

**Paris - Prague en vélo**  
**Journal de voyage**  
du 11 juin au 20 juin 2011



**Michel BONNARD (à son arrivée à Prague)**  
*michel.bonnard12@wanadoo.fr*

## SOMMAIRE

### **I – Les Traits d’Union Européens.**

### **II – C’est parti.**

### **III – Descriptif de mes vélos.**

### **IV – Les 10 étapes.**

- 1) Paris – Coulommiers – Morains – Clamanges.
- 2) Clamanges – Givry en Argonne – Biselee.
- 3) Bislée – Saint Mihiel – Mohrange – Hellimer.
- 4) Hellimer – Bitche – Wissembourg – Kandel.
- 5) Kandel – Speyer – Heidelberg – Möckmühl.
- 6) Möckmühl – Rothenburg – Neuhof an der Zenn.
- 7) Neuhof an der Zenn – Erlangen - Bayreuth.
- 8) Bayreuth – Wunsiedel – Cheb – Sokolov.
- 9) Sokolov – Karlovy Vary – Beroun.
- 10) Beroun – Lodenice – Rudná – Prague.
- 11) Visite de Prague.

### **V – C’est fini.**

## ANNEXES

**Annexe 1** : Itinéraire en vélo.

**Annexe 2** : Budget du voyage.

### **I – Les Traits d’Union Européens** : Historique – Objectif.

Les randonnées permanentes **TRAITS D’UNION EUROPEENS**, (création ASPTT CNET Issy les Moulineaux en 1983) proposent, dans un sens indifférent, de relier Paris aux autres capitales de l’Union Européenne ou de l’Europe et certaines principautés.

Ces **TRAITS D’UNION EUROPEENS** avec des points de contrôles très espacés et des itinéraires aussi tranquilles que touristiques (qui ont été reconnus entièrement à bicyclette lors des inaugurations), ont été particulièrement étudiés.

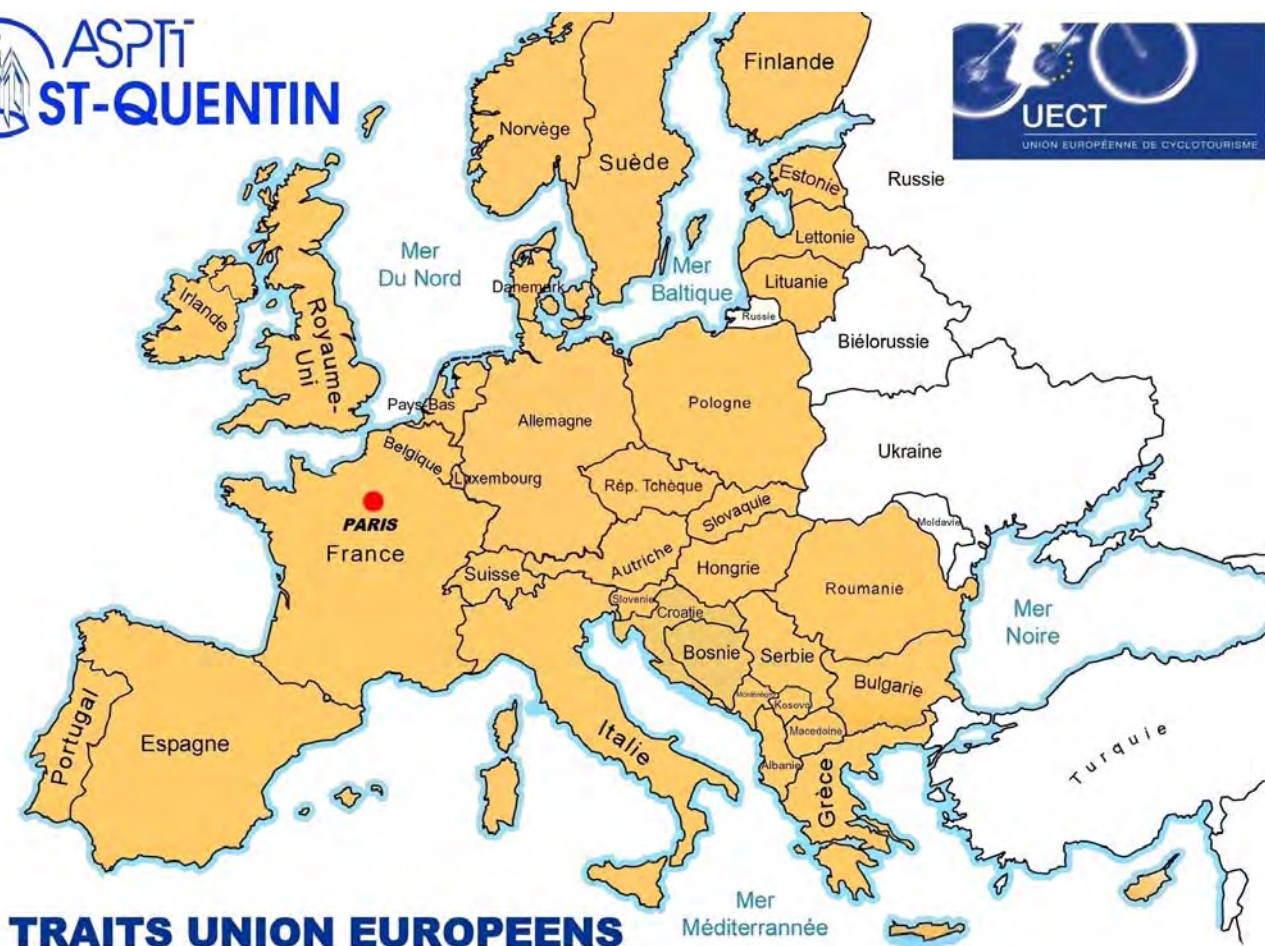
Ils évitent les grandes routes et même les grandes villes, cheminent à travers les petites routes sinueuses de la France profonde et des pays européens et offrent la possibilité de découvrir à vélo les pays de l’Union Européenne ou Européens.

