

Cyclo trans-europe

La Trans Européenne

LETTRE D'INFORMATION SUR LA VÉLOROUTE PARIS-MOSCOU

Une lettre pour informer et agir

En moins de trois ans le projet de TransEuropéenne s'est imposé comme un projet à la fois crédible et enthousiasmant. Par son caractère international, il fédère et rapproche des réalisations qui sans cela n'auraient qu'un caractère local. Il devient de plus en plus évident que la TransEuropéenne est une chance à saisir pour offrir aux populations traversées une voie de qualité pour leurs loisirs à vélo, mais aussi à pied, en rollers, en fauteuil roulant ou pour parents avec poussettes d'enfants. Il s'agit aussi d'aménager le territoire, maintenir les commerces locaux, développer le tourisme, stimuler les initiatives. Il manquait un lien permanent pour échanger des informations et faire connaître les initiatives qui fument de partout. C'est l'ambition de

cette lettre TransEuropéenne, dont vous avez le premier exemplaire en main.

Diffusez-la, réclamez-la nous, abonnez-vous. Soutenez l'action de l'Association CyclotransEurope.

Cette grande aventure qui nous conduira de Paris à Moscou à vélo en passant par le canal de l'Ourcq, les magnifiques forêts d'Ermenonville, Halatte, Compiègne, Laigue, la vallée de l'Oise, la Thiérache, l'Avesnois, les vallées de la Sambre et de la Meuse en Belgique et aux Pays-Bas, puis la grande plaine de l'Europe, en Allemagne, en Pologne et le long de la Baltique ne fait que commencer.

Philippe J. Bernard

50 relais-vélos pour les véloroutes

Le ministère de la Jeunesse et des Sports s'engage pour les véloroutes en proposant de financer 50 relais-vélos dans le cadre des plans Etat-régions.

Ces relais-vélos seront destinés, selon le ministère, à "accueillir les cyclistes et autres usagers non motorisés sur les itinéraires retenus avec aires et locaux de repos, local à vélos, petites réparations, location de vélos, informations sur la région, sanitaires, bar ou restauration".



Dans un premier temps, ces relais seront installés tous les 50 km en moyenne. A terme, l'objectif est d'en implanter tous les 15 km.

Le Ministère apporte un financement de 500 000 F (76 225 Euros) par relais vélos. Les points vélos proposés dans les régions traversées par la TransEuropéenne sont de : Ile-de-France 6 ; Picardie 6 ; Nord-Pas-de-Calais 3. Les collectivités concernées doivent se rapprocher de leur direction régionale de la Jeunesse et des Sports pour poser leur candidature.

M. Génies, maire de Gressy a écrit dès le 23 octobre à M. Muller, Inspecteur de la Jeunesse et des Sports de l'Ile-de-France pour poser la candidature de sa commune située à 30 km de Paris à la bifurcation de la piste de l'Ourcq et de la TransEuropéenne. n

Contrats de plan Etat-Régions 2000/2006 Une occasion historique à ne pas manquer

La création de véloroutes répond aux orientations de l'époque. Elle favorise en effet, à la fois :

- les circulations douces,
- le maintien et la création d'activités en milieu rural et semi-rural et de soutien au commerce de proximité,
- le développement du tourisme dans des régions méconnues et aux potentialités insuffisamment exploitées,
- une autre façon de renforcer les liens entre Européens.

Les véloroutes doivent ainsi contribuer au développement durable et à l'établissement de nouveaux modes de vie.

Les voies vertes, ça marche. La fréquentation augmente. Des activités se créent.

La TransEuropéenne, c'est un axe structurant puissant autour duquel vont se greffer une série de voies de liaisons et de découverte.

Il s'agit d'un enjeu décisif pour un coût modeste. Sait-on qu'à coût égal, on peut avoir 1 km de routes élargies ou d'autoroutes ou 40 à 80 km de pistes cyclables ou voies vertes ? Que pour le prix d'un rond-point, on crée une liaison cyclable entre la véloroute et St-Quentin ? que pour 1 km d'autoroute on a la réfection du chemin de halage du canal de la Sambre à l'Oise de Chauny-Tergnier à l'Axe Vert de la Thiérache près de Guise ; que pour un court élar-

gissement d'une nationale on a une belle voie verte entre le canal de l'Ourcq et la forêt d'Ermenonville ?

