

# Cyclo trans-europe *La Trans Européenne*

LETTRE D'INFORMATION SUR LA VÉLOROUTE ST-JACQUES-DE-COMPOSTELLE-PARIS-MOSCOU

## L'HEURE

### DES RÉGIONS

La réalisation des véloroutes et voies vertes devrait maintenant s'accélérer. Il faut en remercier des hommes comme Hubert Peigné, qui assume depuis plusieurs années la tâche pas toujours facile de Président du "Comité de suivi du vélo", et dont nous sommes heureux de publier le témoignage.

Dans notre pays, un nouveau type d'action est sans doute impensable sans un signal fort de l'Etat. Ce dernier a joué le rôle attendu. Le Schéma national des véloroutes et des voies vertes où notre projet figure en bonne place a été approuvé par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire le 15 décembre 1998, et une circulaire d'application signée par quatre Ministres le 31 mai 2001.

Les Conseils régionaux et les services régionaux de l'Etat ont maintenant à créer des Comités chargés de fixer des priorités. Nous espérons vivement que, dans les quatre régions traversées par l'itinéraire d'Orléans à la frontière belge, ces Comités viendront bientôt rattraper le retard pris et qu'aucun obstacle imprévu n'apparaîtra.

Cependant, ce ne sont pas les régions qui doivent être maîtres d'ouvrage, mais seulement les départements, communes ou communautés de communes. Certains Conseils généraux s'y préparent activement. Mais il y a toujours un risque de compétition avec d'autres dépenses au moment des décisions. Aussi ne pouvons-nous que répéter ce que nous ne cessons de dire : particuliers, élus locaux, appuyez l'action de notre association, adhérez, faites adhérer votre collectivité pour nous soutenir.

**Philippe J. Bernard**

## A l'origine, des cyclistes .... et leurs attentes

**L**es cyclistes de tous âges et de toutes conditions n'ont attendu personne pour utiliser au mieux le réseau des routes, voies et chemins tel qu'il existe et tel qu'il évolue, mais ils ont de plus en plus fortement demandé que cette évolution qui dépend d'acteurs publics les plus divers prenne en compte, enfin, leurs souhaits les plus forts : la continuité, la sécurité, le jalonnement, la propreté etc...>

### La mobilisation de l'Etat et ses partenaires

L'Etat a entendu progressivement cette demande. Sa réponse peut être marquée par les dates et événements suivants 1994 :

- lancement du Comité national de suivi du

vélo, et désignation dans chaque CETE d'un correspondant chargé de répertorier les itinéraires vélo qu'on a progressivement appelés ensuite véloroutes ou voies vertes, selon les cas -

- 1996 : journée "Tourisme et vélo" organisée le 26 novembre à Paris par l'AFIT (Agence Française d'Ingénierie Touristique).

- septembre 1998 : publication de l'étude (demandée par le Comité de suivi de la politique du vélo) réalisée par l'AFIT sur l'intérêt économique des véloroutes.

- 15 décembre 1998 : après un travail acharné auprès de quelques décideurs, adoption du "schéma national" des véloroutes et voies vertes par le CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire). Adoption jugée impossible quelques mois auparavant !

- 1er semestre 2000 : inscription d'une grande partie de ce schéma dans les Contrats de Plan 2000-2006 passés par plus de la moitié des Régions avec l'Etat (qui décide, à ce stade, d'y consacrer un premier montant de

près de 130 MF).

- 31 mai 2001 : publication de la circulaire interministérielle sur la mise en oeuvre du schéma national (qui précise l'organisation de l'Etat et appelle à la mise en place de comités régionaux, notamment).



Sur les bords du canal de l'Oise du côté de Chauny - Jorge Nunès

### Une stratégie de progrès par étapes

Si j'ai indiqué ces quelques étapes, c'est pour illustrer ce que, avec quelques partenaires, Jean Marie TETART (chargé de mission "vélo" auprès de 3 ministres) et moi-même avons privilégié : avoir une grande ambition mais, compte tenu d'une situation initiale de faiblesse (cyclistes non écoutés, intérêt de la pratique cycliste ignoré ou mésestimé,...), la réaliser pas à pas, en Hubert. PEIGNÉ mettant à profit chaque Lire la suite page 4

# LE 1er raid de la TransEuropéenne

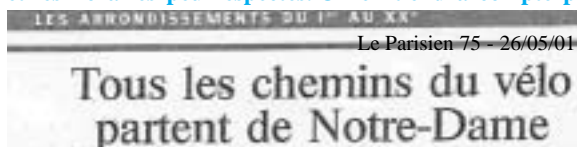


On y pensait depuis longtemps mais le projet était sans cesse repoussé par manque de temps. Puis, au début du printemps, on s'est dit qu'il devenait urgent de lancer le projet. Il fallait faire connaître la TransEuropéenne au grand public, susciter les soutiens, mobiliser les médias.