Ces **TRAITS D’UNION EUROPEENS** s’adressent à tous les fanatiques du vélo, les amateurs de grand air, désireux d’échapper aux contraintes de la vie polluée et qui veulent visiter l’Europe en dehors des autoroutes, ils ont aussi pour objectifs de pratiquer le cyclotourisme, formidable moyen de rencontres et d’échanges avec les peuples, tout en véhiculant l’esprit d’amitié et de solidarité entre les peuples.

Les 33 **TRAITS D'UNION EUROPEENS** ouverts au départ de Paris au 01/01/2011 sont :

PARIS LONDRES	337 km	PARIS LJUBLJANA	1 672 km
PARIS BRUXELLES	360 km	PARIS BUDAPEST	1 774 km
PARIS LUXEMBOURG	390 km	PARIS ROME	1 799 km
PARIS BONN	517 km	PARIS ZAGREB	1 834 km
PARIS BERN	598 km	PARIS VARSOVIE	1 852 km
PARIS AMSTERDAM	635 km	PARIS DUBLIN	2 043 km
PARIS VADUZ	743 km	PARIS BELGRADE	2 209 km
PARIS ANDORRE	1 019 km	PARIS LISBONNE	2 195 km
PARIS EDIMBOURG	1 027 km	PARIS VILNIUS	2 374 km
PARIS MONACO	1 032 km	PARIS SARAJEVO	2 640 km
PARIS BERLIN	1 194 km	PARIS SOFIA	2 684 km
PARIS PRAGUE	1 218 km	PARIS RIGA	2 717 km
PARIS COPENHAGUE	1 464 km	PARIS PODGORICA	2 767 km
PARIS SAINT MARIN	1 524 km	PARIS TALLINN	3 192 km
PARIS VIENNE	1 557 km	PARIS BUCAREST	3 217 km
PARIS MADRID	1 608 km	PARIS ATHENES	3 724 km
PARIS BRATISLAVA	1 630 km		

Sont à l'étude et seront ouvertes dans les années futures (après 2012) après reconnaissance et inauguration, les autres liaisons vers les capitales de l'Union Européenne ou de l'Europe.



[Pour toutes les infos sur les traits d'union européens, vous pouvez contacter :](#)

**Patrice GODART** 18, résidence du Moulin – 80470 ST SAUVEUR

Tél : 06.81.11.11.37 - E-mail : [patrice-godart@orange.fr](mailto:patrice-godart@orange.fr)

Site : [www.uect.org](http://www.uect.org) chapitre EVENEMENTS « Traits Union Européens ».



## II – C'est parti.

Samedi 11 juin, 7 h 00 :

Une nouveauté cette année, je vais rouler seul sans mon ami Michel CHEMINET qui m'a accompagné lors de nombreuses randonnées les années précédentes (Tour de la Croatie en 2006 / Lyon – Venise en 2007 / Paris – Copenhague – Stockholm en 2008 / Paris – Rome en 2009 et Paris – Madrid en 2010). J'ai beaucoup appris à ses côtés parce que c'est un cyclotouriste très expérimenté sur les grandes distances et qui possède la science du vélo. Merci Michel pour ce que tu m'as apporté.

J'ai préféré tout de même réduire la longueur des étapes autour de 150 km par jour, au lieu des 150 à 200 que nous réalisions auparavant.

Pour des raisons de commodités et afin d'éviter le flot des voitures en traversant tout l'ouest parisien et Paris, j'ai prévu de partir comme le recommande l'itinéraire de la porte de Vincennes à Paris. C'est un point de départ parfait pour aller vers l'est puisque ce sera tout au long du parcours l'essentiel de ma direction.

Au petit matin, Martine mon épouse qui avait un petit pincement au cœur de me voir partir seul, m'a emmené en voiture à la Porte de Vincennes sans oublier bien entendu le plus important : le vélo et le peu de bagages avec lesquels je subsisterai pendant une dizaine de jours. J'avais la semaine précédente vérifié mécaniquement mon vélo en changeant les pneus et en contrôlant les roulements, les visseries, les câbles et les éclairages.

J'avais, quelques semaines auparavant, déterminé l'itinéraire de Paris - Prague à partir d'un site de référence pour les cyclotouristes. La plupart des capitales européennes sont accessibles en vélo et tous les trajets reliant Paris à ces capitales sont documentés et homologués par l'ASPTT de Saint-Quentin dans l'Aisne, sous la houlette de [Patrice GODART](#) son responsable (voir la page 3).

Cette préparation est essentielle parce que les routes principales et secondaires sont parfois dangereuses (vitesse excessive des voitures et des camions – réseau routier pas toujours bien entretenu – très peu de 2 roues sur les routes et encore moins de vélos, ce qui nous fait apparaître comme des intrus). Mais je sais que cette année, en traversant l'Allemagne pour l'avoir déjà fait lors de Paris – Copenhague – Stockholm, je pourrai emprunter de nombreuses pistes cyclables parce que ce pays possède un vrai réseau qui facilite la circulation des vélos, en particulier en milieu urbain.

Il conviendra d'être plus vigilant en France et en République Tchèque où la pratique urbaine du vélo est moins développée.

