

Joyeuses fêtes !

Le journal du cycliste urbain

n°113 Hiver 2011/2012

Sommaire

- p. 2 : Edito du Président
- p. 3 : Plan Local d'Urbanisme
- p. 4 & 5 : Double Sens Cyclable - brève balades nocturnes
- p. 6 : Bilan vélo 2011 et projets 2012 de la mairie et du Grand Toulouse
- p. 7 : Actu - Présentation du projet centre-ville du 21 octobre 2011
- p. 8 & 9 : Récit voyage - En vélo dans les Andes
- p. 10 à 13 : Revue de presse
- p. 14 : Balades du dimanche - Planning printemps-été 2012
- p. 15 : L'Axe Garonne : le point fin 2011
- p. 16 : Compte rendu de la réunion avec le Grand Toulouse le 12 septembre 2011
- P. 17 : Parcs vélo dans les gares de Midi-Pyrénées: Bilan fin 2011
- p. 18 : Voies vertes : Bram-Moulin neuf
- p. 19 : Balade n°67: Boucle Bram-Cailhau (Aude)
- p. 20 : Agenda

Toulouse a enregistré son mois de novembre le plus chaud depuis que les relevés météo existent. Pourtant la relance à court terme accapare bien davantage nos élites que le réchauffement climatique. Ils s'accrochent encore coûte que coûte à un système s'effritant de tous côtés. La société sera certainement en proie à des changements profonds dans un futur plus ou moins proche, qu'on le veuille ou non, mais que l'on n'anticipe guère.

Pendant ce temps, et ça tombe bien, Toulouse et son aire urbaine révisent des documents de planification tels le Plan Local d'Urbanisme (article dans le journal), Plan Climat Energie Territoriale ou le Plan de Déplacements Urbains (PDU). Ce dernier concocte ce que seront les transports à l'horizon 2020. On peut saluer les niveaux d'investissements mais malheureusement, il n'y a guère de révolution dans les résultats. La voiture restera reine (si tant est que l'essence reste aussi peu chère qu'aujourd'hui) alors que les transports en commun et le vélo croîtront un peu.

La vraie croissance, c'est la population avec + 20 000 hab/an !

L'évaluation environnementale de ce PDU indique qu'en 2020, les rejets de CO2 dus aux transports évolueront de 20%... dans le sens de l'augmentation ! Alors que la majorité des trajets fait moins de 5 km, le vélo ne représentera que 7,6% de tous les modes de déplacement (10% hors marche) en 2020. L'ambition est donc très mesurée quand on sait que le Grand Toulouse s'est engagé, par la signature de la charte de Bruxelles en 2009, à 15% à cet horizon!

Si le Grand Toulouse a entrepris de réels efforts (bilan des réalisations 2011 et projets 2012 dans quelques pages), il est à craindre que le vélo soit encore considéré par certains décideurs comme un mode de déplacement marginal, peu crédible et tout juste bon à aller acheter sa baguette le dimanche matin.

L'Association Vélo défend au contraire une ambition tout autre où l'automobiliste abandonne massivement sa voiture pour le vélo. Et il le fera non pas pour sauver le climat mais parce que c'est plus pratique et plus efficace que la voiture individuelle. Le PDU sera en enquête publique en 2012, n'hésitez pas à y proposer vos idées.

Pour illustrer cette notion de déplacements, on peut évoquer la pratique du vélo en cette saison qui se fait souvent la nuit, pour aller au travail ou à l'école et en revenir. Les grands axes tels la digue de Garonne au nord ou la piste du Canal au sud-est, par ailleurs identifiés au PDU, ne sont pas éclairés dès que l'on s'éloigne du centre ville. L'éclairage (indispensable) d'un vélo n'est pas assez puissant pour permettre d'y circuler en sécurité. Malheureusement, un éclairage efficace de ces grands cheminements n'est pas une priorité du Grand Toulouse.

C'est pourquoi nous vous donnons rendez-vous le jeudi 12 janvier à 18h30 place du Capitole pour une action de revendication sur le sujet.

Les éclairages, en cette saison, sont plutôt synonymes de fêtes de Noël. Vous aurez remarqué la balade nocturne exceptionnelle qui a eu lieu le 9 décembre. La jeune et dynamique équipe qui s'en occupe a besoin de renfort si nous voulons à nouveau pédaler le dernier vendredi soir du mois dès le printemps ! N'hésitez pas à les rejoindre.

Quant à l'équipe des balades du dimanche, elle nous concocte un alléchant programme 2012 que vous trouverez dans ces pages.

Alors bonne lecture et bonnes fêtes !

Sébastien Bosvieux
Président de l'association vélo



PLU *Le PLU un document de plus ?*

Schéma de cohérence territoriale (SCOT), Plan local de l'habitat (PLH), Plan de déplacements urbains (PDU), on s'y perd parmi tous ces documents de planification !

Et pourtant ce sont eux qui consignent les orientations de la métropole en matière d'urbanisme et d'aménagement de l'espace.

Le PLU (Plan Local d'Urbanisme) est la déclinaison technique, presque parcelle par parcelle. On y trouve les règles qui s'imposent aux promoteurs (hauteurs, stationnements...) mais aussi la structuration de l'espace public, définition des quartiers, préservation des espaces verts et naturels, protection et mise en valeur du patrimoine...

Sur Toulouse ce PLU date de 2006 et a été modifié plusieurs fois. Sa révision complète est l'occasion de faire plus de place au vélo et aux modes actifs en général, préparer une ville moins automobile, redynamiser les quartiers, leur redonner du sens et de la vie.

Il est donc important que les cyclistes soient présents sur la partie concertation et recueil des avis et idées des citoyens. Les commissions de quartier ont déjà commencé mais la procédure durera toute l'année 2012 suivie par l'enquête publique.

