

## NE TOMBEZ PAS DANS LE CANAL

Entrez en contact avec les responsables des voies d'eau, représentants de Voies Navigables de France ou des directions de l'équipement, ils vous diront qu'autant que vous ils aimeraient voir de nombreux vélos sur les chemins de halage des canaux.

Poussez l'interrogation plus loin, rien ne va plus. Le décret de 1932, toujours en vigueur, interdisant la circulation de tous véhicules, vélos compris, sur les chemins de halage, sera cité. Sur des canaux du Nord de la France, des panneaux tout neufs viennent de rappeler l'interdiction. Les voies d'eau sont faites pour la navigation, VNF ne doit pas détourner les (trop maigres) ressources à sa disposition. L'interdiction de circulation des vélos ne sera levée que si une collectivité locale, par une superposition de gestion, procède s'il y a lieu aux travaux, assure la gestion - et en prenne le risque.

Le risque, le grand mot est lâché. Supposez qu'un cycliste, jeune ou vieux, tombe à l'eau, à qui sera-t-il fait procès, en ces temps où l'administration n'est plus sacro-sainte ? A un maire, s'il s'y prête, pas à nous ! N'objectez pas que dans tel pays voisin, la circulation des vélos sur les chemins de halage se fait librement, et que les travaux nécessaires se font sans histoire. Ne demandez pas combien de cyclistes sont tombés à l'eau, ne faites pas de comparaison avec les enfants à pied ou en vélo renversés dans le même temps par des voitures : là n'est pas la question ! Et ne parlez pas de décisions que prendrait un chef d'arrondissement ou de subdivision, ni d'assurance collective : l'administration ne connaît pas !

(suite page 2)

## Un Réseau européen de voies vertes

**I**l existe dans l'Aire métropolitaine du Nord-Ouest de l'Europe (AMNO) un potentiel important de voies vertes, utilisable à court et moyen terme : ce sont des centaines de kilomètres de voies de chemin de fer désaffectées, mais également des chemins de halage longeant les nombreux canaux et fleuves qui traversent l'AMNO.

Si le concept de voies vertes (infrastructures autonomes réservées aux non-motorisés) commence à être développé dans certains pays et régions d'Europe, et s'il existe des réseaux à l'échelle régionale ou nationale, aucune vision transnationale du concept - dépassant le stade de l'itinéraire - n'a encore

été envisagée. Par ailleurs, chaque région et chaque pays de l'AMNO se situent à des niveaux d'expérience et de réalisation très différents. Les promoteurs de réseaux ou de projets savent déjà, parfois de manière intuitive, les bénéfices et les avantages qui découlent du développement de tels aménagements. De la même manière, la mise en réseau et la coordination à l'échelle européenne du développement des voies vertes cadre parfaitement avec les objectifs du SDEC (Schéma de Développement de l'Espace Communautaire, approuvé en mai 1999 à Potsdam par les ministres en charge de l'aménagement du Territoire des Quinze). Celui-ci vise en effet le développement durable lié à la protection de l'environnement au développement économique et au besoin de progrès social.

C'est la raison pour laquelle cinq pays du nord-ouest de l'Europe ont décidé de s'asso-

cié afin de partager leur expérience et de participer à un projet commun appelé REVER (Réseau Vert Européen). Il s'agit de la Belgique, (Région Wallonne et Région de Bruxelles Capitale), la France, le Luxembourg, l'Irlande et le Royaume Uni, l'objectif étant de contribuer à un meilleur équilibre et une meilleure cohérence des programmes nationaux développés par chacun de ces États-membres en la matière. La réalisation d'un schéma directeur permettra d'ailleurs d'avoir une vision objective sur la manière de rendre ces politiques cohérentes.

REVER a effectivement une double signification, à la fois mise en réseau physique des infrastructures existantes ou projetées, et

aussi création d'une plate-forme de réflexion et d'échange d'expérience sur le sujet. Par sa connaissance et sa maîtrise du concept, par son vaste réseau européen d'organisations ou d'institutions et d'acteurs, l'Association européenne des voies vertes était donc le



Chemins du Rail en Wallonie ( photo Gilbert Perrin)

partenaire tout indiqué pour assurer la coordination administrative et scientifique de REVER - cofinancé par le FEDER dans le cadre du programme Interreg IIC AMNO, pour une durée de deux ans. Le projet correspond en effet aux objectifs de l'association, définis lors de sa création en 1998, et qui sont, pour mémoire, la promotion, l'inventaire et l'encouragement à la création des voies vertes.

