

LE PARC NATIONAL DU STELVIO

Albano Marcarini, Thomas Vust



Un parc, de l'eau, du vélo

Thomas Vust

Au nord de l'Italie, à la frontière avec la Suisse et le canton des Grisons, le Parco Nazionale dello Stelvio s'étend autour du massif de l'Ortles, son sommet le plus élevé avec 3905 mètres d'altitude. L'autre point central du parc est le col du Stelvio qui relie la partie orientale du parc (régions du Tyrol du Sud et du Trentin) avec la partie occidentale (région de la Lombardie). C'est cette partie occidentale, lombarde, qui nous intéresse tout particulièrement, la région du parc située au sud et à l'ouest du col du Stelvio (voir article Albano Marcarini p. 56 *Le col du Stelvio*). En effet, on y trouve tous les ingrédients pour le cycliste assoiffé de routes, de sentiers et de cols, assoiffé et probablement aussi affamé au sens propre, après les sorties sur deux roues, et attentif également à un cadre naturel simplement époustoufflant.

Cadre naturel

Tout y est en terme de nature et de sauvagerie : les vallées profondes creusées par une rivière libre de ses mouvements, les hauts plateaux, des lacs aux eaux laiteuses, déployant en fonction de la lumière toute la gamme des teintes vert-bleu-gris, les bois principalement de conifères, épais et mystérieux, et au-delà de la limite de la forêt les parois rocheuses à la fois lumineuses et hostiles. Des pyramides de roche coiffent le décor, écrasent de leur dimension colossale l'observateur minuscule égaré dans un cadre figé, où seuls créent un mouvement les nuages, aériens, mais aussi l'aigle royal : il tournoie, plane dans les hauteurs, observe le monde d'en haut, gardien des confins les plus reculés du parc. Ce même aigle qui se voit parfois en concurrence pour une aire ou un territoire avec le gypaète. Comme dans d'autres régions alpines, le gypaète a été réintroduit dans le Parc du Stelvio, avec succès. Le Centro Visitatori Valfurva (dans la vallée

Valfurva qui depuis Bormio part vers l'est) en évoque la présence dans le parc, raconte la triste réputation qui poursuivait ce rapace mangeur d'os, et son destin tragique, pourchassé qu'il fut jusqu'à sa disparition, puis son retour en grâce, avec la réintroduction réussie de quelques couples. Le territoire de cette espèce est à l'image du parc, vaste, gigantesque, puisqu'un couple de gypaètes a besoin pour s'épanouir d'une surface estimée à plusieurs centaines de km². On comprend mieux alors les problèmes de concurrence entre aigle et gypaète. Le Centre des visiteurs et son équipe présentent de façon brillante un large éventail de thématiques liées à la nature du parc, avec un sens didactique convaincant : pour la faune, la flore, la géologie, les glaciers aussi.

L'eau

La glace, la neige, l'eau. Cet aspect essentiel pour la région est également présenté dans le Centre. Comme pour d'autres régions de montagne, en effet, l'énergie hydraulique tient un rôle central avec la fabrication d'électricité et la gestion au plus près de cette production grâce à des barrages et des lacs de rétention ; mais une eau qui sait aussi se faufiler entre les anfractuosités de la roche, se réchauffer dans les entrailles de la terre puis ressurgir à une température de plus 30° C, acquérant ainsi un rôle important cette fois dans l'industrie touristique des bains thermaux : ils attirent les curistes du monde entier qui se prélassent dans un élément aqueux à température agréable et aux vertus multiples, devant le paysage grandiose et reposant des sommets alentour. Les deux établissements de bains les plus anciens et les plus prestigieux de Bormio sont les Bagni Vecchi, sources déjà exploitées par les Romains, avec un bâtiment ancré dans la montagne, au-dessus du village de Bormio, et les grandioses Bagni Nuovi,



situés à peine plus bas, toujours dans une position dominant la vallée, dans le cadre somptueux d'un hôtel, le Grand Hotel Bagni Nuovi. Le faste de sa salle à manger laisse bouche bée le visiteur, bouche bien rapidement refermée pour mâcher avec bonheur les délicieux plats proposés et bienvenus après des heures de vélos et un passage systématique et scrupuleux dans chacune des piscines et vasques des bains, sur lesquels est littéralement posé cet hôtel luxueux.

À vélo

Les plus chanceux et prospères des cyclistes établiront leur quartier général au Grand Hotel Bagni Nuovi car l'établissement est situé au pied du col du Stelvio et de l'Umbrailpass, à quelques kilomètres du départ du Passo di Gavia, ou encore du Passo Mortirolo, monument cycliste parcouru à de nombreuses reprises par le Giro d'Italia ; le spectaculaire Passo di Fraele est lui aussi tout proche, avec ses innombrables épingles à cheveux s'étirant patiemment contre le versant de montagne et menant aux Tours de Fraele qui gardaient autrefois le passage du col. Une fois en haut, on roule quelques hectomètres pour atteindre le haut plateau de Cancano, aujourd'hui recouvert de deux lacs à vocation hydroélectrique. Faire le tour de ces lacs, sur des pistes de terre, est un vrai régal, le tour complet se fait en 2 heures

et 30 minutes, à une altitude somme toute de près de 2000 mètres, la dénivellation est modeste et c'est un itinéraire tout à fait familial si l'on a pu accéder d'abord au haut plateau (voir présentation de l'itinéraire p. 66). À l'image d'autres régions cyclophiles, le bassin de Bormio est un quartier général stratégique pour qui veut pratiquer le deux-roues. On vient d'évoquer la route et les cols, les possibilités pour le VTT sont elles aussi infinies, parfois sur des sentiers, plus souvent sur des pistes de montagne où les problèmes constatés ailleurs de cohabitation entre VTTistes (en particuliers trailers dévalant les pentes à tombeau ouvert) et randonneurs sont atténués par la largeur des chemins, de la route. Le terme « mountain bike » n'est ici pas galvaudé, le VTT est alors un vecteur de découvertes innombrables. En selle il est possible d'aller voir derrière un col ce qui s'y passe, de traverser une forêt puis de déboucher sur un pâturage s'étendant à perte de vue, de se mettre patiemment à l'épreuve sur des montées en courts virages, sur des chemins de terre parsemés de cailloux, glissants. On roule en toute liberté, dans un cadre naturel admirablement beau. L'office du tourisme de la Valtellina a recensé un choix de 40 itinéraires VTT dans un ouvrage trilingue (italien, français, allemand) distribué gratuitement et donnant un aperçu des possibilités (*40 itinerari in mountain bike tra Valtellina*



e Valposchiavo, Federico Pollini, Provincia di Sondrio); un ouvrage très bien conçu avec des informations techniques précises et concises, et surtout des cartes au 1 :50'000 pour chaque itinéraire ainsi qu'une carte récapitulative séparée à emporter avec soi.

Mais aussi en e-bike

La région a des atouts, car ses routes, construites autrefois à des fins militaires, ou pour les travaux des équipements hydroélectriques, pénètrent dans des contrées de toute beauté, particulièrement sauvages, et montent à des altitudes dépassant les 2300 mètres, parfois même frisant les 3000 mètres. Aujourd'hui où la fréquentation de ces zones de natures sauvages est encore modérée, l'équilibre semble préservé, les visiteurs de passage en profitent, sans que les effets dévastateurs d'un tourisme de masse ne puissent être constatés à première vue. Ailleurs (par exemple dans le cas du Parc National Suisse dans les Grisons voisins) l'accès aux parcs nationaux a été limité pour une protection absolue. Dans d'autres régions encore, les vallées sont si sollicitées sur le plan immobilier, sur celui des infrastructures touristiques et en terme de fréquentation, que le mal est fait. Et c'est dans ce contexte que les autorités et les responsables des institutions touristiques de Bormio ont lancé la réflexion pour imaginer une stratégie de développement pour la région sans justement

détruire les avantages qui en font sa force, avec en point de mire une durabilité environnementale, économique et sociale. Défi majeur, pour un équilibre fragile.