Or une étude de l'Agence française de l'ingénierie touristique a montré que le retour sur investissement des véloroutes devait être exceptionnel. Des emplois stables devraient en outre en être le résultat.

Les élus ainsi sont à l'heure des choix. Ils ont à être aidés à avoir le courage de la nouveauté.

Les trois régions concernées, Nord-Pas-de-Calais, Picardie et Ile-de-France vont donner le mouvement avec le soutien de l'Etat.

Elles n'y perdront pas au change.

La TransEuropéenne n'est pas une vue de l'esprit. Elle existe en effet déjà sur une grande partie du parcours de Maubeuge à Kaliningrad. Elle ne manque qu'aux deux extrémités dans les pays Baltes et en Russie, et entre Paris et la frontière belge, S'il existe des tronçons chez nous (le long du canal de l'Ourcq, dans la traversée de la forêt et de la ville de Compiègne, sur les berges de la Sambre, etc.), ceux-ci représentent moins de 25% du total.

Sans doute la France a-t-elle une belle nature et de larges espaces, ce qui peut faire comprendre son retard. Mais la circulation automobile s'accroît partout. Aussi, est-il temps de faire l'effort d'offrir une alternative n'ayant rien d'un luxe. n



Association CyclotransEurope 114, rue du Château 75014 Paris tel/fax 01 40 72 78 05

Membre de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes et de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

De Berlin à Kaliningrad

Lors de la conférence organisée à Paris en 1998 par l'association CycloTransEurope, j'ai pensé faire une reconnaissance du parcours Berlin-Kaliningrad par le "Radweg 1", portion de la future véloroute Paris-Moscou.

Le "R1" traverse la Belgique, l'Allemagne du nord, la Pologne et se termine dans l'enclave russe de Kaliningrad (ex-Königsberg).

Arrivés à Berlin en avion, nous avons quitté l'aéroport à bicyclette. Au centre-ville, quelle ne fut pas notre surprise et notre joie de trouver notre premier panneau "R1".

Berlin possède un réseau de pistes très dense, avec signalisation spécifique cycliste. Automobilistes, piétons et même cyclistes les respectent scrupuleusement. Ce qui ne fut pas toujours facile pour des Français indisciplinés. Ici, les taxis ne sont pas tous pollueurs : près de la porte de Brandebourg, il y a une station de taxis à pédales. Un cycliste tire une charrette où sont installés deux passagers. Spectacle classique en Extrême-Orient, mais disparu en Europe depuis la dernière guerre. A-t-il un avenir ?

Nous nous sommes donc engagés sur notre "R1". En Allemagne, nous avons eu besoin d'une carte, car le balisage n'est pas terminé. Mais à partir de Kostrzyn, frontière polonaise, les panneaux se succèdent, et cela jusqu'à la frontière russe, à Gronowo, 675 km plus loin.

En Pologne, surprise : la circulation à vélo est bien organisée. Dans de nombreuses villes, nous avons trouvé pistes et signalisation. À Sulencin,

par exemple, le centre-ville est aménagé, il y a des parkings à vélo. À chaque étape, nous avons trouvé sans difficulté accessoires, pièces détachées et "tout pour les cyclistes".

Le "R1" chemine par les routes asphaltées à faible trafic automobile, les chemins de campagne, les sous-bois, les parcs nationaux et les réserves. Il traverse de charmants petits villages. Inutile de chercher le panneau indicateur de l'entrée du village : 500 mètres avant d'arriver, l'asphalte est remplacé par de gros pavés inégaux.



C'est une sage précaution pour réduire la vitesse des véhicules, mais les cyclistes ont souffert !

Très belle route ensuite sur les levées de la Vistule, qui valent celles de la Loire.

En dehors des habitués cyclistes allemands, très bien équipés et qui vont souvent jusqu'à Saint-Petersbourg, nous avons rencontré quelques cyclistes polonais, en groupe. Un matin, il y en avait une quinzaine devant l'hôtel. Leur aventure

est difficile à imaginer en France : l'un d'eux s'étant fait voler son vélo, il est allé voir le curé du village qui a sauvé la situation : en chaire, celui-ci a fait appel à ses ouailles afin qu'on trouve un vélo pour ce malheureux cycliste. Réaction immédiate : à la fin de la messe, une bicyclette sortie d'un grenier l'attendait sur le parvis.

