



# La Trans Européenne

LETRE D'INFORMATION SUR LA VÉLOROUTE PARIS-MOSCOU

## LE JEU VOUS APPARTIENT

La TransEuropéenne est en bonne voie. Après l'approbation par le CIADT (Comité interministériel d'aménagement du territoire) du Schéma national des véloroutes et des voies vertes, dans lequel la TransEuropéenne figure en bonne place (elle est l'un des deux itinéraires internationaux du Schéma prioritaire) la réalisation effective de la véloroute se dessine. Aux tronçons existants, le long du canal de l'Ourcq, dans la traversée de la forêt de Compiègne et le long de la Sambre devraient pouvoir s'en ajouter plusieurs autres. Comme l'indique Jean-Marie Tétart, placé à un poste stratégique de responsabilité, les contrats de plan Etat-Régions devraient en faciliter la réalisation. Ainsi le contrat approuvé par la région Ile-de-France le 3 mars 2000 a-t-il spécifié que "l'Etat et la région soutiendront ensemble le programme des véloroutes".

Mais il ne s'ensuit nullement que les militants des associations et les collectivités qui les soutiennent n'ont plus qu'à attendre. Chacun a à se mobiliser pour de ne pas rater une occasion, éviter par exemple que la réalisation d'une section soit retardée, ou se fasse selon une variante différente. Nous nous maintenons en relation avec toutes les parties intéressées, décideurs ou demandeurs des administrations d'Etat et des collectivités locales, usagers du vélo, associations et mouvements intéressés à un bon aménagement, afin de recueillir les informations pertinentes et les diffuser au bon endroit. En retour, nous attendons de tous nos correspondants qu'ils nous signalent leurs démarches intéressantes le projet, afin que nous puissions les coordonner et éventuellement les appuyer auprès des acteurs intéressés.

Philippe J. Bernard

## MOBILISATION POUR LES VÉLOROUTES

**L**es militants des voies vertes, ceux qui depuis des années travaillent à la reconnaissance d'itinéraires, font le siège des administrations et des collectivités, sont vraisemblablement aujourd'hui à la fois satisfaits et déçus. Satisfaits, ils peuvent l'être. En quelques mois, tout s'est accéléré. Depuis la définition à très grands traits d'un Schéma national des véloroutes et des voies vertes et son adoption par le CIADT en décembre 1998, administrations, collectivités locales et associations ont ouvert, au niveau local, le débat sur l'intérêt de développer un réseau de voies vertes et de profiter de l'opportunité des Contrats de Plan Etat-région. Sans connaître encore de manière exhaustive la situation réservée aux voies vertes par ces contrats, on peut souligner dès maintenant que près de 130 millions de francs seront injectés par le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et le Ministère de la Jeunesse et des Sports. Le Ministère de l'Equipement prend également la mesure du développement des voies vertes et la Direction des Routes a demandé à certaines de ses Directions Régionales de réfléchir à la prise en compte de ces voies vertes notamment dans les conflits et intersections avec les infrastructures routières. Sur le terrain, la DIREN ici, la DRE ailleurs, la région ou certains départements ont acquis une véritable compétence. Des organismes techniques du Ministère de l'Equipement élaborent, en liaison avec les spécialistes associatifs, des guides et fiches techniques pour la conception, la réalisation et la gestion des voies vertes. Cette mobilisation peut également s'appuyer sur l'intérêt, l'implication et le soutien financier des institutions européennes. Le milieu associa-

tif se fédère également au niveau français comme au niveau européen, et nul doute que la jeune Association Européenne des Voies Vertes jouera dans l'avenir un rôle clef pour la promotion de ces voies vertes, leur mise en cohérence au niveau transnational, mise en cohérence d'itinéraires, harmonisation du balisage et du jalonnement, mise à disposition de banques de données.

Satisfaits très certainement par cette évolution rapide qui consacre la réalité du concept de voies vertes et multiplie les initiatives, les militants associatifs sont aussi très certainement déçus de ne pas être assez associés, de ne pas être soutenus économiquement dans leurs démarches, déçus de ne pas voir leur itinéraire sortir de terre assez vite, déçus de ne pas voir une coordination nationale plus structurée.

