

Cyclo trans-europe *La Trans Européenne*

LETTRE D'INFORMATION SUR LA VÉLOROUTE PARIS-MOSCOU

LE PROJET

PREND FORME

Le projet de voie verte lancé par notre association en 1996 est entré dans une phase active de réalisation. Depuis janvier 2001, la convention de superposition de gestion entre *Voies Navigables de France* et la *Communauté de communes du Val de Sambree* est en vigueur et le chemin de halage, revêtu de Jeumont à Leval, est ouvert aux cyclistes. La piste bordant l'Oise au sud de Compiègne est prolongée de 4,5 km. Des sections importantes de notre projet, le long du canal du Loing devraient s'ouvrir assez rapidement à la circulation, une fois résolu le problème de savoir qui en sera le gestionnaire, pour VNF une condition préalable. Dans la région du Nord et la partie de l'Aisne qui la borde, où la voie verte emprunte le tracé d'anciennes voies ferrées, les conseils généraux et les communes traversées ont d'abord souhaité en réserver l'utilisation plus aux piétons et aux cavaliers qu'aux cyclistes. Cette difficulté est en voie de solution. Enfin, les représentants de la Seine-et-Marne ont fait part de l'intention de réaliser la véloroute, au nord comme au sud du département, en principe d'ici 2003.

Le soutien des collectivités locales est essentiel. Nous apprécions l'encouragement et les moyens que donne l'adhésion à notre association de communes ou groupes de communes, telles Compiègne, Fontainebleau, Fourmies, Souppes-sur-Loing, Brissy-Hamégicourt, et nous l'espérons bientôt d'autres.

Rien de solide ne prend place dans une démocratie sans le soutien des citoyens.

Philippe J. Bernard

Le Nord/Pas de Calais et le vélo



La Région Nord/Pas de Calais est l'une des premières Régions françaises à avoir engagé une prise en compte du vélo dans le cadre de ses politiques de transport, d'environnement et de tourisme.

Ainsi, depuis mai 1994, premier exemple en France, la quasi totalité des trains régionaux (TER) sont accessibles aux cyclistes, mais les trains ne seront aménagés qu'à partir de 2004. Dans le même sens, le Conseil Régional rénove progressivement l'ensemble des gares de la région et les équipe d'abris à vélos.

Depuis la même époque, la Région est à l'initiative de l'aménagement des chemins de halage, auquel elle participe financièrement. Ces chemins offrent aux cyclotouristes, mais également aux cyclistes quotidiens et aux familles, des itinéraires agréables et isolés de la circulation automobile.

Depuis 1998, une ligne budgétaire "pistes cyclables" a permis de financer des études de Schéma Directeur Vélo dans les petites agglomérations. De même, depuis 1999, la prise en compte du vélo a pu être inscrite dans certains dossiers relevant de la politique de la ville.

En 1999, également, le Conseil Régional Nord/Pas de Calais s'est engagé, aux côtés de la Direction Régionale de l'Environnement et de la Nature (DIREN), dans le programme

REVER (réseau vert européen).

Enfin, le Contrat de Plan Etat/Région 2000-2006, conclu le 21 juillet 2000, comprend un article véloroutes et promotion du vélo urbain dans le cadre du volet transport et prévoit le rétablissement systématique des continuités d'itinéraires des piétons et des cyclistes dans le cadre de la réalisation de grandes infrastructures de transport, tant routières que ferroviaires ou fluviales.



Voie Verte en région Nord

Dans la région, d'autres collectivités ont engagé des politiques favorables au vélo, les Conseils Généraux étant des partenaires privilégiés du Conseil Régional pour la réalisation d'itinéraires cyclables à longue distance, les communes ou groupements de communes devant assurer la continuité des itinéraires dans la traversée des agglomérations.

A cet égard, une association régionale de défense

des cyclistes et de promotion du vélo réalise, chaque année, un palmarès des engagements publics en faveur du vélo. J'y relève qu'en l'an 2000, sur 21 institutions classées, le Conseil Régional figure en troisième position, avec la note favorable de 12 sur 20, après les villes de Roubaix et Villeneuve d'Ascq, le Conseil Général du Pas-de-Calais occupant la 4ème place.