Il semble qu'une stratégie se basant sur la randonnée et le vélo uniquement soit considérée comme un peu restrictive en terme de volume de visiteurs. En effet, tout le monde n'est pas en mesure de se coltiner le Passo Stelvio ou d'avaloir les 93 kilomètres et les 3500 mètres de dénivellation positive de l'Alta Valtellina Bike Marathon (voir p. 72). Une des solutions imaginées, un des axes parmi d'autres, est celui de la **stratégie e-bike**. **D'abord pour accéder à Bormio** : dans une logique de transport doux après un voyage effectué en chemin de fer jusqu'à la gare de Tirano, il pourrait être envisagé de terminer le trajet Tirano-Bormio en e-bike (système de vélos partagés), sur des pistes cyclables en site propre, sortes d'autoroutes-vélo en fond de vallée; **ensuite pour la découverte de la région par excursions** : sur son e-VTT, le visiteur peut alors gravir les cols, plus aisément, traverser les forêts et monter dans les alpages, jusqu'à l'agriturismo local qui offre une hospitalité unique et déroule toute l'étendue de sa richesse en produits locaux : fromages d'alpage, ricotta, charcuteries en tout genre, polenta, pizzoccheri... Des merveilles qui mettent l'eau à la bouche, produites sur place pour ainsi dire

et accessibles, en la circonstance grâce à l'e-VTT, à des gens qui n'auraient pu venir qu'en automobile. L'idée est bonne, car effectivement la cible de pratiquants est alors très large, les familles en font partie, les seniors aussi. Grâce à l'assistance électrique, les obstacles sont soudain franchissables, assez facilement, les horizons s'ouvrent, tout en pédalant. La puissance, le niveau technologique de certains modèles et le poids des e-bike, ainsi que le manque d'expérience des pratiquants néophytes liée tant au vélo qu'à la vadrouille en montagne, offrent aussi un cadre favorable à l'engagement de guides qui trouvent de nouveaux débouchés. Enfin, il est préférable de voir ces « visiteurs » évoluer sur un vélo à assistance électrique (dans une région qui produit par ailleurs de l'énergie hydraulique) que de subir les gazs et le bruit des motos, des automobiles ou pire encore des quads. La stratégie comporte aussi des risques. Dans l'absolu l'augmentation du nombre de visiteurs ne peut que peser sur la région, sur la montagne, bien sûr dans une moindre ampleur si l'approche est raisonnée. Certains modèles de la gamme e-VTT, plus accessibles à tous, s'apparentent par leur poids et leur puissance à **des missiles qui, une fois lancés en descente** posent des questions de sécurité non anecdotiques, tant pour les cyclistes eux-mêmes que pour les autres acteurs de la montagne. Et dans l'absolu, on peut légitimement se demander si la place de l'homme arnaché et à cheval sur un e-bike est véritablement sur des pistes pierreuses situés à 2300 mètres d'altitude, au milieu d'une nature vierge, et si évoluer dans un tel cadre ne doit pas finalement être réservé à quelques privilégiés en mesure d'y accéder à pied, ou à VTT « traditionnel », patiemment, discrètement. Il est vraiment difficile de se faire une idée tranchée et il semble évident qu'un avenir radieux est souhaitable pour une région qui pourrait élargir le public la visitant, dans une logique de développement durable, sans mettre trop à contribution l'environnement et en générant une activité agréable et rémunératrice pour la population locale. Le beurre et l'argent du beurre? L'avenir nous le dira. En espérant que, à la force du mollet ou avec assistance électrique, une même passion réunisse les cyclistes de tout bord : celle de la route, des paysages traversés et des bons petits plats concoctés par le génie lombard de la montagne.

INFORMATIONS PRATIQUES

CENTRO VISITATORI VALFURVA

Parmi les Centres des visiteurs répartis sur le territoire du Parc national du Stelvio on mentionnera celui de Valfurva, pour son musée sur la faune du parc, tout à fait évocateur.

Centro visitatori Valfurva

Piazza Forba 4, 23030 Valfurva (SO)

tél. +39 0342 945074

<http://lombardia.stelviopark.it/centri-visite>

ERSAF - ENTE REGIONALE PER I SERVIZI ALL'AGRICOLTURA E ALLE FORESTE

Cet organisme régional dédié à l'agriculture et aux forêts est l'instigateur du projet *Cammina Foreste Lombardia* qui propose, dans l'optique d'un tourisme durable, une série d'itinéraires, à pied et à vélo, à travers les forêts de Lombardie en un long parcours du Pô au lac de Garde, puis vers la Valtellina en direction de l'est ou vers le lac de Côme en direction de l'ouest. L'objectif consiste à faire connaître les vingt forêts de Lombardie et le Parc national du Stelvio. L'ERSAF témoigne d'un dynamisme admirable pour mettre en avant les richesses naturelles de la Lombardie.

www.ersaf.lombardia.it, www.camminaforestelombardia.it

BAGNI VECCHI ET BAGNI NUOVI

L'offre pour une cure thermale ou un bon moment dans une vasque à 30° C est vaste à Bormio. Les deux adresses « historiques » sont les suivantes :

Bagni Vecchi

Località Bagni Vecchi, 23038 Valdidentro (SO)

tél. +39 0342 910131

www.qcterme.com, infobagnivecchi@bagnidibormio.it

Bagni Nuovi

via Bagni Nuovi 7, 23038 Valdidentro (SO)

tél. +39 0342 910131

www.qcterme.com, info@bagnidibormio.it

Informations complémentaires pour la découverte et l'hébergement : www.bormio.eu et www.bormio.it; voir aussi pages 64, 68 et 71.





Le col du Stelvio

Albano Marcarini

La route du Stelvio est une route alpine parmi les plus importantes et les plus célèbres. Elle est célèbre dans un sens historique, mais aussi d'un point de vue touristique et sportif. Au XIX^e siècle, cette route fut une voie de communication d'intérêt commercial et militaire majeur. Pour le cyclisme, et pour le Giro d'Italia en particulier, elle a toujours été le théâtre d'exploits importants même si parfois les conditions météorologiques en ont limité l'accès. Au début du XIX^e siècle, le Stelvio et sa route constituèrent la voie directe choisie par les Habsbourg pour relier Milan à Vienne par les Alpes centrales. Une liaison stratégique, entre la capitale et la région la plus riche et développée de l'empire.

L'histoire du Stelvio est étrange, ce col est ingrat et rébarbatif, il est situé à trop haute altitude pour être pratiqué avec une forme de continuité et un peu trop à l'écart pour entrer en compétition au Moyen-Âge avec les autres voies de communication, parmi lesquelles la route capitale de l'Umbrail (appelée aujourd'hui en Italie Giogo di Santa Maria) ou les cols de Fraele (Val Mora et Buffalora). Les flux du trafic s'orientèrent sur ces cols dès le début du IX^e siècle grâce à la fondation du monastère de Saint-Jean à Müstair. Sur ces sentiers muletiers ardu, battus par le vent et couverts de neige, s'étiraient les échanges commerciaux entre la plaine du Pô et la Bavière. Du nord, on apportait des étoffes, du lin, du sel, des peaux, de la cire, des métaux, depuis le sud par contre, on amenait du vin, de la soie, des

céréales, des épices, des outils et des armes. On utilisait des chevaux et des mulets, mais dans les temps plus anciens, également de vigoureux bœufs de trait.

Ce n'est que dans la première partie du XIX^e siècle que l'on eut recours au col du Stelvio dans l'idée que, pour un État souverain – dans ce cas l'empire des Habsbourg – avoir une route et un col sur son propre territoire était une condition indispensable pour la protection des échanges commerciaux. En effet, en passant par l'Umbrail, il fallait descendre dans le Val Müstair appartenant à la République des Grisons et par conséquent être soumis à des taxes douanières et aux caprices politiques. Le passage par le Stelvio permettait de maintenir les transports à l'intérieur de l'Empire, en évitant des complications supplémentaires. Et ceci malgré les 2758 mètres d'altitude du Stelvio qui resta longtemps le plus haut col routier d'Europe, jusqu'à ce que l'Iseran en France (2770 mètres) puis la Cime de la Bonette (2802 mètres) ne le surpassent (voir p. 126).

Construire une route carrossable au Stelvio ne fut pas une petite affaire, l'opération étant encore compliquée par le fait que ce col n'est pas transalpin, mais plutôt situé dans une position latérale à la grande chaîne centrale; cela nécessitait en conséquence, après le passage du col vers l'est, de descendre dans le Val Venosta puis de remonter le col de Resia pour finalement accéder à la vallée de l'Inn et au Tyrol. La route fut projetée par l'ingénieur Carlo

Les impressionnantes épingles à cheveux du versant sud-tyrolien du col du Stelvio, au milieu d'un cirque alpin majestueux.