Le pari était risqué, vu le peu de temps pour monter un raid de 4 jours. Mais le pari a réussi. D'abord, ce fut une belle balade, sympa. Le beau temps fut presque toujours avec nous. Certes, les étapes étaient un peu longues et les horaires peu respectés. On en tiendra compte pour le

second raid avec des étapes nettement plus courtes. Les contacts avec les élus, les cyclistes, les associations ont été passionnants. Et surtout, c'était le premier l'objectif du raid, les médias ont été au rendez-vous : presse écrite, radio, télévisions.

Nous remercions vivement nos amis de la FFCT de Creil, de la Vie à vélo d'Avon-Fontainebleau, du MDB, du Réseau Vert, de la FNAUT, de l'Association du Cadre de Vie de Melun, Michel Delmotte qui aura sa statue un jour érigée dans un coin perdu et tous les participants. On vous attend pour le deuxième raid. E.M.



Inauguration symbolique d'un panneau de signalisation, sur le point zéro kilométrique, par Denis Baupin, Adjoint au Maire de Paris. Simone Bigorgne



Michel Delmotte



Forêt d'Ermenonville : On attend les retardataires et France 3 Picardie.

Quelque part dans Melun-Sénart ...



Michel Delmotte



Michel Delmotte

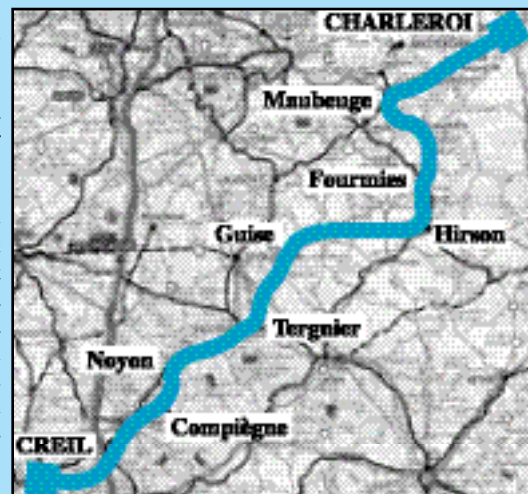


## Le 2ème raid de la TransEuropéenne 8 - 12 mai 2002

Le deuxième raid de la TransEuropéenne aura un caractère international en reliant Creil à Charleroi. Il se déroulera sur 5 jours avec une moyenne journalière accessible à tous : 50 km. Le parcours exact, les étapes sont en cours d'examen et n'ont pas encore été fixés.

Le raid suivra au plus près le parcours proposé pour la TransEuropéenne. Il fera un détour en visitant Noyon.

Ce raid contribuera à faire découvrir des régions et des villes dont le charme et l'intérêt sont souvent méconnus. Ce n'est évidemment pas le cas de Compiègne et de sa forêt, de Chantilly. Le raid suivra l'Oise, ses canaux, visitera deux belles contrées, l'Avesnois et la Thiérache avant d'entrer en Belgique par le réseau RAVEL (Réseau Autonome de Voies lentes) jusqu'à Charleroi.



Sur les bords



du Canal d'Orléans

Michel Delmotte

Devant la belle mairie de Lorris

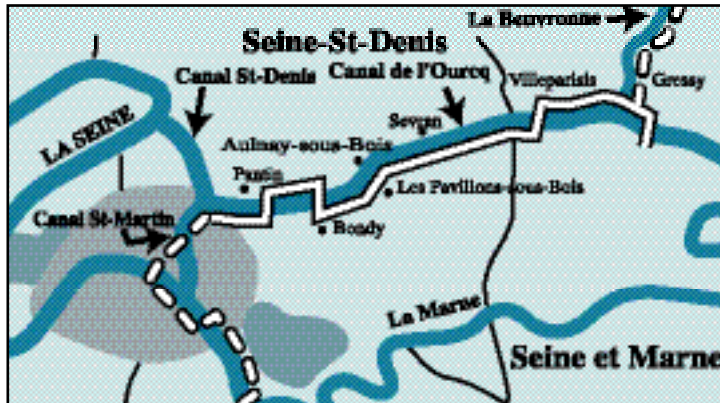


Michel Delmotte

# Sur le canal de l'Ourcq

Populaire, industriel, urbain, rural, naturel, les visages du canal de l'Ourcq sont changeants et toujours captivants. Sa piste cyclable offre une entrée dans l'agglomération sûre, agréable qui étonne le cyclotouriste. Cette superbe réalisation mérite quelques remises à jour. Mais surtout la vigilance s'impose pour préserver la continuité de la piste cyclable.