Le programme REVER

Dans le cadre du Réseau Vert Européen, 3 itinéraires transnationaux devraient être inscrits, dont Paris-Moscou, tracé qui

(suite page 2)

L'axe Vert de la Thiérache

A l'approche de Guise, la TransEuropéenne oblique brusquement vers l'est et quitte le canal de la Sambre à l'Oise. Elle emprunte l'axe Vert de la Thiérache pour découvrir une région qui fait irrésistiblement penser aux bocages normands. Il s'agit aussi de rompre la monotonie que peut créer de trop longues étapes sur les berges des canaux.

Erick Marchandise

INFORMATION

Maison de la Thiérache : & 03 23 97 21 44

Guise : & . 03 23 60 45 71

Sorbais & 03 23 97 77 00

Hirson : & 03 23 58 03 91

ACCÈS

La région est très mal desservie par le train. En venant de Paris, il faut passer par St-Quentin reliée par des trains directs. La gare de Vervins est plus proche de l'axe vert. Située sur la ligne Laon-Hirson qui vient de bénéficier d'une amélioration de sa desserte, mais n'est pas reliée directement à Paris (correspondance à Laon). Enfin, Hirson offre des trains vers Lille et Metz, ainsi que vers Paris avec correspondance à Aulnoye.

VÉLOCISTES

Guise : Eloy James & 03 23 61 24 86 - **Hirson** : & 03 23 58 10 40



Location de vélos : Camping de la Cascade & 03 23 58 03 91

HÉBERGEMENTS

Les hébergements sont peu nombreux. Il y a des hôtels à Guise et Hirson. Campings à Guise et Hirson. Gîtes d'étape et quelques chambres d'hôte.

AU DÉPART DE GUISE

Agréable petite ville, Guise (prononcer "gouise"), lieu de naissance de Camille Desmoulins qui y passa son enfance, offre des sites intéressants. Le familistère Godin & 03 23 61 35 36, les fameux poêles à chauffer du même nom, est sans doute la principale attraction. L'industriel était en avance sur son temps en faisant construire cet ensemble de 500 logements ouvriers au confort moderne pour l'époque. On peut visiter un appartement témoin, la présentation du site, le théâtre et les cours intérieures. Toujours en ville, il faut aller voir les imposants vestiges du Château fort des Ducs de Guise & 03 23 61 11 76. Ses dimensions sont impressionnantes (17 ha), casemates, galeries des lépreux, enceintes... et des kilomètres de souterrains. Sous l'impulsion de Vauban, l'ouvrage devint un remarquable exemple d'architecture militaire. Musée municipal & 03 23 60 45 91.

L'axe Vert de la Thiérache débute en ville. Ancienne voie ferrée, il suit le cours de l'Oise. On rejoint

►► **Flavigny-le-Grand et Beaurain.** Au XVI^e et XVII^e siècles, la Thiérache, région frontalière, était sous l'emprise d'incessants conflits et subissaient pillages et brigandages. Les communautés de villageois décidèrent alors de fortifier le seul édifice en dur, capable de résister à des assauts ennemis.

Ainsi naquirent ces étranges édifices. Parés de donjons, échauguettes, ce sont 60 bastions qui veillent encore. En principe, ces églises sont ouvertes de 9 h à 18 h. Située à l'écart du village, l'église fortifiée de Beaurain est très caractéristique, avec son donjon massif percée de meurtrières, ses solides contreforts et ses quatre tourelles.

La véloroute continue sur l'axe Vert.

►► Marly-Gomont

A proximité, il faut aller l'église fortifiée d'Englancourt. Son choeur fut coiffé par un fort en 1580. Très point de vue sur la vallée de l'Oise et le bocage.

►► Autreppe

Belle église fortifiée.

La véloroute quitte l'axe Vert à Sorbais.

On peut continuer sur l'axe Vert jusqu'à

►► Etréaupont

et aller visiter la vallée des cerfs. & 03 23 22 10 29. Ils sont près de mille, cerfs, biches et faons.

On peut poursuivre jusqu'à Hirson et pousser jusqu'à

►► St-Michel

Il faut aller visiter l'abbaye de St-Michel & 03 23 58 87 20 fondée en 945 par des moines irlandais, sur un site de pèlerinage existant depuis le VII^e siècle. L'abbaye a subi cinq incendies depuis le Xe siècle.