Donegani, avec des caractéristiques militaires, à savoir des pentes constantes et des courbes régulières, et elle fut inaugurée en octobre 1825. Les rampes qui montent au col dévoilent des paysages multiples et impressionnants : une gorge hérissée de rochers sur le versant de la Valtelline ; une perspective plus ouverte et blanchie de glaciers, dans la Valle di Trafoi, en direction du Tyrol du sud. Aujourd'hui encore cette route est considérée comme un chef-d'œuvre de la technique routière, même si à cause des exigences du trafic moderne on a dû renoncer à exploiter certains ouvrages qui la caractérisaient comme les longues galeries en bois, pour se protéger des avalanches, ou les solides maisons des cantonniers, refuges providentiels en cas de mauvais temps. Le versant lombard, occidental, depuis Bormio, traverse un paysage chaotique avec des tranchées profondes et des parois à pic. La première maison de cantonnier a été installée

sur un palier de roche surplombant le ravin : un lieu de cauchemar. Puis mille mètres au-dessus de Bormio, voici un passage inattendu sur le plateau de la vallée supérieure propre et ensoleillée, ponctuée d'alpages et animée par les appels des marmottes. Entre la troisième et la quatrième maison de cantonniers se trouve la petite église de Santo Raineri, dédiée à l'archiduc Raineri, vicaire de la Lombardie-Vénétie. À la hauteur de la quatrième maison commence la route du col de l'Umbrail, ouverte par les Suisses en 1900 ; la frontière ne se trouve qu'à une dizaine de mètres. Encore une série de virages et le col est atteint. Le versant oriental, celui du Trentin-Haut-Adige, est encore plus hostile et fait frissonner quand on peut apercevoir la totalité des quarante-huit tournants de la route s'étendant là en bas comme un serpent sur la montagne. Au col, des bâtiments de styles et d'âges différents se font face, des hôtels, des restaurants, de vieux refuges,

La grande plaque commémorative de la construction de la route du Stelvio, à proximité des Bagni Vecchi de Bormio.



Une vue à l'aquarelle du versant lombard du col du Stelvio (A. Marcarini).

des magasins de souvenirs, même une banque et les installations de remontée mécanique pour les glaciers de l'Ortles. Un lieu éphémère qui vit pendant la saison estivale, lorsque des milliers d'automobilistes et de motocyclistes, le moteur aux abois, y font une halte, un peu étourdis, au milieu de leur trajet. Pour les cyclistes, il est conseillé d'affronter la montée les jours de semaine, ou pendant le Stelvio Day à la mi-juillet, ou lors de la Stelviobike début septembre, quand toute la route est réservée aux seuls héros de la pédale, qu'ils soient jeunes ou moins jeunes. Depuis 1918, le Stelvio ne constitue plus la frontière entre Italie et Autriche, il reste cependant la limite linguistique entre italien et allemand.

Mais revenons à l'histoire. La route a été fonctionnelle dès la fin des années 1820. En réalité les premiers projets sont dus à Napoléon qui souhaitait créer des liens avec le royaume ami de Bavière. Pour atteindre l'objectif, il y eut aussi des tentatives de changements

territoriaux. Toujours dans l'optique de maintenir la route sur son propre territoire, Napoléon proposa ainsi aux Suisses d'échanger le Val Müstair avec le Val de Livignio. La route, ajoutée à celle du col de l'Umbrail, serait descendue dans le Val Müstair ; solution favorable car on considérerait la Valle di Trafoi comme dangereuse à cause des avalanches. Rien ne fut entrepris. En 1818, trois ans après le Congrès de Vienne, l'Autriche nomma une commission pour l'étude du passage par le col du Stelvio. Entre les généraux et les colonels, se profila la figure de Carlo Donegani originaire de Brescia, qui avait donné la preuve de ses capacités avec les projets pour les routes du Spluga et du lac de Côme. Il fallut cinq années et trois mois pour réaliser les 49,214 kilomètres de route, impliquant jusqu'à deux mille ouvriers ne pouvant travailler que pendant les mois d'été. Une route fonctionnelle et parfaite : large de 5 mètres, bien soutenue par des murs de pierre, avec trente-quatre virages



Trois cartes postales des années 1950 évoquant le col du Stelvio, depuis toujours destination touristique par excellence.

sur le versant de Bormio et quarante-huit sur celui de Trafoi, et avec 3500 mètres de galeries paravalanches et 689 mètres de tunnels. Un effort immense, pour une route qu'on ne pouvait utiliser qu'en été. En hiver elle servait de piste sur neige, parcourue par des luges. On dit que le parcours était franchi, de nuit, en moins de neuf heures.

En été aussi, les convois en transit pouvaient avoir la vie dure; montée trop rude, descente trop dangereuse. Le Spluga et le Maloja offraient de meilleures conditions. Quoique route militaire, la route du Stelvio commença à montrer des lacunes, à cause de la facilité avec laquelle on pouvait la contrôler ou en bloquer le passage. Pendant les campagnes en Italie de 1859 et de 1866, les Autrichiens rendirent fonctionnelles les routes du Passo del Tonale et du col de l'Aprica, plus praticables pour les troupes. Mais la frontière passait là, sur le Stelvio. Et pour cette raison, on considéra le col comme un point important du front pendant la première guerre mondiale. Un choix absurde qui contraignit les belligérants à une guerre de positions pénible, avec des avancées et des retraits de quelques dizaines de mètres, sur des parois verticales, au-dessus de 3000 mètres d'altitude, dans des galeries de glaces et des tranchées de neige, avec un ravitaillement aléatoire, et des troupes mises à l'écart du cœur du combat qui se déroulait sur d'autres champs de bataille lointains.

Le Giro d'Italia est monté au col du Stelvio à onze reprises, entre 1953 et 2017, dans quelques cas comme poste étape (quatre, dont l'édition 1975 où le col fut aussi l'arrivée, avec la victoire de Fausto Bertoglio). Le col fut affronté quatre fois à partir du versant de Bormio, et les autres fois depuis le versant du Tyrol du Sud de Trafoi. En 1984, 1988 et 2013, le col fut exclu du programme à cause de la neige, ce qui pénalisa les grimpeurs au classement final. Depuis 1965, chaque fois que le Stelvio a été inscrit au parcours du Giro, ce col a eu le titre de Cima Coppi (le sommet situé à la plus haute altitude du parcours d'une édition donnée de la course rose), car il n'existe pas d'autre route asphaltée en Italie qui atteigne les 2758 mètres d'altitude.

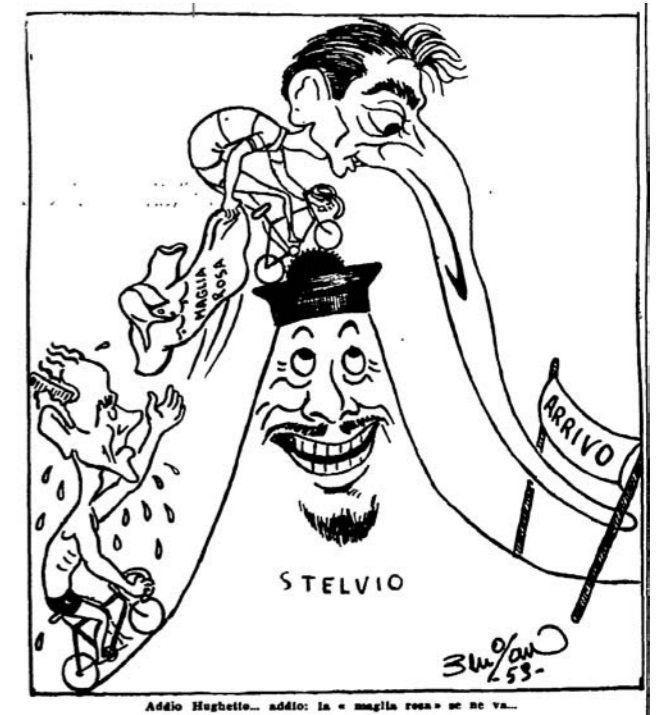
Les qualificatifs qui ont caractérisé les chroniques journalistiques et les témoignages des coureurs pourraient faire bonne figure dans un récit où se mêlent l'effroi et l'angoisse quant aux impressions ressenties

tant à la montée qu'à la descente. Coppi, Del Rio, Gaul, Battistini, J. M. Fuente, Galdos, Bernaudeau, Vona, Rujano, De Gendt en savent quelque chose, eux qui ont dominé le Stelvio, comme le savent aussi tous ceux qui, virage après virage, souvent entre des murs de neige, ont suivi le sillage des premiers, vacillant entre l'espoir d'une prestation de légende et la crainte de terminer hors délai et d'être éliminés.

