



Le journal des mobilités actives

SOMMAIRE

n°132 Hiver 2017

- p. 2 : Edito du Président
- p. 3 : Hommage à David Grizon
- P. 4 & 5 : LMSE
- p. 6 à 8 : Politique cyclable de la Haute-Garonne - Bilan 2016
- p. 9 : Commission piétons - Portés disparus
- p. 10 : 2p2r Antennes - CR du séminaire
- p. 11: 2p2r Antennes - Colomiers
- p. 12 : AYAV 2017
- p. 13 : On y était !
- p.14 : Expression - Eloge du vélo
- p. 15 à 18 : Revue de presse
- p. 19 à 25 : 3eme ligne de métro - débrief du débat public
- p. 26 & 27 : La roue tourne - festival du voyage à vélo
- p. 28 : Balades du dimanche - Programme printemps
- p. 29 & 30 : Mountnpass - Pour voyager à vélo
- p. 31 : Balade n°86 - St Sulpice - forêt de Buzet -Toulouse
- p. 32 : Agenda

ÉDITO

2 pieds 2 roues

Voici ce qui nous attend à Toulouse en 2030 grâce au projet Mobilités 2020-2025-2030 et 4 milliards d'euros dépensés:

**PAR
DESSUS**



LA TÊTE



...
DE TOUT



**AU -
DESSOUS**

...



Que l'année 2017 vous soit joyeuse et pleine de rêves, je compte sur vous!

Guillaume Crouau
Président de l'association 2P2R

HOMMAGE

David Grizon

Début novembre 2016, nous avons eu la tristesse d'apprendre la disparition de David Grizon à l'âge de 40 ans. Avant d'avoir déménagé sur Tarbes, David avait été membre actif de l'association Deux Pieds Deux Roues. Il a même été membre du CA. Il aidait à l'organisation des balades nocturnes. Il a participé à plusieurs randonnées militantes d'été pour le développement des véloroutes et voies vertes dans notre région. Merci à toi David pour toute l'énergie que tu as pu partager avec les personnes qui t'ont connu durant toute ta vie. J'espère que d'où tu es, tu continueras à nous éclairer.

Nos pensées vont vers Pascale, sa compagne et Robin leur fils. Nous vous soutenons dans cette épreuve. Nous espérons que la vitalité et la joie de vivre de Robin seront des vecteurs d'espérance pour sa maman.

Guillaume pour l'asso 2P2R



Davidamour.

Tu es entré dans ma vie sans prévenir. Après treize années de vie commune, d'aventures, d'escalade, de randos, de voyages à vélo, un voyage au bout du monde, une maison, un bébé magnifique, tu en es sorti sans prévenir.

L'hydre qui t'a emporté ne pourra rien contre ta tendresse, ton dévouement, ton amour, qui resteront à jamais dans notre vie, à Robin et moi.

Je t'aime.

Pascale

Ouverture de la LMSE aux voitures : dans le Sud-est toulousain, le bitume pour tout horizon

Cette fin d'année 2016 a vu un vieux rêve de Jean-Luc Moudenc devenir réalité : la LMSE (Liaison Multi-modale Sud-Est) est enfin ouverte aux voitures ! Certes, un tronçon résiste encore dans la faculté Paul Sabatier, mais l'essentiel est là : les voitures peuvent circuler sur le pont au-dessus de la rocade, « rendant enfin son utilité à la LMSE » comme l'annonçait le prospectus de campagne des élections municipales de 2014.

Il aura fallu de la ruse et de la pugnacité à nos élus pour réaliser ce merveilleux projet, contesté dès le début par nos associations. Le coup le plus tordu étant la signature de la commande du pont au gabarit automobile, signée par Jean-Luc Moudenc entre les deux tours de l'élection municipale de 2008, un « cadeau » laissé à la nouvelle équipe élue qui, bien qu'opposée à l'ouverture de ce tronçon aux voitures, a été contrainte de construire un pont trop large !

Ce projet, visant à satisfaire à court terme un électorat trop dépendant de l'automobile, est présenté comme améliorant les conditions de circulation du complexe scientifique de Rangueil. Bien au contraire, cette ouverture va provoquer son asphyxie. Cette asphyxie, dénoncée depuis de nombreuses années par nos associations, est confirmée par l'étude menée pour justifier cette ouverture. Le pont de la LMSE supporte dès son ouverture un trafic quotidien de 15 000 véhicules, dont 45% sont uniquement en transit. La conséquence est notamment l'augmentation de 25% de la circulation sur l'avenue de Rangueil où les voitures passent au pied des résidences universitaires, dégradant la qualité de vie de nos étudiants, mais aussi de tous les usagers du complexe scientifique. Ceux-ci ont été heureux de découvrir à la rentrée universitaire qu'une petite autoroute passe sous leurs fenêtres !

Toulouse Métropole poursuit avec ce projet une fuite en avant qui verra inlassablement les nouvelles voies de circulation se remplir de bouchons, accentuant la pollution, l'insécurité routière et dégradant notre qualité de vie. Elle fait un aveu clair : elle ne croit pas en l'efficacité de la politique des transports en commun portée par Tisséo, en particulier celle des bus en site propre. Avec l'abandon du projet initial de prolongement de la ligne B, aucune nouvelle ligne de transports en commun ne desservira le Sud-est avant 8 ans.



Pourtant les pouvoirs publics doivent respecter la loi sur l'air, qui impose de réduire l'usage de l'automobile et favoriser les modes alternatifs. Localement les élus se sont engagés à réduire la part de la voiture dans les déplacements de 9% sur l'aire urbaine entre 2008 et 2020 (Plan de Déplacement Urbain). La construction de nouvelles routes comme la LMSE va donc à l'encontre de ces engagements.