Concrètement, voici quelques idées pour faire évoluer ce document :

-> adopter un règlement de la construction qui impose plus de stationnements dans les résidences privées ainsi que les commerces, entreprises et tous les lieux publics. Cela passe par les seuils planchers à relever en terme de nombre de places mais aussi la réalisation de locaux facilement accessibles, fermés, où l'on puisse attacher le cadre (50% des vols ont lieu dans le domaine privé), et non les pince-tord-roues ! Un stationnement visiteur fléché devra également ne pas être oublié. Aujourd'hui le PLU demande un local couvert « 2 roues », accessible hors escalier, de mini 4% de la SHON pour les habitations, 6% pour les bureaux, 2% pour les hôtels, industries, services publics et l'équivalent d'une place pour 10 places auto pour les commerces > 200m².



-> le partage de l'espace passe par la réduction de la place faite à la voiture, y compris en stationnement. Il faut demander des seuils plafonds (maxima) pour les places de parking auto dans les constructions neuves.

-> les résidences privées sont de plus en plus fermées, clôturées. Elles constituent ainsi des blocs infranchissables et les quartiers ne sont plus irrigués de passages piétons et vélos. Il faut demander à la fois des cheminements privés dans les parties privées mais aussi des servitudes les traversant pour relier les rues, les îlots ainsi que des cheminements publics entre les parcelles pour éviter les axes routiers et créer un véritable réseau au sein même des quartiers. Cela demande une bonne connaissance des lieux, c'est pourquoi nous comptons sur vous, adhérents, pour partager vos idées.

Sébastien Bosvieux

DSC

Le bon sens du double sens cyclable

Le double sens cyclable, souvent injustement appelé contre sens cyclable, est une avancée du code de la route adoptée en 2008, issue de la pratique ancienne de nos voisins Belges ou Allemands ainsi que d'expérimentations françaises ayant fait leurs preuves. Dans les zones 30 et de rencontre, lorsque les véhicules motorisés sont en sens unique, les cyclistes ont la liberté de pouvoir circuler en double sens, à condition que le panneau « sauf vélo » soit apposé sous celui de sens interdit. Refuser cette disposition pour la collectivité relève de la dérogation technique à justifier, sinon de l'illégalité.



L'association Vélo s'est évidemment positionnée en faveur de cette avancée pour les cyclistes et a aiguillonné le Grand Toulouse pour qu'il mette en conformité ses rues. Nous pouvons donc nous réjouir d'un achèvement à l'horizon second semestre 2012 pour l'ensemble de l'agglomération.

Malheureusement, nombreux sont ceux qui estiment cela dangereux.

Le mot « estimer » est ici choisi volontairement car il s'agit souvent d'une crainte à priori qui ne se traduit pas dans les chiffres d'accidentologie, tant au niveau national que toulousain. Depuis le début de la mise en conformité, aucun accident corporel n'a eu lieu sur le Grand Toulouse !

Cet à priori existe en particulier chez certains députés qui ont évoqué le sujet dans un rapport parlementaire sur la sécurité routière. Les propos sont assez sidérants « ces aménagements transgressent le "tabou" du sens interdit et peuvent entraîner, par effet de surprise, des réactions non maîtrisées des autres usagers de la route ». «[...] il conviendra de ne pas se focaliser sur l'accidentalité induite par de tels aménagements [...] le choc émotionnel que peut occasionner son irruption brutale n'est pas à négliger.»

Il est utile de rappeler que les sens uniques ont été mis en place pour les seuls automobilistes pour créer du stationnement ou leur permettre d'emprunter des rues étroites, non conçues pour eux. Le cycliste les subit. Leur autoriser les deux sens a plusieurs avantages :

- conforter l'apaisement de la rue et l'esprit de la zone 30 en diminuant notamment les vitesses pratiquées et en partageant mieux l'espace.
- raccourcir les distances, offrir de la souplesse au cycliste.
- éviter d'emprunter des axes et carrefours plus circulants et plus dangereux.
- coût réduit pour la collectivité.
- permettre aux usagers de se voir mutuellement et ainsi réduire le risque d'accident.

Il est évident que la visibilité est importante et les entrées et débouchés doivent être bien aménagés, ce qui est le cas sur la plupart des aménagements mis en place.



La faible largeur, en revanche, n'est pas un critère systématiquement défavorable même si le croisement peut y être plus inconfortable et obliger à l'arrêt des usagers. Le cycliste doit en effet prendre sa place dans ces rues et rouler au centre de la chaussée pour se serrer au moment du croisement. L'automobiliste ne sera ainsi pas incité à rouler vite, estimant que « ça passe ».

Rappelons que le double sens cyclable, comme la plupart des aménagements cyclables, est facultatif !

Le double sens cyclable est désormais la règle dans les zones 30 et de rencontre. Il faudra un peu de temps et de pédagogie pour que les habitudes se prennent. C'est pourquoi, il est maintenant primordial que le Grand Toulouse mette en place une communication d'ampleur pour expliquer aux cyclistes et surtout aux automobilistes le mode d'emploi de ces aménagements.

Sébastien Bosvieux

brève

Les balades nocturnes

Le but des balades nocturnes est de faire découvrir Toulouse de nuit tout en proposant une alternative au déplacement urbain. Ces balades nocturnes sont conçues sous une forme festive et conviviale afin de satisfaire le plus grand nombre de cyclistes participants. Le parcours est d'environ 15 kms pour une durée approximative de 2 heures.

Ce rendez vous mensuel, avec trêve durant les mois d'hiver, a besoin de monde pour perdurer. Il existe différents moyens de s'investir auprès du "groupuscule" des balades nocturnes dites "BN".

- **Staffeur sécurité** : personne qui aide à encadrer la sortie en sécurisant le parcours pendant le passage du cortège. Sa seule contrainte est de venir à quelques sorties quand il le peut et en prévenant à l'avance l'organisation.

- **GO-cycliste** : personne qui veut s'engager un peu plus en participant aux préparatifs des sorties (un rendez vous par mois en dehors des sorties pour repérer le parcours, discuter, boire une biè... heu pardon travailler). Généralement elle participe au moins à 5 ou 6 sorties dans l'année.