Tous ceux qui militent au sein de CyclotransEurope pour cet itinéraire Paris-Moscou sont certainement eux aussi partagés entre satisfaction et déception. Mais CyclotransEurope a su sensibiliser de nombreuses collectivités et don-

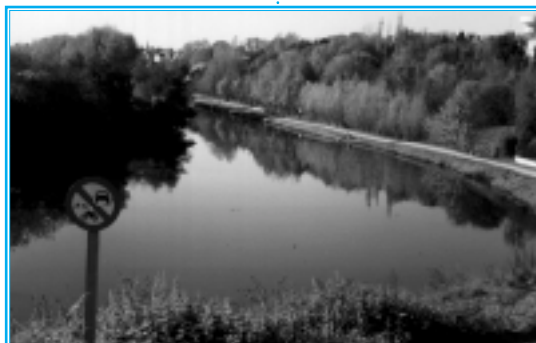
ner une crédibilité à ses propositions. Le projet REVER (Réseau européen de voies vertes) développé dans le cadre du programme Interreg II C pourrait permettre de faire franchir une étape de Paris à Moscou.

Le colloque européen qui sera organisé en septembre prochain à Lille dans le cadre du projet REVER devrait en tous cas réunir notamment tous les promoteurs potentiels de cette voie verte qui constitue un axe majeur des réseaux d'intérêt européens. n

Jean-Marie Tétart

Chargé de mission interministériel vélo

Equipement et transports, Environnement, Jeunesse et Sports



La Sambre aménagée pour les cyclistes à Maubeuge

# En Wallonie, sur RAVeL

**L**a partie francophone de la Belgique, en Wallonie, développe un réseau de "voies lentes" intitulé "RAVeL". A ce jour, 3 principaux axes traversant la province ont été définis, les 1, 2 et 3, ainsi que des réseaux locaux.

Notre route vers Moscou emprunte le 3 jusqu'à Charleroi puis le 1 jusqu'à Aix-la-Chapelle.

## Les principes de RAVeL

Le réseau autonome de voies lentes en Wallonie a pour objectif de créer un réseau hors de toute circulation motorisée. Pour cela le gouvernement provincial utilise des chemins de halage et récupère d'anciennes voies de chemin de fer. La qualité est inégale. Par exemple, au nord de Namur (en dehors de notre itinéraire), une piste cyclable de 45 km remplace une ancienne voie de chemin de fer. C'est une merveille.

Par contre sur les chemins de halage, aucun aménagement n'a semble-t-il été réalisé. Le revêtement est inégal, assez fatigant : terre et ornières, plaques de béton usées ou disjointes, bitume troué ou rapiécé... Parfois, le chemin de halage n'existe pas, et l'on doit utiliser soit des sentiers peu visibles, soit une route nationale très rapide, soit aussi des tronçons éprouvants de pavés ...

les rares hôtels de cette agglomération très industrielle se trouvent en bordure de Sambre, à Charleroi-même, au sud. Pour les atteindre, il faut donc éviter la 119, et continuer à longer la Sambre, ce qui nous fait passer en pleine zone portuaire. Les barges débarquent de chaque côté quantité de ferrailles. En moins de temps qu'il ne faut pour passer on a la langue pleine de poussière, et le sentiment d'être vraiment une touriste... dans une ambiance de feu et de labeur telle qu'on en rencontre rarement. Il faut d'ailleurs espérer qu'un autre accès à la ville sera créé, car si l'affluence advenait, il y aurait réelle gêne pour les ouvriers. Quoi qu'il en soit, il faut quitter le bord de la rivière avant le centre-ville, et prendre une route industrielle qui monte légèrement sur notre droite, pour finalement se retrouver à la gare de Charleroi-sud. Un superbe pont réservé aux piétons et cyclistes donne accès à la ville. Depuis le pont, on constate que le chemin de halage est ici devenu un étroit boyau sans liaison avec l'environnement.