On pourrait raconter chaque épisode : celui de Vona, le coéquipier qui accomplit un exploit le mauvais jour, celui au cours duquel apparaît l'astre naissant Pantani; celui de Bernaudeau qui ouvre littéralement le passage à son leader Hinault dans la vertigineuse descente vers Bormio; celui d'Ivan Basso avec une crise terrible pendant la 14^e étape du Giro 2005; celui de De Gendt, en 2012, échappé sur le Mortirolo, et qui résiste à ses poursuivants jusqu'à l'arrivée, décrochant même la première place au classement général; celui de 2017, lorsque le Stelvio est gravi deux fois dans la même journée (la seconde dans sa partie depuis le col de l'Umbrail) et où Vincenzo Nibali, par une descente extrêmement périlleuse, s'impose à l'arrivée à Bormio devant un courageux Mikel Landa, ce jour-là roi du Stelvio.

Mais l'épisode le plus beau est celui de 1953 et appartient à Fausto Coppi, lorsque démentant le pronostic qui le donnait battu, il déclencha sur le Stelvio une attaque digne de son nom. C'est le Suisse Hugo Koblet qui en fit les frais, probablement éprouvé par la fatigue des précédentes étapes dans les Dolomites. L'étape en question était la Bolzano-Bormio, une ascension longue, très longue et une descente finale vertigineuse jusqu'à la ligne d'arrivée.

Au moment du rassemblement du départ, on parlait d'un accord de non-agression entre les deux champions. Koblet, en rose, chercha à dissimuler les signes de faiblesse, derrière une paire de lunettes sombres. La chose ne passa pas inaperçue dans le clan de la Bianchi et on décida, sur le moment, de la stratégie à adopter : à l'attaque, sans réserve, pour personne. La course, au début, sembla endormie, mais c'était le calme avant la tempête. À l'entrée de la Valle di Trafoi, les coéquipiers de Coppi prirent la tête et imposèrent la cadence. Le chroniqueur Vittorio Varale suivait la course en voiture : « Alors qu'il ne restait que 11 kilomètres jusqu'au sommet écrivit-il le jour suivant dans les colonnes de



L'exploit de Fausto Coppi sur le Stelvio en 1953 suscita une grande émotion dans la presse italienne car personne n'aurait imaginé que le Campionissimo pût ravir le maillot rose à Hugo Koblet.



Une maison des cantonniers le long de la rampe du versant lombard du col du Stelvio.



Vue générale du sommet du Stelvio, depuis la Punta Garibaldi (2845 m), sur la frontière actuelle entre l'Italie et la Suisse; jusqu'en 1918 entre l'Italie, l'Autriche et la Suisse.

☞ **À la fin de la course Koblet déclara : « Lorsque la montée a commencé et que j'ai vu Coppi envoyer les siens vers l'avant, je me suis dit à moi-même : c'est fini (...). »**

La Stampa Defilippis prend la tête; tout de suite le peloton s'étire. Une vingtaine de coureurs parvient à se maintenir; je me retourne vers l'arrière et de haut je réussis à apercevoir derrière le Turinois, la silhouette familière de Coppi dans la roue duquel viennent Koblet, Fornara, Carrea, Bartali, Coletto, Ruiz... ». À la fin de la course Koblet déclara : « **Lorsque la montée a commencé et que j'ai vu Coppi envoyer les siens vers l'avant, je me suis dit à moi-même : c'est fini. Je ne parvenais plus à respirer et je n'ai pas réussi à réagir** ».

À 9 kilomètres du col, au-dessus de 2000 mètres d'altitude, la radio-mobile annonça : « Attaque de Coppi! Seul Fornara parvient à le suivre! Defilippis et Koblet sont lâchés! Ils perdent du terrain! Ils sont à 20 mètres, à 30, à 50 mètres des deux premiers ». Des années après on apprendra que Defilippis s'est sacrifié

pour Fausto tirant comme un fou les premiers virages de la montée. Le sort de la course semblait alors scellé. Fornara lui aussi lâcha prise. En seulement 2,5 kilomètres Coppi laissa Fornara à 40 secondes, Bartali et Defilippis à 1' 20", Coletto à 1' 30" et Koblet à 1' 40". « Il y a des courbes avec une pente de 15 % continua Varale dans sa chronique mais Coppi les affronte de face sans s'écarter le moins du monde, à peine se redressant sur les pédales. Il roule sans casque; je vois ses cheveux noirs collés de sueur sur son crâne; sa tête est enfoncée dans ses épaules; **comme dans les moments de grand effort, sa lèvre supérieure se relève en une grimace douloureuse; l'œil rond, comme chez une statue aztèque, exorbité, au point d'en percevoir tout le blanc** ». Les images en noir et blanc de l'homme « seul » entre deux hautes parois de neige, encouragé

par les tifosi transis de froid et emmitouffés dans leur manteau, sont devenues légendaires.

Le Championnissimo passa au Stelvio à 17 h 34, son adversaire Koblet avec un retard de 4' 25". À ce stade on redouta l'habileté du Suisse en descente. Il restait 22 kilomètres jusqu'à Bormio sur une route poussiéreuse, avec des tronçons de pistes à virages courts et dangereux. Dans la lancée de sa poursuite, Koblet méjugea à deux reprises la trajectoire et finit à terre. Puis, comble de malchance, un de ses pneus éclata. Malgré cela, le courageux athlète helvétique grignota des secondes à Coppi plus prudent face aux dangers de la route, mais cela ne suffit pas. À Bormio, Coppi gagna en solitaire. Koblet arriva quatrième à 3' 28" et pour 1' 29" il céda le maillot rose au champion de la Bianchi qui le porta triomphalement à Milan, le jour suivant.

LA MONTÉE SUR DEUX ROUES - VERSANT LOMBARD

Parcours routier du col du Stelvio (S.S. 38), province de Sondrio, communes de Bormio et Valdidentro.

Point de départ : Bormio (1215 m, 46°28'00.00"N - 10°22'14.90"E). On rejoint Bormio depuis Sondrio (km 67) sur la S.S. 38.

Point d'arrivée : col du Stelvio (2758 m, 46°31'43.29"N - 10°27'10.59"E).

Distance : 21,3 km.

Dénivellation : 1543 mètres.

Pente moyenne : 7,1 %.

Pente maximum : 12 %, au km 10,5.

Conditions du parcours : route asphaltée, large de 6 à 8 mètres jusqu'au km 6, puis largeur variable jusqu'au col avec de courts tunnels, en demi-virages et non éclairés d'une largeur jusqu'à 3 mètres (attention aux véhicules roulant en sens inverse, prudence en descente, s'équiper d'un gilet réfléchissant).

Sécurité : trafic très intense les jours de week-end en été.

Période favorable : de fin mai à mi-octobre.

Bien manger et bien dormir : Au col du Stelvio, Hotel Franzenshöhe***, Trafoi 31, tél. +39 0473 611768, www.franzenshoehe.com; Hotel Passo Stelvio***, tél. +39 0342 903162, Hotel Livrio***, tél. +39 0342 904050, Albergo Quarto Pirovano, tél. +39 0342 904421, www.pirovano.it; albergo e ristorante Tibethutte, tél. +39 0342 903360, www.tibet-stelvio.com.

À visiter : Museo storico Carlo Donegani, Col du Stelvio, tél. +39 0342 528467, www.popso.it/donegani.

Manifestations cyclistes : Stelviobike est un événement cycliste amateur qui a lieu en septembre sur les deux versants de la route du col du Stelvio, fermée alors au trafic automobile (www.stelviobike.it). Le Re Stelvio Mapei Day est une course cycliste associée à un rassemblement cyclo-touristique qui se déroule en juillet sur le versant de Bormio du col (www.bormio.eu et www.mapei.com/restelvio).

Adresses utiles : Consorzio del Parco Nazionale dello Stelvio, via De Simoni 42, Bormio, tél. +39 0342.900811, www.stelviopark.it.