L'intérêt touristique est certain : Gdansk et les chantiers navals, Malbork, avec l'immense château des chevaliers teutoniques, et enfin Kaliningrad, où a vécu et est enterré Emmanuel Kant. Cette ville ne s'est toujours pas remise des bombardements par les alliés au cours de la dernière guerre. Les rues ne sont pas entretenues, il y a des terrains vagues, des flaques d'eau et une circulation démentielle. Et pourtant, la Russie est très fière de son port sur la Baltique, où se traitent beaucoup d'affaires.

Nous avons tracé le parcours sans faire de réservation d'hôtel. Nous n'avons jamais eu de difficulté à trouver un lit, soit dans des hôtels très bon marché, mais en mauvais état, soit dans des auberges de jeunesse. Sauf peut-être un soir où il a fallu ajouter 15 km aux 115 déjà parcourus !

Nous avons fait 885 km en 11 jours. La distance en soi n'est pas un exploit, mais demande une petite préparation physique. Il vaut mieux avoir déjà roulé.

Le parcours "R1" est encore peu connu. Les débuts sont plutôt satisfaisants, et nous sommes impatients que la véloroute Paris-Moscou voie le jour.

Séverin Swiatkowski

PUBLICITE

Pour rouler en toute sécurité
pensez à assurer votre bicyclette avec



Que vous utilisiez votre bicyclette tous les jours ou uniquement dans le cadre de vos loisirs, sachez que vous pouvez l'assurer 24 heures sur 24.

Garanties de base : responsabilité civile, défense juridique, incendie/explosions, tempêtes, vol, dommages tous accidents (avec une franchise de 10% du montant des dommages : minimum 300 F, maximum 1 500 F).

Valeur à neuf TTC Cotisation annuelle

Jusqu'à 3 000 F	355 F TTC
de 3 001 F à 4 000 F	411 F TTC
de 4 001 F à 5 000 F	494 F TTC
de 5 001 F à 6 000 F	583 F TTC
de 6 001 F à 8 000 F	812 F TTC
de 8 001 F à 10 000 F	1 003 F TTC
de 10 001 F à 15 000 F	1 387 F TTC
de 15 001 F à 20 000 F	1 988 F TTC
Au-delà de 20 000 F.....	nous consulter

Tarifs en vigueur au 1/09/1999

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

A retourner à : Abeille assurances 8, rue Sainte Famille
BP 445, 78004 VERSAILLES cedex
Téléphone 01 39 50 10 12 Télécopie 01 39 50 46 96

☐ Melle ☐ M^{me} ☐ M. Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tel. domicile : Tel professionnel :



Abeille assurances

Société anonyme d'assurances incendie, accidents et risques divers. Entreprise régie par le Code des Assurances.

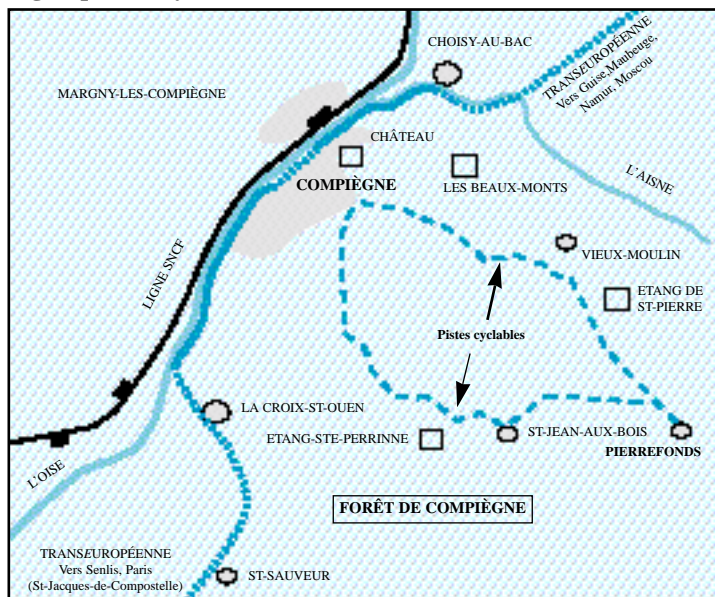
Capital social : 1 075 200 000 F entièrement versés. 306.522.665. R.C.S. Paris.

Siège social : 52, rue de la Victoire, 75455 Paris cedex 09.

Compiègne, sa forêt, Pierrefonds

But ou étape d'une grande randonnée, le Compiègnais mérite une visite. Il offre une grande diversité d'intérêts qu'il s'agisse du château royal, de la forêt, de l'impressionnant château de Pierrefonds, des Beaux-Monts ou des charmants petits villages que l'on y trouve. En selle !