Dans notre prochain numéro : "Balades sur le canal de l'Ourcq"

Rencontre avec

Maurice Taillefer

Président de la Ligue Picarde de Cyclotourisme (FFCT)

D'emblée, Maurice Taillefer regrette que les associations n'aient pas suffisamment la parole et ne soient pas assez écoutées. Il trouve que l'axe Vert est une belle réalisation mais jusqu'ici réservée aux VTT et cavaliers.

Le parcours est intéressant mais pour l'instant n'est pas utilisable par les vélos autres que VTT, car trop herbeux, boueux par certains endroits par mauvais temps, et est peu fréquenté car peu adapté.

Il soutient sans hésitation la TransEuropéenne qui offrira la possibilité au vélo "de reprendre le dessus" dans des régions où on le pratique peu. Il apprécie l'engagement des pouvoirs publics mais il attend avec impatience qu'il se concrétise.

S'il considère que la TransEuropéenne stimulera le cyclotourisme et la pratique du vélo-loisir, il estime qu'elle servira aussi les pratiques quotidiennes : pour aller au travail, à l'école, aux centres commerciaux, etc. C'est tout particulièrement vrai des sorties de villes, ces zones périphériques si dangereuses pour les cyclistes. Les vélos n'y ont, la plupart du temps aucune place.

La véloroute participe des solutions à mettre en oeuvre pour lutter contre la pollution et défendre l'environnement. 1



Blandine DOUNIAUX

Chambres d'Hôte de Sorbais
Adhérente de CyclotransEurope

A Sorbais sur l'axe Vert de la Thiérache, Blandine Douniaux, et son mari, offrent de sympathiques chambres d'hôtes. Elle est en première ligne pour apprécier à sa juste valeur l'axe Vert qui est devenue, avec les églises fortifiées, la locomotive touristique de la région.

Sa clientèle est constituée pour moitié d'Hollandais, surtout des marcheurs (hé oui), et de Belges, principalement des cyclistes. L'autre partie est composée en majorité de Parisiens. Ils sont attirés par l'axe vert et les églises fortifiées. Mais Blandine, tout en louant la qualité de l'entretien de

l'axe Vert, fait remonter les critiques de ses clients, qui le trouvent difficilement praticable, y compris en VTT. Elle a proposé aux élus et aux gestionnaires l'idée de mieux partager l'espace, en le divisant en deux, une moitié pour les cavaliers et l'autre pour les cyclistes et marcheurs. Cette partie étant stabilisée pouvant être parcourable par tous les publics. Elle constate tout une augmentation de la fréquentation 1

Chambres d'hôtes, 10 rue du Gué 02580 SORBAIS Tel. 03 23 97 49 83 - Tarifs : 250 F pour 2 personnes, petit déjeuner compris. Table d'hôte, boisson comprise 110 F

LE PROJET EUROVELO

EuroVelo est le projet de développer 12 itinéraires internationaux à longue distance à travers l'Europe. Le but est de favoriser le cyclisme en tant qu'alternative à la voiture. On peut s'attendre à ce que, en particulier dans le secteur toujours croissant du tourisme, le rôle du réseau EuroVelo soit important.

L'avantage du projet est d'être très concret : créer 12 itinéraires cyclables paneuropéens sur une distance de 61709 km. Tout le monde peut le comprendre.

En 1998-99, le projet a passé avec succès la phase dite préparatoire avec de l'argent de l'Union Européenne et de différents bailleurs de fonds. Des pays comme le Royaume Uni, le Danemark, la Belgique et l'Espagne ont apporté des contributions substantielles (ce que n'ont pas fait d'importants pays, dont la France).

La réponse de l'UE à la phase suivante a aussi été positive, mais l'argent n'a pu être reçu, faute de fonds suffisants de contrepartie. C'est pourquoi la direction centrale du projet n'a eu l'année dernière qu'une activité réduite liée à l'action de quelques initiateurs, ECF (Fédération européenne des cyclistes), Sustrans, De Frie Fugle.

Néanmoins, les activités ont été nombreuses, parce que la carte EuroVélo joue le

rôle d'un plan directeur pour le développement des pistes cyclables à travers l'Europe, particulièrement en Europe de l'Est.

La signature de la première EuroVéloroute devant porter le logo EuroVelo concerne la route n° 4 à travers le Sud de la Pologne, ouverte en 2000 grâce au bon travail fait par l'Union des municipalités de Haute Silésie.

