

Cyclo trans-europe *La Trans Européenne*

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

DES RESSOURCES

POUR LES VOIES VERTES

On pouvait craindre, il y a peu, la panne du programme national de véloroutes et voies vertes. Le rapport que les deux Ministres de l'Environnement et de l'Équipement avaient demandé à Armand Jung, député du Bas-Rhin et animateur d'un Comité parlementaire en faveur du vélo, et que celui-ci a remis peu avant les élections du 21 avril, devrait aider au déblocage de la situation. Il y est demandé en effet la mise en place du "pôle de compétence national" évoqué par Hubert Peigné dans l'article paru dans le dernier de cette Lettre, et fait appel à ce propos à un financement non seulement de l'État, mais aussi de l'industrie automobile. N'est-ce pas la croissance démesurée de la circulation motorisée qui a eu un effet d'exclusion sur les vélos, conduisant un pays après l'autre à créer son réseau de "circulations douces" ? Les sommes requises sont bien moindres que pour les véhicules motorisés, et l'effort ne devrait pas être insupportable.

Dans la majorité des cas, les collectivités locales seront les maîtres d'ouvrage. Mais elles peuvent manquer de ressources, de financements sans doute, mais aussi de temps et parfois de compétences pour étudier les problèmes complexes de tracé des véloroutes et voies vertes, et veiller ultérieurement à l'entretien. Aussi a-t-on commencé à parler de l'intervention de sortes de "Sociétés mixtes" ou de "Fondations", qui serviraient d'intermédiaires ou de catalyseurs, aux côtés de la future délégation interministérielle et des collectivités responsables.

On en reparlera. Mais l'important, pour que ces voies nouvelles se fassent, est que se maintienne et se développe cette "culture vélo", signe des temps. Et que partout des initiatives se manifestent.

Philippe J. Bernard

Véloroutes et Voies Vertes dans l'Aisne un formidable enjeu touristique

Le Comité Départemental du Tourisme s'est emparé de cette thématique, il y a 18 mois environ. Bien vite, en étudiant les réalisa-

tions actuelles et la carte du réseau national (3 véloroutes projetées traversent notre département), il nous est paru évident que l'Aisne avait une sérieuse carte à jouer.

Se situant à la croisée de réseaux déjà constitués (Ravel en Belgique) ou en devenir (réseaux régionaux picard, francilien ou champagnardennais), la position stratégique de l'Aisne est manifeste. La diversité de ses paysages, la densité en monuments historiques (4e département français), l'importance de son réseau navigable (2nd rang national) sont propices à la mise en œuvre d'un réseau pertinent, répondant aux attentes de la clientèle loisirs et itinérante.

D'ailleurs, les thèmes et filières favorisant l'itinérance sont devenus prioritaires dans notre département, à l'instar du plan de valorisation de la randonnée pédestre récemment récompensé par un prix national. Sa réussite réside dans la prise en compte globale de la filière, de l'amont à l'aval : pérennisation des circuits, aménagement (balisage, mobilier d'accueil...), entretien, valorisation par la réalisation d'une collection complète de topo-guides et commercialisation de produits touristiques pour

groupes et individuels, proposant, par exemples, le portage des bagages ou des promenades thématiques guidées par des agents ONF.



Eglise fortifiée de Burelles - photo CDT/Collange

Aucune filière, y compris celle qui nous intéresse aujourd'hui, ne peut réussir sans cette vision globale. Ce qui exige des synergies fortes, une totale symbiose, entre les différents acteurs, publics et privés.

Le CDT Aisne fonde de grands espoirs sur le schéma régional des Voies Vertes et Véloroutes qui vient de démarrer. D'autre part, le CDT a inscrit prioritairement, dans le cadre de la réactualisation de son Schéma de Développement Touristique, la filière "Véloroutes et Voies Vertes", souhaitant saisir cette opportunité. Ce schéma touristique sera présenté à l'automne à

mes collègues du Conseil Général, qui décideront du devenir de cette filière.