Cette ouverture est une rupture frontale du protocole d'accord conclu en 2008 entre nos trois associations (les amis de la terre, Veracruz et 2 pieds 2 roues) et Toulouse Métropole, par lequel celle-ci s'engage à dédier ce pont exclusivement aux transports en commun et aux modes actifs. Si cet accord n'a malheureusement pas pu empêcher effectivement cette ouverture, celui-ci va permettre à nos associations d'obtenir des dédommagements, une procédure judiciaire étant actuellement en cours.

Concernant la piste cyclable et le trottoir du pont de la LMSE, l'ouverture aux voitures a globalement préservé ceux-ci. Un nouveau point noir est cependant apparu côté ENAC, où la piste et le trottoir sont fortement rétrécis, mélangeant les deux modes en bas d'une descente dans une courbe manquant de visibilité. La première version livrée en septembre rajoutait de surcroît des poteaux de signalisation en plein milieu de la piste, accentuant le risque d'accident sur cette section (voir photo 1).

Ce problème, signalé immédiatement à Toulouse Métropole, a heureusement pu être corrigé rapidement par des travaux : les poteaux et les feux ont été déplacés fin novembre, ce qui améliore la visibilité (voir photo 2).

Florian Jutisz



En 2016, relance de la politique cyclable du Conseil Départemental de la Haute-Garonne, premières réalisations en 2018

Doté d'un Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables, le Département (abréviation : CD31) a, depuis 1997, réalisé 208km d'axes structurants véloroutes et voies vertes : Canal du Midi (49km), Canal de Garonne (21km), Rigole de la Plaine (17km), Parcours Garonne (110km) et vallée de l'Arize (11km). Hélas depuis 2009 ces réalisations sont en panne : 0km supplémentaire aménagé en 7 ans.



Le budget cyclable du Département en 2016, que l'on peut évaluer à 800 000€ comprend l'entretien des 208km d'axes (environ 300 000€), deux études qui montrent une relance (voir plus loin), et les subventions aux aménagements cyclables des communes et communautés de communes, deuxième volet de la politique cyclable qui est stable (377 000€).

Heureusement, la situation évolue favorablement, même si aucune réalisation ne sera faite en 2017. Deux Pieds Deux Roues, qui avait transmis une liste de demandes au CD31 en Janvier, a appris cette évolution lors d'une rencontre le 18 mars 2016 avec Julien Klotz (président de la commission Logement et Développement Durable), Line Malric (Vice-Présidente aux Transports) et les services du CD31. Les informations qui suivent ont été confirmées lors de la Journée du CEREMA sur « le vélo interurbain » à Toulouse le 24 novembre, et lors d'un séminaire sur la Véloroute du Piémont Pyrénéen (V81) à Toulouse le 12 décembre.

Liste des principales informations positives et négatives :

Axe Garonne (Véloroute V83 et au-delà) : sera réalisé en totalité jusqu'à l'Espagne, premiers travaux en 2018



L'achèvement de l'axe Garonne nord (V83) entre Portet (limite Toulouse) et Marquefave-Carbonne, soit 42km, est à l'étude en 2016-2017 : projet en majorité en voie verte, avec DUP (déclaration d'utilité publique) et enquête nécessaire pour les acquisitions foncières, et étude d'impact.

Coût étude : 70 000€. Coût des travaux : 5,5 M€. Les travaux pourraient commencer en 2018, et la totalité être créée « assez vite » (? deux ans).

L'axe Garonne sud, entre Cierp-Gaud, Saint-Béat, Fos-frontière, soit 18km dans le val d'Aran (33% en voie verte), est à l'étude (40 000€). Coût des travaux : 2,5M€.

Un projet transfrontalier Val d'Aran-Vielha a été défini, avec demande de financements européens (franchissement des Pyrénées).

Axe Le Canal des Deux Mers à Vélo (Véloroute V80) : réalisé, sera jalonné

Au 01-01-2017 le CD31 transfère à Toulouse Métropole la gestion de l'axe canal de Garonne de St-Jory à Toulouse (15km). Le CD31 réalisera le jalonnement des 145km aux normes V80 (logo), et participe au « Comité d'itinéraire » inter-départemental de la V80.

Pour l'entretien le CD31 utilise de nouveaux revêtements, comme l'Ecofast posé à Castanet en 2016, avec , hélas, la création d'une « marche latérale » dangereuse car les bas-côtés n'ont pas été traités et mis au même niveau.

Axe du Piémont Pyrénéen (Véloroute V81) de Roquefort-sur-Garonne à Mane (18km) : un projet de Voie Verte de 11km avance, mais n'est pas encore programmé ?

La Véloroute du Piémont Pyrénéen de Biarritz à Le Barcarès est réalisée en Haute-Garonne entre Montréjeau et Boussens-Roquefort sur 47km (Parcours Garonne). Il manque le tronçon Roquefort-sur-Garonne à Mane (limite Ariège), 18km dans la vallée du Salat, avec un projet de Voie Verte de 11km sur l'ancienne voie ferrée, propriété du Département, entre Roquefort et Salies-du-Salat.

Fin 2016 le CD31 a achevé les acquisitions foncières de 400m de la voie ferrée (à Roquefort), mais n'a encore rien programmé (ni étude ni travaux).

Espoir : lors du séminaire sur la V81 le 12 décembre, à Toulouse, Mme Vezat-Baronia, Vice-présidente du CD31, a déclaré que le CD31 pourrait être le pilote du futur « Comité d'itinéraire » qui impulsera le projet inter-départemental de la V81, ...





