Trait d'Union Européen : PARIS – BERLIN

Réalisé en juin 2019

Contact : Thomas BERNIER, Saint Maur des Fossés (94100), France ; thomas.bernier@freesbee.fr

A) Introduction

Mon fils Martin réalisait ses études en 2019 à Berlin, je me suis dit alors que c'était une bonne occasion de le rejoindre à vélo depuis Paris. Je me suis mis en contact avec l'Union Européenne de Cyclotourisme (UECT) et l'ASPTT Saint-Quentin (Patrice Godart, patrice-godart@orange.fr) afin de récupérer l'itinéraire et la plaque de cadre du Trait d'Union Européen (TUE) Paris – Berlin (www.uect.org).

J'ai contacté Patrice Godart courant avril 2019 et reçu les éléments par courrier. L'itinéraire se présente sous forme de tableaux, format A4. Environ 7 pages pour décrire les étapes.

Les points de passage à respecter pour ce Trait d'Union Européen Paris – Berlin, sont au nombre de 6 :

1) Paris (France)
2) Oulchy-le-Château (France)
3) Saint Hubert (Belgique)
4) Bonn (Allemagne)
5) Korbach (Allemagne)
6) Berlin (Allemagne)

La feuille de route indique une distance totale de 1194 km, et le nombre de lignes décrivant la route à suivre est de l'ordre de 350, soit des « pas de distance » de 3,4 km en moyenne. Les numéros des routes et les noms de localités y sont indiqués.

Pour voir à quoi ressemble le trajet, c'est simple : prendre une carte d'Europe, une règle, la positionner sur Paris et sur Berlin, et tracer une droite entre Paris et Berlin ! Vous verrez que votre règle passe par aussi par Charleville-Mézières, Bonn, et à côté de Göttingen.

Autant dire que c'est un trajet assez direct ! Par contre il y a quelques vallons à franchir sur ce parcours...

B) Matériel et préparation

Mon vélo est un Canyon en aluminium acheté en 2011. On se connait bien tous les deux, avec plus de 30 000 km au compteur !

Ce vélo à l'avantage d'être léger et solide, assez confortable, et le cadre en aluminium permet d'y fixer un porte bagages arrière classique (gros avantage sur les cadres « carbone » qui sont pour la plupart uniquement compatibles avec l'accrochage de sacs à scratch…bof).

En mode « course », il pèse environ 8kg.

Il est équipé :

- D'un groupe mécanique Campagnolo Athena d'origine

- D’une fourche carbone, le cadre est en aluminium
- D’une selle cuir Berthoud

Chaîne et cassette changées de nouveau en mai 2019 afin de partir tranquille.

Vélo « de voyage »

Ici la traversée du Rhin à Bonn



Pour le Paris Berlin, je l’ai préparé spécifiquement avec :

- Roue avant à moyeux dynamo montée à l’époque chez RandoVélo à Vincennes qui alimente :
  - Un éclairage avant et arrière de chez Busch & Muller
  - + une batterie de secours à port USB placée dans une petite sacoche avant pour alimenter divers appareils de manière indirecte
- Porte-bagages arrière Tubus en titane
- 2 sacoches ORTLIEB Gravel-Pack de volume unitaire 12,5 litres, avec des poches intérieures étanches pour ranger le matériel (dont un réchaud de voyage) et les vêtements
- Une petite sacoche de cadre « triangle », bien pratique pour porter le vélo sur l’épaule (ça arrive !), dans laquelle il y a du matériel de réparation
- 2 portes bidons
- Un support pour GPS fixé sur la potence
- Un compteur
- Un petit support de road book fixé au guidon (qui accueille des feuillets découpés), fait maison !

Chaque sacoche arrière est remplie de divers vêtements et équipements. Le poids de chaque sacoche pleine est de l’ordre de 3kg à 3,5kg, soit 6 à 7 kg sur l’arrière du vélo. Tout équipé, le vélo pèse en tout environ 16kg. Le poids du vélo est bien sûr un paramètre à intégrer dans le voyage.

L’éclairage est très puissant et sécurise beaucoup les déplacements de nuit ou en période de faible visibilité.

Côté entraînement, en plus d'une sortie hebdomadaire (toute l'année), j'avais fait en 2019 les 4 brevets longue distance de l'Audax Club Parisien (200 km, 300 km, 400 km et 600 km au départ de Noisiel) de mars à juin. J'ai fait le 600 km en 36h.