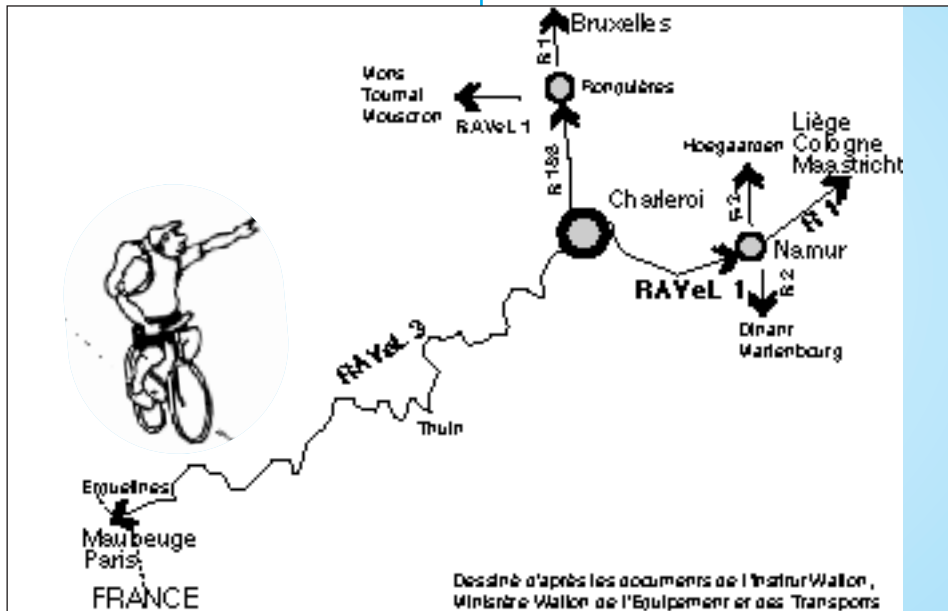
De Charleroi à Namur, on suit à nouveau la rivière Sambre, qui est une poubelle inimaginable... dans un paysage magnifique. La qualité

plus proches, mais souvent même pas à l'entrée. La liaison entre deux tronçons n'est pas toujours aménagée. Dans le guide du RAVeL 2, on pouvait lire : "une fois que l'on aura rejoint le chemin de halage par n'importe quelle petite route descendant vers le fleuve" ... (Pour moi ce fut un mauvais sentier très en pente que je passais à pied...). La liaison avec les villes est en général désastreuse ou inexistante.

Pour s'y retrouver, il faut de l'aide. Il existe deux livrets, pour les RAVeL 2 et 3; manque celui du RAVeL 1, qui nous aurait été utile pour toute la suite de l'itinéraire. Ces petits guides sont vendus peu chers (100 FB l'un, soit environ 20 FF, puis bientôt en euros), et leur cartographie est très belle. Mais ils souffrent d'approximations et de menues erreurs. Le texte, lui, est assez littéraire, pour ne pas dire "lyrique", et sans doute trop peu informatif. Les symboles sur les cartes indiquent les friteries et cafés, quelques super-marchés, les locations de vélos, les jeux pour enfants, les usines, châteaux... tous renseignements bien venus. Mais d'hébergement, aucun, à part les campings et l'auberge de jeunesse de Namur.

Disons donc que ces itinéraires restent encore un peu théoriques, et qu'il leur manque une belle chute manuscrite!

Isabelle Lesens



## De Maubeuge à Charleroi et Namur

De la frontière française (et même avant) jusqu'à Charleroi, l'itinéraire longe la Sambre. La qualité est médiocre sur la partie belge, alors que, au moins depuis la commune de Hautmont, en France, le chemin est interdit, mais excellent (une cendrée douce et souple) ... Jeumont, la dernière commune française, a vu son centre-ville très joliment réaménagé, contrastant avec la tristesse qui nous attend en Belgique. Mais le paysage est très beau.

A Charleroi, il existe une très belle piste réalisée sur une ancienne voie de chemin de fer. L'emprunter nous branche sur la suite du parcours, mais nous fait faire un grand détour, puisqu'elle contourne l'agglomération par le nord. Intitulée "La Houillère - ligne 119", elle est bien indiquée, et se suit très bien sans aucun plan, même lors d'une interruption où l'on doit utiliser quelques rues. C'est certainement un modèle du genre. On peut apprécier le fait que les abords ne soient pas devenus des "jardins à la française" et que les fleurs sauvages (ou "des champs") s'y épanouissent merveilleusement. Le spectacle des terrils en phase de reconquête végétale peut aussi intéresser le voyageur. Mais

du revêtement est variable, souvent assez fatigante. Entre Taminés et Auvelais, on est obligé de prendre la route, et celle-ci n'est pas petite. Aucune indication ne vous renseigne.