Axe de la vallée du Tarn (V85) : le CD31 refuse de réaliser les tronçons manquants

La Véloroute vallée du Tarn-Méditerranée (V85) traverse la Haute-Garonne, 8km existent en voie verte, et il manque deux tronçons : Nohic-Villemur (5km) et Villemur-Buzet (limite Tarn) (10km). Le CD31 refuse d'aménager cette Véloroute en maîtrise d'ouvrage départementale, et « subventionnera les travaux des Communautés de Communes ». Résultat, malgré les demandes de Deux Pieds Deux Roues, et un projet de la CC du Val d'Aïgo, rien n'avance. La ZAC « Les portes du Tarn » à Buzet-St-Sulpice avance, elle, mais prendra-t-elle en compte le passage de la Véloroute ?

Ajout de nouveaux axes aux projets du CD31 : refus

Deux Pieds Deux Roues a demandé au CD31 d'ajouter 6 axes au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (Toulouse-vallée du Tarn, vallée de la Save, Toulouse-Martres par le canal de St-Martory, vallée de la Lèze, ...). Réponse : refus.

Prise en compte du vélo dans les aménagements routiers du Département : refus

Deux Pieds Deux Roues a demandé au CD31 une politique ambitieuse, appliquant la « loi sur l'air » et prévoyant des sur-largeurs ou des pistes cyclables dans toutes les rénovations ou créations de routes départementales, ponts, passages souterrains, ... Réponse : refus, « on le fait déjà (Pont de Pinsaguel, pont de Mauzac), transmettez-nous une liste ».

On le voit avec cet inventaire incomplet, 2016 a bien été une année de relance du Schéma départemental des itinéraires cyclables : le CD31 a affirmé sa volonté d'achever rapidement les axes du Schéma actuel, et a lancé deux études. Les premières réalisations (Toulouse-Carbone) devraient avoir lieu, au mieux, en 2018.

Il y aura eu 8 à 9 ans sans création de nouveaux kms de Véloroutes, mais ça y est : ça redémarre, tous les « signaux » sont au vert !

Et le dialogue avec Deux Pieds Deux Roues existe à nouveau : nous avons demandé fin 2016 un rendez-vous de travail sur l'axe Garonne.

Voir les demandes de 2P2R sur le site internet (rubrique véloroutes et voies vertes)

La commission « piétons » de 2P2R se réunit très régulièrement depuis maintenant plus de deux ans. Depuis trois séances, elle inscrit à l'ordre du jour « l'actu-piétonne » de chaque membre. Ce tour de table de coups de cœur ou de cris d'alerte a permis dernièrement de lancer le concept de « trottoirs disparus ». De cette idée presque farfelue, est née une vraie réflexion qui a débouché sur un réel projet d'action.

Les trottoirs disparus, ce sont ceux qui :
n'ont plus de réalité structurelle (rue du rempart St Etienne devant l'entrée du centre St Georges, Bd Henri Gaussen, entrée Mac do, tiens tiens...) ;
ont été repoussés au pied des façades, atteignant trente ou quarante cm de largeur, sont régulièrement barrés d'encombrants mobiles (poubelles, autos) ou fixes (poteaux, escaliers, armoires techniques) ;
se sont discrètement envolés, éclipsés, escamotés, évaporés à l'occasion d'un chantier, d'un marché, d'un commerce aux panneaux et mobiliers baladeurs...

A ce titre, la commission se montre positive à l'égard du plan terrasse de la municipalité.

Avec les comités de quartier, elle l'encourage également à mener des diagnostics en marchant et les sollicite.

Un grand chantier que ces trottoirs disparus. Pour ce faire, la commission prévoit d'inscrire le sujet à l'ordre du jour de la prochaine rencontre avec Toulouse-Métropole. Dans la foulée, de publier un communiqué de presse et de mener une action de terrain symbolique si possible en commun avec ses partenaires naturels, tel l'APF et autres : Comités de quartier, associations et personnes intéressées...

En attendant, elle a initié un album photos de ces trottoirs fantômes et appelle chacun à faire remonter des exemples à l'adresse mail de l'association : secretariat@fubicy.org. Merci de vos contributions ! Gageons que cette idée de trottoirs disparus trouvera toute sa portée !

La commission

Actuellement la commission « piéton » de 2P2R est composée de six membres (Monik, Philippe, Claire, Jean-François, Jean, Félix); elle se réunit tous les deux-trois mois et échange par messagerie ; tout volontaire nouveau est le bienvenu !

Lors de la prochaine assemblée générale, le 11 mars 2017, seront organisés des travaux en ateliers ; un portera sur le thème du piéton avec un intitulé évocateur « Il faut enchanter les trottoirs » ; tout un programme, de quoi donner envie de venir participer !

Jean

COMPTE-RENDU

Séminaire

Le 5 novembre, un séminaire a réuni 22 personnes d'antennes créées ou en création représentant 16 Antennes 2P2R :

Tournefeuille, Cugnaux, Plaisance-du-Touch, St-Orens, Muret, Ramonville, Blagnac, Colomiers, Pibrac, Portet/Roques, Frouzins, Castanet, Launaguet, Labège, Fonsorbes, Toulouse (+ Escalquens excusée).

Cette après-midi féconde d'échanges d'informations, a permis d'évoquer les facilités et les difficultés rencontrées par les antennes et y trouver des solutions ; de répondre à des questions telles que "comment étoffer une Antenne", "comment constituer un noyau d'actifs" et "comment se faire reconnaître par la Municipalité et les institutionnels".