Mes bagages se limitent à une sacoche guidon pour les affaires courantes, une sacoche triangle pour le vêtement anti-pluie et une sacoche de selle pour le petit outillage, l'ensemble pesant de 5 à 6 kg supplémentaires.

Comme tout cyclotouriste digne de ce nom, ma sacoche guidon est équipée d'une pochette transparente pour visionner la carte et l'itinéraire choisi. Ce routage par carte « à l'ancienne » est important parce qu'il nous permet en temps réel de lire les panneaux indicateurs tout en repérant le tracé sur la carte.

J'ai aussi installé un petit drapeau français à l'arrière du vélo, non pas par chauvinisme, mais pour indiquer à nos amis étrangers que je viens visiter leur pays en bicyclette qui reste un moyen de locomotion simple et écologique pour rencontrer les gens et apprécier les paysages.

Je quitte Paris (Porte de Vincennes) à 7 h après un petit déjeuner copieux pris à la maison.

Samedi 11 juin 7 h : prêt pour le départ de la porte de Vincennes à Paris



### III – Descriptif de mes vélos.

*Michel BONNARD : Vélo de randonnée.  
(Montage à la carte par Manuel de Plaisir Cycles – 78).*



- Vélo cadre acier Motobécane Columbus 58 cm de 1981.
- Fourches Columbus chromées – Potence FSA – Jeu de direction Spidel.
- Freins Campagnolo Centaur – Leviers de vitesse Campagnolo Centaur.
- Roues Campagnolo Zonda noires – Pneus Continental GP 4 season.
- Pédalier Campagnolo Comp TM triple plateaux (50 – 40 – 30).
- Dérailleur arrière Campagnolo Comp TM.
- Dérailleur avant Campagnolo Comp TM.
- Cassette arrière 10 vitesses : 13 – 29 Campagnolo Centaur.
- Pédales Look Kéo – Chaussures Sidi et cales Look Kéo.
- Sacoche guidon Chapak avec clic-fix.
- Poids du vélo : 11 kg – Poids avec les sacoches et les bidons : 17 kg.

Michel BONNARD : Vélo d'entraînement.  
(Montage à la carte par Manuel de Plaisir Cycles – 78).



- Vélo cadre carbone Bianchi Infinito 59 cm – Année 2010.
- Fourches carbone et kevlar Bianchi.
- Potence 3T – Guidon 3T Rotundo – Jeu de direction FSA Orbit CE Plus.
- Freins Campagnolo Centaur – Leviers de vitesse Campagnolo Centaur.
- Roues Campagnolo Zonda argent – Pneus Continental GP 4000 S.
- Pédales Campagnolo Comp TM triple plateaux (50 – 40 – 30).
- Dérailleur arrière Campagnolo Comp TM.
- Dérailleur avant Campagnolo Comp TM.
- Cassette arrière 10 vitesses : 13 – 29 Campagnolo Centaur.
- Selle San Marco céleste – Tige de selle Campagnolo Record.
- Pédales Look Kéo – Chaussures Sidi et cales Look Kéo.
- Poids du vélo : 7,6 kg.

#### IV – Les 10 étapes.

##### 1) Paris – Coulommiers – Morains – Clamanges.

Samedi 11 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
161 km	920 mètres	22,8 km/heure	19°

Je suis prêt pour entamer mon périple. J'ai effectué les mois précédents un bon entraînement physique en alignant les km (environ 7 800 km depuis le 1<sup>er</sup> janvier) et j'ai durci l'entraînement en programmant des randonnées de 200 km en Ile-de-France et quelques ballades dans les cols du Beaujolais.

Je quitte Paris en passant devant le château de Vincennes puis dans le bois du même nom dans lequel est situé l'INSEP qui héberge les sportifs de haut niveau. Les premiers kilomètres sont très urbains jusqu'à Pontault-Combault. Je rencontre quelques cyclotouristes qui m'accompagnent et qui sont surpris que j'aie à Prague en vélo. Je traverse dans un premier temps la Brie jusqu'à Coulommiers. Coulommiers est une cité à l'histoire riche, dont témoignent ses nombreux monuments et à l'identité marquée par son terroir, plus particulièrement par le célèbre fromage qui porte son nom. Après avoir longé la vallée du grand Morin, je récupère après Montmirail la vallée du petit Morin. Ces vallées sont les seules zones verdoyantes de la région et le grand et le petit Morin sont 2 affluents de la Marne. La région est essentiellement constituée de terres agricoles : blé, avoine, colza, orge, etc...





La culture du blé et de l'orge dans les plaines de la Brie

A partir de Villevenard, les premiers vignobles de Champagne apparaissent et les circuits touristiques dans le vignoble sont indiqués à chaque village.

En fin d'après-midi, je parcours les derniers kilomètres dans cette champagne crayeuse (on disait autrefois pouilleuse) que je retrouverai demain matin. Autrefois région pauvre et dépeuplée, la Champagne crayeuse est devenue une des grandes régions agricoles française grâce à l'utilisation des engrais, produisant des céréales et des betteraves et possédant des industries agroalimentaires. Une autre de ses grandes richesses est que son sous-sol crayeux permet la culture de la vigne dont les cépages sont adaptés à la vinification du champagne. La région est donc devenue plus riche, mais reste toujours aussi dépeuplée.



Quelques éoliennes apparaissent sur les collines

Je m'arrête à Clamanges où j'ai réservé une chambre d'hôte chez des particuliers.