L'arrivée sur Namur est digne d'une grande ville riche et cultivée et n'a rien à voir avec ce qui précède. Dallages (peu confortables), beaux arbres, beaux murs, beaux ponts... Se repérer dans la ville est un peu compliqué car celle-ci se trouve sur le confluent de la Sambre et de la Meuse. Arrivant de Charleroi par l'ouest, on longe à gauche (au nord) la ville, mais pour aller à l'auberge de jeunesse, moderne et très recommandable, il faut traverser la Sambre (sur notre droite) juste avant le confluent, et suivre la Meuse, sans la traverser, vers le sud.

La suite de l'itinéraire, que je n'ai pas utilisée, est prévue sur chemin de halage jusqu'à Liège, puis sur la base de voies de chemin de fer désaffectées jusqu'à Aix.

La plus grande difficulté dans toute cette affaire tient à la faiblesse du fléchage. Il n'y a aucune indication sur les chemins de halage, ni les accès ou sorties, ni les communes, ni les changements de côté. Sur les voies de chemin de fer, seulement les indications des communes les

## CREIL : OUVERTURE D'UN CENTRE VTT

Situé à Creil, à proximité des forêts de Chantilly et d'Halatte, il s'agit d'une nouvelle activité pour ce centre qui forme les cadres sportifs et socio-éducatifs. Il dispose d'ores et déjà d'un important équipement de salles de réunion (dont un amphi de 220 places). C'est aussi une auberge de jeunesse, affiliée à l'AFUJ avec 45 chambres (dont 18 individuelles) et 3 restaurants.

Ce centre VTT offrira toute une gamme d'activités à destination des enfants et des adultes. A son programme, on trouve des balades découvertes sur les bords de l'Oise et dans les belles forêts de Chantilly et d'Halatte, créées par les clubs de la FFCT. Il proposera aussi des initiations au vrai vélo tout-terrain, sportif pour tous ceux, jeunes et moins jeunes, qui ont envie d'en découvrir toutes les facettes.

Des formules adaptées aux besoins des différents publics seront proposées de quelques heures à plusieurs jours).

Les responsables de ce futur Centre sont naturellement intéressés par la TransEuropéenne dont le tracé envisagé passe à proximité. Des contacts fructueux ont été établis, d'ailleurs CyclotransEurope a été invité à l'inauguration et aura un stand.

Une rencontre a notamment été programmée avec les responsables des clubs cyclotouristes pour étudier le parcours de la TransEuropéenne et ses variantes dans le secteur.

Des démarches communes sont envisagées pour trouver une solution à l'impossibilité d'accéder à vélo et à pied au Parc Astérix. Les responsables du centre ont rencontré la municipalité de Plailly qui s'est montrée ouverte pour remédier à cette situation. De son côté, CyclotransEurope a écrit à la direction du Parc sur ce sujet afin d'étudier avec elle la création d'un diverticule entre le parc et la TransEuropéenne.

Erick Marchandise

# Dans l'Avesnois

Dévier la TransEuropéenne de son tracé direct suppose des raisons solides, c'est le cas ici et elle a deux noms : l'Avesnois et la Thiérache. Commençons par l'Avesnois avec ses haies bocagères, ses paysages verdoyants et vallonnés, ses cours d'eaux sinueux. Ils justifient à eux seuls un détour sur la longue route de la TransEuropéenne.

Erick Marchandise

## INFORMATION

**Tourisme en Avesnois** : 36, rue du Chanoine Carlier, 594440 Avesnelles T. 03 27 61 48 48

**Parc Naturel Régional de l'Avesnois** : Maison du Parc 59550 Maroilles T. 03 27 77 51 60

**Fourmies** : Office de tourisme place de l'Hôtel de Ville T. 03 27 60 40 97

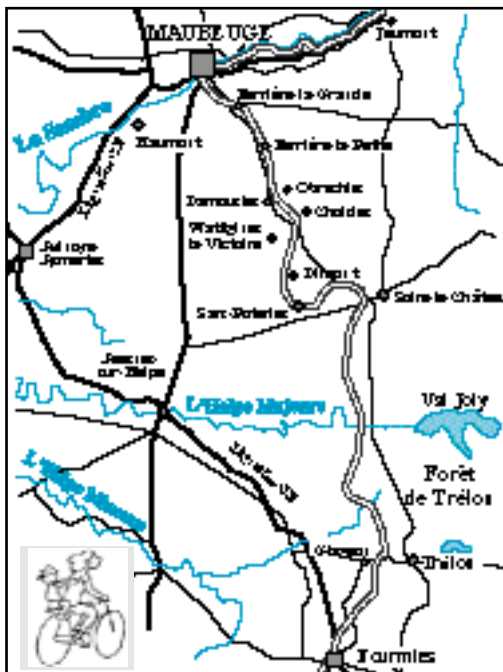
**Maubeuge** : Office de Tourisme Porte de Mons, place Vauban T. 03 27 62 11 93