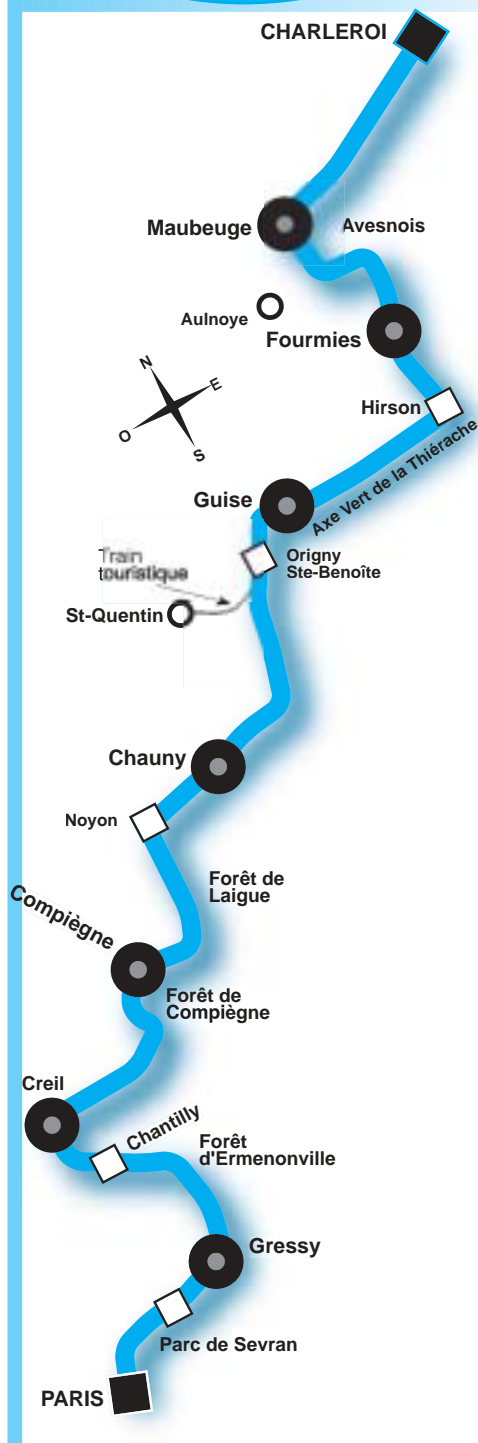
Sur le terrain, un ensemble de projets sont à l'étude. Un des enjeux consiste à réaménager l'axe Vert de la Thiérache afin d'en faire une voie verte pouvant se relier au réseau Ravel, du côté de Chimay (Belgique). Là aussi, les potentialités touristiques sont conséquentes car cet axe relie deux sites phares : Guise (château fort et Familistère Godin), et abbaye bénédictine de Saint-Michel, en passant par le bocage champêtre "peuplé"

Thierry Lefèvre
Président du CDT de l'Aisne

Lire la suite page 4

Le 2ème raid de la TransEuropéenne Paris-Charleroi 5 - 12 mai 2002

La randonnée prévue, à l'origine 4 jours entre Creil et Charleroi, a été allongée en distance en étant amorcée à Paris. Sa durée a été quasiment doublée en passant de 5 à 8 jours pour réduire la longueur des étapes.