Ça m'a permis de tester l'éclairage, très efficace. La roue à moyeux dynamo est solide mais assez lourde et fait perdre un peu de vitesse en comparaison avec une roue légère en alu ou carbone (environ 1 à 2 km/h de moins).

J'ai une cassette arrière 11 vitesses 12-29.
Plateaux : double 34 et 50 dents.

Photo de droite : en 2018, sur la flèche de Paris à Montbéliard



Avec le poids assez élevé du vélo, en moyenne montagne (telle que rencontrée au milieu du parcours vers Winterberg par exemple), la combinaison 34.29 fonctionne mais ça tire un peu...

C) Les étapes – le parcours

Départ le samedi 22 juin un peu avant 6h, et arrivée le samedi 29 juin vers 15h.

Total parcouru : 1300 km, environ 8 700 m de dénivelé +.

Sur tout le parcours, il a fait très beau et très chaud. Caniculaire même en milieu de semaine.

Ceci m'a incité à partir tôt le matin : souvent levé à 5h00, départ à 6h00.

Fin juin, ce sont les jours les plus longs de l'année. Le soleil se lève à 5h50 à Paris, pour un coucher vers 22h00. En l'absence de décalage horaire entre la France et l'Allemagne, le lever du soleil est encore plus tôt en voyageant vers l'Est : près d'une heure plus tôt pour ce qui est de Berlin en comparaison avec Paris, et les jours y sont plus longs.

Ne sachant pas la météo à l'avance, j'ai réservé des hôtels pour les différentes étapes. Merci à mon épouse qui m'a bien aidé dans cet exercice !

Départ matinal : chaque matin je prends un rapide petit déjeuner composé de restes de la veille (pain viennoiseries + un thé). Pour le soir, dîner « confort » à l'hôtel si possible, sinon à proximité immédiate. En journée je m'arrête pour déjeuner (sandwich, salade...etc.) … quand j'ai faim !

Côté relief, les étapes 2 à 6 sont vallonnées. Seule l'arrivée sur Berlin (on va dire les 200 derniers km), se caractérise par un terrain quasi plat.

En Allemagne, beaucoup de routes sont doublées de pistes cyclables en assez bon état. Les pistes sont revêtues d'enrobé en campagne, et sont souvent constituées de pavés autobloquants en ville. Sur les bords de l'Elbe (dernière étape) des traversées de villages sont constituées de pavés « à l'ancienne » mal carrossées : mieux vaut descendre de vélo sur ces courts passages.

1ere étape : 219 km (D+ : 1250 m)

Pour la première étape (et le début de la deuxième), j'ai suivi le parcours de la Flèche Paris – Charleville-Mézières de l'Audax (http://www.audax-club-parisien.com).

NB : La flèche fait 272 km de Paris à Charleville-Mézières. Dont 195 km jusqu'à Neuchâtel-sur-Aisne. A cela s'ajoute 15 à 20 km environ au départ pour rejoindre Paris centre, d'où une première étape voisine de 220 km.

Départ de Saint Maur des Fossés au petit matin à 5h40, direction Paris par le bois de Vincennes puis les quais de Seine. Départ habituel du restaurant *Au Pied de Cochon*, fidèle point de départ de mes randonnées vélos, ouvert 24h/24. Sortie de Paris par la porte de Pantin. Puis direction Mitry-Mory. La flèche passe par Saint-Soupplets et Charly-sur Marne.

La vallée de la Marne est bien agréable, je l'avais déjà parcourue à l'occasion des brevets de l'Audax qui partent de Noisiel. Légère adaptation du parcours de la flèche : un crochet spécifique par Oulchy-le-Château (étape à cocher pour le Trait d'Union Européen).

Enfin arrêt le soir vers Neuchâtel-sur-Aisne. Il est 18h30. *Hôtel du Cheval Blanc* à Evergnicourt, très sympathique et peu onéreux. Le vélo dort dans le couloir d'accès au bar du rez-de-chaussée : c'est tranquille. Dîner au restaurant *Le Jardin*, à 2 minutes à pied : le top !

2eme étape : 163 km (cumulé : 382 km) (D+ : 1700m)

La deuxième étape consiste à terminer la flèche de Neufchâtel-sur-Aisne à Charleville-Mézières. Puis poursuite du TUE sur le tracé Charleville-Mézières _ Saint Hubert en Belgique.

Départ vers 6h00 le matin, arrivée le soir en Belgique vers 18h.

Parmi les étapes sympathiques, il y a Signy-l'Abbaye, ville des Ardennes françaises.