Erick Marchandise



### INFORMATION

Comité départemental du tourisme : & 01 41 60 06 03

Pantin : & 01 48 44 93 72

Bobigny : & 01 48 30 83 29

Les amis du Parc Forestier de Sevrans : & 01 48 60 28 58

Croisières sur l'Ourcq : Canauxrama : & 01 42 39 15 00

heures de pointe du lundi au vendredi, dans le sens Banlieue-Paris le matin et Paris-Banlieue en fin d'après-midi).

### VÉLOCISTES

Paris 19 : Cyclopouce : 06 12 63 36 12 -

Noisy-le-Sec : Cycles Gitane & 01 48 44 07 04 -

Aulnay-sous-Bois : Tilly Cycles & 01 48 69 62 44

### HÉBERGEMENTS

Les hébergements sont évidemment très nombreux à Paris et en banlieue, généralement à portée de vélo et jamais très loin du canal.



### AU DÉPART DE PARIS

Le départ s'effectue de la Cité des Sciences et de l'Industrie de La Villette. Une piste cyclable longe le canal jusqu'à la Rosée, juste après Villeparisis.

Après être passé sous les Maréchaux, puis le bd Périphérique, il faut contourner une bétonnière. En face l'impressionnante bâtisse des Grands Moulins de Pantin.

### ▶▶ Pantin

A gauche, c'est l'ancienne mairie datant du 19<sup>ème</sup> siècle. Le bâtiment de verre juste après est le nouvel hôtel de ville. Un excès de zèle anti-cycliste a conduit la municipalité à poser des pavés en divers endroits. On est en plein milieu d'un site industriel, on traverse une zone portuaire, on longe un immense faisceau ferroviaire. Ensuite, c'est le métro >

### ▶▶ Bobigny

Un peu de végétation, une bonne odeur de résineux, vous arrivez au Parc départemental de la Bergère & 01 43 93 93 93.

### ▶▶ Noisy-le-Sec

Le trafic de péniche reste assez dynamique sur cette partie du canal.

### ▶▶ Bondy

La piste est maintenant bordée de peupliers trembles

### ▶▶ Les Pavillons-sous-Bois

Le milieu change, les zones pavillonnaires apparaissent, la végétation est plus présente. On aperçoit un point de retournement des péniches. Le canal se rétrécit et on change de gabarit (350 t).

### ▶▶ Aulnay-sous-Bois

On rencontre beaucoup de pêcheurs

qui viennent chatouiller le gardon, la brème, la carpe et le brochet. des moules d'eau douce vivent au fond du canal.

### ▶▶ Sevrans

La piste se faufile entre deux rangées d'arbres avant d'arriver à l'écluse de Sevrans, un peu massive, car dimensionnée pour un élargissement du canal qui n'a jamais eu lieu. Juste après des jardins familiaux, on entre dans la forêt. Ce bois reste marqué par son utilisation pour les essais explosifs d'un certain Alfred Nobel, qui inventa la dynamite moderne et les Prix Nobel. On peut visiter le Musée de la Poudrerie Nationale & 01 43 83 53 01. Quelques daims qu'on aimerait voir gambader en liberté sont visibles à côté. Les enfants aimeront les gardes à cheval et le Poney Club de l'APSF & 01 49 63 84 56.

### ▶▶ Tremblay-en-France.

Le paysage est très beau, rafraîchissant dans une tranchée assez large. Puis on arrive à

### ▶▶ Villeparisis

Le dimanche, le marché est sur le pont. ambiance garantie.

La campagne débute ici. Le paysage se dégage. La piste longe une zone marécageuse où poussent des roseaux.

Puis c'est la fin provisoire de la piste.

### ▶▶ La Rosée

La TransEuropéenne virera vers le nord en traversant Gressy. Une coulée verte devra être créée le long de la Beuvronne et de la Biberonne en direction de la forêt d'Ermenonville.

Dans notre prochain numéro : "Balades sur le canal d'Orléans"

## Rencontre avec

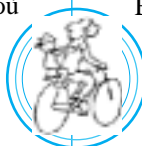
### Michel Tilly vélociste à Aulnay-sous-Bois (93)

Situé à 2 km du canal, dans son magasin Michel Tilly est un observateur averti du monde du vélo.