Je suis très bien accueilli et la famille me propose de dîner avec eux : quiche lorraine - sauté de veau aux petits légumes du jardin - fromages - tarte aux griottes. Le gîte et le couvert sont parfaits dans cette belle propriété.

## 2) Clamanges – Givry en Argonne – Bislee.

Mardi 12 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
141 km	975 mètres	22,4 km/heure	22°

Après un petit déjeuner copieux (avec de la confiture maison), je quitte cette famille sympathique qui m'a accueilli et je démarre une journée qui me fera parcourir la Champagne, l'Argonne et la Meuse. Je récupère la route initiale au bout de 5 km puisque le gîte était un peu à l'écart et je traverse tout le sud de la ville de Chalons en Champagne retrouvant les mêmes paysages que la veille : de grandes étendues agricoles et des villages clairsemés tous les 5 à 10 km.



Je franchis la Marne à Pogny avant de longer l'un de ses affluents : la Moivre.

En arrivant à Givry sur Argonne, le relief change avec des alternances de montées et de descentes et la forêt est présente partout : forêt de Belval, forêt domaniale de Lisle, forêt domaniale des Koeurs.

Lorsque je passe à Chaumont sur Aire, les panneaux indicateurs signalent la voie sacrée qui reliait Chaumont sur Aire à Verdun et qui servait à acheminer les soldats français lors de la 1ère guerre mondiale, les vivres et l'armement.

Au terme de cette 2ème étape, je m'arrête à Bislee dans un relais-hôtel près de Saint Mihiel où je pointerai demain matin. Pour le repas du soir, ce sera une raie aux câpres, du brie de Meaux et un flan.

## 3) Bislée – Saint Mihiel – Mohrange – Hellimer.

Lundi 13 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
130 km	1 230 mètres	21,2 km/heure	20°

La pluie ayant fait son apparition cette nuit, l'atmosphère est plus fraîche pour partir au petit matin, mais c'est plutôt un avantage pour rouler. Les nuages seront de la partie toute la journée mais sans une goutte de pluie.

Je m'engage pour un périple à travers la Lorraine en contournant le nord de Nancy et le sud de Metz qui sont les 2 grandes métropoles de la région. En évitant ces 2 villes, je vais traverser le parc naturel régional de Lorraine et cette étape de 130 km va se révéler plus montagneuse que les précédentes puisqu'à l'arrivée, je constaterai 1 230 mètres de dénivelé. A certains endroits, je vais grimper des côtes à 8 ou 9% avec l'équivalent en descente ce qui me fera atteindre 61 km/h en lâchant les freins.





... et pour cause, la pente fait 9% pour rejoindre le village

Au fil des pancartes directionnelles, de Pont à Mousson, Pompey, Toul, Mohrange, etc... je pense à la crise industrielle (sidérurgie, mécanique) qui a frappé cette région dans les années 1970 / 1980. Cette crise a laissé des séquelles visibles dans certains villages qui semblent désertés et où les maisons ne sont plus entretenues. Au niveau agricole, ce n'est pas la richesse de la Brie ou de la Champagne, ce sont quelques cultures de céréales, un peu d'élevage sans oublier les pruniers et les mirabelliers.



Avec la sécheresse le foin est à prix d'or cette année et les vaches ruminent ...

J'arrive à Hellimer (près de Sarreguemines) pour cette fin d'étape et je trouve facilement l'unique hôtel de la ville. Au repas du soir, ce sera des crudités, une côte de veau avec des champignons et une crème brûlée arrosée d'un petit blanc de Meuse que je découvre.

#### 4) Hellimer – Bitche – Wissembourg – Kandel.

Mardi 14 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
132 km	1 251 mètres	21,2 km/heure	21°

Ce sera une très belle étape à travers le parc naturel régional des Vosges du nord où je découvre le relief accidenté des Vosges : encore plus de 1 200 mètres de dénivelé, le franchissement de 2 cols dont l'un affiche des pentes à 10 ou 11% et une pointe de vitesse à 68 km/h dans la descente de l'un des cols.

La matinée me conduit à Bitche, célèbre pour son fort et qui héberge encore actuellement un régiment de chasseurs très important.



Le fort de Bitche, ville de garnison également

Les bâtiments du régiment sont éparpillés au sein d'une immense forêt : la forêt de Sturzelbronn. En approchant des Vosges, les villages s'embellissent et l'architecture se rapproche des maisons alsaciennes, en se parant de nombreux colombages. Le parc naturel des Vosges est très boisé et certains villages sont de vrais bijoux : Obersteinbach, Niedersteinbach, Lembach.



Un village vosgien typique



Je repère aussi le long du parcours des vestiges de la célèbre ligne Maginot qui n'a pas servi à grand chose pendant la 2ème guerre mondiale. Je franchis la frontière franco-allemande à Wissembourg et me dirige vers Kandel, ville typiquement allemande avec des maisons coquettes à colombages. J'aperçois des panneaux routiers qui indiquent la direction de Neustadt en der Weinstrasse et de Landau et qui me rappellent les lieux où j'étais militaire en Allemagne en 1970/1971. A l'époque la France et ses alliés (Etats-Unis, Grande Bretagne, Canada) occupaient l'Allemagne de l'Ouest et ce jusqu'à la chute du mur de Berlin en 1991.