En espérant vous compter parmi nous !

Cela vous intéresse : n'hésitez pas à nous contacter sur baladevelo@yahoo.fr ou auprès de Sébastien au 06 72 01 06 67 (HR)



Philippe Goirand, conseiller municipal délégué aux pistes cyclables pour la mairie de Toulouse et secrétaire de la commission transports et déplacements du Grand Toulouse est venu présenter son bilan de mi-mandat à la Maison du Vélo, le 17 Novembre 2011.

Entre janvier et octobre 2011, 38 opérations réalisées soient 18,5km (hors zones 30 et petites réfections). Opérations comprenant jalonnement, réfection/création de pistes et bandes cyclables, double sens,... Egalement de nombreuses actions pour promouvoir le vélo (les Bicyclades), édition de plaquettes d'information sur les zones 30 et le double-sens cyclable, carte des itinéraires cyclables de Toulouse et du Grand Toulouse, opération de prévention « Cyclistes brillez », VéLO Toulouse 24h/24 dès l'été 2011...

Et pour la suite...

Concernant les projets pour 2012, des exemples d'études peuvent être cités:

• Pour Toulouse et le Grand Toulouse:

Liaison Canceropole/Portet sur Garonne, coulee verte du Touch entre avenue de Bayonne et Garonne, connexion de la piste du canal au quartier Colombette, Péri et Jaurès,...

Piste cyclable ligne envol, continuité piste berges de l'Hers et de l'Aussonnelle, boulevard Urbain Nord (14km de voie), voie du canal de St Martory, berges du canal de St Martory,...

Et pour parler concret, les projets de travaux :

• Pour Toulouse et le Grand Toulouse :

Traversée route de Blagnac (liaison digue Ginestous/digue Garonne), connexion piste du canal/avenue des Minimes, réfection piste du canal entre St Sauveur et pont SNCF (Demoiselles),...

Balma : échangeur Soupetard, Blagnac : Avenue Servanty, Colomiers : Route de Cornebarrieu, Mondonville : route de Montaigut, Tournefeuille : rue de la Montjoie,...

Des commentaires ont été soulevés au cours de cette présentation, notamment sur les efforts encore à faire concernant le jalonnement, son manque de pertinence et la cible mal définie (ville de Strasbourg citée en exemple). Egalement des efforts de communication à combler sur le double sens cyclable, des projets n'aboutissant pas comme l'axe Garonne, des inquiétudes soulevées quant aux risques possibles pour les enfants en zones 30,...

Reste à savoir quelle a été l'évolution de la part du vélo à Toulouse et pour cela, il faudra attendre les résultats de la prochaine étude à venir (fin 2011, début 2012), les derniers chiffres (2004) pour la zone Tisseo (118 communes) faisaient état de la répartition suivante : 4% de vélo, 16% de transport commun et 80% de voiture.

Les planches présentées par Philippe Goirand sont consultables sur le site de l'asso Vélo: <http://toulousevelo.free.fr/spip.php?article623>

Hélène Conter

Cette réunion publique a pour objet de présenter les grandes lignes du projet de réaménagement du centre-ville de Toulouse. La présentation du schéma directeur plus détaillé aura lieu en juin 2012.

Pierre Cohen fait l'introduction, en présentant notamment Joan Busquets, architecte catalan en charge du projet (et parlant remarquablement bien français), ainsi que les 3 élus impliqués sur le projet : Daniel Benyahia, adjoint en charge de l'urbanisme, Jean-Charles Valadier, adjoint en charge de l'espace public et Isabelle Hardy, adjointe responsable du secteur centre.

Le projet a pour but de mieux partager l'espace public, en redistribuant l'espace au profit des modes autres que la voiture. Il a également pour but de « réconcilier » les Toulousains avec leurs voies d'eau (Garonne, Canal du midi). L'espace concerné par le projet est celui compris dans l'octogone des boulevards, étendu jusqu'au canal du midi (au nord, jusqu'aux ponts Jumeaux, en englobant les Amidonniers), au sud jusqu'au port St Sauveur.

Premier principe : empêcher la circulation de transit automobile, qui représente 25% de la circulation du centre ville, en créant des boucles de circulation. Il n'est pas question d'interdire l'ensemble du centre aux voitures. Le projet prévoit également la création d'une piste cyclable en site propre qui fera le tour des boulevards.

Il est également prévu d'augmenter les espaces végétalisés sur la ville.

On nous présente un certain nombre de vues d'artistes qui, presque toutes, présentent la ville avec très peu de voitures, et débarrassée du stationnement de surface : les boulevards, qui voient leurs contre-allées transformées en espace piéton/vélo; les rue Gambetta et Pargaminières, qui deviennent « plutôt » piétonnes (mais il semblerait que les voitures y circulent toujours). Le canal du Midi sera réaménagé, mais peu de détails ont été donnés.

Les rues Pargaminières et Gambetta feront partie des rues pilotes qui seront réaménagées en priorité.

La fermeture du parking du Capitole au grand public n'est pas d'actualité dans un futur proche, même si l'architecte y semble favorable.

Le projet sera réalisé par différentes phases pilotes qui serviront à tester la faisabilité et l'acceptation du projet. Une présentation de ces projets pilote aura lieu fin novembre ou début décembre.

Florian Jutisz

Récit de voyage

En vélo dans les Andes

Coincé entre la Colombie et le Pérou, l'Équateur n'est encore que peu connu mais recèle des merveilles naturelles que nous avons décidé de découvrir à vélo au cours d'un périple de deux mois.

Ce projet nous le partageons avec deux amis équatoriens, cyclistes urbains confirmés qui souhaitaient faire ce que ne font habituellement que les « gringos » (américains du nord) en Amérique latine : la traverser à la force des pédales, sacoches sur le porte bagage.