«L'antenne mère» de Toulouse a évoqué des points tels que les problèmes d'assurance, le gravage, l'application Velobs, la Fubicy, les outils de communication, les manifs... Le débat sur les bourses aux vélos s'est révélé particulièrement intéressant (qui est propriétaire du vélo ?) et fera l'objet de suites.

Le bilan de la séance a été très positif et a montré l'intérêt de renforcer le lien entre les antennes qui peuvent devenir, sur le plan juridique, des "sections d'association" ; ceci leur confère une légitimité vis-à-vis des institutionnels en leur donnant plus de poids, leur permet une gestion simplifiée en leur laissant la responsabilité des actions et leur assure une couverture au niveau des assurances.

Bernard Cély était le référent Antennes ; ce poste est indispensable pour assurer l'animation du réseau et faire le lien entre les antennes et entre les antennes et le siège. Pris par de multiples tâches, **il laisse son poste et un ou une volontaire est le la bien venu(e) !**

Bernard, Jean, Monik

Annonce

Des projets personnels vont m'éloigner de Toulouse d'ici moins d'un an et je ne pourrai pas continuer la mise en page de ce journal.

2P2R recherche donc un(e) remplaçant(e) pour continuer ce travail. Si vous êtes intéressés, envoyez nous un mail sur toulouse@fubicy.org

Hélène Conter

Des nouvelles de l'ouest:

Qui ne s'est jamais retrouvé face à une piste cyclable mal conçue ou inutilisable alors qu'une carte officielle ou un GPS mentionne un itinéraire vélo idéal? Pour palier à ce genre de surprise pas si rare, nous avons créé une chaîne Dailymotion qui vous montre à quoi ressemble cette piste cyclable dans la vraie vie. En prime, nous avons re-cartographié les itinéraires cyclables de la ville avec le lien vers la vidéo. Pour plus d'info, rendez-vous sur notre chaîne et notre site web.

L'année 2016 vient de se terminer et c'est aussi l'heure de faire un rapide bilan. Côté pistes cyclables, la demande de notre antenne de pouvoir traverser le complexe sportif du Capitany à vélo a été menée à bien avec la municipalité et les cycles cheminent désormais officiellement en suivant le marquage bleu au sol. Nous avons organisé 2 demi-journées de sensibilisation des usagers au partage de l'espace avec un bilan positif, malgré la crainte initiale des acteurs locaux de mélanger le flux piéton et vélo.

À l'heure où nous écrivons ces lignes, la nouvelle piste cyclable boulevard Maurice Grynfolgel est en travaux et permettra entre autres aux velotafteurs de relier plus facilement le quartier du Garoussal et de la Naspe à la zone aéronautique et le complexe sportif + lycée.

Du côté des Ramassiers, la machine semble se mettre en route puisque l'aménagement le long du fil d'ariane devrait démarrer d'ici peu ainsi que le tronçon 2 de la voie multimodale des Ramassiers en milieu d'année.

Par contre, l'horizon est moins favorable pour l'avenue Georges Sand qui est en projet depuis 2008. Il semblerait qu'il soit remis en question et nous avons écrit aux élus de la métropole pour appuyer sur cette réalisation indispensable.

En 2016, de nouveaux cyclistes ont rejoint notre antenne et des comités de quartiers s'intéressent aussi à la question des déplacements à vélo.

En souhaitant à tous les cyclistes et piétons qui nous lisons une très belle année 2017.

2 Pieds 2 Roues Colomiers

<http://velo-colomiers.16mb.com>

<http://www.dailymotion.com/2pieds-2roues-colomiers>

RENDEZ-VOUS

AYAV 2017

Du nouveau pour Allons-Y A Vélo en 2017 : une édition d'hiver !

Allons-Y A Vélo, AYAV pour les intimes, est une campagne de promotion du vélo co-organisée par l'association Deux Pieds Deux Roues (2P2R) et par la Maison du Vélo. Dans chaque entité participante (entreprise, école, administration,...), les cyclistes référents organisent des animations locales pour inciter tous et chacun à essayer le vélo comme moyen de transport quotidien. 2P2R coordonne AYAV en encourageant les entreprises ayant déjà participé à réitérer leurs actions et en motivant de nouvelles entités. 2P2R a ainsi établi un véritable réseau de référents vélos dans les entreprises de la région toulousaine.

Du 30 mai au 10 juin 2016, 82 entreprises, écoles ou collèges de l'agglomération toulousaine ont pédalé dans le cadre d'Allons-Y A Vélo! Ceci veut dire qu'environ 60000 personnes de la région toulousaine ont été encouragées à utiliser leur vélo au quotidien! Parmi ces 82 entités, 62 (un record!) ont participé au challenge AYAV mobilisant 29525 cyclistes pendant au moins une journée!

Et pour 2017, les rendez-vous sont lancés : du **20 février au 03 mars** pour l'édition d'hiver et du **25 mai au 09 juin** pour l'édition de printemps!

Allons-Y A Vélo lance en effet pour la première fois cette année une édition d'hiver, parce que le vélo au quotidien, c'est valable et super toute l'année! Les entités participantes seront invitées à s'inscrire en ligne sur le site AYAV et à décrire les animations autour du vélo faites durant ces deux semaines. AYAV hiver 2017 suggère d'organiser des animations insistant sur la visibilité des cyclistes: opération « Cyclistes Brillez », distribution ou tirage au sort d'éclairages et/ou de chasubles fluos (si vous disposez d'un petit budget), communication sur l'importance d'être visibles, etc.. Parce que, à vélo, être vu, c'est primordial!