#### 5) Kandel – Speyer – Heidelberg – Möckmühl.

Mercredi 15 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
165 km	850 mètres	21,4 km/heure	28°

En examinant la carte ce matin, j'appréhendais un peu cette étape, non pas pour le relief mais parce qu'il fallait traverser des villes importantes : Speyer, Bad Wimpfen et surtout Heidelberg. La difficulté principale en milieu urbain est qu'il faut trouver son chemin en vélo au milieu des réseaux d'autoroutes et que la circulation des vélos est difficile et très réglementée, avec des interdictions de rouler sur certaines routes. Mais en récompense, l'étape fût belle avec la traversée du Rhin à Speyer, le passage à Hockenheim ville célèbre pour son grand prix automobile de formule 1 et surtout la magnifique ville d'Heidelberg située sur le bord du Neckar (affluent du Rhin).



Heidelberg

Après un pique-nique à Neckargemund, l'après-midi a été très chaude (plus de 30°) mais heureusement la région du Neckar est souvent ombragée et m'a procurée un peu de fraîcheur bienfaitrice.





Une petite pause les doigts de pied en éventail après manger, cela fait du bien...

En fin d'après-midi, j'ai tiré un peu la langue à cause de la chaleur tout en [longeant le cours de la rivière Jagst](#), affluent du Neckar, en rejoignant Möckmühl. Les allemands appellent cette route la "Deutsche Ferienstrasse" c'est à dire la route allemande des vacances.



J'étais heureux en arrivant à l'hôtel, référencé "Bett and Bike", c'est à dire réservant un accueil chaleureux aux cyclotouristes et à leur monture. Au repas, des pâtes aux crevettes, des salades et un tiramisu, m'ont réconforté de cette longue journée.



## 6) Möckmühl – Rothenburg – Neuhof an der Zenn.

Jeudi 16 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
148 km	1 150 mètres	20,6 km/heure	27°

Après un petit déjeuner classique en Allemagne (salé - sucré c'est à dire de la charcuterie et du fromage suivis de viennoiseries, confitures, yaourts et fruits), je quitte la ville de [Möckmühl et ses magnifiques ruelles](#).



J'emprunte une route prisée par les allemands (la romantische strasse) le long de la rivière Jagst et quelques vignobles apparaissent dans le paysage autour de Bad Mergentheim. Puis je longe une nouvelle rivière, la Tauber qui me mènera à midi à Rothenburg on der Tauber après 100 km parcouru dans la matinée. C'est une ville fortifiée et chargée d'histoire à chaque coin de rue.





Rothenburg avec sa tour et ses épaisses fortifications

Après un repas classique pris dans une auberge (gasthof) : Côte de porc avec des pommes de terre, de la salade et une bière blonde, je reprends mon outil de travail pour accomplir les 50 derniers km. La chaleur est présente (30°) mais les orages menaçants font tomber progressivement la température et par chance j'y échappe en étant un peu poussé par le vent.

Avant la fin d'étape, je contourne par le nord la ville de Nuremberg. Nuremberg était la « capitale idéologique » du III<sup>ème</sup> Reich où avaient été promulguées en 1935 les lois antisémites et les alliés choisirent cette ville en 1945 pour y juger, devant un tribunal militaire international, 24 hauts responsables et 8 organisations du régime nazi. Par ailleurs, Nuremberg est encore considérée comme l'une des capitales mondiales du jouet.

J'arrive à 16 heures à Neuhof an der Zenn, un village typique et je suis hébergé dans une magnifique auberge, mais le village abrite une grosse usine d'ensilage et une odeur tenace envahit l'atmosphère. J'espère que cela n'est pas tous les jours comme ça pour les habitants. Je dîne dans l'auberge le soir alors qu'un gros orage éclate avec une excellente soupe d'asperges fraîches, une langue de bœuf aux petits légumes, une glace et une bière.



## 7) Neuhof an der Zenn – Erlangen - Bayreuth.

Vendredi 17 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
123 km	1 248 mètres	19,6 km/heure	25°

En préparant le parcours, j'avais remarqué sur la carte que l'itinéraire entre Neuhof an der Zenn et Bayreuth était très accidenté. Effectivement, je n'ai pas été surpris parce que je n'ai pas arrêté de monter et de descendre sur des portions frisant les 11 ou 12%. Je précise le dénivelé, parce que j'ai un petit ordinateur de bord qui me permet d'obtenir de manière instantanée les données classiques comme la vitesse, la moyenne, la température, mais aussi des fonctions d'altimétrie : l'altitude et le pourcentage de pente ou de descente.

Pendant la 1<sup>ère</sup> heure je longe la rivière Zenn avant d'atteindre Erlangen qui est un nœud autoroutier et ferroviaire. La traversée de cette ville s'avère un peu compliquée mais après quelques bifurcations non prévues, un jeune homme se rendant à son travail en vélo tout terrain, me propose gentiment de me remettre sur le droit chemin et m'apporte une aide précieuse pour sortir de cette nasse.

Je pique nique ensuite à Gosberg, un petit village typique de production de cerises et beaucoup de points de vente sont positionnés le long de la route. Après le plein de cerises, je m'arrête dans une backerei (boulangerie - salon de thé) où je commande un énorme apfelstrudel accompagné d'une bonne bière. Le kilo de cerises fera office de dessert.

L'après-midi me conduit à travers le "Naturpark Fränkische Schweiz" ou le parc naturel de la Suisse Franconienne et le "Veldensteiner" par monts et par vaux.



Le relief ne dépasse jamais les 400 mètres mais sur 123 km, cela donnera 1 248 mètres de dénivelé. Mon triple plateau (50 - 40 - 30 dents) aura été d'une grande utilité, surtout le 30 à l'avant et le 28 dents à l'arrière. J'arrive à Bayreuth, ville située au nord de la Bavière en Haute Franconie et célèbre pour son festival mais aussi pour ses quartiers historiques. Ce festival d'opéra a été fondé en 1876 par Richard Wagner et est consacré à l'exécution de ses 10 principaux opéras.

