



32, rue Raymond Losserand 75014 PARIS
Tel/Fax. 01 46 24 69 44
transeuropeenne@free.fr
www.transeuropeenne.org
SIRET 428 487 326 00012

Assemblée générale

Samedi 19 novembre 2005 à Paris au siège de la FNAUT

LE DÉBAT : OU ENEST LA LOIRE À VÉLO ?

Philippe Bernard, Président de l'association, ouvre le débat précédant l'assemblée générale. Il souligne l'importance de la Loire à Vélo. Il donne la parole à la première invitée du jour.

Isabelle Lesens, consultante, centre son exposé accompagné d'une vidéo-projection sur le tronçon allant d'Angers à Tours, puis de Blois à Muides. La visite à vélo a été faite une quinzaine de jours avant l'inauguration, qui a eu lieu le 3 juillet 2005.

Les images présentées ont fait apparaître une grande disparité entre les diverses sections. A l'ouest, en Région Pays-de-Loire d'Angers à Candé Saint Martin (au confluent de la Vienne), une grande partie est indiquée comme étant provisoire et les défauts sont globalement rédhibitoires : absence de liaison avec la ville d'Angers, routes et ponts à la circulation « limitée » à 70 km/heure, côtes nombreuses et très fortes (18%) obligeant à pousser les vélos dans la montée comme dans la descente, distorsion d'itinéraire selon les sens, traversées et retraversées de route dangereuse... nul doute que sans la publicité très offensive qui est faite depuis dix ans, nul n'irait s'aventurer sur de pareils lieux, même si les paysages, évidemment, sont largement à la hauteur de leur notoriété.

En revanche, en Région Centre, un travail de création de chemins réservés et de fléchage très soigneux, bien avancé, donne à l'ensemble une configuration beaucoup plus satisfaisante. Trop de circulation à certains endroits, et le refus par les riverains de dispositifs de rétrécissement ponctuels à vocation de ralentissement et d'alerte, un joli tronçon de pavés absolument impraticables... ont certes été déplorés, de même que le fléchage insuffisant en sortie de Tours. Mais tout cela paraît amendable et n'empêche ni de suivre presque partout son chemin sans hésitation, ni de le trouver fort agréable. C'est d'ailleurs la seule partie, entre Villandry et Tours, qui connaisse une fréquentation soutenue. La sortie Est de Tours n'était pas inaugurée, et elle est encore strictement impossible. Mais les trains Aqualys acceptant les vélos, l'oratrice a sauté la difficulté, car un cycliste ne se fait pas prendre deux fois !

La fin de l'exposé a présenté la sortie Est de Blois, également « inaugurée », en s'étonnant que la « Loire à vélo » s'éloigne très fort du fleuve. Desserte des châteaux selon les uns, rabattement sur les hôtels « partenaires » tout aussi bien... mais l'utilisation d'un autre itinéraire, fléché dans le cadre du programme « Pays des châteaux » - et les évitant - n'est guère plus satisfaisante. Pas d'indications en sortie de Blois, alors même que les pistes cyclables existent, puis direction globalement parallèle au fleuve mais peu compréhensible. Contournement des villages et de leurs commerces, utilisation de routes secondaires en alternance avec la route principale non sécurisée, fléchage très insuffisant, donnent l'impression de « tourner » et achèvent de convaincre de tracer son chemin soi-même.

L'exposé est entrecoupé de questions et d'interventions.

Ensuite, **Gérard Rollin, Délégué régional de l'AF3V-Centre**, commence son exposé toujours à l'ai-

de d'une vidéo-projection, en insistant sur le caractère majeur de la Loire à Vélo. Elle est incluse dans une Véloroute Européenne majeure "la véloroute des fleuves" Nantes-Budapest (18 partenaires fédérés de 5 pays européens. La Région Centre coordonne les actions sur son territoire.

La LAV présente des caractéristiques dont les plus importantes sont les suivantes : - horizontale Est-Ouest en Europe au coeur de la France ; axes historiques de déplacements ; · coeurs culturels : vallée des Rois en France ; influence sur l'attrait touristique ; sa longueur en France est exceptionnelle (800 km) ; itinéraire plat : Il suit les vallées. - forte densité de population : succès garanti - régions habituellement tenues pour peu novatrices (au contraire de l'Alsace) ; traversée d'agglomérations importantes, Tours et Orléans dans la région centre ; A Orléans déjà 200 000 passages/an malgré l'absence d'aménagements décents : Blois, double itinéraire sur les deux rives ; Tours : pénétrantes et coulée verte Vallée du Cher ; Angers : passe plus au sud mais très proche; Nantes ; proximité d'un réseau ferroviaire (Paris, nord Europe, Espagne) ; proximité de la Région Parisienne ; La LAV est d'abord un projet touristique alors qu'on assiste à une baisse de fréquentation sur les sites touristiques traditionnels (châteaux de la Loire - 25% en dix ans). Elle cible des touristes exigeants (Allemagne, Autriche).

