité du lieu de départ. Cela me permettra de passer une bonne nuit avant de partir pour une randonnée dans laquelle il n'est pas prévu de dormir plus que nécessaire.

Dimanche 28 juillet

Avec l'équipe du club de Flins (Geneviève, Jean-Gualbert, Guy, Frank et Jean-Philippe) je me suis inscrit pour le départ de 10h00, sans prologue puisqu'il est prévu une grasse matinée jusqu'à 7h30.



Nous serons une quarantaine dans ce groupe.

Le départ se passe dans d'excellentes conditions, température modérée et fort vent favorable. La première étape vers Saint-Ives est vallonnée et traverse des villes et villages très britanniques avec de nombreuses chaumières, des pubs aux enseignes colorées et des églises entourées de leurs sobres cimetières gazonnés. Il y a un peu de monde au contrôle mais le premier arrêt sera assez bref.

La deuxième étape serpente dans une zone très plate avec quelques canaux, ça roule vite et Geneviève nous invite parfois à modérer l'allure.



Canal du Lincolnshire



Contrôle de Market Rasen

Kirton passe rapidement et on reste en terrain plat avant de retrouver des collines à l'approche de Market Rasen.

Beaucoup de monde au contrôle alors on ne s'attarde pas. On mangera davantage à Pocklington où nous arrivons à presque minuit. La file d'attente est longue pour la distribution des couchages à ceux qui veulent dormir. Nous repartons dans l'obscurité et bien qu'on ne voit pas bien la route il ne fait pas de doute que les côtes sont raides, nous sommes dans l'étape la plus éprouvante, les pourcentages sont très forts et les jambes commencent à être lourdes. Il faut noter que nous sommes maintenant sur de très petites routes et dans la pénombre cela demande beaucoup d'attention pour ne pas manquer un virage.

Lundi 29 juillet

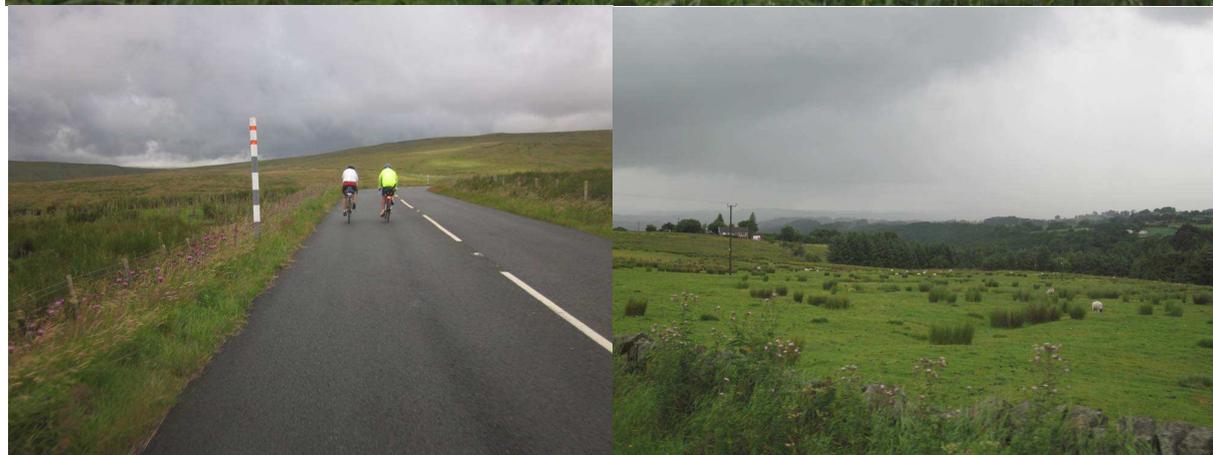
À Thirsk il est presque 4 heures du matin quand nous arrivons. Jean-Philippe est bien fatigué et nous décidons de dormir un peu plus d'une heure pour ensuite repartir jusqu'à Edimbourg où il est prévu une longue nuit de 4 à 5 heures de sommeil. Au réveil il commence à faire jour. Nous repartons assez vite, mais pour Jean-Philippe c'est trop rapide, à Barnard Castle il parle d'abandonner. Nous l'encourageons à poursuivre mais à son rythme, si le groupe roule trop vite pour lui il doit pouvoir terminer dans les délais.