A la fin du projet, soit en décembre 2001, le partenariat ainsi constitué devrait bénéficier, entre autres, d'un schéma directeur, un document ayant valeur indicative, et prévoyant les modalités pour la réalisation (suite page 2)

# L'AXE VERT DE LA THIÉRACHE

**Il y a des précurseurs en matière de voies vertes, l'axe vert de la Thiérache en est un bon exemple. Il y a plus de dix ans en effet que le Conseil général de l'Aisne a pris la décision de transformer en voie verte l'ancienne voie ferrée qui, quelques kilomètres après que l'Oise sorte de Belgique, en parcourt la vallée d'Hirson à Guise.**

Un syndicat mixte du développement de la Thiérache, dont le siège est à La Capelle, a pris en charge cet aménagement. Trois gares ont été rachetées pour être transformées en gîtes d'étape, et une plate-forme de quatre à cinq mètres de large (davantage là où il y avait autrefois deux voies) est régulièrement entretenue. Cet axe vert, interdit aux véhicules motorisés, est largement utilisé à certains moments de l'année par les habitants des villes et villages avoisinants comme lieu de promenade et de détente.

L'intérêt de faire passer la TransEuropéenne par cet axe vert et la belle région de la Thiérache nous avait tout de suite séduit. Il en avait été question lors de réunions précédentes tenues à Compiègne, à Saint-Quentin, puis à Fourmies. La même chose nous avait été dite à Namur, où les responsables du secrétariat de l'Association européenne des voies vertes, qui par ailleurs sont les responsables locaux du réseau RAVEL (Réseau autonome des voies lentes), voies vertes en site propre réservées aux piétons et aux cyclistes.

Avec ces derniers, deux itinéraires avaient été étudiés pour joindre la TransEuropéenne au réseau wallon. L'un qui, au delà d'Hirson et de la forêt de Saint-Michel, passerait par Mariembourg et rejoindrait la Meuse près de Dinant - parcourant certes pittoresque mais qui, à part la trouée héroïque de Dinant à Namur, n'est guère tracé. L'autre consiste à remonter vers Fourmies, puis de là à rejoindre la Sambre à Maubeuge et à suivre le canal jusqu'à Namur. Ce second itinéraire fait l'objet d'une forte demande en différentes parties de son parcours. Autour de Fourmies, où nous avons participé à trois et

même quatre réunions à ce sujet, et où, après la transformation d'une première section de l'ancienne voie ferrée (Nord Fourmies à Trélon et Sars-Poteries), des crédits viennent d'être votés par la Commission permanente du Conseil général du Nord pour la transformation en piste cyclable de la seconde section (Sars-Poteries à Ferrière-la-Grande) ; dans le Val de Sambre, où un effort considérable d'aménagement est en cours ; et en Belgique, où nos correspondants ont recommandé le passage par Charleroi.

La réunion de Guise du 5 juillet dernier - cette jolie ville dominée par le donjon des anciens comtes puis ducs de Guise et célèbre par l'"utopie" et les beaux bâtiments du Familistère Godin - a permis la confrontation des points de vue. Nos interlocuteurs ont pris connaissance avec intérêt de l'état d'avancement du projet et des perspectives favorables se dessinant avec le soutien des pouvoirs publics français et européens. Ils ont reconnu la nouvelle dimension ainsi donnée à cette belle réalisation de l'axe vert de la Thiérache. Ils se sont toutefois faits l'écho de quelques soucis. Le principal est de ne pas voir cet axe vert recouvert d'asphalte. Des solutions techniques devront être trouvées pour qu'il puisse être emprunté par les vélos toute l'année par tous les temps et pour tous publics, et reste un axe vert, et que la cohabitation des divers usagers, piétons, cavaliers, promeneurs familiaux et cyclistes, prenne place commodément. Il a été aussi demandé que soient signalés des détours vers des points d'intérêt locaux - ce qui est tout à fait dans l'esprit du projet. Par ailleurs, il est apparu que la liaison entre Sorbais (ou Luzoir) et Fourmies devra être étudiée.