Erick Marchandise



Accès

Les TER Paris-Compiègne sont autorisés au transport des vélos ainsi que la plupart des trains régionaux desservant Amiens ou St-Quentin. C'est aussi le cas d'un train Corail quotidien dans chaque sens Paris-Compiègne-Maubeuge-Namur et du train de nuit Paris-Compiègne-Bruxelles-Amsterdam.

Sur place, sachez que les bus de Compiègne sont gratuits.

Compiègne

Office de tourisme : place de l'Hôtel de Ville 03 44 40 01 00

Musée de la Figurine Historique : 03 44 40 72 55

Château de Compiègne 03 44 38 47 00

Musée Vivanel 03 44 20 26 04

Pierrefonds

Syndicat d'initiative place de l'Hôtel de Ville 0 344 42 81 44

Château : 03 44 42 72 72

VISITE DE COMPIÈGNE ...

• **Tour Jeanne d'Arc** : Vestige du donjon royal datant du XII^e siècle

• **Musée Vivanel** : construit en 1801, il renferme un fonds exceptionnel de vases de l'antiquité grecque.

• **Promenades** dans les petites rues du centre, en passant par l'église **St-Antoine**, bel édifice construit du XIII^e au XVI^e siècle ; **Le Grenier à Sel**, la **Vieille Cassine**, exemplaire typique des maisons à pans de bois du XV^e siècle ; **Le Cloître de St-Corneille** de l'ancienne abbaye bénédictine datant du XIV^e siècle et les vestiges du clocher sud de l'église qui est du XII^e siècle.

• **L'hôtel de ville** élevé sous Louis XII (1498-1530) avec sa statue équestre dans la niche centrale, restauré après la révolution. Il possède une des plus anciennes cloches connues, datant de 1303.

• **Musée de la figurine**, dans l'annexe de la Mairie, un musée exceptionnel d'environ 100 000 figurines réunies en scènes vivantes.

• **Château de Compiègne** : reconstruit sur un plan triangulaire par Louis XV au XVIII^e siècle sur l'emplacement de celui qui avait été construit par Charles-le-Chauve au IX^e siècle. Apprécié par les rois, il fut la résidence préférée de Napoléon III. On y visite plus particulièrement les grands appartements et le musée du Second Empire.

... ET DE SES ENVIRONS

• Vestiges de l'immense forêt de Cuise qui s'étendait des lisières du Pays de France à l'Ardenne la forêt de Compiègne (14 500 ha), une des plus belles de France, est boisée principalement de hêtres et aussi de chênes dont certains ont plusieurs siècles. Elle est sillonnée par 35 km de pistes cyclables.

• **Les Beaux-Monts** : ils dominent la grande perspective de 5 km tracée depuis le château de Compiègne.

• **Escapade** en passant par le **Vieux-Moulin**, charmant petit village et les **étangs de St-Pierre**, à côté desquels se trouve le **Pavillon de chasse de l'Impératrice Eugénie**, en suivant la petite route, on découvre progressivement l'impressionnant

• **Château de Pierrefonds** : Louis d'Orléans fait construire en 1393 une demeure fortifiée sur l'emplacement d'une ancienne forteresse, démantelée par Louis XIII, restaurée à la demande de Napoléon III par Viollet-le-Duc.

Après avoir contourné le lac, on rejoint la piste cyclable qui conduit à **St-Jean-aux-Bois**, joli village groupé autour de son église abbatiale bénédictine (XIII^e siècle), protégé par son enceinte fortifiée dont deux portes subsistent encore.

On peut quitter la piste cyclable pour **L'étang de Ste-Perrine**, creusé en 1813, près du hameau de La Brévière, aux pieds d'un ermitage dont subsiste encore la chapelle du XIII^e siècle.

Dans notre prochain numéro "Balades dans l'Avesnois"

Rencontres avec

Gilbert Caron,
loueur de vélos Picardie Forêt Verte

"Compiègne est une étape rêvée avant de remonter vers le Nord"

C'est au Carrefour Royal, à l'entrée de la forêt de Compiègne, que nous avons rencontré par une belle journée d'automne, ce professionnel de la location passionné des balades à vélo. Il propose à ses clients plusieurs circuits dessinés sur cartes IGN, circuits familiaux adaptés aux enfants ou plus sportifs, selon vos envies. Si vous venez en train, réservez votre vélo à l'avance, il vous l'apportera à la gare.