Autre excursion : depuis le Passo dello Stelvio on peut descendre dans le Val Venosta; à Prato allo Stelvio suivre la route pour Agümes et Glorzenza (splendide village avec mur d'enceinte); ensuite affronter la montée vers Santa Maria Val

Müstair (Suisse) et la montée suivante au col de L'Umbrail (2498 m), et finalement, de retour sur la route du Stelvio, redescendre à Bormio. En tout 102 kilomètres avec une dénivellation totale de 3133 mètres. Prendre avec soi sa carte d'identité.

LE PARCOURS

L'endroit où traditionnellement débute la montée, où le GPS est remis à zéro, se trouve à la bifurcation de la route d'une part vers le Gavia, d'autre part vers le Stelvio, aux portes du centre historique de Bormio, en face de la gare des bus (autostazione; 1215 m).

Km 0,9 - On laisse sur la gauche la route pour Premadio et on attaque le premier (1252 m) des 34 virages qui montent au col.

Km 1,8 - Au virage n° 38, on laisse sur la gauche la route SS 301 pour Livigno et Foscagno.

Km 2,8 - À nouveau on laisse sur la gauche la ramification cette fois vers les Bagni nuovi (1346 m) et on pénètre, à la borne du km 105, dans le Parc national. La route enjambe le ravin sur un pont (1451 m) et on entre dans le premier tunnel (km 3,8; 50 mètres de long, galleria dei Bagni), creusé directement dans la roche. Il y a, sur la droite, une plaque commémorative avec une inscription qui rappelle les événements historiques de la construction de la route. On passe ensuite devant la bifurcation pour les Bagni Vecchi, et on poursuit sur la S.S. 38 (1431 m).

Km 5,1 - Bifurcation pour Boscopiano et la valle di Fraele (1522 m) près du Dosso della Fornace. L'ascension vraiment difficile commence. Un tronçon de la route traverse, à l'aide de tunnels et d'excavations dans la roche, la paroi vertigineuse de la gorge de l'Adda.

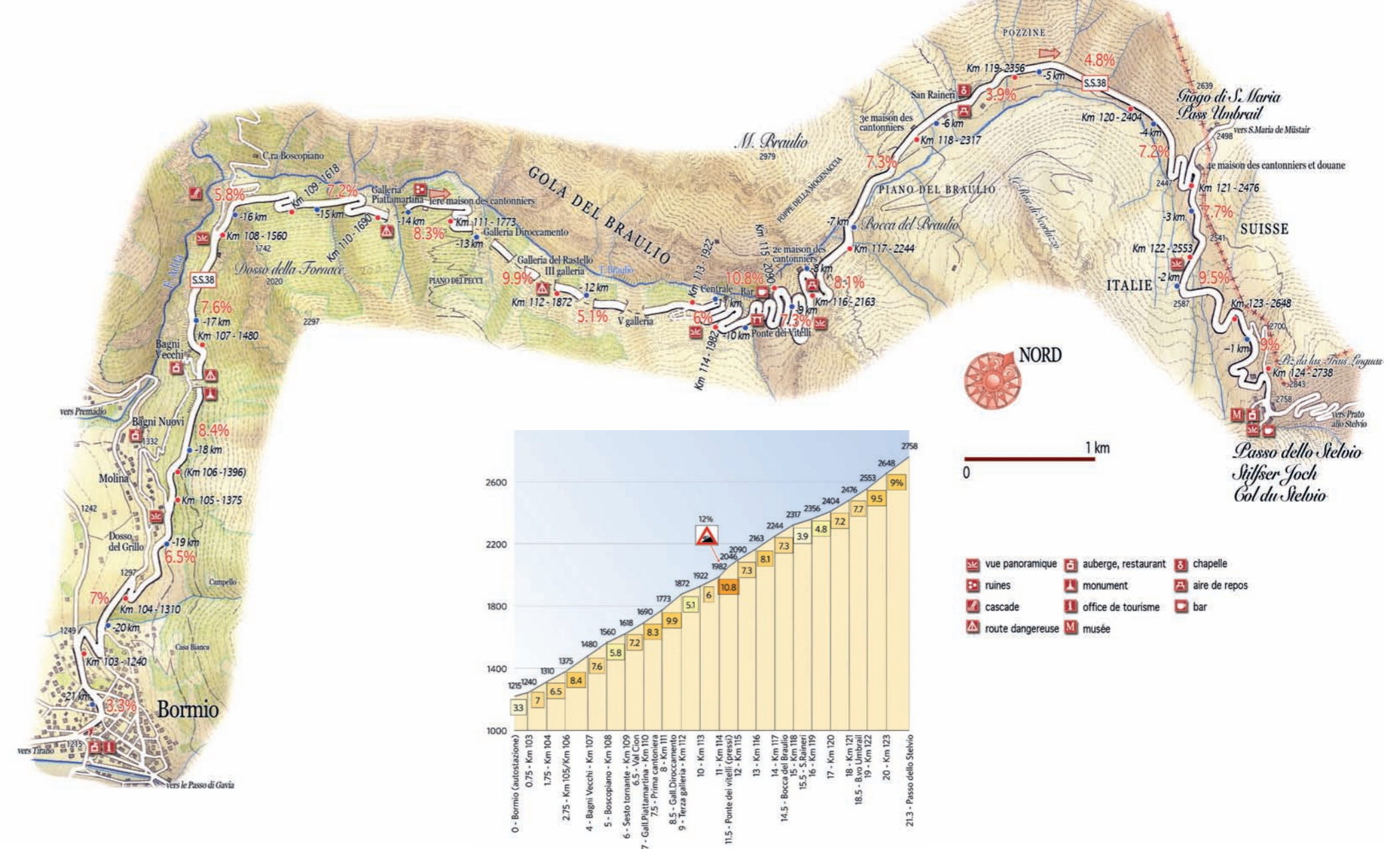
Km 5,9 - Virage n° 36 (1575 m).

Km 6,5 - Pont sur le vallon du Cion (1680 m).

Km 6,7 - Virage n° 34 (1710 m). On monte sur le versant gauche de la vallée du Braulio.

Km 7,2 - Galleria Piattamartina (147 m de long). Km 7,5 - Ruines de la première maison des cantonniers (1717 m), établie sur un promontoir de roche dominant le ravin: lieu cauchemardesque. La paroi rocheuse qui se dresse le long de la rive droite du Braulio s'étend à la perpendiculaire sur plus de 800 mètres et se termine en une crête déchiquetée.

Km 7,9 - Virage n° 32 (1762 m), puis série de tournants.



Km 8,4 - Galleria Dirocamento (205 m de long). Km 8,8 - Galleria Rastello (128 m de long). Km 9,2 - Terza galleria (149 m de long, 1820 m). Km 9,4 - Quarta galleria (140 m de long). Km 9,8 - Quinta galleria (211 m de long, 1924 m). Après le tunnel commence la Spindalunga, un versant herbeux escarpé auquel s'agrippe la route avec 17 virages pour atteindre la Bocca del Braulio. Km 10,7 - Virage n° 27 (1982 m).

Km 11,1 - Virage n° 25 (2018 m). Km 11,3 - Ponte dei Vitelli (2028 m). Km 11,4 - Virage n° 24 (2035 m), puis série de 9 virages: au bout de l'un d'eux se trouve le Bar National Park. Km 13,3 - Deuxième maison des cantonniers (2180 m) au virage n° 16: aire de repos, sur la droite. Km 14,5 - Bocca del Braulio (2268 m). Km 15,3 - Troisième maison des cantonniers au

Piano del Braulio (2320 m). Km 15,6 - Église de S. Raineri (2341 m). Km 17,7 - Virage n° 14 (2447 m). Km 18,4 - Bifurcation pour le col de L'Umbrail (frontière italo-suisse à 150 mètres) au virage n° 11 (2471 m) et près de la quatrième maison des cantonniers. Au col de l'Umbrail, se rejoignent les sentiers muletiers qui montaient depuis le lac de Côme, la Valtellina, la vallée de l'Inn et

le Val Müstair, la vallée de l'Adige et le Val Venosta. Dans ces dernières vallées passait, à l'époque romaine, la Via Claudia Augusta. Au Moyen-Âge, le monastère Saint-Jean de Santa Maria, au fond du Val Müstair, exerçait une influence religieuse et offrait l'hospitalité aux voyageurs. Km 19,5 - Virage n° 8 (2587 m). Km 20,9 - Virage n° 3 (2700 m). Km 21,3 - Col du Stelvio (2758 m).