Sur ces divers points, les représentants des bureaux techniques travaillant pour l'administration ont dit comprendre parfaitement ces préoccupations. Des travaux d'assainissement de la plateforme ont d'ailleurs été déjà engagés n

# Dépêches

## ► Du côté de Melun-Sénart

Une réunion a eu lieu entre les représentants de CyclotransEurope et de l'Établissement public d'aménagement de la Ville nouvelle de **Sénart** (77) pour échanger les informations et bien coordonner les projets. La prochaine réalisation est la création d'une Voie verte de 5 km entre les forêts de **Rougeau** et de **Sénart**.

## ► Sur les bords de Seine

CyclotransEurope a été reçu à la mairie de **Villeneuve-le-Roi** (94) pour évoquer les projets en cours et, notamment, la création d'un aménagement cyclopiétonnier de **Choisy-le-Roi** à **Draveil** (91) offrant une agréable liaison avec la forêt de Sénart.

## ► Journée Vélo de la DDE 77

Philippe Bernard, Président de CyclotransEurope a pris la parole lors de la Journée Vélo organisée par la DDE pour sensibiliser aux risques et mesures à prendre pour le cyclisme en milieu rural.

## ► Études à Maubeuge et St-Quentin

CyclotransEurope a rencontré Altermodal, cabinet d'étude spécialisé dans les déplacements légers, en charge d'une étude PDU dans l'agglomération de **Maubeuge** (59) et d'une autre sur les accès périurbains de **St-Quentin** (02). En ce qui concerne Maubeuge, il a été notamment question du tracé entre **Ferrière-la-Grande** (fin du futur sentier **Emeraude**) et **Maubeuge** (5 km) qui intéresse les déplacements quotidiens et de loisirs.

Concernant St-Quentin, ce sont les diverticules reliant cette grande agglomération et la TransEuropéenne qui ont été étudiés. Un premier diverticule a été proposé par CyclotransEurope entre St-Quentin et le canal de la Sambre à l'Oise, via **Fieulaine**. Une seconde branche vers le sud emprunterait au départ une ancienne voie ferrée et rejoindrait la TransEuropéenne au sud de **Noyon**.

## Venez-nous voir

● **Creil - samedi 9 septembre** - Inauguration du Centre VTT, Auberge de jeunesse.

● **Lille - 10/11/12 septembre**

## Restons en contact

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

**Délégué Erick Marchandise**  
tel. 06 63 63 56 79

**Compiègne Bruno Guillemain**  
tel. 03 44 20 24 65

**77 Sud Gérard Dorlé**  
Tel/fax 01 60 72 16 26

**77 Nord Claude Chabot**  
Tel. 01 64 02 66 35

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

□ Abonnement 1 an 20 F

□ Adhésion 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° 3 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

# Sur les bords du Loing

La tranquille et verdoyante vallée du Loing a été un peu éclipsée par le renom de Fontainebleau et sa forêt. La TransEuropéenne en la parcourant contribuera à mieux la faire connaître, grâce au vélo, sans la gêner, ni l'abîmer. Terminé au début du 18ème siècle pour relier la Loire à la Seine, le canal du Loing en accueillant la véloroute retrouvera une fonction de lien qu'il avait quelque peu perdu. Erick Marchandise

## INFORMATION

Maison du Tourisme de Seine-et-Marne : & 01 60 39 60 39

Parc naturel du Gâtinais Français : & 01 64 98 73 93

Montargis : & 02 38 98 00 87

Souppes-sur-Loing : & 01 64 78 50 35

Nemours : & 01 64 28 03 95

Moret-sur-Loing : & 01 60 70 41 66

## ACCÈS

A partir de Montargis la vallée du Loing est desservie par la ligne Paris-Clermont-Ferrand et de nombreuses gares jalonnent le parcours.

Tous les trains régionaux d'Ile-de-France sont autorisés au transport des vélos ainsi que quelques trains de grandes lignes.

## VÉLOCISTES

Chalouette-sur-Loing : Cycles et Sports & 02 38 93 44 81 - Cycles N°Co & 02 38 93 18 20



Location de vélos : Auberge de Jeunesse & 02 38 93 44 81

Fontainebleau : Gare de Fontainebleau-Avon & 02 64 22 36 14 - A la Petite Reine & 01 60 74 57 22

## HÉBERGEMENTS

Les hébergements sont nombreux et diversifiés.