Au cours de la phase préparatoire, des rapports ont été présentés sur 10 des 12 Véloroutes, des ajustements au réseau ayant été faits par la suite en fonction des investigations entreprises. Un rapport sur une des routes manquantes du début - la route n° 7 du Cap Nord à Malte - est maintenant préparé grâce à des versements faits localement au Danemark et en Italie.

La première route qui sera entièrement ouverte sera celle de la mer du Nord. Elle sera ouverte le 5 mai 2001, des cyclistes partiront de Hambourg en Allemagne dans les deux directions, puis se rencontreront à Aberdeen en Ecosse le 23 juin.

Les autres routes se mettent en place grâce à des initiatives locales, en particulier, et non l'une des moindres, grâce à l'action de CycloTranEurope.

Continuez à pédaler !

Jens Erik Larsen

Coordinateur EUROVELO

La Trans Européenne en Seine-et-Marne

La Transeuropéenne comprendra 2 parties en Seine-et-Marne

- au nord, elle reliera la piste du canal de l'Ourcq à la forêt d'Ermenonville à travers le "pittoresque petit pays de la Goële"*.

- au sud, elle constituera un agréable parcours entre l'agglomération parisienne et la Loire à vélo, projet des régions Centre et Pays de Loire.

Bien qu'une liaison continue soit imaginable à l'intérieur du département, la nécessité d'un passage par Paris n'a fait aucun doute. En effet, "le véritable chef-lieu de la Seine-et-Marne c'est Paris tout proche." * C'est également vers Paris que se dirigera la quasi totalité des randonneurs.

Notre proposition a été accueillie favorablement pour la partie sud qui dessert des sites touristiques prestigieux tels que Fontainebleau, Moret et Nemours.

L'itinéraire utiliserait le réseau de circulations douces de la ville nouvelle de Melun-Sénart puis longerait la Seine et le Loing. Les principaux aménagements nécessaires sont la construction d'une passerelle sur la Seine et le revêtement du chemin de halage du canal du Loing.

Pour le nord du département, même si l'activité touristique y est moins moindre, l'intérêt du projet n'est pas moindre.

En effet, outre les habitants des localités desservies, les utilisateurs de la véloroute seront les nombreux randonneurs parisiens

qui rejoindront la couronne forestière du nord de l'Ile-de-France et surtout un très important potentiel de voyageurs venus du nord de l'Europe, pays où l'usage du vélo est très répandu, pour visiter Paris.

Pour ces touristes, la Goële pourrait constituer une dernière étape avant Paris.

La véloroute devrait ainsi diversifier le développement économique du nord-ouest du département.

L'itinéraire n'est pas non plus inscrit avec autant d'évidence sur le terrain que le long de la Seine et du Loing. Dans le pays de la Goële qui s'étend entre la butte de Dammartin et l'aéroport de Roissy, nous avons étudié les différents parcours envisageables et proposé depuis 3 ans aux partenaires locaux l'aménagement de voies vertes le long de petits cours d'eau ou sur des chemins ruraux. Il reste à valider ces propositions et à prendre des décisions.

A la suite de la présentation du projet le 12 septembre à Lille, **le département s'est engagé à réaliser les parcours en 3 ans.**

Or, dans les départements voisins, une grande partie de l'itinéraire existe déjà : il reste essentiellement quelques lacunes à combler.

En 2003, de la forêt d'Ermenonville au Val de Loire, l'un des maillons de la Transeuropéenne, non le moindre, sera donc une réalité.

Michel Delmotte

* Philippe Bernard *Economie et sociologie de la Seine-et-Marne, 1850-1950*, Armand Colin, 1953.

Le Nord/Pas de Calais et le vélo (suite de la première page)

a été reconnu par CycloTransEurope.

En principe, ces itinéraires feront l'objet d'études de variantes, puis d'études détaillées pré-opérationnelles et il est clair que le travail produit par CycloTransEurope devra être alors valorisé.

Le Contrat de Plan

Le Contrat de Plan Etat/Région devrait prendre le relais du programme REVER en étendant les études à l'ensemble du territoire régional et en assurant la réalisation effective des itinéraires.