Nous nous séparons et échangerons ensuite régulièrement des messages pour suivre nos progressions respectives.



Barnard Castle

L'étape vers Brampton nous fait traverser une large zone de collines : the Pennines.



The Pennines

Les côtes sont longues, mais les pentes modérées. Nous voici dans un décor de montagne avec une multitude de moutons. Le ciel est très nuageux mais nous serons plutôt épargnés par la pluie. Nous passons au point culminant de la randonnée, à 598 mètres. Il est ensuite agréable de descendre jusqu'à Alston où la rue principale est pavée de pierres mal équarries. Ce passage est court mais remarquable, d'autant plus que la chaussée est très mouillée. Pas de glissade et on terminera l'étape sans souci.

Entre Brampton et Moffat, au kilomètre 568 nous entrons en Ecosse.

Le décor est toujours champêtre mais notre route longe une autoroute et ce passage nous paraîtra un peu long. Après Moffat nous revoici dans un décor de montagne, les « Southern Upplands » avec alternance de landes à moutons et de parcelles boisées. Le soleil est revenu mais l'eau ruisselle sur la chaussée et parfois de grandes flaques barrent la route.



Southern Upplands

D'où vient toute cette eau ? La réponse arrive bientôt avec de nouveaux nuages : une pluie diluvienne nous laisse à peine le temps d'enfiler les vestes de pluie. Nous cherchons un peu d'abri sous les arbres, mais c'est illusoire alors nous repartons sous le déluge. Il est environ 21h00 et le soleil est assez bas pour nous éclairer alors que la pluie persiste. Nous ferons quelques kilomètres ainsi, sous une forte pluie, mais au soleil, avec un magnifique arc en ciel sur un fond de nuages très sombres.

A Edimbourg le contrôle est installé dans une grande école et comme il y a peu de monde nous pouvons apprécier le ravitaillement et le dortoir.



Mardi 30 juillet

Grosse nuit avec 4h30 de sommeil et après un petit déjeuner c'est reparti vers LONDON, mais nous commençons avec un parcours différent de celui de l'aller. Le jour se lève sur les « Southern Upplands ».



Southern Upplands avec le soleil levant

Il ne fait pas trop froid et les montées nous réchauffent mais les descentes sont tout de même un peu fraîches. La dernière descente avant le contrôle de Traquair est particulièrement froide, les GPS et compteurs annoncent +6° mais l'herbe du golf est blanche, comme recouverte de gelée.

Le contrôle est dans une petite salle mais il y a peu de monde, seulement 140 personnes sont passées avant nous. Nous sommes invités à rentrer pour consommer gâteaux, café ou whisky. Nous nous trouvons devant un magnifique buffet de gâteaux décorés de messages relatifs au LEL, c'est très sympathique. L'invitation au whisky était aussi réelle, mais nous préférons éviter cette boisson à consommer avec modération. Il sera temps d'y songer à Londres.



Nous voici maintenant dans l'étape la plus boisée de la randonnée, les pentes sont toujours modérées et cette courte étape passera rapidement.



Eskdalemuir est le dernier contrôle en Ecosse, il est dans un très petit village en fond de vallée où nous avons la surprise de trouver un temple bouddhiste. Il fait encore frais et au ravitaillement la soupe chaude est appréciée.



Peu après le retour en Angleterre nous retrouvons le parcours de l'aller. A Alston les pavés sont secs, mais la pente est rude à monter.



Alston



The Pennines

Nous revoici dans the Pennines où l'on est averti du risque de trouver des moutons sur la route.

À Barnard Castle nous arrivons face au château qui justifie le nom de la ville. La randonnée prend un air de cyclotourisme !

À Thirsk la fatigue commence à se faire sentir mais il est trop tôt pour dormir, nous voulons profiter au maximum de la clarté du jour et puis nous sommes au début de l'étape avec les pentes les plus rudes, il serait dommage de s'arrêter là et de commencer la dernière journée par une étape difficile. Nous repartons donc pour Pocklington où nous arriverons à minuit, une bonne heure pour dormir.