Il se tient chaque été au palais des festivals : [le Festspielhaus de Bayreuth.](#)



Je suis hébergé dans un hôtel qui fait aussi fonction de résidence étudiante et l'accueil est tout à fait sympathique. Le soir, je dîne avec des spaghettis à la bolognaise, pour absorber quelques sucres lents.

#### 8) Bayreuth – Wunsiedel – Cheb – Sokolov.

Samedi 18 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
111 km	1 177 mètres	21,6 km/heure	16°

Il a plu presque toute la nuit, juste après le feu d'artifice qui a été tiré à Bayreuth la veille au soir. L'humidité est donc très présente au petit matin, avec des routes mouillées, mais je fais attention où je roule afin de ne pas favoriser la crevaision. En dépit de lourds nuages qui m'accompagnent toute la matinée, il ne tombera pas une goutte de pluie.

Je quitte Bayreuth à 7 h 30' en empruntant une route qui serpente le long de la rivière Steinach et qui traverse le massif montagneux du Fichtelgebirge, dont les sommets atteignent plus de 1 000 mètres. Le parcours est très accidenté et je passe de village en village en alternant les montées et les descentes. Ce sont des stations de villégiature l'été pour la marche en moyenne montagne et l'hiver des minis pistes de ski sont implantées.



[Le village de Warmensteinach dans la région du Fichtelgebirge](#)



La frontière allemande / tchèque est indiquée et de longues descentes me rapprochent des 2 villes frontière : Schirnding et Pomezí nad Ohří.



En entrant dans un nouveau pays comme la République Tchèque, il convient d'avoir quelques repères : le pays est intégré dans les 27 pays de la communauté européenne mais il n'est pas encore passé à l'euro. Toutefois, l'euro est accepté et le couronne tchèque devrait à terme disparaître. Par ailleurs, les routes sont parfois un peu moins bien entretenues qu'en Allemagne et il faut faire attention aux nids de poules. Le niveau de vie est aussi relativement bas et cela se voit en milieu rural où les exploitations et les outils sont relativement rustiques.

Pour l'arrêt d'étape, j'ai prévu de faire un écart afin de trouver un hôtel. Ce sera la petite ville de Sokolov dans un hôtel bon marché (42 euros avec un petit déjeuner copieux), mais la ville pour un samedi après-midi est tristounette.

### 9) Sokolov – Karlovy Vary – Beroun.

Dimanche 19 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
176 km	2 016 mètres	20,7 km/heure	15°

Ce sera l'étape la plus longue et la plus montagneuse du parcours. J'avais calé cette étape tchèque un dimanche pour bénéficier de la moindre circulation des voitures.

Cela s'est passé ainsi, d'autant plus que le temps était très maussade. Des pluies et des éclaircies ont alterné toute la journée. N'ayant pas de carte détaillée de la République Tchèque, j'ai parfois tourné en rond, en particulier autour de Karlovy Vary et de Touzím.

Le matin, après un bon petit déjeuner copieux (charcuterie - fromage - pain - confiture - beurre - yaourt - fruits - café), je me dirige vers la petite ville de Locket, connue pour son château situé sur un éperon rocheux.





Le château de Loket

J'arrive ensuite à Karlovy Vary (Karlsbad en allemand), célèbre station thermale où je dois pointer ma carte de contrôle, ce que je fais dans une station service.

La ville doit son nom à Charles IV qui a visité les lieux dans les années 1370. Elle est réputée pour ses sources d'eau chaude (la plus chaude atteignant 73°) et pour sa rivière à eau chaude (la Tepla).



Hôtel à Karlovy Vary

A la fin du XIXe siècle et au début du XXe, la ville est un lieu mondain international. Clémenceau s'y rendait chaque année. Les 2 grandes guerres ralentirent considérablement l'activité thermale, mais après 1945, Karlovy Vary reprit son statut de ville de villégiature, devenant le centre de récréation de la nomenklatura communiste.

Je fais rapidement un tour de ville, mais comme il est 9 heures du matin, la ville n'est pas très animée et les curistes font la grasse matinée.

J'aperçois dans un parc la statue de Beethoven, parce que le compositeur s'y rendait parfois pour faire une cure. C'est le sculpteur Hugo Uher (1909-1945) qui a édifié cette statue de bronze inaugurée le 29 septembre 1929.



La statue de Beethoven à Karlovy Vary

Je quitte Karlovy Vary sous une pluie fine et plutôt qu'emprunter l'axe principal (la E48) qui relie Karlovy Vary à Prague, je prends l'itinéraire bis référencé sur le road book par mes collègues de l'ASPTT de Saint Quentin dans l'Aisne et qui épouse par le sud cette route principale.

Le parcours permet de traverser une partie de la Bohême en passant de village en village avec une topographie accidentée.

Midi arrive et comme j'avais confectionné 2 sandwiches le matin au petit déjeuner, je complète en cours de route en achetant 1 kilo de cerises vendues par une dame au bord de la route. On voit beaucoup de gens qui vendent à la sauvette soit des champignons, soit des myrtilles, soit des cerises.

Les 30 derniers kilomètres sont magnifiques entre Krivoklát, Nizbor et Beroun mais très montagneux avec des pourcentages à 12%.





Petite halte devant un champ de lin

J'arrive à Beroun, ville proche de Prague, ce qui me permettra demain matin, d'arriver tranquillement à Prague.

#### 10) Beroun – Lodenice – Rudná – Prague.

Dimanche 20 juin.