La contribution modeste inscrite par le Conseil Régional et le Ministère de l'Environnement (7 MF) devrait être affectée prioritairement au jalonnement des itinéraires. Le gros de la réalisation sera à la charge des Départements et des Collectivités Locales sauf lorsqu'il s'agira d'emprunter les berges et les cours d'eau.

Le rôle des associations

Il m'apparaît impératif de consulter ou de faire consulter les associations, notamment de cyclotourisme et de tourisme urbain par les bureaux d'études. En effet, le capital considérable accumulé par les associations doit être exploité, à l'instar de celui constitué par CycloTransEurope.

La Transeuropéenne

Entre l'Aisne et la Belgique, CycloTransEurope a reconnu un ensemble d'itinéraires dans l'Avesnois et la Sambre qui empruntent ça et là d'anciennes voies ferrées, des chemins ruraux, les chemins de halage de la rivière Sambre.

Votre association a su mobiliser des acteurs locaux, des Conseillers Généraux, les maires des villes traversées et les techniciens de leurs institutions.

Votre projet valorisera particulièrement par sa continuité, par les horizons qu'il ouvre, les réalisations du Conseil Général du Nord et les voies d'eau. Il devra aussi profiter de l'animation assurée par le Parc Naturel Régional de l'Avesnois.

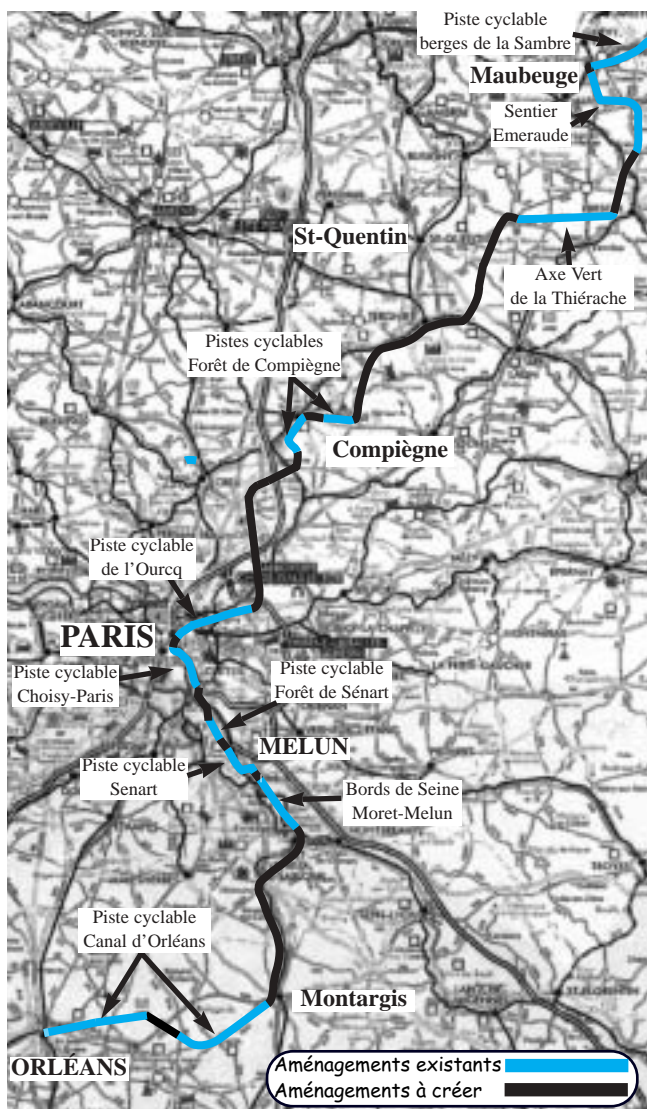
Pour ma part, alors que la Sambre et l'Avesnois se mobilisent également dans l'aménagement de la Route Nationale 2, et alors que ce projet sera, à mon sens, démesuré à maints endroits, j'espère que l'axe vert de la Transeuropéenne apportera un souffle plus vivifiant qu'une masse de touristes motorisés.

C'est ma conviction et mon vœu pour cette année 2001.

Dominique Plancke

**Président de la Commission Transports et Infrastructures du Conseil Régional Nord/Pas de Calais
Président du Comité de Pilotage Régional REVER**

La TransEuropéenne État des lieux



Plus du quart de la TransEuropéenne est d'ores et déjà réalisée entre Orléans et la frontière belge :

Canal d'Orléans : piste cyclable. Trop étroite, elle devra être élargie.