Des VTT équipés pour la route, des sacoches derrière (et devant pour l'un d'entre nous... Grand bien lui en fit), des envies plein la tête, nous partons vers le sud, le parcours peu défini mais plutôt une idée vague du trajet pour atteindre la frontière péruvienne...

Au départ de Quito la capitale, nous aurions pu suivre la panamericana vers le sud, le long de la cordillère. Pourtant pour éviter le trafic nous traçons une autre route, sur d'anciens sentiers traversant des villages andins pelés. Le chemin pavé est difficile, les sacs pèsent à l'arrière et la côte n'en finit plus. En effet, nous montons en direction du volcan Cotopaxi pour dormir dans ses jupes.

Les 50 kilomètres prévus pour le premier jour se feront finalement en deux temps. Nous apprenons ainsi à mieux prendre en compte la topographie des lieux. Les paysages incroyables valent tous les efforts du monde : la végétation se fait plus clairsemée au fil de la montée, les volcans éteints nous entourent, nous défient de leurs âges immenses et de leurs cimes torturées.

Les chemins de pierres laissent place aux sols de sable, résidus des éruptions du Cotopaxi. Nous l'atteignons pour une nuit frigorifique et nous réveillons au bord d'une lagune glacée où nous nous alimentons en eau. Une descente réjouissante nous ramène à la panamericana pour une cinquantaine de kilomètres jusqu'à Latacunga, premier point sur la carte. Ces trois nuits sans hygiène et à cuisiner au réchaud nous aident à apprécier la douche froide et le menu soupe – riz – viande que l'on trouve sur place.

Regarder la carte nous donne le tournis et un sentiment de satisfaction intense. Chaque kilomètre de cette route nous l'avons fait nôtre, les odeurs, les paysages et les personnes croisés resteront gravés. Le voyage en vélo nous séduit déjà et nous repartons d'excellente humeur vers Banos et Riobamba, autour des volcans Tungurahua et Chimborazo.

La végétation se fait ici luxuriante, nous nageons en plein délire d'abondance. Des agrumes, des avocats, un climat printanier. Et au milieu coule une rivière.

La nuit nous rattrape dans notre envolée en ces lieux magiques et les tentes et le réchaud nous sont encore bien utiles. Pour assurer notre sécurité et l'hygiène basique, nous demandons l'hospitalité à un particulier qui nous prête jardin et salle de bain.

Une journée de repos dans les thermes naturels de Baños et une nuit en auberge relaxent nos corps fourbus et nous voilà repartis. Nous poursuivons vers le sud, direction Riobamba où nous retrouvons des amis équatoriens puis embrayons vers l'est.

Nous attend une ascension des montagnes qui nous séparent de l'Amazonie, direction Macas, dans l'Oriente comme on l'appelle ici.

Cette région de l'Équateur, la province de Morona Santiago figure parmi les plus déshéritées du pays et le tourisme, malgré les merveilles qu'on y trouve, n'y est que peu développé. Nous attendent ici cascades, rivières, montagnes, faune et flore tropicale et une population accueillante.

Nous sommes hébergés par les pompiers, une idée qui nous a été suggérée par un autre voyageur. En effet, admiratifs de l'exploit physique, les hommes du feu mettent à notre disposition leurs locaux disponibles et nous passons nos soirées à relater leurs missions et nos aventures.

Nous continuons notre voie vers le sud, l'Amazonie nous réservant bien des surprises et des étapes moins difficiles. Le terrain est plat, les axes routiers rénovés restent peu empruntés. Nous nous frottons ici à l'Équateur profond. La charité chrétienne est prégnante et on nous héberge chez l'habitant, nous invite à goûter les spécialités locales. Ceci dit, en terme de gastronomie, la diversité commence à manquer avec le traditionnel combo riz-flageolet-poulet.

A ce stade-là nous avons parcouru autour de sept cents kilomètres et nos mollets s'en ressentent. La remontée vers les Andes en direction de la ville de Loja est particulièrement difficile. Nous en arrivons à faire du stop et monter en pick-up avec les vélos et leur chargement.

Les fêtes de Loja nous accueillent dans un tonnerre de feu d'artifices et de musique. Salsa, cumbia et chansons traditionnelles animent les festivités, l'ambiance est au beau fixe.

Les problèmes techniques nous ont pourtant ralentis et nous profitons de la ville pour réparer nos vélos, remplacer les pièces endommagées, souvent par du matériel de recyclage trouvé dans les ateliers vélos.

Après une semaine nous poursuivons notre route en direction de la frontière qui n'est plus si lointaine. Le climat change encore, très chaud et moins humide ce qui rend plus difficile les journées de route. Mais notre objectif, le Pérou se fait plus proche et nous continuons de plus belle.

La traversée de la frontière est un moment magique. Quel plaisir de se baigner dans les eaux internationales entre les deux pays, de faire tamponner son passeport et de poursuivre la route sur d'autres terres.

Les routes sont en moins bon état chez les voisins et le parcours en est plus laborieux. Nous sommes témoins d'une pauvreté plus importante dans cette zone qui vit de la culture du café. Les habitants n'en sont que plus accueillants et aiment nous inviter et nous écouter conter notre périple. Nous goûtons café, miel et fruits chez les plus modestes. La chaleur du nord du Pérou est torride car l'altitude est moins élevée et nous atteignons finalement la ville de San Ignacio, dernière étape du voyage, transpirants mais contents.



Moderne et écolo à la fois

A l'heure où toutes les métropoles se mettent au vert, un journaliste néo-zélandais n'a pas de doute : la Ville rose a un train d'avance dans ce domaine.

The New Zealand Herald *Auckland*

D'accord, d'accord, peut-être que c'était la température – 32 °C dans la journée et à peine plus frais la nuit, avec 25 °C – qui était si enchantresse. Peut-être que c'était parce que cette soirée était la quintessence d'une nuit d'été du sud de la France : chaude, calme, pleine de mélancolie et de vin rouge ou rosé.