Distance	Dénivelé	Moyenne horaire	Température à 12 h
33 km	304 mètres	23,5 km/heure	17°

Une dernière étape (mini étape) pour arriver au centre de Prague. Je quitte Beroun qui se situe à plus de 600 m d'altitude vers 8 h du matin et après une dizaine de km de faux plat montant, je vais pratiquement descendre en pente douce pendant plus de 20 km pour rejoindre Prague dont l'altitude moyenne s'élève à un peu plus de 200 m.

En approchant de Prague, je suis heureusement surpris par les dispositions prises pour faciliter la circulation des vélos : couloirs aménagés sur le côté pour les vélos et couloirs de bus et de taxis autorisés pour les vélos. Cela me permet d'arriver très tranquillement au centre de Prague où je me repère assez facilement puisque j'étais venu en 2006 pour courir le marathon de Prague avec mes anciens collègues de France Télécom Orange.

Comme il est un peu plus de 9 heures du matin, j'ai le temps de circuler un peu en vélo pour faire le tour de la vieille ville, mais les pavés me dissuadent rapidement de poursuivre l'exercice.

En attendant le début d'après-midi pour me rendre à l'hôtel Europa, je me dirige vers un parc proche de la place Venceslas, l'équivalent des Champs Elysée de Paris.

Après avoir rejoint un des plus anciens hôtels de Prague, l'hôtel Europa datant de 1889 et situé sur la place Venceslas où j'avais réservé une chambre, je flâne dans le centre ville en attendant Martine mon épouse qui m'a rejoint en avion pour une visite de 3 jours de cette belle ville qu'elle ne connaît pas.





Arrivée à Prague : l'objectif est atteint



L'hôtel Europa, qui date de 1889

### 11) Visite de Prague : Du lundi 20 juin au jeudi 23 juin.

La ville de Prague (1,3 million d'habitants) est l'une des villes d'Europe où le patrimoine historique est exceptionnellement bien conservé. Au Moyen Age, elle jouissait de la réputation de l'une des plus belles villes du monde et on parlait de la ville d'or ou de la ville aux 100 tours. Un proverbe disait " Celui qui règne sur la Bohême est le maître de l'Europe".

Pendant 3 jours, nous avons eu le temps de parcourir à pied la vieille ville et son centre historique qui mélange admirablement tous les styles : roman, gothique, renaissance, baroque, rococo.



Le pont Charles, le plus ancien pont de la ville (datant de 1357),  
unique liaison entre les 2 rives du fleuve Vltava jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle





Vue sur le fleuve Vltava et sur la vieille ville avec le pont Charles au 2ème plan



Statue de l'écrivain tchèque Franz Kafka située devant la synagogue espagnole





L'hôtel de ville



Notre Dame du Týn



L'horloge astronomique et les apôtres





Les vélos « carrossés pour la visite en vélo



Sur le même thème de cette photo que j'ai prise à Prague,  
le Monde Magazine daté du 25 juin 2011 a publié le texte suivant :

*"Le char russe peint en rose par David Cerny en avril 1991 est déplacé jusqu'au centre de Prague. Il y sera exposé pendant une semaine dans le cadre des célébrations du vingtième anniversaire du départ des troupes soviétiques. Ce tank était à l'époque situé sur une place de la capitale pour commémorer la libération de Prague par l'armée rouge, en 1945. L'artiste avait alors pris le risque de le peindre pour protester contre l'occupation soviétique, écopant de quelques jours de prison"*

## V – C'est fini.

Jeudi 23 juin.

Retour : Prague - Paris.

Après un dernier petit tour en ville jeudi matin, nous rejoignons en minibus l'aéroport de Prague (Praha-Ruzyně) distant d'une vingtaine de km.



Départ de l'aéroport de Prague avec mon vélo bien emballé pour prendre l'avion

J'avais prévu de rejoindre Paris par avion, parce qu'il n'y a plus de train de nuit reliant Prague à Paris ou inversement. Mon fils qui est steward chez Air France, s'était préoccupé de faire acheminer un carton auprès du bureau Air France de Prague, afin que je puisse emballer mon vélo en toute sécurité.

Nous rejoignons en minibus l'aéroport de Prague (Praha-Ruzyně) distant d'une vingtaine de km et après un vol de 2 h, nous arrivons à Paris Roissy vers 17 h.

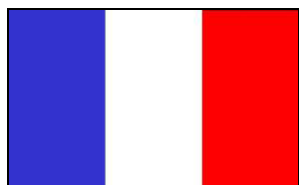
La boucle est ainsi bouclée et j'ai réussi mon objectif d'accomplir un nouveau trait d'union européen mais en solo pour une fois. L'avantage est que l'on avance à son rythme au fil des journées mais le dénivelé de plus 11 000 mètres et la distance de 1 320 km exigent toutefois un entraînement sérieux les mois précédents et une bonne préparation psychologique. Il s'agit de bien doser son effort et d'être capable de surmonter sans stresser les quelques difficultés qui peuvent surgir. De plus, on se rend compte que le vélo rapproche les gens et que l'on suscite la sympathie tout au long de son périple.

Pour ma part, j'ai l'habitude de "mouliner" et je suis un adepte du triple plateau 50-40-30 devant et 13-29 à l'arrière. Cela permet de passer partout, tout en roulant convenablement et en s'économisant sur le plan physique.

Merci enfin à mon épouse qui était inquiète de me voir partir seul mais qui m'a laissé partir comme un grand et mener à bien mon projet.



Au revoir amis français, allemands et tchèques, j'ai vraiment apprécié dans chacun de vos pays, les magnifiques paysages, les exceptionnels sites historiques et culturels et la chaleur de votre accueil.