Et, comme pour les challenges de printemps, les entités participantes pourront choisir une journée phare et effectuer ce jour-là un comptage des personnes venues à vélo au travail, au collège ou à l'école. Il n'y aura pas de prix en tant que tel, mais il sera intéressant de pouvoir comparer les chiffres d'hiver à ceux du printemps.

Et on maintient bien sur le comptage des kms parcourus à vélo durant ces deux semaines, pour montrer que même l'hiver, AYAV a du poids ... en tonnes de CO2 évitées!

Contact : **Sophie Valcke**, toulouseallonsyavelo@free.fr

Site web : <http://allonsyavelo.le-pic.org/>

2P2R Y ETAIT !

- Quartier St Cyprien:

Pas trop de monde, ni d'adhésions cependant des rencontres intéressantes (ex le banquier de la place St Cyp' qui se déplace à vélo pour ses rendez-vous professionnels et à qui sa structure lui a dit qu'il n'était pas assuré !).

- Forum des Associations:

Place du Capitole, plusieurs permanents de l'association ont renseigné tout l'après-midi les personnes intéressées par le thème du vélo en ville et des difficultés rencontrées ou de leur peur pour y circuler en toute sécurité, ce qui n'est pas gagné ! Quelques rencontres bien intéressantes.

Marie-Claude, Jean et d'autres ont vaillamment tenu le stand parmi beaucoup d'autres stands d'associations toulousaines.

- Canal en fête:

Pour les journées européennes du patrimoine (16-25 septembre), l'association 2P2R a tenu un stand la journée du 18. Beaucoup de monde et d'animations pour fêter cet ouvrage emblématique et des curieux intéressés par les guides du canal du Midi et du canal latéral (une dizaine de guides vendus).

Jean, Monik, Claudine, Marie-Claude étaient fidèles au poste. Julien et Seb ont fait la causette avec l'élue responsable du canal.

- ENSEEIHT:

A la rentrée entre 12 et 14h. Peu de monde, un contact intéressant et une idée : une balade nocturne spéciale « de fac à fac » (ou diurne pour la sécurité et l'intérêt ?).

-Semaine de la mobilité:

Le 20 septembre, le Conseil Départemental nous avait demandé de tenir un stand pour échanger et informer leurs salariés sur les parcours possibles en vélo entre domicile et travail. D'autres structures étaient présentes, Tisséo, Citiz, la Maison du Vélo avec des essais de VAE, etc. Il faisait frisquet ce jour-là ! Public peu motivé mais présence intéressante dans le cadre de la reprise des contacts entre le CD31 et 2p2r. Espérons qu'ils s'engagent pour AYAV en 2017

Claudine, Bernard, Monik

Ce que je suis bien sur mon engin roulant terrestre mû par ma force animale. Ne suis-je pas assis confortablement, posé entre mes deux roues, chaque fesse bien calée sur sa moitié de selle, chaque pied bien calé sur sa pédale, chaque main bien calée sur sa poignée de guidon ? Sous la visière de ma casquette, je suis au centre de ma bulle dont les piétons et automobilistes n'ont aucune idée. Par temps chaud c'est un véritable microclimat mobile que je maintiens autour de moi. Lorsque je m'arrêterai, ma ventilation autoproduite cessera. Je sentirai alors la chaleur me tomber dessus, soudainement : c'est alors que je rejoindrai l'humaine et normale condition.

Nous devons admettre que la pratique du cyclisme est une histoire de "cul". Le pratiquant doit en effet aimer ou du moins bien supporter d'aller à la selle, support où il lui faudra demeurer tout le temps qu'il pédalera, ne pouvant se ménager que quelques instants de répit, par la position de la "danseuse"... De plus s'il envisage une grande randonnée, il lui est fortement recommandé de se préparer sur la durée en allant à la selle régulièrement : pas seulement pour entraîner la mécanique musculaire et respiratoire, mais aussi pour s'apprêter la peau des fesses en prévision de ce contact prolongé, un peu comme les artisans du cuir tannent la matière première.

Noblesse oblige, noblesse vélocipédique oblige :

- la petite reine permet la plus démocratique des activités puisque la force motrice est produite par le citoyen lui-même et que, dans le peloton réunissant les individualités, l'union fait la force du groupe ;
- les couronnes, petites et grandes, libèrent le travail de la chaîne et offrent le dépaysement champêtre sur les routes asphaltées dont notre République a généreusement multiplié les kilomètres.

Le vélo est-il vraiment un engin roulant terrestre ? N'est-il pas un engin volant aérien méconnu ? Je veux évoquer ce qui se passe dans les moments où on atteint une bonne vitesse en descente ou quand on est bien lancé sur le plat. Vous pensez que je parle de la sensation de fendre l'air et de sentir le vent glisser sur son visage ou sur ses jambes. Non ce n'est pas de cela dont je veux parler mais plutôt de quelque chose qui se rapproche de la sensation de voler (celle d'Icare). Une sensation que l'on ressent le mieux, dans les courbes, larges ou serrées, lorsqu'on oriente la roue avant et qu'on s'incline dans le virage, lorsqu'on est dans cette lutte avec et contre la force centrifuge. Le penchant plus ou moins marqué selon la vitesse procure l'impression de légèreté et la trajectoire choisie le sentiment de liberté qui l'accompagne, celle de l'oiseau qui vole, qui vire à gauche ou à droite. Un commandant de bord rencontré récemment dans une randonnée vélo me confirmait le rapprochement. Car le pilote fait comme le cycliste : il oriente l'engin volant (par la gouverne) et l'incline (par les ailerons), se définissant sa trajectoire en virage. Alors le vélo, fausse bicyclette ou vrai planeur ?