Barnard Castle

Mercredi 31 juillet

Départ vers 6h00 pour ce qui doit être la dernière journée de vélo, avec 355 km pour atteindre l'arrivée. Nous repassons le Humber Bridge pour traverser la River Humber très large à cet endroit, ça fait penser à la Gironde.



River Humber



Market Rasen

À Market Rasen le parking à vélo est presque vide, nous sommes maintenant moins nombreux, l'essentiel des randonneurs est derrière, profitant davantage du délai de 116 heures.

Ce matin le vent est défavorable et dans les plaines du Lincolnshire il pleut. Nous arrivons à Kirton bien mouillés et les bénévoles s'activent à sécher nos traces de pas sur le parquet de la salle de sport dans laquelle nous déjeunons.



Kirton



Bombardier Canberra

À l'approche de Saint Ives nous repassons à côté de la base aérienne de Wyton devant laquelle est exposé un Canberra, premier bombardier à réaction dont le premier vol a eu lieu en mai 1949. Cet avion me ramène presque 15 ans en arrière quand j'ai eu l'occasion de travailler sur les derniers de ces appareils en service dans la Royal Air Force. Ils étaient alors utilisés pour faire de la reconnaissance aérienne. Ils sont maintenant tous retirés du service.

À Saint-Ives il ne reste plus que 120 km mais deux équipiers sont fatigués et parlent de dormir ici. Les autres veulent repartir et terminer au plus tôt pour mieux dormir à l'arrivée. L'arrêt se prolonge et finalement nous repartons tous ensemble.



L'avant dernière étape vers Great Easton est encore bien pourvue en côtes assez pentues. Nous retrouvons plus de villages que dans le nord et nous pouvons admirer les nombreuses chaumières de Barrington.

À Thaxted arrêtons au pied de l'église illuminée pour regrouper les cinq équipiers un peu éparpillés au fil des côtes. La fatigue se fait sentir à l'approche du dernier contrôle avant l'arrivée. Le fléchage vers ce contrôle nous en montre la proximité, mais nous indique surtout que le parcours est dévié avec des panneaux « Diversion ». Nous suivons donc cette variante et nous voici à Great Easton un peu avant 23h00. L'arrivée d'un groupe de cinq étonne car précédemment les randonneurs étaient plutôt isolés.

Jedi 1^{er} août

Il ne reste que 45 km à parcourir mais nous mangeons encore un peu avant de repartir. Encore une fois ce genre de randonnée est une succession de haltes repas. Nous repartons à bonne allure car Jean-Gualbert semble pressé d'en finir.

Encore quelques côtes à gravir, mais elles sont moins difficiles que dans l'étape précédente. Nous sommes souvent sur de très petites routes et il faut être attentif pour ne pas se tromper à quelques carrefours. Enfin en principe les GPS annoncent les sorties de la trace alors on ne doit pas trop s'égarer.



Thaxted

Enfin voici Teydon Bois, le dernier village avant Loughton. Nous entrons dans un sous-bois et nous voyons un renard traverser la route devant nous. Nous passons devant le camping, plus que 2 km. Loughton est endormie mais à l'approche de l'école Davenant les bénévoles sont là et nous accueillent avec des applaudissements bien sympathiques. Pointage au contrôle et remise de la médaille aux brillants finisseurs. Geneviève est la première féminine et a donc droit à un accueil encore plus chaleureux.



Denise qui a suivi notre progression est venue nous accueillir et nous astreint à une séance photo pour mémoriser cette arrivée.

Passage par le ravitaillement pour ne pas aller se coucher le ventre vide. A-t-on faim ou bien est-ce l'habitude des arrivées à chaque contrôle ?

Les bag drop d'Edimbourg sont là, on peut les prendre et récupérer les vêtements propres restants pour se rhabiller après la douche. L'eau n'est pas chaude mais ça fait du bien.

Finalement tout le monde est arrivé plutôt en bonne forme.

Les campeurs remontent sur le vélo pour rejoindre le camping en vue d'une bonne nuit de sommeil.