## ACCÈS

Les trains régionaux du Nord-Pas-de-Calais sont autorisés au transport des vélos ainsi que quelques trains de grandes lignes :

**Fourmies** : trains de et vers Valenciennes, Lille, Hirson, Metz.

**Maubeuge** : trains de et vers Valenciennes, Lille, St-Quentin, Paris, Charleroi, Namur, Amsterdam.



## VÉLOCISTES

**Fourmies** : Prissettes-cycles T. 03 27 60 20 13

**Sains-du-Nord** : Cycles Peugeot T. 03 27 59 84 04

**Maubeuge** : Cycles VREK T. 03 27 60 20 13

**Louvroil** : Cycles Daniel T. 03 27 64 68 42

## AU DÉPART DE FOURMIES

La balade quitte Fourmies par de petites routes calmes avant de rejoindre l'Axe Vert de l'Avesnois qui emprunte une voie ferrée désaffectée. Aménagée de manière sommaire jusqu'à Sars-Poteries, on peut l'emprunter en VTT. Une nouvelle tranche devrait être aménagée prochainement jusqu'à Ferrière-la-Grande, dont une section (depuis Choisies) en terre compactée, accessible en tous temps à tous les cyclistes.

En plus de ces paysages, la région est riche d'une histoire que l'on retrouve tout au long du parcours dans les villages de brique et de pierre bleue, les musées et écomusées.

Fourmies est une ville à tradition industrielle, on y trouve le Musée du Textile et de la Vie sociale qui retrace un siècle d'histoire ouvrière. 30 machines en fonctionnement rappellent les techniques de la filature et du tissage. Lieu propice à une pique-nique sympa, l'Etang des Moines creusé à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle pour alimenter en eau un moulin appartenant à l'abbaye de Liessies. Devenu un site industriel, notamment les filatures, c'est aujourd'hui un lieu de détente.

Le Parc Départemental du Val-Joly, dans un site naturel autour du plus grand lac au nord de Paris, dans la forêt de Trélon (1200 ha), offre toute une gamme de loisirs, un centre national VTT offrant 6 circuits différents et 60 vélos en location. On y trouve aussi 30 chalets, un camping, un espace restauration. A la belle saison, "samedi soirs musicaux". Des chemins de randonnées à thème ont été tracés ou sont en voie

de l'être : chemin ornithologique, de l'art religieux, etc.. Un GR de Pays de 21 km effectue le tour du lac.

(03 27 61 83 76 - www.valjoly.com).

Liessies, église du XII<sup>e</sup>, vestiges et parc de l'abbaye. Un peu plus loin, dans Solre-le-Château, belle église en pierre bleue de style gothique avec son clocher penché qui se termine par un gros bulbe.

Sars-Poteries : à visiter le Moulin à eau (1780), son mécanisme est du XIX<sup>e</sup> (03 27 61 60 01) et le Musée du Verre qui accueille l'une des plus importantes collections de verre et de "bouzellés", oeuvres des verriers pendant leurs temps libres (03 27 61 61 44).

Le futur Axe Vert remontera et croisera le cours de jolies rivières.

Ferrière-la-Petite, où un arrêt se justifie au Musée de la Faïence et de la Poterie T. 03 27 62 79 60 et pourquoi pas une promenade guidée à Ferrière-la-Grande sur le thème des contes et légendes qui se terminera dans une ferme typique de l'Avesnois autour d'un bon repas. (03 27 64 43 07).