Toutes les photos du raid, sous le soleil on espère, dans le prochain bulletin. Et rendez-vous pour le 3ème raid.

le long de la Seine

POUR UNE BELLE VOIE VERTE AU SUD DE PARIS

Peu de cyclistes parisiens savent qu'il existe dès à présent le long de la Seine une piste cyclable continue, sans un feu rouge ou une intersection, depuis le pont de Tolbiac à Paris, jusqu'à Villeneuve-le-Roi ou Ablon, c'est-à-dire sur une vingtaine de kilomètres ou davantage (ceci en supposant que disparaisse le simple grillage mis par le Service de la Navigation le long d'une écluse servant peu ou pas, le chemin étant en fait continu sous le pont de Vitry), et même au-delà. Mais si l'itinéraire, c'est-à-dire l'ancien chemin de halage, est bien signalé comme piste cyclable, il est peu utilisé. Les courbes du fleuve sont bien dessinées. Mais l'environnement, à l'heure actuelle, est peu agréable, usines, friches industrielles, anciens jardins potagers et terrains vagues se succèdent. Le quai, là où il y a des constructions, est étroit – surtout en regard de la largeur à peu près générale des quais de Paris – le tracé n'est pas toujours bien délimité, il n'y a souvent aucune végétation (par endroits il y en a au contraire beaucoup). Sur une certaine longueur le chemin est boueux et n'est même plus tracé.



Piste cyclable, pont Charles-de-Gaulle

La TransEuropéenne passe par là

Mais qu'importe. C'est par là que passe l'itinéraire de la Transeuropéenne. Il y a là la possibilité de faire une "voie douce" superbe, offrant un environnement plus agréable pour ceux qui travaillent à proximité, un lieu de promenade pour les habitants du voisinage et les familles en quête de verdure et de lieux de détente, comme pour les Parisiens en week-end, ou les randonneurs longue distance – il s'en rencontre déjà un certain nombre. Et il est réconfortant de savoir qu'il existe des acteurs qui s'en occupent. En particulier la Mission Seine-Amont (bureaux à la gare des Ardoines, RER C), dépendant de la Direction de l'Équipement Ile de France, et chargée par le Conseil général du Val-de-Marne de proposer des solutions d'aménagement, et pour qui le projet de voie verte est le bienvenu.

Bien balisé dans Paris, après ...

Reprenons l'itinéraire depuis Paris Notre-Dame (Ponts de l'Archevêché et de la Tournelle). Il suit la rive gauche jusqu'au pont Charles de Gaulle, puis la rive droite, et à nouveau la rive gauche ensuite, grâce à la passerelle en béton faite pour divers câbles et canalisations qui joint Charenton à Ivry. Le trajet est très bien balisé dans Paris, nettement moins bien après. Dans Ivry, Vitry et Choisy-le-Roi, on devrait pouvoir

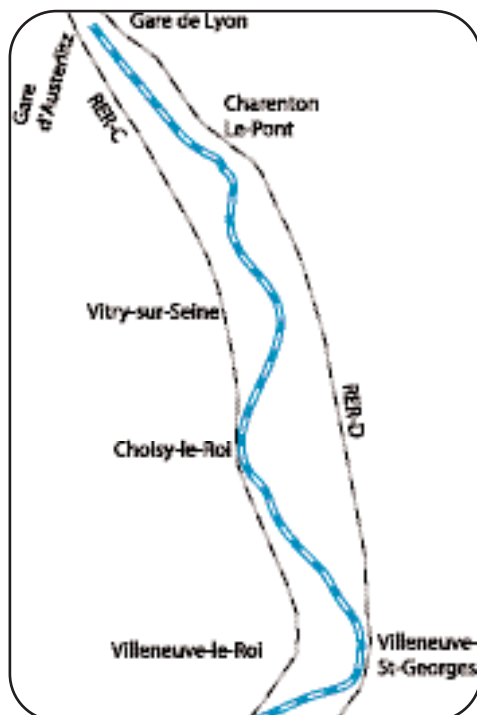
mettre la circulation en sens unique pour donner plus d'air à la voie verte, voire supprimer toute circulation continue des voitures en assurant la desserte des usines, et en permettant l'installation de quelques lieux de consommation et de repos dans les passages déjà bien ombragés. (Notons que quelques rejets en Seine d'établissements industriels seraient à surveiller et rendre plus agréables à l'œil).

Une réalisation superbe, mais ...