Mais peut-être, peut-être que ce n'était ni l'un ni l'autre. Peut-être que si Toulouse, chef-lieu du département de la Haute-Garonne, au cœur du sud-ouest de la France, avait l'air si resplendissante, si élégante en ce début de mois d'août [2010], c'est parce qu'elle a su faire appel à la technologie moderne de la meilleure manière possible. Cette ville, qui compte environ 450 000 habitants et qui est donc la quatrième de France, constitue pour l'Europe un modèle en matière d'avancée écologique.

C'est une belle journée d'été. Une rangée de bicyclettes a remplacé une station de taxis, dont les véhicules polluants attendaient le client. La première demi-heure de location est gratuite, il en coûte ensuite environ 1 euro de l'heure. On passe sa carte de crédit dans la borne en guise de garantie contre le vol, on obtient un reçu, on prend un vélo et c'est parti.

Là où Toulouse l'emporte sur les nombreuses autres villes d'Europe qui encouragent l'usage du vélo, c'est qu'elle compte beaucoup de pistes cyclables. Les trottoirs ont été élargis sur plusieurs des ponts qui franchissent la Garonne ; une moitié est réservée aux piétons, l'autre aux cyclistes. La plus grande partie de la ville est

parcourue de pistes cyclables, ce qui veut dire qu'on se sent relativement en sécurité même si l'on doit parfois emprunter les routes. Et par une chaude journée ensoleillée de week-end, quoi de plus agréable que de faire un saut au marché, d'acheter de délicieux abricots et cerises du coin, de se rendre dans un parc, de ranger son vélo et de se vautrer à l'ombre d'un arbre ?

Pour limiter le nombre de voitures et de camions, les municipalités ont de plus en plus souvent recours à une autre méthode : fermer de grandes artères à la circulation et les transformer en zones piétonnières. A Toulouse, la longue rue Alsace-Lorraine n'est plus accessible aux véhicules. Les gens qui viennent faire des courses dans les grands magasins et se rendent sur la célèbre place du Capitole peuvent déambuler tranquillement sans subir les émanations des pots d'échappement.

Non loin de là, place Saint-Georges, l'une des plus jolies de la ville, les Toulousains prennent un verre en terrasse avant d'aller dîner dans un des nombreux restaurants et petits cafés du coin. C'est un lieu exquis. Des hirondelles tournoient en formation comme des chasseurs de la RAF de la Seconde Guerre mondiale. Rares sont les véhicules à passer par là, à part des bus électriques, bien moins polluants que les bus traditionnels.

Quelle différence avec une autre ville européenne, Bath, au Royaume-Uni ! Le centre de style géorgien de Bath a beau être classé au Patrimoine mondial de l'humanité, révérend et adulé par les visiteurs de tous les continents, la municipalité laisse toujours les vieux cars de touristes hautement polluants, comme les voitures particulières, y affluer en masse. On ne peut que féliciter la municipalité de Toulouse d'avoir pris des mesures utiles pour lutter contre la pollution. Il y a plusieurs circuits touristiques, mais la plupart se font à pied ou à vélo.

Alors que je roulais dans l'après-midi, je me suis souvenu que circuler tranquillement à vélo libérait l'esprit. Par une charmante journée d'été, les plaisirs sont infinis. **Peter Bills**

Vélos : opération lumineuse rue Alsace

La dépêche – 18 novembre 2011



Une centaine de kits d'éclairage ont été distribués aux cyclistes toulousains. / Photo DDM, Michel Viala

« Bonjour, police municipale. Vous roulez en vélo sans lumières, c'est dangereux ! »

À l'approche des agents de police, les visages se ferment. Mais faute d'amende, chacun sera reparti avec des conseils, un dépliant explicatif et un kit d'éclairage.

La police municipale, le Grand Toulouse et l'association Vélo organisaient hier, en fin d'après midi, la troisième campagne de prévention et de sensibilisation pour les cyclistes de la rue Alsace-Lorraine, qui circulaient sans feux. « Avec l'automne, les jours se raccourcissent et les gens vont se déplacer de nuit. Et puis ils veulent lâcher de plus en plus la voiture avec la

pollution, les embouteillages », explique Sébastien Bosvieux, président de l'Association Vélo.

« Il y a énormément de Toulousains qui ne respectent pas ces règles. Cette opération est courte mais elle a beaucoup d'impact », complète Jean-Claude Ruggiero, représentant de la police municipale. Thomas, 28 ans, fait partie des cyclistes interpellés. « Oui, j'étais au courant qu'il fallait rouler avec des lumières, admet-il. Mais je n'avais pas l'impression qu'on en avait besoin en ville. » Sachez que, désormais, pour chaque élément d'éclairage oublié, il vous en coûtera 11 euros.

Amandine Landurein

Les cyclistes s'en prennent aux bordures

► L'association Vélo propose de recenser les bordures des pistes cyclables, sources de désagréments : les roues s'y cognent et finissent par se voiler

Les adeptes du vélo en ont marre des bordures, au bout des pistes cyclables, entre le trottoir et la chaussée. "Cela fait des années que cela nous casse les pieds", affirme Florian Jutisz, vice-président de l'association Vélo, qui lance jusqu'au 30 novembre une vaste consultation auprès des cyclistes de la Ville rose.

L'idée est de recenser les endroits où ces bordures en béton, hautes d'au moins 2 cm, rendent inconfortable, voire dangereuse, la pratique du vélo, afin de les remplacer par des "bateaux zéros", des bordures au



► Une piste cyclable longe la gare Matabiau.

même niveau que la route et le trottoir. "Ceux qui font du vélo à Toulouse le savent, le passage de ces bordures occasionne des voilages de roues ou des

rayons cassés", ajoute Florian Jutisz, pointant du bout du guidon des passages critiques : le long du canal du Midi devant la gare Matabiau, les cyclistes

"Nous privilégions la mise aux normes des futures pistes cyclables plutôt que la suppression de ces bordures."