LE CIRCUIT DES LACS DE CANCANO

Albano Marcarini



À son échelle, le Parc national du Stelvio a, comme le Tibet, son « toit du monde ». On l'appelle Valle di Fraele : c'est un large haut plateau qui correspond à la partie la plus septentrionale de la région ; depuis 1977 ce haut plateau fait partie du Parc national du Stelvio dans le but de créer un lien avec le Parc national suisse situé dans l'Engadine voisine. Un choix judicieux qui permet à la faune de se déplacer en toute sérénité sans la menace d'un coup de fusil. Sa situation en haute altitude et son éloignement des routes touristiques du parc les plus fréquentées, donne à la Valle di Fraele un visage tout particulier, presque magique, une beauté de jardin alpin en dépit de la présence de deux lacs artificiels, intrusions majeures de l'homme dans l'environnement. Sur les pentes des reliefs qui forment la frontière au nord avec la Suisse et au sud avec le Val d'Inn, s'étend la forêt de pins à crochets (*pino mugo*) la plus vaste d'Italie. La présence de l'homme se limite à quelques chalets et aux structures de contrôle des infrastructures hydroélectriques. Le paysage agraire lui aussi est limité, quelques prairies douces couvertes de la stupéfiante flore printanière. Sinon, règne le silence et c'est royaume de la nature, au point qu'on signale la présence d'une faune très particulière, justement parce qu'elle n'est pas dérangée par l'homme.

L'itinéraire proposé est facile. On peut rejoindre en voiture l'entrée de la vallée, puis de là, en VTT, effectuer le circuit des lacs sur une large piste qui ne comporte que quelques brèves rampes en montée et un ou deux tunnels. Un itinéraire adapté à tous, aux familles également, qui commence

à 1950 mètres d'altitude, à Cancano, devant l'école de VTT - poste de location - à côté du restaurant Monte Scale. Ceux qui aimeraient un effort supplémentaire, ou plutôt préalable, peuvent rejoindre le point de départ du circuit en vélo, affrontant la montée de Torri di Fraele depuis Premadio, ou même depuis Bormio. Il s'agit d'une ancienne route militaire, de pente moyenne et modérée, asphaltée et toute en virages. Elle a le mérite d'être très panoramique, car elle fait face au Val d'Inn, aux glaciers de la Cima Piazzini et à toute la vallée de Bormio. La partie la plus spectaculaire est composée de dix-neuf virages le long du versant rocheux des Cime di Plator. La route ne semble déboucher nulle part, mais soudainement deux tours, perchés au bord du précipice, signalent l'ancien Passo delle Scale, parcouru dans le passé par des milliers de caravanes de mules qui marchaient le long de la « Via Imperiale d'Alemagna », orientée vers les vallées suisses et tyroliennes, et abandonnée au milieu du XIX^e siècle après l'ouverture de la route du Stelvio. La route accède aux tours par deux tunnels creusés dans la roche. Le site est impressionnant si on imagine que l'ancien sentier muletier ne se hissait au col que grâce à des centaines de marches en bois, fixées dans la roche et démontables en cas de danger. Dès qu'on a passé au-delà des tours, tout change, le paysage devient plus paisible. Un petit lac et un virage de la route précèdent Cancano d'où part notre excursion sur le haut plateau. Pour ceux qui aiment les chiffres, la montée des Torri di Fraele est longue de 9,5 km depuis Premadio, avec une dénivellation de 624 mètres et une pente moyenne de 6,5 %.

On quitte le Centro Bike Cancano ❶ et on se dirige vers la gauche (panneaux indicateurs 199) pour suivre la rive méridionale du lac de Cancano le long des contreforts des Cime di Plator. La Valle di Fraele est un cadre alpin splendide, un bassin d'origine glaciaire. Le paysage se distingue par trois aspects fondamentaux. Le premier est déterminé par l'homme avec la construction de deux lacs artificiels. Les autres aspects sont typiques des hauteurs : le *pino mugo* jusqu'à une certaine altitude et, au-delà, les prairies alpines interrompues par les éboulis, les rochers et la caillasse des éboulements. Il y a cent ans encore, il y avait ici des prairies verdoyantes, aujourd'hui c'est un lac dont l'aspect dépend beaucoup du niveau de l'eau. Pendant les périodes « maigres », un cadre érodé qui entoure la rive et des fonds limoneux rendent le paysage plutôt mélancolique. Par contre, ce paysage est plus contrasté quand les eaux, après le dégel, atteignent leur niveau maximum, retenues par les barrages. Le lac de Cancano fut construit dès 1952, tandis que le lac supérieur de S. Giacomo, qu'on voit plus loin vers le fond de la vallée, a été réalisé entre 1940 et 1950.

Au kilomètre 3,9, on approche du barrage du second lac ❷. On poursuit toujours dans la même direction, gardant sur la droite les eaux bleu clair du lac. Plus loin, par contre, la route s'écarte de la rive et contourne une colline de prés et de forêts. C'est le lieu idéal pour une pause, avec en plus un restaurant accueillant bienvenu. À 2000 mètres d'altitude, dans le royaume de la nature alpine, les activités agricoles sont épisodiques et limitées à la brève saison estivale. Avant la construction des barrages et des lacs artificiels, la Valle di Fraele était une vallée riche en prairies et en pâturages où l'on faisait largement les foin et où paissaient, de juin à septembre, les troupeaux de bovins à l'alpage. Aujourd'hui il reste les très

beaux prés dont on récolte le foin, sur le versant au sud du lac de S. Giacomo ; la variété des teintes entre le vert et le jaune suivant les phases de coupe, révèle aussi la subdivision marquée des propriétés. Les habitations se limitent à quelques mayens isolés, appelés localement « téa », dont beaucoup ont été rénovés en maisons de vacances, mais qui s'apparentent au modèle de demeure temporaire alpine avec une importante structure en pierre au rez-de-chaussée utilisée comme étable, et un bâti en bois pour l'étage supérieur.

Au point culminant du parcours, au bout du lac, on approche des ruines du seul village de la vallée, S. Giacomo di Fraele ❸. La petite église et les fondations de quelques bâtiments sont les dernières traces d'une présence humaine à presque 2000 mètres d'altitude. Dans le village submergé par les eaux du lac, vivaient des bûcherons, des mineurs et des charbonniers qui maintenaient le contact avec la vallée de l'Inn, jusqu'à Innsbruck. Les voyageurs étaient habitués à se retrouver dans l'auberge Osteria della Luisa, relais providentiel pour faire une halte sur le chemin de la Strada Imperiale d'Alemagna déjà citée. Le Passo di Fraele tout proche correspond à la ligne de partage des eaux et indique le lieu où passait l'ancienne route.

Ensuite, on repart dans la direction opposée vers Cancano sur la route qui longe la rive septentrionale des deux lacs, à mi-chemin de laquelle se trouve le Rifugio Val Fraele, autre lieu pour s'arrêter un peu.

Sur le dernier tronçon, la route (accessible seulement pour les véhicules d'entretien des installations) devient un peu plus accidentée et passe par deux tunnels ❹ où il est indiqué d'avoir avec soi une torche électrique.

On passe sur le barrage de Cancano et on revient devant le Ristoro Monte Scale avec le seul passage en montée ❺ de tout l'itinéraire.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Itinéraire en circuit à VTT autour des lacs de Cancano et de S. Giacomo, dans le secteur lombard du Parc national du Stelvio.

Points de départ et d'arrivée : Cancano (1950 m). On y accède depuis Bormio en suivant la direction de Premadio puis en prenant l'ancienne route militaire, asphaltée, des Scale di Fraele. Cancano se trouve à environ 1,5 km après les Torri di Fraele.

Longueur : 17,3 km.

Dénivellation : 50 m environ.

Conditions du parcours : itinéraire facile autour des lacs sur des pistes de terre à trafic limité.

Profil altimétrique : quelques brefs passages en montée sur un tracé en général à plat.

Période recommandée : de juin à octobre.

Où manger : (en général ouverts de juin à septembre) Ristoro Monte Scale, loc. Cancano, tél. +39 0342 904660; Ristoro San Giacomo, tél. +39 348 3009920; Rifugio Val Fraele, tél. +39 0342 902459; Ristoro Solena, localita Solena, tél. +39 348 7366439.