A la limite des départements du Val-de-Marne et de l'Essonne, un nouveau changement de rive est à prévoir si l'itinéraire doit rejoindre la forêt de Sénart. Pourrait-on utiliser un passage existant (tel le barrage-écluse d'Ablon, où il existe un bon passage piétons, mais réservé

actuellement au service), voire prévoir à terme une de ces passerelles légères et audacieuses que l'on sait aujourd'hui lancer, et dont il nous a été parlé comme du domaine du possible ? Des propriétés boisées, inhabitées mais closes, qui ont empiété sur le domaine fluvial, seraient à traverser, à proximité du parc départemental du Port-aux-cerises. Et refaites dans au moins deux cas des passerelles sur des chenaux d'accès à d'anciennes sablières aujourd'hui effondrées. Une réalisation superbe donc, qui demandera une bonne attention, et qui devrait pouvoir se faire si une volonté se manifeste

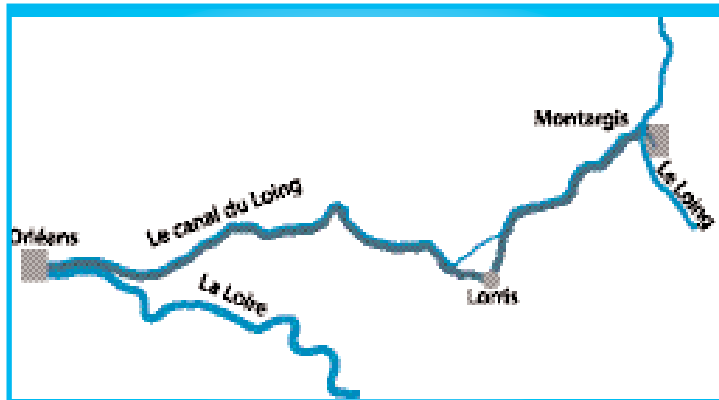
Ph-J. B



Sur le canal d'Orléans

Si la TransEuropéenne passera un jour par le canal d'Orléans, c'est qu'il est charmant. Et cette explication se suffit en elle-même. Ce beau canal désaffecté, mais toujours en eau, constitue une séduisante liaison entre la vallée du Loing et la Loire. Presque plat, en site propre, il fera le bonheur des familles et des randonneurs au long cours.

Erick Marchandise



INFORMATION

Comité départemental du tourisme : & 02 38 78 04 04

Syndicat du Canal d'Orléans : & 0238 46 82 91

Montargis : S.I. & 02 38 98 00 87

Lorris : S.I. & 02 38 94 81 42

Orléans : S.I. & 02 38 24 05 05

ACCÈS

La desserte ferroviaire est bonne au départ d'Orléans (Paris, Toulouse, Nantes). A l'autre bout à Montargis, desserte correcte vers Paris, médiocre vers Clermont-Ferrand. Entre les deux, il faut pédaler sans relâche en attendant une hypothétique réouverture de la ligne Montargis-Orléans.

VÉLOCISTES

Chalette-sur-Loing : Cycles et Sports & 02 38 93 44 8

Lorris : Delaveau & 02 38 92 40 02

Orléans : Loire-Loca-Cycles & 02 38 72 08 85

HÉBERGEMENTS

Cepoy : AJ & 02 38 93 25 45

Lorris : Hôtel du Sauvage & 02 38 92 43 79

Vieilles-Maisons : camping & 02 98 92 32 00

Donnery : Gîte d'étape & 02 38 59 84 93

Vitry-aux-Loges : Gîte d'étape & 02 38 59 48 08

Orléans : AJ & 02 38 53 60 06



Dans notre prochain numéro : "Balades de Paris à Melun"

Au départ de Montargis

Une piste cyclable existe sur toute la longueur du canal (78 km) qui peut être parcouru avec un simple VTC. C'est une bonne idée de randonnée que les moins entraînés feront sur deux jours.