Ses clients sont en majorité des habitants de l'agglomération parisienne et des touristes, belges notamment. Il observe les changements de la clientèle qui au fil des années devient plus familiale.

Il porte un jugement positif sur le réseau cyclable de la forêt de Compiègne : "il est excellent, ce qu'on pourrait demander c'est qu'il y ait une signalisation plus vivante qui montre aussi ce qu'il y a à côté de la piste cyclable, un petit village ou des sites touristiques". Quant à la TransEuropéenne, il en est un fervent partisan. Pour lui "Compiègne est une étape rêvée pour des randonneurs qui iraient à Paris ou dans le Nord".

Picardie Forêt Verte : Tel. 03 44 90 05 05. 1 journée 100 F.

1 Il y a un autre loueur à Compiègne, installé sur la place du Château : **A.B. Cycllette**, au Relais du Château 06 85 08 12 80 - 1 journée 95 F.

Patrick Bonneau
Auberge La Fontaine St-Jean

"Je suis convaincu par le projet"

Située juste en face des deux entrées de l'ancienne abbaye médiévale, **La Fontaine St-Jean** est facile à trouver. C'est une charmante auberge, l'accueil y est sympathique, les menus à prix raisonnables (78 et 98 F) et la nourriture de qualité. Et ici on croit au vélo. Ils sont aux premières loges pour apprécier l'impact populaire des pistes cyclables. Les pratiquants sont aussi bien des compiégnais que des franciliens, des belges ou des hollandais. Patrick Bonneau, sa femme et la serveuse tombent d'accord pour estimer qu'il y a une forte demande de circuits plus longs que les deux boucles existantes. Une fois qu'on a fait Compiègne, Pierrefonds, St-Jean-Aux-Bois, on veut en faire plus.

La TransEuropéenne est un projet qui les enthousiasme, ils y croient fermement. Patrick Bonneau le déclare sans hésitation : "je suis convaincu par le projet".

La Fontaine-St-Jean 03 44 42 18 12 St-Jean-aux-Bois 60 350

1 Et aussi, juste à côté **L'auberge de la Bonne Idée** menus de 130 à 380 F fermé dimanche soir et lundi. 03 44 42 84 09.

Nouvelle voie verte au sud de Maubeuge

Après avoir réalisé une première voie verte (17 km) sur une ancienne voie ferrée entre le nord de Fourmies et Sars-Poteries, les élus locaux ont décidé de la prolonger jusqu'à Ferrière-la-Grande. Une jonction est à l'étude avec la piste cyclable sur les bords de la Sambre (via Maubeuge) qui va en Belgique.

Cette voie verte, sur le parcours de la future TransEuropéenne traverse l'Avesnois, une région belle et méconnue. Ses paysages, liés à une agriculture d'élevage et de production laitière, ont été préservés. Entre forêts et bocages, la découverte de l'Avesnois est une surprise, on ne n'imagine pas le Nord comme ça.

La première tranche de cette voie verte est amorcée au nord de Fourmies, dans la forêt de Trélon. Elle passe à proximité du Parc du Val-Joly et son lac, zigzague à travers la campagne jusqu'à Sars-Poteries, à l'écart des routes. Il s'agit d'une voie de terre engazonnée sur un tapis de ballast pour les piétons, les cavaliers, les vététistes.

Quant au deuxième tronçon, c'est en moins de deux mois que tout s'est décidé, dont deux réunions à lesquelles nous étions invités, Saluons la rapidité de décision. Entre Sars-Poteries et le Pont-aux-Bêtes, au croisement avec la D 27, au niveau de Choisies, le même aménagement a été retenu, terre engazonnée sur du ballast. Par contre, au delà jusqu'à Ferrière-la-Grande, dans le canton sud de Maubeuge, une bande de 2,50 m sera construite en terrain com-

pact, accessible pour tous les types de vélos, en tout temps. Il est intéressant de noter que ce choix a été effectué en tenant compte d'une demande d'une association d'handicapés.

La Communauté de Communes du Val-de-Sambre réalise une étude pour prolonger cette voie verte dans Ferrière-la-Grande en évitant la rue principale, puis, par un parcours que nous avons déjà retenu, en empruntant un agréable chemin rural à travers champs (en partie goudronné) jusqu'à Maubeuge. Une jonction devant être réalisée avec la piste cyclable le long de la Sambre entre Maubeuge et frontière belge.