## AU DÉPART DE MONTARGIS

Ancienne ville fortifiée où il y a beaucoup à visiter ; l'église Ste-Madeleine (12-19ème siècle), le Musée archéologique & 02 38 98 07 81. On peut laisser son vélo et effectuant une croisière sur le Loing. On remonte ensuite vers le nord jusqu'à Chalouette-sur-Loing, point de jonction des trois canaux.

► Ferrières et son église abbatiale (11-15ème), ses anciens remparts. Puis on se repose à la base nautique & 02 38 89 86 30 de Dordives. On quitte le canal pour se hisser à

► Château-Landon, ville du moyen-âge joliment conservée avec son ancienne abbaye de St-Séverin (12-17ème), l'église Notre-Dame (10-14ème), la Cave des Templiers (13ème), l'Hôtel-Dieu, la Tour-Porche St-André, la tour médiévale.

► Souppes-sur-Loing, commune adhérente à CyclotransEurope, réputée pour sa pierre qui servit à construire le Sacré-Coeur. L'église (12-13ème), l'école et la fontaine au centre de la ville témoignent de l'art des tailleurs de pierre et des carriers. On peut visiter les polissoirs néolithiques & 01 64 29 72 89. On peut aussi s'y détendre à la base de loisirs & 01 64 78 50 30 ou au Parc Animalier & 01 64 29 76 55

Après une agréable promenade, souvent ombragée, le long du canal en passant par La Madeleine, Bagneaux-sur-Loing, on arrive à

► Nemours le château-musée dont l'origine remonte à 1120, & 01 64 28 27 42, Musée de la Préhistoire & 01 64 28 40 37

Avant de continuer, faisons un petit

détour par St-Pierre-les-Nemours au milieu des rochers Gréau aux formes si particulières.

Le canal entame une longue courbe vers l'est tandis que la vallée s'élargit. Le canal et la rivière s'éloignent l'un de l'autre, séparés par des étangs, des prairies inondables formant un beau paysage habités par une multitude d'oiseaux : héron, sterne, mésange à longue-queue, loriot, foulque, hibou des marais ...

► Pro-Natura a racheté des terrains ici pour protéger ces milieux naturels si sensibles. On parvient à

► Grez-sur-Loing, vieux village assoupi et paisible, où se promènera entre son église au massif clocher-porche et les vestiges du château ou de la tour de Ganne.

► Episy, l'écluse date du 18ème siècle. La rivière se fait moins sinueuse et suit maintenant un parcours proche et presque parallèle au canal. On passe devant la maison de Clémenceau, puis le Conservatoire du Vélo & 01 60 70 41 66. Après l'avoir admiré depuis le Pré-des-Pins, on parvient à la ville médiévale de

► Moret-sur-Loing on y entre par la porte de Bourgogne (12ème). Le vieux donjon a vu passer d'Artagnan qui y gardait le surintendant Fouquet. L'église gothique possède un imposant orgue rénové récemment. La rivière et le canal se sont rapprochés, puis se confondent, le Loing devient navigable.

On arrive au très beau port fluvial de ► St-Mammès et sa Cité Bâtière & 01 64 23 39 41

Notre balade s'arrête ici où le Loing se jette dans la Seine.

Dans notre prochain numéro : "Balades sur l'axe Vert de la Thiérache"

## Rencontre avec

Après la réunion tenue en novembre dernier sur le parcours Melun-St-Mammès (Cf bulletin N° 2), deux nouvelles rencontres ont eu lieu récemment sur les bords du Loing, contribuant à trouver les moyens et ressources pour réaliser la TransEuropéenne.

Une réunion s'est tenue le 27 mars à Moret-sur-Loing organisée par le District, en présence de son président Patrick Septiers, où a été présenté l'étude d'un circuit cyclable de 30 km (60 % sur route, 40% sur chemins) réalisée par A. Leneindre, responsable du service animation, conseillé par O. Bourgeois.

Ce circuit s'organise autour de la TransEuropéenne qui longera le canal du Loing et l'anticipe intelligemment en organisant la mise en valeur de la région. Il relierait St-Mammès, au confluent de la Seine et du Loing, Moret, Villecerf et Episy.