Le canal a été construit entre 1676 et 1692. Au XVIII^e siècle une cinquantaine de bateaux l'empruntent quotidiennement. En 1921, une dernière section est mise en service entre Combleux et Orléans. Déclassé en 1954, il est repris en 1985 par le Conseil général du Loiret qui depuis l'entretien.

Montargis

Quadrillée par les canaux et bras de rivières, la ville, au charme indéniabie, mérite une visite avant de s'engager sur le canal. Si vous aimez les pralines, goûtez celles de Montargis, de forme irrégulière, composées d'amandes très fines et de sucre.

On rejoint la jonction des deux canaux à

Chalette-sur-Loing

On aperçoit les anciennes papeteries de Buge (XVIII^e), dont les plans figurent dans la Grande Encyclopédie de Diderot. Au nord, on a une vue sur le site du Rozeau qui abrite une flore et une faune diversifiée et protégée ; Maison de la Nature & 02 38 07 14 50.

Pédalons tranquillement sur les bords verdoyants du canal.

Chailly-en-Gâtinais

A voir : son église datant du XVI^e siècle. Le 14 mars 1847, deux péniches de farine furent pillées par les habitants de onze communes qui souffraient de la faim.

Sortez du canal 3 km plus loin et prenez une petite route directe qui vous conduit à

Lorris

Ce pimpant petit bourg vaut le détour, pour un pique-nique, voire une étape pour la nuit. La commune adhère à CyclotransEurope, ça vaut bien un coup de pouce. Ville natale de Guillaume de Lorris, auteur du "Roman de la Rose",

elle possède de très beaux bâtiments, à commencer par l'Hôtel de ville (XVI^e siècle) et les Halles (XV^e siècle), l'église Notre-Dame (XIII^e siècle) et ses orgues en chêne du XVI^e siècle. L'instrument a été reconstruit au XVII^e, avec un réemploi de 200 tuyaux d'origine. Il était encore utilisé jusque vers 1890 où un organiste sauvageon vint percer les tuyaux à coups de couteau". Elle fut remise en état en 1974.

Repartons par une petite toute vers

Vieilles-Maisons-sur-Jourdry

IL y a une base de loisirs si les enfants veulent faire une pause ludique & 02 38 85 06 18

Ensuite, on entre dans la superbe forêt d'Orléans. Traversons

Chatenoy

une ferme fortifiée est à voir, puis on retrouve le canal un peu avant

Donnery

Un Musée du canal pour découvrir la vie des hommes et des femmes qui firent l'histoire du Canal depuis le XVII^e siècle, ses sites remarquables, ses villages, ses ouvrages d'art.

Chécy

Autrefois une terre de vignobles, le Musée de la Tonnellerie témoigne de cette activité ainsi que des métiers disparus.

Combleux

Ancien village de pêcheurs et de marinières, il conserve de nombreux souvenirs de ces activités. C'est ici que le canal d'Orléans rejoint la Loire. Le canal longe la Loire. Aller jusqu'à

St-Jean-de-Braye

L'Église St-Jean-Baptiste 12^e et 18^e siècle. En VTT, on peut emprunter le muret de 30 cm séparant le canal de la Loire. Le chemin est par endroit abîmé et la chute n'est pas permise.

La majorité restera sur le chemin de halage du canal pour une arrivée somptueuse à Orléans.

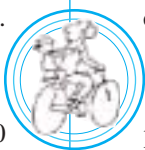
Rencontre avec

Guillaume Frezals

Chargé de mission tourisme au Conseil régional du Centre

Parties les premières, les Régions Pays de la Loire et Centre ont entamé en 1995 une coopération pour créer une véloroute de près de 600 km, "La Loire à Vélo". Après une longue phase d'études, les deux Régions se sont engagées dans la réalisation de cette fameuse "Loire à Vélo". Guillaume Frezals est optimiste. Les aménagements ont débuté près de Chambord, en aval de Chinon, et dans l'agglomération de Tours. 50 kilomètres seront achevés en 2003. Le coût global en région Centre de "La Loire à Vélo" (350 km) est de 38 millions d'Euros (250 millions de F).