Ainsi de Guise à la frontière Belge un itinéraire en site propre de plus de 80 km sera bientôt opérationnel : Axe Vert de la Thiérache, voie verte du nord de Fourmies à Ferrière-la-Grande, chemin de halage aménagé le long de la Sambre de Maubeuge à la Belgique rejoignant en Wallonie le Réseau autonome de voies lentes.

Il reste à faire de ces tronçons locaux une véloroute internationale, un axe structurant à vocation touristique, de déplacements pour les populations locales et pour leurs loisirs. Il importe de les aménager pour tous les publics de piétons (y compris avec poussettes d'enfants), cyclistes (randonneurs, promeneurs du dimanche, scolaires et travailleurs, etc.), handicapés, en réservant une bande roulable en tout temps.

Moscou n'est plus bien loin ...

Erick Marchandise

De Moscou à Nemours

L'association CyclotransEurope a étendu son champ d'action jusqu'aux limites sud de l'Ile-de-France.

Dans le cadre du projet Eurovélo, soutenu par l'Union Européenne, la véloroute Paris-Moscou est une variante de la Véloroute n°3 qui va des pays Scandinaaves à St-Jacques-de-Compostelle, en Espagne. Elles ont le même trajet en Belgique et en France jusqu'à Paris. L'association CyclotransEurope porte ces deux projets sur cette partie du parcours.

La véloroute entre en Ile-de-France par le nord du département de Seine-et-Marne, traverse la Seine-St-Denis, Paris, le Val-de-Marne, puis ressort de nouveau par le sud du département de Seine-et-Marne. De nombreux interlocuteurs sont communs : Conseil régional d'Ile-de-France,

Conseil général de Seine-et-Marne, DDE, IAU-RIF, etc. Le plus simple était que les pouvoirs publics n'aient qu'un seul interlocuteur.

Bien évidemment, cette décision a été prise en concertation avec les associations régionales concernées (MDB, Association Réseau Vert) et locales et tout particulièrement La Vie à Vélo de Fontainebleau. D'ailleurs, pour cette raison, son président Gérard Dorlé a rejoint le Conseil d'administration de CyclotransEurope et devient notre correspondant au sud du 77.

Au sud de Nemours, Souppes-sur-Loing pour être précis, Michel Delmotte, Président de Provélo et trésorier de CyclotransEurope, prendra en charge la Véloroute le long du canal du Loing et du canal d'Orléans, puis sur les bords de la Loire dans la région Centre.

D é p ê c h e s

DES COLLECTIVITÉS LOCALES S'ENGAGENT ET ADHÈRENT À CYCLOTRANS

✕ **Le Sivom de Compiègne** qui regroupe 14 communes et 69 000 habitants (Oise).

✕ **Brissy-Hamécourt**, petite commune de 600 habitants située le long du canal de la Sambre à l'Oise (Aisne).

✕ **LA DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT DE L'ÎLE-DE-FRANCE** effectue une étude de faisabilité sur le tronçon de la TransEuropéenne entre le Canal de l'Ourcq et la limite nord de l'Ile-de-France. Le trajet prévu quitte le canal à la Rosée, fin de la piste cyclable pour longer deux rivières, la Bibronne et la Beuvronne. Une Coulee verte pour les piétons, cyclistes et rollers devrait être aménagée. Au-delà de Moussy-le-Vieux, la véloroute emprunterait des chemins ruraux et des routes calmes, avec un parcours commun avec le GR1.

LE NOUVEAU CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'assemblée générale (31/05/99) a élu les nouveaux responsables de l'association :

Philippe J. Bernard, président

Mélanie Erhardy, secrétaire générale

Michel Delmotte, trésorier et président de Provélo

Gérard Dorlé, Président de la Vie à Vélo de Fontainebleau, correspondant Sud Seine-et-Marne.

Bruno Guillemin, correspondant de l'association à Compiègne

Chantal Auré, vice-présidente de l'Association Réseau Vert

Camille Lalande, Secrétaire générale du Mouvement de Défense de la Bicyclette et trésorier de la FNAUT

Thomas Lesay, rédacteur en chef de Roue Libre, revue du MDB

Séverin Swiatkowski, délégué Ile-de-France de l'AF3V (commun au MDB et au Réseau Vert).

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

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