PHILIPPE GOIRAND, ÉLU VERT
DU GRAND TOULOUSE ET SECRÉTAIRE
DE LA COMMISSION TRANSPORT

doivent affronter trois passages avec des bordures s'ils souhaitent continuer à pédaler sur la voie réservée aux vélos. "L'adoption des 'bateaux zéros' est inscrite dans la charte des futurs aménagements cyclables,

promet Philippe Goirand, élu Vert du Grand Toulouse et secrétaire de la commission transport. A l'avenir, la priorité sera de mettre aux normes les futures pistes cyclables plutôt que de supprimer ces bordures". Ces aménagements verront le jour notamment le long des nouvelles pistes cyclables avenue de l'URSS, route de Narbonne et aux abords des sites d'Airbus. En attendant, les cyclistes peuvent continuer à comptabiliser les bordures dangereuses !



PHILIPPE FONT
WWW.METROFRANCE.COM

balades du dimanche

Planning printemps-été 2012

Ravi de la convivialité qui a animé leurs sorties, le groupe Balade du Dimanche à Vélo vous a concocté pour la saison printemps-été les réjouissances cyclistes suivantes :



Pique-nique à Aiguevives

Dimanche 1 avril : Poisson d'avril

Balade très familiale le long de la Garonne sur le thème: **la Garonne et ses poissons**. Après nous être arrêtés aux passes à poissons du Ramier et du Bazacle, au pont de Blagnac nous longerons la rive gauche jusqu'à la zone verte des Quinze Sols et le Ramier de Beauzelle pour pique-niquer. Nous reviendrons par la rive droite, soit 30 km sur la journée.

Samedi 21 avril :

Parcours vallonné pour une boucle au départ de Muret vers Roques, Pinsaguel-Saubens-Le Tucol jusqu'au bac du Fauga où nous traverserons la Garonne avec le bac. Retour sur Muret par la rive gauche.

Dimanche 13 mai :

Le 16 novembre dernier, nous n'avons pas pu monter à Montbrun à cause du vent d'Autan. Aussi, nous reprogrammons cette destination. Départ 9h30 : piste cyclable du bord du canal au niveau du parking du CNES. 42 km en direction de Montbrun en empruntant le bord du canal et des petites routes. Nous roulerons le long du canal jusqu'à Montgiscard puis monterons vers Montbrun-Lauragais (pique-nique), et rentrerons par Corronsac, Aureville, Pechbusque, Ramonville. Retour par le bord du canal - Dénivelé approximatif de 400 m.

Samedi 27 - Dimanche 28 mai : WE de pentecôte (balade facile et familiale)

Une invitation à découvrir le parc naturel régional du Narbonnais avec au programme l'Île Ste Lucie, Gruissan, un petit coin du littoral du Languedoc-Roussillon remarquable et méconnu. L'hébergement se ferait sur La Nautique au bord de l'étang de Bages.

Samedi 16 - Dimanche 17 juin

2 jours pour découvrir le village d'Auvillars-Moissac-l'Abbaye de Belleperche-le canal de Montech. On partira de Montauban que l'on pourra rejoindre en train ou en voiture. Pour les plus courageux, le retour en vélo sur Toulouse sera proposé.

Rappel: Pour toutes ces balades, il est réclamé 1€ de participation au départ du circuit. Et...le port du casque et du gilet sont conseillés (obligatoire pour les enfants).

Toutes ces balades et les heures de départ/détail des visites feront l'objet d'articles sur le journal de l'Association Vélo et seront publiées sur le site <http://toulousevelo.free.fr/>

Des questions ? "Postez" à toulouse@fubicy.org ou à : Association Vélo
5, avenue Collignon 31200 Toulouse, Tél : 05 34 30 94 18

L'axe Garonne...

...Projets cyclables: le point fin 2011

Les associations (Vélo, de quartier et de Blagnac) ont demandé une Coulée verte de la Garonne. Le 17 Novembre, Philippe Goirand, élu en charge des pistes cyclables, a présenté à l'association Vélo les études et réalisations programmées par le Grand Toulouse :

Garonne amont (Cancéropôle-Portet)

-> En 2011 a été réalisée une bande cyclable à contre-sens sur le chemin de la Loge ;

-> La piste cyclable du Cancéropôle devrait être ouverte fin 2011 (???) ;

-> La liaison Cancéropôle-Portet est programmée en étude pour 2012 ;

-> La passerelle sur la Garonne à Empalot est prévue pour 2015 (GPV).

NB : L'itinéraire en « pied de digue », entre la Prairie des Filtres et le Cancéropôle, n'est pas prévu ni même mis à l'étude.

Garonne aval (Toulouse-Blagnac)

= En 2011 la jonction Vieux Pont de Blagnac - avenue Servanty a été aménagée avec double piste cyclable et rond-point ;

= En 2011 a été réalisée l'étude de la digue Garonne rive gauche entre Wagner et le Touch. Elle a montré de grosses difficultés au niveau technique (sol) et foncier (passage dans des propriétés privées : Pois gourmand, CCAS, ...). D'où la recherche d'une solution à court terme par l'avenue de Casselardit (NB : selon Ph. Goirand le projet de Coulée verte en rive gauche n'est pas abandonné mais repoussé).

= Étude programmée en 2012 : Coulée verte du Touch entre avenue de Bayonne et Garonne.

= Réalisations programmées pour 2012 :

* Amélioration piste cyclable avenue Servanty (Blagnac)

* Piste cyclable avenue de Casselardit

* Traversée route de Blagnac au bout du Vieux pont de Blagnac (liaison digue Garonne-digue Ginestous). Travaux en cours.

* Amélioration de l'accès à la digue Garonne côté Vélodrome

= Projet : une passerelle devrait être construite sur le Touch, à son embouchure sur la Garonne (La Dépêche du Midi du 12 novembre).