Le Conseil régional du Centre finance les travaux à hauteur de 60 %. Guillaume Frezals précise que l'objectif est d'offrir un parcours "sécurisé". Les routes tranquilles qui seront empruntées par la véloroute doivent avoir dans l'idéal un trafic inférieur à 500 véhicules/jour. 21 % de l'itinéraire est aussi prévu en voie verte, "site propre" pour usagers non motorisés. Les deux Régions ont mis au point un guide technique et adopté une signalétique commune. L'objectif est de réaliser "la Loire à vélo" d'ici 2006. Les travaux devraient ainsi s'accélérer à l'avenir.



Jean-Michel Laudrin

Directeur de l'Environnement du Conseil général du Loiret

Ce nouveau Directeur de l'Environnement rappelle que l'Assemblée départementale a adopté le volet cycliste du Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de

Randonnées avec une ambition affirmée : devenir le premier département de la randonnée cycliste après être devenu un des premiers pour la randonnée pédestre. Deux critères ont été privilégiés dans cette démarche : la sécurité des promeneurs et l'intérêt touristique et paysager. Le volet cycliste comprend à ce jour 93 circuits de base pour un linéaire total de 3500 kilomètres. Il insiste sur la mise en cohérence avec l'ensemble des projets liés aux circuits vélo, notamment "la Loire à vélo".

Quand au canal d'Orléans, une réorganisation interne va permettre à la Direction de l'Environnement de proposer une vision globale. Une étude stratégique va être lancée sur le positionnement qui serait donné au canal : reprise de la navigation fluviale, tourisme-nature, canoë-kayak, cyclotourisme.

Le lien avec l'Île-de-France devrait nécessairement se faire par le canal du Loing.

Un formidable enjeu touristique

Suite de la Une d'étranges forts rouges, les églises fortifiées. Cette Voie Verte devra également se connecter avec celle projetée le long du canal de la Sambre à l'Oise. Autour de Ribemont, il pourra même être envisagé de proposer des produits multi-activités, avec la descente de l'Oise en canoë, sur les traces du célèbre écrivain anglais Stevenson, l'auteur de l'Ile au Trésor.

D'autres projets de voies vertes encore en gestation, devraient aboutir. Au sud de Laon, un projet baptisé " Axe Vert, Axe Bleu " revêt un intérêt stratégique fort puisqu'il offre une connexion ferroviaire directe avec la ligne Paris-Laon (+/- 6 arrêts quotidiens). Une aubaine pour les franciliens en mal de nature qui souhaiteront, le temps d'une journée ou d'un week-end, parcourir la campagne Laonnoise, jusqu'au château des seigneurs de Coucy.

D'autres idées de voies vertes vont probablement germer. Mais, les réalisations proposées devront être cohérentes avec le schéma régional et national afin de coïncider avec les fuseaux des futures Véloroutes et pouvoir ainsi bénéficier de retombées économiques à la hauteur des investissements. C'est probablement là l'écueil fort d'un tel réseau. Il faudra impérativement raisonner sur une échelle beaucoup plus large que le canton, ou même du bassin d'emploi.

Quel est et quel sera le rôle du CDT Aisne dans ce dispositif ? D'abord, il devra jouer un rôle fort de sensibilisation et de conseil auprès des porteurs de projet, les aiguiller dans un souci d'optimisation des investissements et de maximisation des retombées économiques. Car, au bout de la chaîne, un des objectifs sera bien de constituer des produits touristiques performants, attractifs et répondant à des cibles de clientèles bien définies. Bref, des produits en formule journée ou courts séjours qui pourront s'intégrer dans des réseaux de vente locaux (CDT & Offices de Tourisme) et extérieurs (tour opérateurs nord-européens).