Pour moi ce sera 10 heures de repos parce que la tente est à l'ombre, pour les autres le réveil sera matinal car le soleil chauffe trop pour pouvoir dormir dans leur tente au milieu du pré.

Petit déjeuner à 14h00, la forme est très bonne, les problèmes rencontrés dans les brevets préparatoires sont oubliés et voilà une belle randonnée qui s'est finalement très bien passée, à l'exception du déluge en Ecosse, mais ça c'est pour faire des souvenirs.

Nous nous retrouverons à la permanence jeudi soir où l'on passera récupérer notre deuxième bag drop. Les arrivées se font plus régulières mais à 19h00 il n'y a que 319 participants qui sont rentrés. Les délais autorisent des arrivées au plus tard entre 2h00 et 7h00 vendredi matin.

Nous allons dîner ensemble dans un pub à Loughton. L'aventure est terminée et ce moment de détente est bienvenue.

Pas de whisky, mais une pinte de bière anglaise. La cloche sonne un peu avant 23h00 pour annoncer l'arrêt imminent du service de boissons alcoolisées, il est aussi temps d'aller se coucher.

Les nouvelles de Jean-Philippe sont bonnes, il est largement dans les délais et arrivera vers une heure du matin.

Finalement les six randonneurs du groupe initial boucleront tous ce LEL.

Invité à me rejoindre au groupe de Flins j'ai pu apprécier de ne pas rouler seul comme cela m'était arrivé au cours du Paris-Brest-Paris de 2007 et puis les GPS du groupe étaient très utiles, notamment pour les secteurs de nuit. De jour le Road-book est très bien, mais la nuit il devient très facile de se tromper.

Merci pour ce bout de route effectué ensemble et félicitations à tous pour cette réussite collective.

Merci surtout aux organisateurs et à tous les bénévoles qui ont permis la réalisation de cette randonnée exceptionnelle.

Que retenir de ce London-Edinburgh-London ?

Finalement c'est une très belle randonnée, avec souvent de très petites routes, parfois parsemées de trous, mais très peu de circulation automobile.

Des paysages de campagne avec des champs de céréales pas encore moissonnés, des collines parsemées d'une multitude de moutons, des villages aux allures britanniques et quelques belles demeures au fond de leurs parcs.

De belles côtes dont un bon lot de routes tracées droit dans la pente, le triple plateau n'a d'ailleurs pas été ménagé. L'étape Pocklington-Thirsk a du faire mal à bien des jambes et pour finir celle de Saint-Ives à Great Easton avait aussi quelques passages bien pentus. Les zones un peu montagneuses avaient des routes modérément pentues et on a pu apprécier les paysages. Heureusement qu'il y a aussi des étapes plates pour reposer les organismes fatigués.

Le road-book est très bien fait, quand on a appris à le décoder, mais il faut anticiper sa lecture pour ne pas s'égarer. Le GPS aura été fort utile, notamment de nuit.

Le bag drop est une très bonne idée, on peut y mettre des vêtements de rechange, mais aussi une tenue chaude pour dormir, des chambres à air pour remplacer celles qui peuvent avoir été remplacées victimes de « punctures », comme ce fut le cas à deux reprises pour moi, etc.

Les contrôles avec ravitaillement tout inclus dans les frais d'inscription, évitent d'avoir besoin de son porte monnaie et la nourriture était toujours suffisante, même si à Market Rasen j'ai vu le dernier croissant de la journée partir devant moi.

Les prévisions météo étaient plutôt optimistes et elles se sont avérées très justes. Beaucoup de soleil, du vent favorable en quantité plus que suffisante, des températures agréables, même durant la nuit, un peu de pluie mercredi dans les plaines Lincolnshire et une averse diluvienne pour garder un souvenir de l'Ecosse.

Une très bonne ambiance avec des cyclos qui prenaient plaisir à rouler avec notre groupe.

Et puis à l'arrivée la récompense :



Les mauvaises langues diront : « tout ça pour ça ! »

Mais non, il y a surtout les souvenirs et la satisfaction d'avoir participé à une randonnée remarquable qui ne compte encore qu'un nombre limité de lauréats.

2, 3 ou 4 roues, tout est permis, tant que mu par la force musculaire !