Et si Toulouse mettait en place la circulation alternée ?

Après Paris, Lyon a pour la première fois eu recours à la circulation alternée pour lutter contre les pics de pollution. Et si Toulouse devait elle aussi recourir à cette méthode en cas de pic de pollution, quelles seraient les réactions ?

«Toulouse reste relativement protégée des grands pics de pollution en raison des vents qui dispersent une partie des particules fines. Seulement deux seuils d'information ont été déclenchés en six semaines, ce qui est très raisonnable pour cette période de l'année», constate Dominique Tilak, directrice de l'Oramip, qui étudie la qualité de l'air en ex-région Midi-Pyrénées. Mais que se passerait-il si la ville à la démographie galopante venait à faire face à un pic de pollution comparable à ceux de Lyon et Paris et devait recourir à la circulation alternée ? La décision relèverait d'abord de la préfecture de Toulouse, qui précise que la circulation alternée pourrait être envisagée après d'autres mesures «incitatives et non restrictives» et une réduction de la vitesse.

Mise en œuvre complexe

Pour Jean-Michel Lattes, adjoint au maire de Toulouse en charge des transports, la Ville «n'a pas de réserve de principe sur ce dispositif». Mais l' élu souligne que «sa mise en œuvre ne serait pas aisée». «Toulouse a la particularité d'avoir un espace géographique plus vaste que celui de Paris, et l'étalement urbain particulièrement important rendrait les contrôles difficiles à mettre en œuvre», assure-t-il.

«Prise d'otage»

Sans surprise, du côté de l'association toulousaine 2 pieds 2 roues, qui défend les piétons et les cyclistes, la mesure serait vue d'un très bon œil. «Nous sommes en faveur de tout ce qui améliore la santé ou de la sécurité

des piétons et des cyclistes», salue Sébastien Bosvieux, porte-parole de l'association. Chez les automobilistes, en revanche, la pilule aurait plus de mal à passer. «La circulation alternée est une prise d'otage des automobilistes», fustige Michel Ribet, président de l'Automobile club du Midi. «Beaucoup achètent des voitures qu'on leur présente comme les moins polluantes, puis on les pénalise. Et les véhicules ne sont pas les seuls responsables de la pollution.»

Sur ce point, l'Oramip confirme qu'une part importante de la pollution aux particules fines en hiver est due au chauffage et aux feux de déchets verts. «D'où l'importance de bien identifier les sources de pollution avant d'agir», souligne Dominique Tilak de l'Oramip. Un argument repris par les écologistes, qui soutiendraient un éventuel recours à la circulation alternée. «Mais il ne faut pas se limiter à une seule solution», plaide Antoine Maurice, président du groupe écologiste à la mairie de Toulouse, qui proposerait aussi la gratuité des transports ou l'interdiction aux véhicules polluants de rouler en cas de pic de pollution. «Mais ce ne sont que des solutions d'urgence. Il faut trouver rapidement des solutions plus durables, comme des aides pour changer de mode de chauffage ou un maillage plus dense des réseaux de transports en commun pour donner une alternative à ceux qui n'y ont pas accès. En attendant, tous les jours des Français meurent à cause de la pollution».

J.G.

Pourquoi l'indemnité pour aller au travail à vélo fait «flop»

Moins d'une dizaine d'entreprises de l'agglomération proposent à leurs salariés une indemnité s'ils viennent au travail à vélo. Un dispositif entré en vigueur il y a 8 mois.

Huit mois après son entrée en vigueur, l'indemnité kilométrique vélo (IKV) peine à séduire, à Toulouse et en France. Chaque entreprise peut, depuis février 2016, verser 25 centimes d'euros par kilomètre à ses salariés qui effectuent le trajet domicile-travail à vélo. Le dispositif est totalement facultatif. L'indemnité est exonérée de taxes pour l'employeur et d'impôts sur le revenu pour le salarié, dans la limite de 200 € par an. Ce qui correspond par exemple à un trajet de 4 km aller-retour (soit 8 km), 100 jours par an.

À Toulouse, difficile de connaître le nombre exact d'entreprises qui ont effectivement mis en place l'indemnité. Ainsi, l'Observatoire du Club des Villes et Territoires cyclables en recense 30 au total en France sur son site internet, dont... 0 en Haute-Garonne.

Après enquête, nous avons tout de même déniché trois entreprises pionnières dans le département : Cirso, une entreprise informatique de Montaudran à Toulouse ; le bureau d'études Inddigo, et la société de prévisions maritimes Mercator Ocean, basée à Ramonville. Toutes des entreprises de moins de 150 salariés, et déjà engagées dans les déplacements

écologiques. Les gros groupes comme Airbus hésitent à mettre en place l'indemnité, pour des raisons logistiques notamment.

«Nous y réfléchissons, mais dans un grand groupe comme le nôtre, les contraintes administratives pèsent lourd. Et puis comment contrôler que chaque employé effectue bien les trajets qu'il déclare», explique ainsi Stéphane Lhuillery, responsable du Plan de déplacement d'entreprise de Thalès Alenia Space (2 500 salariés dans le Sud toulousain).

Depuis le 1er septembre, le secteur public est aussi concerné par l'indemnité. Mais seulement en «test» pour deux ans, et uniquement pour les fonctionnaires qui dépendent du ministère de l'Environnement. À l'Agence de l'Eau à Toulouse par exemple, la mise en place devrait intervenir avant la fin de l'année, et sera rétroactive au 1er septembre. Mais l'effet reste assez limité.