Ensuite, Gérard Rollin effectue le bilan sur l'avancement du projet .

Dans le Cher (18), rien n'a été fait. Le département attend peu de retombées. Une convention a été signée entre le Conseil régional et le conseil général qui prévoit un financement de 80 % pour le CR et de 20 % pour le CG. Il y a de nombreux tiraillement entre les maires. Le CG a peu d'expérience et ne consulte pas les usagers qui pourraient contrebalancer ces influences contradictoires. Notons la coulée verte de Bourges qui a un succès immense.

Dans le Loiret, bilan identique, rien n'a été fait à ce jour. Il y a un blocage général. il est probable que l'on se contentera d'itinéraires provisoires à l'Est d'Orléans, aucune information sur l'aval d'Orléans. L'Agglomération d'Orléans n'a rien fait. Elle a des projets qui ne se sont pas concrétisés à ce jour.

Dans le Loir et Cher, l'intervenant souligne le blocage de la mairie de Cour-sur-Loire. il souligne l'inauguration récente de la section entre Lestieux et St Dyé. Il constate la traversée difficile au pont de Muides. Dans Blois un fléchage spécifique LAV sera mis en place en décembre 2005. Des améliorations urbaines sont en cours.

En Indre et Loire, le plus important est la réalisation de Tours-Candes St Martin (69 km). Cette portion bénéficie d'améliorations permanentes et est suivie par une équipe d'entretien. Le rôle des associatifs est aussi important (vigilance, améliorations, animations, promotion).

Pour l'Est de Tours, il déplore le choix de faire passer la LAV par la rive gauche et espère que cette erreur sera évitée.

Le débat avec les intervenants porte autant sur des points de détail que sur l'ensemble du projet. De nombreux participants connaissent la LAV, sans compter ceux qui ont participé à la 5ème Rando de la TransEuropéenne cet été qui a suivi la LAV entre Orléans et Saumur. **Michel Delmotte**, **Françoise Clause** qui a participé à la rando de la TSE et écrit un article dans **Roue Libre (revue du MDB)**, **Philippe Piot du Réseau Vert**, **Michel Thomas-Colombier de Dynamobile**, **Gérard Dorlé de la Vie à Vélo**, **Claude Poitout de l'AU5V** et bien d'autres précisent certains points, avancent des arguments parfois différents.

Gérard Rollin demande que la véloroute européenne soit un exemple de réalisations pour les personnes handicapées. Il est convenu de prendre rendez-vous avec leurs associations.

PAUSE

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Trajet de la TransEuropéenne au sud de Tours

Philippe Bernard rappelle la situation qui amène l'association à revoir le trajet qu'elle avait proposé qui rejoignait la Rochelle et fusionnait avec la véloroute Littorale. L'intérêt d'une liaison entre la Loire et la Rochelle par Niort et le Marais Poitevin reste très important.

La discussion montre cependant qu'il semble nécessaire de rester en phase avec le Schéma national des Véloroutes et Voies Vertes, et de créer une véloroute à l'intérieur des terres en tenant compte des projets et réalisations de voies vertes qui entre temps ont vu le jour en région Poitou-Charentes. Néanmoins, le Schéma régional qui a été approuvé comporte un parcours trop zigzaguant. **Jean-Marie Berthier; responsable du Comité national véloroutes et voies vertes**, invité à l'assemblée générale en 2004, nous avait indiqué qu'une remise en cause était possible. **Michel Delmotte** a exploré différents itinéraires et en propose un nouveau par Le Blanc, Angoulême, etc.

Tout au long de l'année, Cyclotrans a travaillé avec plusieurs associations pour proposer un trajet commun. La 6ème randonnée de la TransEuropéenne aura pour but de faire découvrir ce nouveau parcours et de prendre les contacts avec les élus, techniciens, associatifs et médias.

Philippe Bernard rappelle que seuls les adhérents à jour de cotisation peuvent voter et ouvre l'assemblée générale proprement dite.

Erick Marchandise commente le rapport d'activité figurant en annexe. De nombreuses questions sont posées sur les actions menées dans les différentes régions.

Le rapport d'activité est mis au vote : unanimité.

Le rapport financier est présenté. Les difficultés financières de l'association sont soulignées. Elles en limitent fortement les activités à une époque où elles devraient se développer.

Le rapport financier est mis au vote : unanimité.

Il est décidé d'accorder le soutien de l'association au **Tour de la Paix** organisé entre Paris et Moscou en juillet 2006. La simultanéité des dates va rendre difficile la présence de CTE à ce raid, qui correspond cependant bien à sa vocation primitive.

Les candidats au Conseil d'administration sont présentés. Les membres du Conseil d'Administration se représentent. **Danièle Delaye, chargée de mission au Ministère des Sports** et dont l'action pour faire avancer les véloroutes tant en France qu'en Europe est bien connue, se présente.

Vote : Unanimité.

Fin de l'assemblée générale à 19 h.