Où dormir : Alpen Hotel Chalet, via Pecé 3, Valdidentro, tél. +39 0342 985875, www.alpen-hotel.it, service de demi-pension de 70 à 90 Euros par nuit; Albergo Bagni Vecchi, loc. Bagni Vecchi, S.S. 301, tél. +39 0342 910131, www.qc Terme.com, nuit avec petit-déjeuner de 152 à 202 Euros par personne en haute saison; Agriturismo Raethia, Via S. Antonio 1, loc. Pedenosso, Valdidentro, tél. +39 0342 986134, portable +39 349 7388956, www.agriturismoraethia.it, service de demi-pension de 52 à 65 Euros par nuit.



Location de bicyclettes : Mountain-bike Bormio bike-school, tél. +39 0342 901336, portable +39 335 7108156, www.mtb.stelvio.net (possibilité d'excursions avec guide); Chalet Villa Valania, loc. Cancano, tél. +39 0342 919434, www.chaletvillavalania.it.

Guides vélo et VTT : mtbworld.eu, Fabrizio Inserra et Albertino Bormolini, tél. +39 3490 820616, www.mtbworld.eu.

Adresses utiles : Consorzio del Parco Nazionale dello Stelvio, Via De Simoni 42, Bormio, tél. +39 0342 900811, www.stelviopark.it; Consorzio Turistico Valdidentro, via Nazionale 18, Isolaccia, tél. +39 0342 986123, www.valdidentro.it.



FOURS ET SORCIÈRES

Pour prolonger le circuit autour des deux lacs, une excursion (à partir du point 3) vers le fond de la vallée Acqua del Gallo est possible. Cette vallée continue jusqu'au bout du lac de Livigno. Deux itinéraires permettent aussi de rejoindre la Suisse par le Passo di Val Mora d'une part et par la Forcola del Gallo d'autre part. La vallée de l'Acqua del Gallo est un bijou où la montagne est laissée à elle-même, la nature abandonnée à son développement le plus spontané, sans intervention humaine. Il n'y a ainsi aucune trace déplacée ou malheureuse du génie humain. Ce ne fut pas toujours ainsi. En effet, il y a plusieurs siècles, les forêts ne présentaient pas la prospérité actuelle, n'allaient pas lécher les flancs des montagnes, jusqu'à la limite que l'altitude et le climat leur fixaient. En effet, à l'époque où l'extraction de minerai battait son plein, entre les XIII^e et XVII^e siècles, des fours avaient été installés près des mines pour fondre

le fer. Les besoins en combustible étaient tels que la forêt de la région y passa pour ainsi dire. On alla même jusqu'à extraire la tourbe, combustible à valeur calorifique plutôt médiocre, et l'utiliser pour maintenir les fours en marche. Il ne reste aujourd'hui dans la vallée Acqua della Gallo que peu de traces de cette activité autrefois effrénée. À mi-distance entre le lac San Giacomo di Fraele et la pointe orientale du lac de Livigno, le chemin passe de la rive gauche de la rivière à l'autre rive, sur un petit pont de pierre. Tout près, en contrebas du chemin ont été identifiés les vestiges d'un four qui rappellent seulement l'existence et l'importance de cette activité pour la région de Bormio autrefois.

Les fours consumaient la forêt, tandis que les sorcières étaient brûlées sur des bûchers. En effet, à quelques pas de notre four en ruine, dans une clairière, les spécialistes ont identifié un lieu

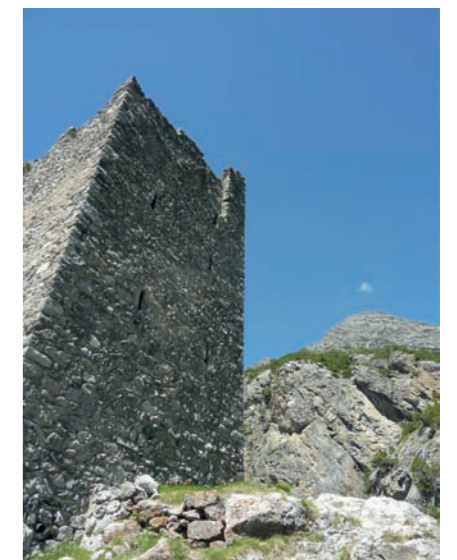
de culte, ou plutôt de Sabbat. Il faut faire abstraction du caractère bucolique de l'endroit pour imaginer des rites magiques, les incantations aux divinités de la forêt ou la transformation d'un gentilhomme égaré en sanglier. Quoi qu'il en soit, les procès des sorcières eux étaient bien réels, les archives de la ville de Bormio contiennent l'intégralité des minutes de plaidoiries qui, compte tenu de la précision et l'ampleur des informations, devaient durer des jours. Des reconstitutions de ces procès sont organisées de façon théâtrale qui permettent à la fois de se plonger dans des époques révolues et de faire connaissance avec l'histoire de la vallée. Le verdict de ces procès était souvent terrible. Pour échapper aux flammes du bûcher, la sorcière devait, une fois la sentence accomplie, furtivement se transformer en chauve-souris et s'éclipser en suivant les volutes de fumées, jusqu'au ciel.

TORRI DI FRAELE

Si le circuit de Cancano représente une balade aimable, accéder au haut-plateau de Cancano depuis Bormio (1225 m), ou plutôt depuis Premadio (1275 m), est une autre paire de manches, même si compte tenu de la pente régulière, pour un cycliste entraîné, cette ascension reste raisonnable; malgré tout, depuis le fond de la vallée, il faut se hisser par le biais de dix-sept épingles à cheveux désespérément régulières jusqu'à la hauteur (1930 m) des deux Tours de Fraele. Ces tours marquaient le col vers le plateau de Cancano, et surtout en régulaient le passage, autrefois. En effet, les voyageurs, pèlerins ou commerçants venant du nord devaient passer cet endroit stratégique pour accéder au comté de Bormio. Aucun autre passage n'était possible et les habitants de Bormio trouvèrent une formule simple et efficace pour se protéger d'éventuels envahisseurs tout en tirant un profit de la situation. Les voyageurs et les marchandises s'acquittaient d'un péage pour traverser le défilé, puis empruntaient une sorte de vaste escalier de bois sous la forme de traverses formant des marches qui permettaient de surmonter le passage le plus raide. Si d'aventure un ennemi, en provenance

d'Engadine ou d'Allemagne, pointait le bout de son nez, il était prévu de saboter la structure en escalier en y boutant le feu, fermant irrémédiablement l'accès à la vallée.

Le cycliste qui s'attaque à cette montée doit faire preuve de patience, car les rampes et les virages se succèdent avec une grande similitude et une forme de monotonie qui désorientent et donnent une impression de stagnation dans la progression. La route est étroite, superbe sur près de 14 kilomètres depuis Bormio et peu à peu, coup de pédale après coup de pédale, on découvre la vue vers la vallée, vers le village de Bormio, le Valfurva et le Valdisotto. Tout en haut de la montée deux petits tunnels concluent l'ascension avant qu'on puisse atteindre le sommet et passer devant les deux tours, aujourd'hui en ruine mais majestueuses. Il semble qu'aux efforts de l'ascension n'est pas ajouté le poids de la tradition, et il n'est pas avéré que les habitants de Bormio fassent s'écrouler le tunnel à l'arrivée du cycliste ou qu'ils boutent le feu au bitume pour empêcher le voyageur à vélo de passer. D'autant moins que l'« envahisseur » sur deux roues est plutôt bienvenu dans la région.



SAVEURS D'ALPAGE À L'ALPE BORÒN

Albano Marcarini



« Dès que je fus sur la route ensoleillée, je me sentis dans un état d'âme aventureux et romantique qui me rendit heureux. Le monde matinal qui se trouvait devant moi m'apparaissait si beau, comme si je le voyais pour la première fois. Tout ce que je découvrais me donnait une agréable impression d'affection, de bonté, de jeunesse ». Ces mots de l'écrivain suisse Robert Walser vous seront de bon augure lorsque par une belle journée d'été vous vous lancerez en VTT ou même avec un bon e-VTT vers cet objectif plaisant des montagnes du Val Viola, dans la région de Bormio. Le but est un alpage, l'Alpe Boròn, propriété de la Région Lombardie, présenté comme un modèle de petite économie silvo-pastorale. Vous pourrez vous reposer sur l'herbe, manger des mets délicieux et repartir vers la vallée le sac à dos chargé de bons fromages artisanaux.