Hélas, pour la demande prioritaire d'éclairage de la piste rive droite entre le pont des Catalans et le vieux pont de Blagnac, on nous a parlé d'un projet de plots lumineux au sol et pas d'un véritable éclairage. Sans date !

A ce propos, venez nombreux le jeudi 12 janvier 2012 à 18h30 place du Capitole, pour demander l'éclairage des pistes cyclables (cf. tract associé à ce journal) !

Julien Savary



Piste rive droite: Eclairiez-la !

Compte rendu de la réunion du 12 septembre 2011

- Rue Alsace-Lorraine : la partie centrale sera pavée avec un revêtement différent pour canaliser voitures et vélos. Toute la rue aura un statut de zone piétonne. En ce qui concerne les appuis-vélo, le nombre, le modèle et les emplacements n'ont pas été déterminés. Concernant le parking du Capitole que nous demandons réservé aux riverains et aux vélos, sa destination ne sera pas modifiée à court terme mais la circulation dans le secteur sera fortement réduite dans le cadre du réaménagement du centre (semi-piétonnisation des rues Pargaminières et Gambetta).

- Blagnac et le pôle Nord-Ouest : 40000 personnes travaillent sur la zone aéronautique et un quart habite à proximité. Le centre historique de Blagnac est passé en zone 30 le 27 juin 2011, et en zone 20 autour de l'église. Tout est passé à double-sens cyclable sauf deux rues (rue des Mines et rue de Fonsorbes) pour lesquelles il y a pourtant un intérêt de liaison cyclable et il ne semble pas y voir de problèmes de sécurité.

- Tramway T1 : des aménagements correctifs vont être réalisés sur la ligne T1, des appuis-vélo mis à toutes les stations. Malheureusement, la section qui passe dans la cartoucherie n'est pas près d'être bitumé. Sur le rond point Jean Maga, une passerelle piétonnière au-dessus du Touch est prévue, qui sera ouverte aux vélos. La prolongation ensuite jusqu'à la station Ancely est en projet. Objectif : passerelle réalisée en 2012.

- Tram Envol : une piste sera réalisée tout le long de la ligne, la problématique reste la connexion en début et en fin de ligne. Sur le rond point Jean Maga, l'Etat bloque pour réaliser les 50m jusqu'à la future passerelle. Côté aéroport, les pistes existantes ne sont pas terribles. Nous suggérons que la CUGT organise une réunion avec l'aéroport pour discuter de ce point, en nous invitant.

La réunion suivante du 15 novembre devait être consacrée au BUN et au quartier Nord.



Florian Jutisz

Parc vélos

dans les gares Midi-Pyrénées : bilan fin 2011

Voici des informations sur les réalisations et projets.

Le but des investissements, en cours et prévus, est de mettre en place des parcs de stationnement vélos dans toutes les gares, pour pousser les usagers à utiliser ces parcs et ne pas embarquer leurs vélos dans les trains,...

Consigne collective à Saint-Sulpice



Sur la ligne Saint-Sulpice-Mazamet

En Octobre 2011 le Conseil Régional a présenté des informations sur l'expérimentation de l'intermodalité train + vélo sur la ligne Toulouse-Castres-Mazamet. Pour un coût de 615 000 euros, 342 places de stationnement vélos ont été créées sur la partie St-Sulpice-Mazamet, avec des accroches vélos doubles, des box individuels, et des consignes collectives à Castres (34 places) et à St Sulpice (56 places).

La consigne collective de St-Sulpice est peu utilisée (5 à 6 vélos), sans doute car il faut une inscription préalable, et car l'interruption des trains pendant l'été 2011 a entraîné une baisse de fréquentation.

Sur les autres lignes : réalisations et projets

Parallèlement, la Région met en œuvre un Plan de soutien des parkings intermodaux des gares (autos-vélos-bus). Plusieurs gares ont été modernisées, avec créations de stationnements pour les vélos, sur les autres lignes (cf. Toulouse-Auch, Toulouse-Foix, Toulouse-Albi-Rodez, ...).

Portet : Il y a un projet de pôle multimodal à la gare, avec 40 box vélo individuels.

Muret : Il y a un projet d'agrandissement des parcs vélos en 2012, avec 30 accroche-vélos doubles, 32 consignes individuelles et une consigne vélos sécurisée 76 places.

Gare Matabiau Toulouse : projet de parc vélos 700 places

Il est prévu au rez-de-chaussée du parc autos EFFIA. Ce sera une Vélo station de 700 places avec services (vente de vélos, prêt d'équipement de sécurité), qui «devrait voir le jour au premier semestre 2013» (source : journal Cadence TER). Pour ce projet, l'association Vélo n'est ni informée ni consultée. Nous demandons que ce parc, destiné aux abonnés (carte Pastel), offre aussi des places aux non abonnés : déplacements occasionnels, touristes locaux, touristes randonneurs, ...

Gare Toulouse-Saint-Agne

Nous demandons une consigne vélos sécurisée, possible en longueur le long du quai, la SNCF refuse (manque d'espace).

Julien Savary

Plus d'infos sur le site de l'asso Vélo : <http://toulousevelo.free.fr/spip.php?rubrique46>
et sur : www.vvv-sud.org : <http://www.vvv-sud.org/acces-train.html>

voies vertes

Aude : le Conseil Général favorable à la Voie Verte Bram - Moulin Neuf

Aud'2V, Relais départemental de l'AF3V, organisait le 17 septembre 2011 une convergence-vélo sur Cailhau, village situé à mi-parcours du projet.

But: demander la création d'une Voie Verte de 30km sur l'ancienne voie ferrée Bram (Aude)-Moulin-Neuf (Ariège) pour relier le canal du Midi à la Voie Verte déjà existante entre Mirepoix et Lavelanet (au pied de Montségur).



Toulousains en gare de Bram

L'Association Vélo avait organisé une balade pour soutenir le projet et participer à la convergence et 12 cyclistes toulousains ont pédalé de Bram à Cailhau.