Ne ratez pas à Maubeuge, les impressionnantes fortifications, remaniées par Vauban. Celui-ci réduisit la ville avant de la fortifier. Entrez-y par la Porte de Mons, seule rescapée des quatre portes de l'enceinte Vauban construites entre 1579 et 1689. Le Musée des fortifications, situé dans le Corps de garde, contient une maquette de la ville telle qu'elle était au XVIII<sup>e</sup>. Derrière les remparts, le Parc animalier où résident plusieurs centaines d'animaux. (03 27 64 57 33).

Dans notre prochain numéro : "Balades sur les bords du Loing"

## Rencontres avec

### M. Dubois Vélociste à Ferrière-la-Grande



Bien situé, au centre du bourg dans la rue principale, ce vélociste est représentatif d'un réseau de magasins indépendants qui n'ont pas baissé les bras face aux grandes surfaces. Il est d'ailleurs bien entouré par de nombreux commerces dynamiques.

Cycliste lui-même, il s'entraîne tous les dimanches matins, il connaît bien le monde du vélo. C'est que par ici, les clubs cyclotouristes sont très actifs, représentés par les deux grandes fédérations, FFC

et FFCT.

Par contre l'usage du vélo quotidien s'est écroulé. Les rares usagers sont plutôt âgés. La création d'une véloroute, notamment d'un axe sécurisé par une jolie petite route vers Maubeuge (cf. photo), pourrait changer la donne et redonner ses chances au vélo. Le centre de Maubeuge (3,5 km) serait à 15 minutes à vélo.

En tout cas, ça bouge enfin pour le vélo, ce n'est pas pour lui déplaire, même s'il reste circonspect. Il fait comprendre l'importance ne pas voir les professionnels du cycle oubliés par les pouvoirs publics. 1

### Magasin du Cycle

37, rue du Victor Hugo 59680 FERRIERE-LA-GRANDE  
03 27 64 61 85

### M. Robert Goldin, Directeur du Parc départemental du Val-Joly

"Je ne peux pas être indifférent s'il y a une voie Paris-Moscou qui passe à trois kilomètres du Parc".

Le Directeur du Parc du Val-Joly a joué un rôle central dans la création de l'Axe Vert de l'Avesnois. Cette ancienne voie ferrée reliait Fourmies à Maubeuge. Un projet de train touristique ayant échoué, le Conseil général lui a demandé de la transformer en un axe pour les piétons de ce qui était devenu "un dépôt de vieilles voitures et un déversoir à purin, "

Il fallait que ce ne soit pas trop cher pour être accepté, d'où le choix d'un simple engazonnement, comme sur l'Axe Vert de la Thiérache.

Mais pour Robert Goldin "c'est le premier pas d'un système et il existe, les gens l'utilisent et en redemandent. Je me suis battu pour que l'on passe du concept de sentier saucissonné, fait pour les uns ici,

interdit aux autres ailleurs, morcelé, à celui d'un Axe Vert Avesnois, linéaire, sur près de 34 km, polyvalent, avec une bande de 5 m de large de Maubeuge à Fourmies, pas un patchwork. Cet axe a désenclavé la forêt de Trélon, qui n'avait aucun chemin d'accès à pied, en dehors des routes"

Il se déclare évidemment "très intéressés par un Axe Vert qui passe à Liessies, très proche du parc du Val-Joly. S'il y a un Paris-Moscou à terme à trois km, je ne peux pas être indifférent". D'ailleurs, il avait participé à la première réunion d'information sur la véloroute qui s'était tenue à Fourmies, il y a deux ans. 1





# Dans le sud Seine-et-Marne

La TransEuropéenne Paris-Moscou et son extension au sud vers St-Jacques de-Compostelle traversera le département de Seine-et-Marne du Nord au Sud.

Une réunion s'est tenue à l'initiative de Jean-François Robinet, Conseiller général chargé du tourisme regroupant les élus des communes et les représentants des administrations concernées pour évoquer la réalisation de ce projet dans sa partie comprise entre Melun et la sortie de Champagne-sur-



Seine au débouché du pont vers St-Mammès, à l'intersection des Départementales 39 et 40.

Les représentants de *La Vie à Vélo* assistaient également à cette réunion qui a eu lieu le 19 novembre 1999 à Fontainebleau.

Le parcours évoqué, presque continuellement plat, longe la Seine d'abord sur la rive gauche, de Melun au pont de Valvins puis ensuite rive droite jusqu'au pont de St-Mammès.