«Dès son entrée en vigueur, l'indemnité kilométrique a été vidée de sa substance en étant rendue facultative. C'est bien dommage, car c'est une belle incitation pour venir au travail à vélo», estime Sébastien Bosvieux, de l'association de défense des cyclistes et piétons 2 Pieds 2 Roues.

Selon une étude danoise réalisée en 2007-2008, les salariés se rendant au travail à vélo ont, pour une forme équivalente, 15 % de jours d'absentéisme en moins.

Cyril Doumergue

Ils veulent garder l'Occitan et le Cerbère, les trains de nuit Toulouse-Paris

Un rassemblement a eu lieu hier soir devant la gare Matabiau, à l'appel de l'association 2 pieds, 2 roues et de l'Autate (association des usagers des transports de l'agglomération toulousaine) pour sauver les trains de nuit l'Occitan Toulouse-Paris et le Cerbère Port-Bou/Toulouse/Paris, qui doivent tous deux arrêter de circuler le 10 décembre prochain. On relevait la présence de Jean-Luc Gibelin, vice-président de la région Occitanie en charge des transports.

«Le train de nuit est un vrai service public qui met la capitale à une heure de Toulouse, le temps de s'endormir et de se réveiller», argumente avec humour Sébastien Bosvieux, président de l'association 2 pieds, 2 roues et habitué de ce mode transport ferroviaire et nocturne, «c'est un moyen économique (20 € pour les sièges inclinés, 35 € pour les couchettes si on s'y prend à l'avance) et pratique, voire convivial car on partage un compartiment, ce qui est propice à la discussion. Moi, je le prends une ou deux fois par mois pour des raisons personnelle ou professionnelle. Avec des boules Quies et un peu d'habitude, on n'est même pas gênés par les gros ronfleurs. On part à 22 h 30 pour arriver à 6 h 50 à Paris (l'Occitan) ou à 1 heure du matin pour arriver à 7 h 30 (le Cerbère), ce qui laisse devant soi une journée entière. Un autre avantage est qu'on peut amener son vélo avec soi, un local spécial est aménagé, contre un modique supplément. Ces trains

sont le plus souvent complets alors que les réservations sont ouvertes par la SNCF plus tard que pour des TGV par exemple, peut-être pour que ces trains de nuit ne soient pas trop visibles. Il n'y a plus malheureusement ni bar, ni resto, ni service ni même distributeurs automatiques qui avaient été installés un temps. Il n'y a plus de douches en gare ni à Matabiau ni à Austerlitz. La SNCF fait tout pour décourager ces trains nocturnes, on dirait».

«Ce n'est pas la SNCF qui décide pour les trains d'équilibre du territoire (Intercités et trains de nuit), mais l'autorité organisatrice, l'État», rétorque-t-on au service de presse de l'exploitant SNCF. Il restera un train de nuit reliant Toulouse et Paris puisque le Paris-Latour de Carol fera halte à Toulouse et Rodez. L'état a promis d'investir pour améliorer les trains sur cet axe, plutôt vieillissants.



Philippe Emery

Débat public sur la 3ème ligne de métro: le debrief!

Après 3 mois de débat public intense sur la 3ème ligne de métro, je vais tenter de vous retranscrire ce que j'ai retenu de ce débat. Les propos ci-dessous n'engagent que moi.

Tout d'abord bravo à la commission particulière du débat public pour son travail remarquable.

Intérêt et limites du débat:

En tout premier lieu, on pourrait se demander de l'utilité d'un tel débat. Quelques semaines après l'ouverture du débat, le 19 octobre 2016, le conseil syndical de Tisséo signait l'acte fondateur du lancement de la 3ème ligne de métro en votant à l'unanimité (pas de vote contre, 2 abstentions) le document officiel valant pour révision du PDU, déposé en préfecture le 21 octobre 2016 par Tisséo. Le projet de 3ème ligne étant inscrit dans ce document, on pourrait se dire que les jeux sont faits, il serait donc inutile de débattre sur l'utilité d'un tel projet et que le débat risquerait de se cantonner à se demander s'il faut une station de métro à tel endroit ou tel endroit.

En second lieu, le débat public avec comme seul thème la troisième ligne aurait pu paraître réducteur car une ligne de métro sortie de son contexte officiel, la révision du PDU, présente beaucoup moins d'intérêt.

Malgré ces différentes limitations, le débat public a bel et bien eu lieu. Et j'avoue que c'est une des premières fois que j'ai pu observer une telle implication publique de la part de la société toulousaine sur le sujet de la mobilité, cf la variété des cahiers d'acteurs (<https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/points-de-vue>). On peut observer que la révision du PDU menée par l'équipe de M Cohen n'avait pas suscité autant d'engouement, cela ne veut pas dire que le contenu du PDU précédent était sans intérêt bien au contraire. Mais il a été mis aux oubliettes lors du débat de 2016.

Le débat public a pu faire émerger des voix différentes sur la vision de la mobilité à long terme. L'Autate grâce à un travail conséquent a pu être entendue, bravo à elle. L'Autate souhaite d'une part optimiser et développer le réseau ferré mais aussi prolonger les métros et trams existants, développer des voies de bus en site propre; bref un projet plus en surface. Un autre groupe s'est fait entendre: le Collectif signataire de l'argumentaire citoyen animé par Maxime Lafage qui est à l'origine en 2012 de l'idée de 3ème ligne de métro mais qui souhaiterait suivre un tracé orienté sur le centre ouest (amidonniers purpan) et l'Est (future ZAC de Malepère). EELV s'est fait également entendre contrairement au groupe socialiste qui s'est fait très discret.