Il sillonne la région en fonction des sites d'intérêt touristique. Cette étude très fouillée, photos et cartes à l'appui, décrit les itinéraires proposés. Des commentaires sont donnés sur les paysages traversés, les monuments à visiter, les curiosités locales.

Les sections présentant des difficultés sont recensées : entretien défaillant d'un GR, construction récente bloquant l'itinéraire, chemins boueux en hiver. Les points noirs sont aussi relevés : traversées de routes fréquentées, sens unique, passage dangereux au niveau d'un pont, etc. traversées de routes.

Ce parcours nécessitera un balisage et certains aménagements de sécurité 1

A l'initiative de CyclotransEurope, a eu lieu le 25 mai à St-Pierre-les-Nemours une réunion en présence de nombreuses personnalités dont M. Verhaeghe, maire de St-Pierre-les-Nemours et M. Hochart Vice-président du Conseil général et techniciens (communes, conseils régional et général, VNF, DDE,

Jeunesse et Sports) concernés par le projet de la TransEuropéenne. Cet échange fructueux a permis de constater qu'il existe un accord général pour créer un aménagement cyclopiétonnier sur les bords du canal du Loing.

Il a été longuement question avec les représentants du Service de la Navigation de la superposition de gestion (cf. article page 1), ceux-ci n'acceptant pas que le Syndicat de gestion du Loing en ait la responsabilité et demandent que ce soit le département qui s'en charge. Les représentants du Conseil général ont déclaré qu'ils vont en étudier la faisabilité. M. Jacob (IAURIF) a rappelé que cet itinéraire était soutenu par le Conseil régional d'Ile-de-France qui l'avait voté à l'unanimité en 1996. Il a signalé que la moitié de l'investissement pouvait être financée par le conseil régional.

Un diverticule vers la forêt de Fontainebleau, au niveau de Bourron-Marlotte a aussi été étudié lors de cette réunion 1



## REVER (suite)

d'un maillage global de voies vertes pour l'AMNO, comprenant plusieurs itinéraires thématiques, dont la section concernée de la route Paris-Moscou. Environ 600 kilomètres de tronçons pilotes auront fait l'objet d'études détaillées. Cinq tables rondes permanentes constituées d'experts auront été organisées et on disposera des résultats du colloque organisé en septembre 2000 à Lille et d'une base de données sur les voies vertes de l'AMNO. Bref, une large panoplie de produits et de résultats qui ne pourront que faire changer d'avis les incrédules, ou pire les détracteurs, s'ils existent encore, des voies vertes. Développer un tel réseau, c'est en effet, promouvoir les déplacements non-motorisés, contribuer à l'amélioration de la mobilité globale et la qualité de l'environnement, encourager la préservation de voies de communication

autonomes, favoriser le développement local et le re-développement des régions rurales ou en crise, et encourager la protection et la mise en valeur du patrimoine lié à ces infrastructures.

REVER, c'est aussi une belle aventure et un "possible" rêve. Ce sont des partenaires qui croient ensemble au devenir des voies vertes et à la coopération entre les États membres, même si cette collaboration n'est pas toujours simple et si la complexité administrative fait quelquefois perdre de vue l'essentiel : aménager notre territoire pour en faire un espace de bien-être pour tous, citoyens européens d'aujourd'hui et de demain.

**Christophe LACROIX**  
Secrétaire général

**Anne-Catherine LOUETTE**  
Directrice

Association Européenne des Voies Vertes



## Comment est né CyclotransEurope ?

Un soir de l'hiver 95-96 entre amis de plusieurs nationalités où l'on parlait de vacances, l'un (Frank Davidson) ayant dit qu'il ferait volontiers partie d'un voyage en groupe allant à vélo de Paris à Moscou s'il existait une piste cyclable continue, eut deux jours plus tard la surprise de recevoir un sketch amusant dessiné par Mélanie représentant des paysans russes barbus pédalant vers le Kremlin, un écriteau en sens inverse indiquant la direction de Paris (Mélanie, dessinatrice d'origine hollandaise, un pays où l'on sait ce qu'est le vélo, est elle-même le modèle d'une très belle statue en bronze en bonne place sur le forum de Cergy-Pontoise représentant une cycliste transportant un très large plateau de légumes)

Bientôt un dépliant, devenu une rareté, représentant la statue au-dessus des mots "Paris-Moscou, Comité d'étude d'une piste cyclable trans-européenne", fut édité. Il existait, sur le papier, un réseau d'itinéraires cyclables traversant l'Europe, dressé par la Fédération européenne des cyclistes (ECF), qu'il allait falloir combiner. Des militants du MDB (Mouvement de défense de la bicyclette, la grande association parisienne) et de l'association Réseau vert accentuèrent d'être parmi les premiers



l'association qui e à l'automne La FNAUT é d é r a t i o n Nationale des Usagers des Transports) apportait en même temps un soutien irrem-

plaçable.