La vallée de la Meuse autour de Charleville-Mézières est magnifique, on la suit pour sortir vers la Belgique. Beaucoup de vélos sur les pistes cyclables, très bien aménagées. Il fait plus de 30°C à l'ombre…ça cogne ! et il faut monter en Belgique par les Ardennes, ça grimpe pas mal.

Les routes belges ne sont pas partout très bien carrossées : ça secoue un peu, il faut faire attention où mettre les roues… Et du relief en mode « toboggan » dans cette région des Ardennes proche de Bastogne.

Le soir, j'arrive à *l'Hôtel de la Crémaillère* à Bras-Haut / Libramont Chevigny. L'hôtel est tenu par un couple de belges qui habitent à une heure de route : j'arrive un peu plus tôt que prévu, leur passe un coup de fil et ils arrivent peu de temps après.

L'hôtelier très sympa prépare pour moi (seul) un dîner copieux, c'est bien agréable de sa part et cela m'évite de retourner "souper" à St Hubert…merci à lui, j'en avais « plein les pattes ». Le vélo dort dehors un peu à l'abri.

3eme étape : 159 km (cumulé : 540 km) (D+ : 1710 m)

Départ de Libramont Chevigny en Belgique et arrivée le soir à Bad Munstereifel en Allemagne. Passage de la frontière à Losheimergraben.

Départ à 6h00, arrivée vers 17h00.

C'est une très belle étape, vallonnée et boisée, passant par le massif de l'Eifel. Toujours aussi chaud, près de 35°C au soleil, les passages à l'ombre sont nombreux et bien appréciés.

Bad Munstereifel est une ville fortifiée, touristique mais tranquille. Visiter la ville le soir est à ne pas manquer.

Etape à l'hôtel *Am Orchheimer Tor*, situé juste à côté de l'entrée de la cité fortifiée. Accueil très sympathique, une bière Pils est offerte ! Le vélo dort dans la chambre, au rez-de-chaussée : bien pratique.

Après 2 premiers jours un peu dans le dur physiquement, le soir du troisième jour je suis bien. L'étape a été plus courte et ça se ressent.

4eme étape : 105 km (cumulé : 645 km) (D+ : 460 m)

Départ de Bad Munstereifel vers 7h00 et arrivée à Windeck en milieu d'après-midi, passage par Bonn.

Etape volontairement courte et de transition : il faut quitter la relative fraîcheur du massif de l'Eifel et descendre sur la plaine caniculaire du Rhin (que l'on franchi à Bonn).

J'ai aussi un problème de GPS : mon ancien GPS a rendu l'âme la veille. Finalement j'ai de la chance de passer par Bonn à ce moment du voyage. J'y achète le matin un nouveau GPS, facile à programmer. Merci au phone shop « Telesurf Bonn » !

Ensuite je quitte Bonn, passe le Rhin, et file par la vallée bien ombragée de la Sieg.

La magnifique vallée de la Sieg



Le soir, arrivée vers 16h à l'hôtel restaurant *Bergischer Hof*. Le vélo dehors sous le porche de l'entrée.

5eme étape : 120 km (cumulé : 765 km) (D+ : 1250 m)

Encore une étape assez courte. Il faut dire que la météo promet pour ce jour la journée la plus chaude du parcours…et l'étape présente pas mal de relief.

Départ de Windeck très tôt (5h), la route serpente en pleine forêt (beaucoup d'animaux sauvages visibles : merci au vélo et à sa discrétion). Je croise une route coupée par un gros chantier de terrassement routier : pas envie de faire demi-tour, je porte le vélo et traverse à pieds !

Et arrivée à Winterberg en début d'après-midi.

Winterberg est une station de sport d'hiver de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie, située à environ 750 m d'altitude. Ambiance moyenne montagne.

Grosse sieste à l'arrivée !

Sur la route de Winterberg

Zone la plus vallonnée du voyage

Mon vélo et moi … en pleine nature, tranquille !



6eme étape : 191 km (cumulé : 956 km) (D+ : 1420 m)

Etape proche de 200 km. Il faut dire qu'il me reste encore plus de 500km pour arriver à Berlin…et le relief est favorable en début d'étape.

De Winterberg, je descends rapidement sur Korbach (l'un des points d'étape du TUE). De là je file sur Katlenburg Lindau par la vallée de la Weser. Cette vallée est superbe, la route serpente le long de la rivière. Prévoir un franchissement par barge à câbles, original !