Moret-Melun : piste cyclable, voie verte sur la plus grande partie de la section. Discontinuités à résorber.

Ville nouvelle de Sénart et forêt : pistes cyclables, routes fermées à la circulation, voies vertes. Ces diverses réalisations doivent être reliées.

Choisy-Paris : piste cyclable fonctionnelle.

Canal de l'Ourcq : piste cyclable et voie piétonne.

Compiègne : réseau cyclable dans la forêt, les bords de l'Oise. Le réseau doit être complété en ville.

Axe Vert de la Thiérache : Voie verte en herbe sur une ancienne voie ferrée. Un revêtement adapté à tous les types de vélo, en tous temps, devra être effectué.

Sentier Émeraude : même remarque sur la section existante entre Glageon et Sars-Poteries. Idem sur la moitié de nouvelle section programmée entre Sars et le sud de Maubeuge.

La Sambre : piste cyclable sur les berges de Maubeuge à la frontière.

Fourmies adhère à CyclotransEurope



Lorsque, en tant que maire, j'ai été contacté par Cyclo-transEurope, afin que ma commune y adhère, j'ai, de prime abord, pensé : "est-ce bien sérieux ?" tellement ce projet semblait un peu fou, voire sorti de la pensée d'une bande d'illuminés. A y regarder de plus près, j'ai ressenti tout de suite une bouffée de sympathie pour ce projet teinté d'une dose d'utopie, mais on a coutume de dire que c'est elle qui fait avancer le monde, et puis après tout, tout être humain, même adulte a besoin d'une part de rêve.

Finalement ce projet n'a rien de passésiste, au contraire, il est éminemment porteur d'avenir. En effet, quand on voit l'explosion exponentielle depuis le début du 20^{ème} siècle du trafic automobile et des axes qu'il a fallu construire pour répondre à ses besoins, on ose à peine imaginer ce que ce sera à la fin du siècle que nous venons de débiter.

En faisant aboutir ce projet d'Axe Vert traversant et irriguant toute l'Europe, c'est quelque part un coin de paradis que nous bâtissons, que nous préservons pour nos enfants et petits-enfants.

En outre, le vélo est partie intégrante de la vie de notre ville, il fait partie de l'histoire de Fourmies qui, par ailleurs, est idéalement situé au coeur de l'Europe, sa richesse touristique en fait un pôle d'intérêt évident et son écrin de verdure l'un des poumons de la région Nord-Pas-de-Calais.

Alors, oui, j'ai pensé juste et utile que ma ville ne soit pas à l'écart de ce projet si généreux, car ce sera à l'avenir, un vecteur essentiel de notoriété.

Longue vie à Fourmies et tous mes vœux pour la concrétisation rapide du projet porté par CyclotransEurope, il bénéficie de mon soutien sans réserve.

Alain Berteaux

Maire de Fourmies, Conseiller régional

Restons en contact

Président Philippe J. Bernard
tel/fax 01 40 72 78 05

Délégué Erick Marchandise
tel. 06 63 63 56 79

Trésorier Michel Delmotte
tel. 01 43 62 02 86

Compiègne Bruno Guillemain
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

Forêt de Compiègne : 4,5 km de piste cyclable en plus

La Communauté de Communes de la Région de Compiègne a inauguré en février 2001 un nouveau tronçon de la TransEuropéenne. Cette piste revêtue longue de 4,500 km a coûté 1,8 MF, financés à 40% par la CCRC, à 30% par la Région et 30% par le Département, l'ONF assurant la maîtrise d'ouvrage. Reliant La Croix-

Saint-Ouen à Saint-Sauveur le parcours permet aux élèves de se rendre au collège de La Croix et aux lycées de Compiègne. C'est aussi l'occasion pour les promeneurs d'admirer la forêt de Compiègne, par un réseau de pistes en sites propres qui desservent Pierrefonds, Saint-Jean au Bois et Vieux-Moulin.

Bruno Guillemain

Soutenez notre action pour la TransEuropéenne Abonnez-vous - adhérez -

□ Abonnement 1 an 20 F

□ Adhésion à l'association 100 F □ Soutien à partir de 300 F

□ Collectivités locales 0,15 F 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° 4 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