Par ailleurs, - en partenariat avec les instances d'animation des nouveaux pays, lorsqu'ils sont constitués - il jouera un rôle de coordination pour les projets de voies vertes qui devront être développés sur plusieurs secteurs intercommunaux (2 ou 3 communes par exemple).

Ensuite, il devra veiller à la cohérence du réseau départemental avec les schémas validés (schémas touristiques, schémas des déplacements urbains, charte de l'environnement...) et aura également comme objectif de développer des projets de partenariats avec les départements et régions limitrophes afin d'assurer la continuité des itinéraires nationaux et européens programmés.

Voilà donc restitué, en quelques paragraphes, les enjeux qui attendent les acteurs du développement touristique de l'Aisne. Du succès de cette opération, dépendra la capacité des différents porteurs de projet à développer des synergies communes.

Thierry Lefèvre

Président du Comité Départemental du Tourisme de l'Aisne

INFOSINFOS INFOS

◆ Le chemin de halage du canal de la Sambre à l'Oise est maintenant revêtu de Beautor à Travecy sur la seule partie qui était inaccessible à pied.

◆ Le Conseil général de Seine-et-Marne sera saisi en juin d'un projet de délibération de prise en considération d'une étude portant sur la réalisation de la véloroute entre Melun et Château-Landon.

◆ L'Agence Parisienne d'Urbanisme (APUR) a proposé un projet d'axe Réseau Vert (rues réservées aux piétons, cycliste et rollers) entre le canal de l'Ourcq (19°) et la Poterne des Peupliers (13°). Cette étude s'est réalisée en collaboration avec l'association Réseau Vert. La véloroute Trans-Européenne empruntera cet axe dans sa partie nord jusqu'à Notre-Dame, pour ensuite suivre la Seine. Denis Baupin, adjoint au maire de Paris a déclaré que cet axe serait réalisé en 2003..

Les comités de pilotage véloroutes et voies vertes se mettent en place

Quatre ans après le lancement du Schéma national des véloroutes et voies vertes approuvée par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (15/12/1998) le début d'un commencement d'organisation du Schéma se met en place.

La circulaire d'application est sortie trois ans plus tard (le 31 mai 2001), mais signée par quatre ministres, peut-être pour se faire pardonner une si longue gestation. Elle invite à la création de comités de pilotage dans chaque région, co-présidés par le le Préfet de région et le Président du Conseil régional.

La région Nord-Pas-de-Calais a été la plus rapide en créant son Comité il y a plusieurs mois. Plusieurs réunions de ce Comité ont déjà été tenues. Certains de nos partenaires se sont étonnés que Cyclo TransEurope, porteur d'un important projet international, inscrit dès l'origine dans le Schéma national, et qui traverse la région dans une de ses parties dotée d'un potentiel touristique et connaissant actuellement des difficultés économiques, n'ait pas jusqu'ici été invité à participer à ces réunions. Cet oubli, préjudiciable à la dynamique de développement des véloroutes devrait, nous l'espérons, être bientôt réparé.

La Région Picarde a mis en place son comité courant mars. Une étude préalable est lancée immédiatement, les fonds sont disponibles.

L'Ile-de-France a pris un certain retard qui, nous a -t-on assuré devrait être comblé d'ici l'été.

La région Centre qui avait pris une certaine avance en lançant le projet de *Loire à vélo* (600 km), en partenariat avec la région Pays de loire, a commencé les travaux de réalisation. Mais le comité de pilotage n'a toujours pas été mis en place.

Restons en contact

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

Délégué Erick Marchandise
tel. 06 15 13 33 52

Treasorier 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

Seine-Saint-Denis Paul Domela
Tel. 01 43 83 94 81

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

□ Abonnement 1 an 4 €

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

□ 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°6 La TransEuropéenne Info
Directeur de la 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