Vallée de la Weser



Traversée de la Weser par le bac à câbles à Wahlsburg



J'ai de la chance, alors que la canicule sévit en France, ici le vent se cale au nord-est et la température plafonne à 25 °C.

Katlenburg Lindau est un village situé à environ 20 km au nord-est de Göttingen. On y retrouve un paysage de plaine. Arrêt à *l'Hotel Bierwith*, accueil sympathique, la bière de pays est délicieuse (Pilsener Einbecher).

Spécialité locale à l'arrivée de l'étape !



7eme étape : 190 km (cumulé : 1147 km) (D+ : 600 m)

Encore pas mal de km pour cette étape. Je contourne le massif de l'Harz, les pentes indiquées par mon GPS font un peu peur, pas sûr que ça passe, ça à l'air très casse pattes…je trace en passant par le nord du massif.

Départ de Katlenburg vers 6h15, et arrivée en fin d'après-midi à Barby, en rive gauche de l'Elbe.

Paysage globalement de plaine. Je franchis l'ancienne frontière avec l'ex-Allemagne de l'Est au deux tiers du parcours du jour.

Arrivée à Barby, étape à la *Pension zur Galerie*, souper au centre du bourg à 5 minutes à pieds, dans un restaurant bulgare.

Ça sent bon l'arrivée…

Casse-croûte classique : Wurst + gâteau Kirschkuchen

Sinon la Kartoffelsalat fonctionne très bien aussi.



Ancienne frontière Est-allemande



8eme étape : 154 km (cumulé : 1300 km) (D+ : 350 m)

Go pour Berlin !

Au départ de Barby, je franchi l'Elbe par un pont de chemin de fer situé au nord du village, il y a une piste cyclable + piétonne le long du pont : bien pratique et le paysage tôt le matin est superbe. En variante, il y a un bac à câble au sud du bourg, mais qui commence son service trop tard pour moi…

Franchissement de l'Elbe au nord de Barby par le pont mixte chemin de fer / piéton+vélo



Arrivée à Berlin, Wihelm Hauff Strasse



Paysage un peu vallonné. A environ 80km de Berlin, on rentre dans une forêt de pins magnifique (digne des Landes !), avec des pistes cyclables. C'est un peu sportif pour ne pas s'y perdre.

L'arrivée sur Berlin se fait par Postdam, c'est une région de lacs à l'ouest de la capitale.

La circulation dans Berlin est très facile à vélo : vastes routes, sécurisées, ça change des routes parisiennes… Et vers 15h30, arrivée dans le quartier de Schöneberg : je pose le vélo et salue mon fils !

D) Synthèse

Pour une étape majoritairement de plaine (ici on va dire les étapes 1, 4, 7 et 8), avec le vélo pesant 16kg, la vitesse roulante était de l'ordre de 19 à 21 km/h. Donc faire 200 km implique 10 heures de vélo, soit 12 heures avec les poses.

Pour une étape vallonnée (ici les étapes 2, 3, 5 et 6), la vitesse roulante était de l'ordre de 17 à 18 km/h. Réaliser 135 km suppose de faire près de 8h de vélo, et 10h avec les poses.

Au final, 8 jours, 1300 km, 8700m de D+, environ 70 heures de vélo, pour une vitesse moyenne « roulante » de 18,8 km/h.

J'ai bénéficié de très beau temps, plein soleil, parfois trop chaud pour le vélo, impliquant de rouler tôt le matin.

Le GPS est nécessaire pour compléter la lecture du road book, très bien fait au demeurant. Les panneaux indicateurs en Belgique et en Allemagne ne sont pas toujours aussi explicites que ceux de France.

Les routes sont tranquilles, les pistes cyclables en Allemagne permettent de bien sécuriser le voyage (les routes principales allemandes étant par ailleurs à très fort traffic : à éviter absolument à vélo !).

Aucun souci pour facilement déjeuner ou dîner. Egalement, en Allemagne, on croise souvent des stands de vente de fruits au bord des routes (fruits rouges genres groseilles, framboises, mûres et fraises à cette saison). Pour le ravitaillement en eau, il convient d'acheter des bouteilles (eau plate ou gazeuse).

Les échanges se font facilement avec les allemands, le contact est facile, même si dans les petits villages traversés, tous ne parlent pas anglais (ni français).

Si c'était à refaire dans une version plus touristique et moins sportive, prévoir 10 à 12 jours de voyage, sur le même tracé, avec étape(s) en camping possible.

Bonne route à vous !