Cette journée a été un succès, car la mobilisation a été forte : élus du secteur (conseiller général et plusieurs maires), habitants, clubs cyclos FFCT de l'Aude et de l'Ariège, ... 300 personnes étaient présentes, dont 200 cyclistes venus de tout le département, de l'Ariège et de Toulouse.

Le président du Conseil Général de l'Aude, invité et présent, Monsieur André Viola, s'est montré favorable au projet de Voie Verte Bram-Cailhau: l'étude de faisabilité sera réalisée par le département.

Le but de cette journée -pousser les élus à s'engager en faveur de ce projet de développement touristique- est atteint et tous les cyclistes ont senti que leur mobilisation avait été utile.

Il reste à suivre et à agir pour une réalisation rapide et de qualité.

Nos amis audois peuvent compter sur le soutien de l'Association Vélo.

Voir des photos : <http://www.vvv-sud.org/demandesaude.html>
Site d'Aud'2V : <http://trail-fou.chez-alice.fr>

Julien Savary

NB : Bonne nouvelle ! L'association Carca Vélo (Collectif vélo) s'est créée en octobre pour promouvoir l'utilisation de la bicyclette à Carcassonne et cela va renforcer le mouvement.



balade à vélo n°67 Boucle Bram-Cailhau (Aude)

Distance : 42 Km

Durée : une journée (avec visites)

Intérêt: villages et paysages

Difficultés: vallonné et 9km de chemin en terre

Cartes conseillées: IGN n°2245-E et 2246-E



Sur la future voie verte

Balade en train+vélo pour découvrir la région vallonnée du massif de Malepère et des coteaux du Razès : villages en « circulade », paysages variés, vues lointaines sur les Pyrénées. Vous découvrirez le projet de Voie Verte de 34 km sur l'ancienne voie ferrée Bram-Cailhau-Moulin-Neuf, demandé par l'association Aud'2V, soutenue par l'AF3V et la FFCT.

Départ : gare de Bram.

Visitez cette ville au plan circulaire, avec l'église au centre, et son Musée de l'archéologie (04 68 78 91 19, www.eburomagus.com).

Prenez l'avenue du Razès, au rond-point suivez la D43 (direction Montréal) jusqu'au Monuments aux Républicains Espagnols. Là, prenez en face le chemin qui va longer la rocade et revient à la D63 que vous suivez pour franchir l'A61. Après la maison St Loup, prenez à gauche le chemin qui rejoint l'ancienne voie ferrée.

Suivez ce chemin en terre, praticable en VTC, jusqu'à une coupure où l'on roule au bord du champ jusqu'à la D63. Là, suivez la D63 sur 2 km jusqu'au carrefour avec la D119 (vous pouvez monter à gauche 2 km visiter Montréal et sa collégiale, vues belles. Point d'eau et toilettes. Tous commerces, camping).

Traversez et continuez sur le chemin en terre-graviers, tantôt en remblai sous les bois, tantôt en talus, sur 4,6 km. Après un passage boueux avec ornières, le chemin s'interrompt. Prenez la petite route parallèle qui conduit à Cailhau (km20). Voir ce village en «circulade», son ancien moulin, la porte (musée), l'église aux tuiles vernissées. Fontaine devant la salle des Fêtes.

Redescendez au pied du village et suivez la D221 jusqu'à Cailhavel, village en «circulade» avec des vues lointaines. Redescendez par la D221 jusqu'à l'ancienne voie ferrée que vous reprenez sur 1,6 km. A l'entrée de Villeneuve-lès-Montréal, quittez le chemin, traversez la route et le village (chemin du Bosc, rue de la Mairie, église, à gauche rue de la Crémade, et à droite), suivez le chemin de la Force qui monte 1 km, puis descend jusqu'au village en «circulade» La Force : montez à la place centrale.

Là, suivez la D443 (direction Bram), au carrefour suivant continuez à droite, et au carrefour suivant (pas de panneau, à 2 km de La Force), allez à droite sur la petite route qui revient vers la D63, à flanc de coteau, plein sud...

Au Km 32 vous passez au Domaine Le Fort, bon producteur d'AOC Malepère, avec dégustation-vente de vin (04 68 76 20 11 <http://www.domainelefort.com>).

Au Km 34, vous rejoignez la D63 qui vous ramène à la gare de Bram (6 km)

Julien Savary



5 avenue Collignon
31 200 Toulouse
<http://toulouse.fubicy.org>
Mél : toulouse@fubicy.org
Tél / Fax : 05 34 30 94 18

Permanence :
le mercredi de 17h30 à 19h30
Fédération française des Usagers
de la Bicyclette : FUB
12 rue des Bouchers
67 000 Strasbourg
www.fubicy.org
Mél : secretariat@fubicy.org
Tél : 03 88 75 71 90

Organisation Bus Cyclistes :
www.buscyclistes.org

Mise en page :
Eric Baldet, Hélène Conter
Directeur de publication :
Sébastien Bosvieux

A vos agendas !

réunions (ouvertes à toutes et tous !)

Le Conseil d'Administration se réunit le dernier mercredi de chaque mois (en général), à 20h15 à la Maison du vélo, 12 boulevard Bonrepos à Toulouse (face à la gare Matabiau).
Prochaines dates : 25 janvier, 29 février, 28 mars

Assemblée générale de l'association vélo le Samedi 4 Février à partir de 15h.

balades nocturnes

Actuellement en trêve hivernale, les balades nocturnes reprendront le 30 mars 2012 pour une nouvelle saison.

balades du dimanche

<http://toulousevelo.free.fr/spip.php?rubrique57>

Prochaines dates : 1er Avril, 21 Avril, 13 Mai, 27 et 28 Mai, 16 et 17 juin

Programme et détails page 14 !

Joyeuses fêtes !

Et aussi...

*Manifestation pour l'éclairage des pistes cyclables, rendez-vous
le 12 Janvier à 18h30 Place du Capitole !*