C'est en pratiquant qu'il constate les difficultés rencontrées par les cyclistes, les aménagements de voirie effectués "où le vélo est complètement ignoré". Il cite telle section de route élargie où les trajets à vélo s'effectuent maintenant dans "une angoisse totale". Optimiste, il apprécie les panneaux rappelant aux automobilistes qu'il leur faut partager la route, même s'il est dubitatif sur leur efficacité.

Son magasin est consacré exclusivement au vélo, sans aucun engin motorisé, à la vente, la réparation et au conseil. Quant au canal, il le connaît bien. C'est Marcel Gobillot, aujourd'hui disparu, promoteur de la future piste cyclable qui, il y a une trentaine d'années, lui a demandé d'aller repérer avec sa bécane les bords du canal. Il apprécie cette belle réalisation dont il pense qu'elle devrait être modernisée. C'est aussi l'organisateur de la balades des "Ptits gars d'Auber" qui réunit chaque année 1000 cyclistes.

**TILLY-CYCLES : 14, rue Anatole France, 93600 Aulnay-sous-Bois & 01 48 69 62 44**



### Magali Charmet Direction Voirie et Infrastructure Conseil général de Seine-St-Denis

De son bureau elle a une vue sur le canal et sa piste, dont elle a la charge. Elle l'utilise pour faire son jogging ou, de temps en temps, venir à vélo au travail : "Dès que je suis sur la piste, je respire" dit-elle.

Elle défend les choix du Conseil général face aux inquiétudes des cyclistes et de leurs associations, notamment nos amis du MDB, sur les menaces qui pèsent sur la continuité de la piste cyclable. Selon Magali Charmet, ce risque n'existe pas. Le Conseil général supprime les "Pieds-à-terre" et les aménagements ne concernent que les sections étroites où doivent cohabiter tous les utilisateurs, piétons, rollers, cyclistes, etc. Elle estime d'ailleurs que "globalement, ça cohabite bien" et chacun s'adapte à l'autre. Les accidents sont peu nombreux. On commence à envisager l'éclairage de la piste pour doper son usage pour les déplacements quotidiens.

Après bien des attermolements, une piste cyclable sera construite sur le canal St-Denis de la Villette jusqu'à la Seine. De même, les aménagements sur l'aqueduc de la Dhuis dans le 93 et le 77 sont en bonne voie. Un raccordement entre les deux pistes est prévu.

## A l'origine, des cyclistes .... et leurs attentes (suite de la 1ère page)

occasion, en travaillant sur un thème jusqu'à la réussite (même partielle) avant de travailler à fond un autre thème, et ainsi de suite.

Nous avons donc cherché :

- à ne pas retarder (sous prétexte d'un dispositif plus vaste mais encore incertain), ce qui se faisait déjà sur le terrain ;
- à gagner une étape après l'autre ;
- à répandre l'idée que s'impliquer dans ce dossier n'attirerait pas les moqueries sur soi ;
- à entendre toutes les demandes et, en les ordonnant, à répondre à ce qu'elles avaient de compatible entre elles et de porteur.

## Un partenariat progressif mais réel

Pour cela, il a fallu qu'acceptent de coopérer un grand nombre de partenaires, parfois peu familiers des véloroutes et voies vertes. Et cette coopération, avec des lenteurs, avec des variantes régionales, se met en place.

Des exemples :

- la participation de VNF (Voies Navigables de France), longuement négociée, maintenant solidement établie ;
- l'engagement de RFF (réseau Ferré de France) dans l'étude du patrimoine ferroviaire inutilisé qui pourrait accueillir des véloroutes. Un premier "rendu" de l'étude a eu lieu le 26 juin 2001.

- la participation de l'Europe (cf le programme AMNO ; la rencontre de Lille dès septembre 2000 et d'autres rencontres et démarches européennes ; le travail avec les associations et organismes européens).

- la rédaction (qu'on peut enfin voir s'achever très bientôt !) d'une douzaine de fiches techniques sur les véloroutes et voies vertes.

## Des urgences pour le proche avenir

L'urgence est d'obtenir les premières réalisations des Contrats Etat-Région, sur le terrain de façon que la révision de ces contrats,

en 2003, se fasse dans de bonnes conditions. Il faut aussi que se mettent en place, d'urgence, le pôle de compétence national réclamé de partout, mais aussi des comités régionaux et toutes les occasions de familiariser le grand public et les décideurs locaux avec l'ambition du schéma. Cela passe notamment par le travail sur les schémas et itinéraires régionaux et locaux (dont les itinéraires nationaux sont des éléments - structurants, certes - parmi d'autres). Cela passe aussi par une distinction claire des divers usages, par une alliance avec d'autres modes "doux" (rollers, marche, PMR.....), par une coordination avec les plans et les usagers cyclistes urbains. Cela passe enfin par l'inscription dans la réalité concrète de chaque site ou secteur : coordination avec les transports ferroviaires ; définition des situations intermédiaires (traitement des discontinuités provisoires ou durables dans les itinéraires) ; revalorisation touristique ou économique ; services aux cyclistes etc...