La première partie du parcours, à la sortie d'Isolaccia ① (1345 m), se fait sur une route privée ouverte au trafic local, qui pénètre dans le Val Viola Bormina, et suit à une hauteur modérée la rive droite de la vallée. Cette route est facile à repérer, après avoir parcouru sur environ 350 mètres la Via Zardin, parallèle à la rivière Viola (la Via Zardin commence tout près du pont sur la rivière à Isolaccia). Dans tous les cas, le panneau indicateur ne prête pas à confusion. On commence à monter dans la forêt, en s'éloignant de la rivière. Le sentier muletier se trouve plus bas : il part du fond de la vallée depuis le centre sportif d'Isolaccia et rejoint notre itinéraire à l'altitude de la première clairière.

La route est asphaltée, mais elle est plaisante à pied aussi ; le trafic est pratiquement inexistant. Vers 1600 mètres d'altitude, on rejoint la clairière de Pezzèl ② entourée de mélèzes. En laissant de côté les bifurcations vers des propriétés privées, on continue sur l'étroite bande asphaltée. Des pins succèdent maintenant aux mélèzes. Quelques aires de repos permettent de

repandre souffle dans cette montée peu clémente. L'itinéraire suit les plis du versant. Après avoir bien roulé, on parvient à un croisement : on prend la direction sur la droite pour S. Carlo et on continue à flanc de coteau.

À 1755 mètres d'altitude, après avoir laissé, toujours à droite, la bifurcation pour le Val Cardonè, on arrive à la Madonna di Presedont ③ (1764 m), localité avec une aire de repos aménagée et une fontaine d'eau fraîche. En un virage, on monte au-dessus de l'église et, un peu plus loin, on entre dans le Val Lia. Entre-temps la route est devenue une piste de terre. Depuis les épines à cheveux dans la pinède, on entrevoit le haut de la vallée avec le versant glacé de la Cima Piazz. Quelques prairies, non fauchées, sont envahies par une végétation spontanée. On remarque aussi quelques endroits où les ongulés peuvent se ravitailler en foin : les cerfs et les chevreuils ne peuvent être aperçus que de bon matin ou au crépuscule. Les observateurs attentifs et discrets peuvent à l'aide de jumelles suivre les mouvements aériens du gypaète qui vient du Parc national du Stelvio voisin.

Après les chalets de Paluetta di Dentro ④ (1950 m), on arrive à une autre bifurcation, et on est déjà en vue de la destination finale. Sur la gauche débute le parcours en montée qui permet de prolonger l'excursion jusqu'à l'église de S. Colombano, sur le fil de la crête.

En poursuivant tout droit par contre on rejoint l'Alpe Boròn ⑤ (2057 m). Sa gestion revient par tradition à la famille Giacomelli de Grosio ; l'alpage s'étend sur 8 hectares ; il est occupé dès juin par un troupeau de vaches brunes alpines. On y trouve encore un groupe de bovins de la race bergamasque et quelques individus de vaches écossaises des Highlands, qu'on reconnaît à leur pelage long et roux et qui ont été introduits dans

différents alpages alpins avec de bons résultats. Le bâtiment, équipé avec modernité, comprend la salle à manger, le grenier à foin, l'atelier pour la fabrication du fromage et les chambres. On y produit un excellent fromage, au goût doux très légèrement amer. Si après la visite à l'alpage on veut rejoindre l'église de S. Colombano, il faut revenir à la bifurcation citée préalablement puis reprendre la montée avec quelques tournants qui se succèdent jusqu'aux baite Prei ⑥ (2156 m), lieu splendide avec une vue sur le massif de Piazz et sur le passo del Foscagno.

Au-delà du hameau de Prei, on remonte le versant, désormais sans arbres, sans sentier évident, en gardant la direction nord-est à l'intérieur d'un petit vallon jusqu'à l'altitude 2250 ; de là, prenant de façon plus marquée la direction est-sud-est, on traverse la selle située entre le Dosso le

Pone (à gauche ; en dialecte Li Pòna) et le Pizzo Boròn (à droite ; Pichìn). C'est à cet endroit qu'est situé le petit temple dédié à S. Colombano ⑦ (2484 m). On profite surtout d'une vue magnifique sur la vallée de Bormio et sur le massif de l'Ortles-Cevedale. L'église placée sur la limite entre les communes de Valdidentro et Valdisotto, présente deux particularités : elle est l'une des églises situées à la plus haute altitude en Lombardie ; elle est dédiée au saint qui, avec son comparse Gall, descendit au Moyen-Âge de la Suisse voisine pour évangéliser la Valtelline. À partir de cet endroit, les VTTistes les plus experts peuvent dévaler la pente et descendre au Forte di Oga (6,5 km, 772 mètres de dénivellation en descente) et de là jusqu'à Bormio ou retourner à Isolaccia. Si au contraire on a fait assez d'efforts, on peut retourner par le même chemin qu'à la montée après avoir profité du splendide panorama.



INFORMATIONS TECHNIQUES

Itinéraire linéaire en VTT dans le Val Lia, dépendant du Val Viola Bormina dans la commune de Valdidentro, province de Sondrio.

Point de départ : Isolaccia, fraction de Valdidentro (1345 m, 46°29'21.04"N - 10°17'44.21"E). On y arrive depuis Bormio en suivant un parcours de 8 km depuis la route 301 en direction de Livigno.

Point d'arrivée : Alpe Boròn (ou Boròn ; 2057 m, 46°26'51.79"N-10°16'45.78"E). Si on a du temps, il est possible de rejoindre, avec un parcours en montée la petite église de S. Colombano (2484 m, 46°27'20.68"N-10°17'39.19"E), sur la crête du Pizzo Boròn.

Distance : 9,6 km (aller seulement).

Dénivellation en montée : 712 mètres (1139 pour S. Colombano). Pente moyenne : 11,7 %.

Conditions du parcours : piste en forêt asphaltée et de terre, sans difficulté mais avec des tronçons en pente très raide, en particulier de Boròn à Prei et S. Colombano (au-delà de Prei sur sentier ou dans les prés).

Période recommandée : de juin à octobre.

Où manger : Agriturismo Alpe Boròn, avec hébergement, portable +39 347 017 5594, www.aziendagricolagiacomelli.it.

Où dormir : Agriturismo Rhaetia, via Fraele 1, tél. +39 0342 986134, www.agriturismoraetia.it.

Adresses utiles : Consorzio turistico Valdidentro, via Nazionale 18, Isolaccia di Valdidentro, tél. +39 0342 986123, www.valdidentro.it.

Alta Valtellina Bike Marathon

Photographies : Roby Trab, Mario Curti, Simon Palfrader

Chaque année en juillet est organisée la course VTT *Alta Valtellina Bike Marathon*, une des plus belles et des plus difficiles des Alpes. Ce sont des milliers de participants qui se lancent sur les sentiers et les pistes de terre de Haute Valtelline, aventuriers tout terrain des montagnes des communes de Valdidentro, Livigno et Valdisotto. Quel que soit le parcours choisi (*Marathon* : 100 km et 3260 m de dénivellation *Endurance* : 76 km et 2400 m de dénivellation *Classic* : 44 km et 1485 m de dénivellation) les trois mille inscrits s'exposent à des montées pénibles et des descentes démentielles, et s'engagent à n'avoir aucun répit sur un revêtement à 90 % non asphalté. Le parcours *Marathon* en boucle monte jusqu'à 2400 mètres d'altitude, et s'attaque à trois cols : le **passo Trela** (2307 m, 4,5 km de montée, 350 m de dénivellation), le **passo Alpisella** (2300 m, 5 km de montée, 500 m de dénivellation) et le **passo Bocchetta di Trelina** (2283 m, 3,5 km de montée, 323 m

de dénivellation). Le défi est énorme. Mais, les efforts sont récompensés par la beauté des paysages traversés, par l'émulation qui règne parmi les concurrents, par l'hospitalité des habitants de la région, en particulier par la qualité des points de ravitaillement, élément sans surprise quand on a pu goûter aux spécialités culinaires de la région. Plus de quatre cents bénévoles mettent tout en œuvre pour un incontournable de la saison VTT qui attire les participants italiens mais aussi de nombreux autres pays voisins comme en particulier l'Allemagne, l'Autriche ou la Suisse. En 2017 Juri Ragnoli (Scott Racing Team) a gagné chez les hommes, tandis que Maria Cristina Nisi (Bike Innovation Focus Pissei) a remporté l'épreuve chez les femmes. La prochaine édition est annoncée pour le 28 juillet 2018, avec un maximum de 2500 participants ! www.altavaltellinabike.it