L'on se mit à dessiner un itinéraire, à se mettre en rapports avec les associations étrangères similaires, à aider à la constitution en France d'une association nationale pour la promotion des voies vertes, et à prendre contact en France avec les diverses collectivités traversées et les offices publics intéressés. Il fallait aussi susciter un intérêt de l'opinion publique, sur un plan local ou national, trouver des soutiens, et se donner des figures emblématiques - tel Georges Krassowsky, né en Russie, qui avait fait à vélo seul le trajet de l'Atlantique à l'Oural (du cap Ferret à Iekaterimbourg), en passant par Paris et Moscou, en 1993, à l'âge de 78 ans.



De Paris et maintenant d'Orléans à la frontière belge, un travail considérable d'information et de sensibilisation aux problèmes qu'allait susciter

l'aménagement de la piste a été accompli. A Paris le 15 mai 1998, devant Notre-Dame, un ruban symbolique d'inauguration de la piste Paris-Moscou fut coupé. Et en décembre 1998, la section française de l'itinéraire (y compris son prolongement vers l'Espagne) se voyait retenue comme l'un des deux axes internationaux figurant dans le "Schéma national de Véloroutes et de Voies Vertes" approuvé par le Comité interministériel d'aménagement du territoire.

Il ne reste plus, aujourd'hui, alors que le travail de préparation est largement accompli, auprès de l'opinion comme des décideurs, à passer à la phase plus active d'aménagement attendue de tous côtés que va permettre le colloque international de Lille du 10-12 septembre 2000.

Dessins Mélanie Erhardy

## REseau Vert EuRopéen

### COLLOQUE INTERNATIONAL À LILLE - Palais Rihour

Un programme de rencontres concret et prospectif

#### Dimanche 10 septembre

Balade à vélo le long du chemin de halage de la Deûle

#### Lundi 11 septembre

**Pourquoi une politique volontariste des Voies vertes ?**

- Outil d'aménagement du territoire ?
- Élément d'une politique de déplacement ?
- Bénéfices cumulées : santé, non pollution, tourisme ?

**Confrontation des expériences menées sur le terrain**

- conception et négociation des projets
- promotion et animation
- maîtrise d'ouvrage et maintenance

**Rencontre autour des itinéraires européens**

**A NE PAS MANQUER**  
16 h 45 : atelier sur la TransEuropéenne

#### Mardi 12 septembre

**Confrontation des stratégies Voies Vertes**  
- Dans chacun des pays de la zone AMNO

**Adoption d'une charte des voies vertes**

**Constitution d'un réseau d'acteurs**

Organisation 4ème Dimension  
& 03 20 86 18 72

## Ne tombez pas dans le canal (suite)

Sans doute l'association de communes sans guère de ressources est-elle difficile à mettre en oeuvre. Mais ce n'est pas pour autant qu'un syndicat de communes riveraines d'un cours d'eau candidat à cette superposition pour créer une piste cyclable reçoive une réponse favorable : c'est le cas depuis plusieurs années du syndicat des communes du Loing, pourtant soutenu par un sénateur, au motif qu'il a été créé pour lutter contre les inondations, et non pour un autre objectif. Le risque est-il à nouveau en cause, ou un mystère du droit public d'autant plus obscur que, dans le cas d'espèce, il est signifié de Nevers, à deux cents kilomètres du problème posé ?

Se pourrait-il encore - on vous le suggérera - que les objections techniques les plus irrécusables - par exemple, dans la région de Compiègne, l'incertitude sur la construction du canal à grand gabarit Seine-Nord - ne soient que des défaites polies ?

Mais il ne faut pas avoir l'esprit chagrin, les voies vertes se feront !

Philippe J. Bernard