Au départ de Melun jusqu'au pont de Bois-le-Roi l'itinéraire emprunte une promenade réservée aux piétons et aux cyclistes puis ensuite une route ouverte aux seuls riverains. Il ne nécessite aucun aménagement particulier, sauf sur une partie (1,2 km) à La Rochette comportant des ralentisseurs à arrêtes vives qui peuvent occasionner des crevaisons, voire des chutes de cyclistes. Ils

devront être remplacés pour être conformes au décret du 16/05/94, comme c'est le cas un peu plus loin sur la commune de Bois-le-Roi.

Après le pont de Bois-le-Roi (D 115), l'itinéraire se poursuit rive droite à travers la base de loisirs qui n'est ouverte que le jour. Après le pont de Fontaine-le-Port, le parcours emprunte sur quelques kilomètres, avant la Maison Forestière de Bréau où il retrouve une route revêtue, une allée forestière de la forêt de Fontainebleau.

Le pont de Valvins, que la véloroute devra franchir pour rejoindre la rive droite, est incontestablement le point noir de cet itinéraire, car il a un trafic très important. Lors de cette réunion, il a été indiqué que le Conseil général, maître de l'ouvrage, demanderait à la DDE d'effectuer rapidement une étude de la faisabilité de la construction d'une passerelle cyclable.

Après la traversée de Samoreau, la véloroute utilisera une route privée longeant la Seine jusqu'à Champagne-sur-Seine. Elle est actuellement en très mauvais état, constellée de nids de poule, ce qui protège les cyclistes car peu de voitures circulent dans cette voie qui devient un vrai cloaque lorsqu'il pleut. Les pouvoirs publics envisagent de reprendre la gestion de cette voie et de la rénover. Il faudra obtenir le rétablissement d'une barrière à mi-parcours qui interdisait le transit, sous peine de voir cette route étroite envahie par les voitures. Sinon, les cyclistes ne pourront plus l'emprunter en toute sécurité.

A Champagne-sur-Seine, la Véloroute passera par le quai existant jusqu'à l'usine ABB. Après cette usine, il a été proposé que le parcours longe un étang. Ensuite, la véloroute rejoindra le pont de St-Mammès qu'elle franchira pour continuer le long du canal du Loing.

En conclusion, on peut dire que le parcours cyclable entre Melun et Champagne-sur-Seine est déjà presque entièrement réalisé ; seuls deux tronçons nécessiteront des travaux importants : la passerelle attenante au pont de Valvins et la réfection de la voie entre Samoreau et Champagne-sur-Seine.

Philippe Pourteau

## Dépêches

### NOUVELLES ADHÉSIONS

Deux nouvelles collectivités territoriales ont adhéré à **CyclotransEurope** :

#### District de Fontainebleau/Avon :

On ne présente plus Fontainebleau connu pour son magnifique Château entouré par la forêt qui porte son nom. Avon est situé sur les berges de la Seine, desservie par la gare, commune aux deux villes. Le District comprend plus de 30 000 habitants.

#### Souppes-sur-Loing :

Cette jolie commune est placée sur les bords du Loing. Elle est habitée par 5 000 habitants.

La **Communauté de communes de Compiègne**, et **Brissy-Hamécourt**, ont été les premières collectivités locales à soutenir la TransEuropéenne.

### Toujours plus au sud Orléans-Paris-Moscou

L'association **CyclotransEurope** accroît à nouveau son champ d'action jusqu'à Orléans.

La décision de l'État de retenir comme axe prioritaire l'axe Orléans-frontière belge (cf. article de Jean-Marie Tétart en 1ère page) conduit l'association **CyclotransEurope** à étendre son action dans le Loiret, de Souppes-sur-Loing à Orléans. L'association répond à la demande de l'Association Française des Véloroutes et des Voies Vertes.

En sortant de l'Île-de-France, l'itinéraire continue jusqu'à Montargis par les bords du canal du Loing, puis oblique à l'ouest par l'ancien canal d'Orléans, aujourd'hui déclassé. Une piste cyclable, à élargir, existe sur l'emplacement de l'ancien chemin de halage.

### Venez-nous voir

- **Compiègne - dimanche 2 avril** foire Bio, Centre de Rencontres
- **Creil - samedi 20 mai** - Inauguration du Centre VTT, Auberge de jeunesse.

### 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 Guillemin**  
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

Revue trimestrielle N° 2 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

## 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