Un espoir très ferme : que la fréquentation des premiers tronçons d'itinéraire vienne confirmer les tout premiers résultats très encourageants déjà enregistrés et consolider définitivement ce dossier encore fragile n

**Hubert PEIGNÉ**

**Directeur Régional de l'Équipement (Région PACA)**

**Président du Comité national de suivi du vélo**

## INFOS ....INFOS .... INFOS

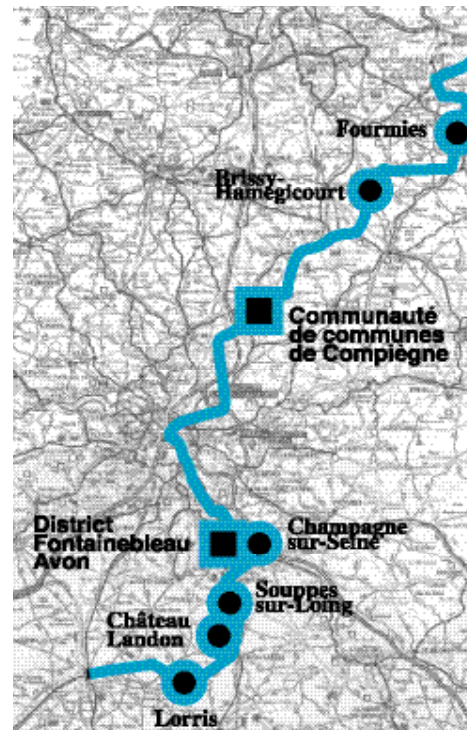
u Le sentier **Emeraude** entre Ferrière-la-Grande et Choisies (59) sera ouvert au public au printemps 2002. La jonction avec Maubeuge sera réalisée dans la foulée.

u L'**Axe Vert de la Thiérache** entre Guise et la frontière Belge, via Hirson, fait l'objet d'une étude pour améliorer son accès à tous les publics et renforcer son rayonnement.

u Depuis juin 2002, **tous les trains de l'axe Paris-Maubeuge-Namur** disposent d'un compartiment réservé aux vélos.

## Les communes qui adhèrent à CyclotransEurope

**D**e nouvelles communes ont adhéré à CyclotransEurope ces derniers mois. Citons Champagne-sur-Seine (77), Château-Landon (77) et Lorris (45). D'autres communes et communautés de



communes devraient adhérer prochainement. Nous attendons une réponse positive de la Ville de Paris (75) "le dossier est sur le haut de la pile". Nous espérons celle de Melun (77), de Maubeuge (59), Hirson (02), Gressy (77). Ces adhésions sont capitales pour le développement du projet. Elles traduisent son enracinement, montrent qu'il s'inscrit parfaitement dans les besoins des populations. Accessoirement, enfin pas tant que cela, elles apportent un soutien financier appréciable.

## Restons en contact

**Président Philippe J. Bernard**

tel/fax 01 40 72 78 05

**Délégué Erick Marchandise**

tel. 06 15 13 33 52

**Trésorier Michel Delmotte**

tel. 01 43 62 02 86

**Compiègne Bruno Guillemin**

tel. 03 44 20 24 65

**77 Sud Gérard Dorlé**

Tel/fax 01 60 72 16 26

**Loire à Vélo Frédéric Ageorges**

Tel. 02 47 54 55 38

## Soutenez notre action pour la TransEuropéenne

### Abonnez-vous - adhérez -

q Abonnement 1 an 4 €

q Adhésion à l'association 15 €    q Soutien à partir de 50 €

q Collectivités locales 0,01 € par habitant (entreprises, nous consulter)

NOM ..... Prénom .....

Institution/société : .....

Adresse .....

Code postal ..... Ville ..... Pays .....

Tel. .... Fax. .... Email .....

Chèque à l'ordre de CyclotransEurope 114, rue du Château 75014 Paris

Revue trimestrielle N°5 La TransEuropéenne Info  
Directeur de publication : Philippe J. Bernard  
Rédacteur en chef : Erick Marchandise  
Dessins : Mélanie Erhardy  
ISSN en cours  
N° Commission paritaire : 0102 G 79221  
Imprimerie Célia-copie 6, rue des Petits-Hôtels  
Paris 10° Tel. 01 42 46 52 71