Je réfléchirai en cours d'année à un prochain périple. Après les pays du nord de l'Europe comme le Danemark et la Suède, du sud comme la Croatie, l'Italie et l'Espagne, de l'est comme l'Allemagne et la République Tchèque, je trouverai bien parmi tous les circuits proposés par les **TRAITS D'UNION EUROPEENS** une autre destination pour 2012, si mon petit "moteur" fonctionne encore.

A suivre donc ...

**Michel BONNARD**

## ANNEXE 1

**Paris - Prague en vélo du 11 juin au 20 juin 2011**

**Départ de Paris le samedi 11 juin 2011**

**Ville contrôle**

Date	Itinéraire	Km	Autres caractéristiques
Samedi 11 juin	<b>Paris</b> -Pontault-Combault - Coulommiers – Montmirail – Morains - <b>Clamanges</b>	<b>161</b>	Moyenne : 22,8 - Dénivelé : 920 m Température : 19°
Dimanche 12 juin	<b>Clamanges</b> – Vitry la Ville – Givry en Argonne – Koeur la Grande– <b>Bislee</b>	<b>141</b>	Moyenne : 22,4 - Dénivelé : 975 m Température : 22°
Lundi 13 juin	<b>Bislee</b> - <b>St-Mihiel</b> – Saizerais – Morhange – Fancaltroff - <b>Hellimer</b>	<b>130</b>	Moyenne : 21,2 - Dénivelé : 1 230 m Température : 20°
Mardi 14 juin	<b>Hellimer</b> – Sarre Union – Bitche – Wissembourg - Allemagne - <b>Kandel</b>	<b>132</b>	Moyenne : 21,2 - Dénivelé : 1 251 m Température : 21°
Mercredi 15 juin	<b>Kandel</b> – Speyer – <b>Heidelberg</b> – Bad Wimpfel - <b>Möckmühl</b>	<b>165</b>	Moyenne : 21,4 - Dénivelé : 850 m Température : 28°
Jeudi 16 juin	<b>Möckmühl</b> – Bad Mergentheim – <b>Rothenburg</b> – <b>Neuhof an der Zenn</b>	<b>148</b>	Moyenne : 20,6 - Dénivelé : 1 150 m Température : 27°
Vendredi 17 juin	<b>Neuhof an der Zenn</b> – Erlangen - Forchheim – Pottenstein – <b>Bayreuth</b>	<b>123</b>	Moyenne : 19,6 - Dénivelé : 1 248 m Température : 25°
Samedi 18 juin	<b>Bayreuth</b> – Wunsiedel – Cheb (République Tchèque) - <b>Sokolov</b>	<b>111</b>	Moyenne : 21,6 - Dénivelé : 1 177 m Température : 16°
Dimanche 19 juin	<b>Sokolov</b> – Touzím - <b>Karlovy Vary</b> - Krivoclat – <b>Beroun</b>	<b>176</b>	Moyenne : 20,7 - Dénivelé : 2 016 m Température : 15°
Lundi 20 juin	<b>Beroun</b> – Lodenice – Rudna - Kosire - <b>Prague</b>	<b>33</b>	Moyenne : 23,5 - Dénivelé : 304 m Température : 17°

**Distance parcourue : 1 320 km - Dénivelé : 11 121 m**

**Moyenne : 21,31 km/heure Temps total : 62 heures**

Mardi 21 juin au Jeudi 23 juin	<b>Visite de Prague mardi 21 juin et mercredi 22 juin</b> Départ de <b>Prague jeudi 23 juin</b> à 15 h		Température moyenne 24°
--------------------------------------	---	--	----------------------------

**Départ de Prague le jeudi 23 juin 2011 à 15 h pour Roissy - Paris**

**Retour sur Plaisir le jeudi 23 juin**

ANNEXE 2

**Budget randonnée Paris - Prague : 11 juin au 20 juin 2011**

Dépenses		Montant en €	en %	Commentaires
Hébergement		550	55%	10 nuits à 55 euros en moyenne
Alimentation		300	30%	Restauration le soir + pique-nique le midi + cafés et boissons
Billet d'avion		70	7%	Retour Prague - Paris par avion
Visites touristiques		40	4%	Bayreuth - Prague
Frais divers		40	4%	Téléphone - divers
<b>Dépenses</b>		<b>1 000</b>	<b>100%</b>	

Hôtels ou Gites	Note	Type	Prix en €	Ville - Pays
Au Pré du Moulin	TB	Chambre et table d'hôtes	60.00	Clamanges (France)
Hôtel des Bons Pères	AB	Hôtel	50.00	Bislee (France)
Hôtel le Floride	B	Hôtel 1/2 pension	50.00	Hellimer (France)
Hôtel Zur Pfalz	TB	Hôtel	58.00	Kandel (Allemagne)
Hôtel Alte Stadtmühle	TB	Hôtel - Bett and Bike	41.00	Möckmühl (Allemagne)
Hôtel Riesengebirge	TB	Hôtel	56.00	Neuhof an der Zell (Allemagne)
Accent Hôtel	B	Hôtel	64.00	Bayreuth (Allemagne)
Park Hôtel	TB	Hôtel	42.00	Sokolov (République Tchèque)
Hôtel Best Western	TB	Hôtel	62.00	Beroun (République Tchèque)
Hôtel Europa	TB	Hôtel	67.00	Prague (République Tchèque)
<b>Total 10 nuits</b>			<b>550</b>	<b>environ 55 euros par nuit soit 550 euros pour 10 nuits</b>