Bien entendu 2P2R a été présente lors de ce débat, j'y reviendrai plus bas.



Le débat public a pu entre autre mettre en lumière l'intérêt et **le besoin de créer une autorité organisatrice unique de la mobilité** pour la région toulousaine avec comme co-entités : Tisséo, la région Occitanie, la SNCF et pourquoi pas les représentants des usagers des transports. Tout les élus sont favorables mais personne ne prend les devants pour la créer.

Voici les points forts du projet de 3ème ligne de métro:

- Densification des quartiers de la ville mère.
- Intermodalité Métro/Train.
- Vitesse commerciale compétitive avec une fréquence potentiellement attractive.

Limites du projet de 3ème ligne de métro:

- faible efficacité de l'investissement.
- projet financièrement sous-estimé.
- projet auto-centré.
- la baisse de la compétitivité de la région continuera à s'aggraver.
- on enterre les vrais problèmes de mobilités et surtout les vraies solutions.

Points forts:

- **Densification des quartiers peu denses de la ville mère.** Le maître d'ouvrage a souligné que ce projet est aussi et avant tout un projet d'urbanisme. Je dirais que sur le papier cela apparait comme une démarche intelligente en terme de mobilité. L'éco-quartier d'Andromède à Blagnac bâtit sa densification autour du tram en mélangeant zones d'activité économique et de logements même si les salariés de la zone ne sont pas encore de grands utilisateurs du tram. Je travaille dans ce quartier et j'observe que l'usage de la voiture chez les salariés reste prépondérant: 70 à 90 % de part modale pour les modes motorisés individuels.

Ce qui me laisse perplexe dans ce projet de densification toulousaine, c'est d'une part l'absence d'un réel projet d'urbanisme par des urbanistes: lors des réunions publiques, l'AUAT (agence d'urbanisme de l'agglo toulousaine et très impliquée sur le projet) s'est faite très discrète malgré sa présence systématique en tribune officielle. Nous avons l'impression que ce qui se prépare est une urbanisation sauvage orchestrée par la promotion immobilière (grand ami de JLM), cela ne laisse augurer rien de bon. Surtout si cela doit ressembler à la première phase d'immeubles de Montaudran validée par M Moudenc lors de son premier mandat de maire.

D'autre part le potentiel de densification se résume à une seule zone majeure: le triangle d'or La Vache, 7 Deniers, Jean Maga. Cette zone bordée par la rocade, et la station d'épuration de Ginestous avec ses odeurs quotidiennes d'un côté et d'une zone industrielle avec des sites Seveso d'un autre côté, ne fera a priori pas trop rêver le cadre supérieur de chez Airbus (cible de M Moudenc pour les néo-résidents). Le quartier de la côté pavée aurait pu être la deuxième zone potentiellement densifiable mais au regard du niveau social élevé de ce quartier, on peut facilement imaginer que les propriétaires actuels ne souhaiteront pas se



séparer facilement de leur pavillon au profit de la construction d'un immeuble d'une part et le prix des terrains frôleront des niveaux très hauts peut-être pas au goût des promoteurs impatient. Voir le procès de Firmis récemment perdu par un promoteur immobilier suite à une plainte déposée par des résidents de la Terrasse <http://www.ladepeche.fr/article/2017/01/13/2495371-la-terrasse-firmis-une-histoire-qui-se-terme-bien-provisoirement.html>. Les troisième et quatrième zones visées (Matabiau-TESO et Montaudran) sont en cours d'études en vue d'une urbanisation dense, c'est donc logique de capter la mobilité via du TC. Toutes les autres zones ont un potentiel beaucoup moins élevé d'urbanisation.

- **Intermodalité Métro/Train.** Le projet prévoit de se connecter à 5 gares ferroviaires: gare de la Cadène (les gares de Labège Innopole et de Labège village disparaîtront au profit de cette nouvelle gare), gare de Montaudran, gare Matabiau, gare de la Vache (création), gare de Colomiers. Ce nombre de connexions pour favoriser l'intermodalité est un atout incontestable. Cependant il faut relativiser ce chiffre. 3 gares (Cadène=Montaudran=Matabiau) sont connectées au même axe ferroviaire (Toulouse-Montpellier), une seule connexion aurait pu suffire pour répondre à ce besoin d'interconnexion.

D'autre part, une des pierres d'angle de ce projet est la gare de la Vache. Or la création d'une gare ferroviaire à cet endroit est soumise à une condition de la part de la SNCF et non des moindres: l'arrivée de la LGV. Si pas de LGV, pas de gare à la Vache. Or la LGV Toulouse-Bordeaux est loin d'être acquise: un récent rapport de sénateurs de droite en 2016 a donné un avis défavorable à cette LGV. Si la LGV est reportée de 20 ans, la connexion avec le métro le sera d'autant.

Dans ces conditions, **l'intermodalité métro/train tant vantée par le maître d'ouvrage pourrait se résumer à seulement 2 gares: Colomiers et Matabiau**, en sachant que la commission spéciale a indiqué que tous les métros n'iront pas jusqu'à Colomiers, certains s'arrêteront à Jean Maga!

Examinons les limites du projet:

- **Faible efficacité de l'investissement.** Il faut reconnaître que M Moudenc a mis le paquet pour cette révision du PDU. On ne peut pas le lui reprocher. Il prévoit un budget de 3,8 milliards d'euros jusqu'en 2030 pour les TC (sans compter un possible dépassement du coût du métro).

Cependant Tisséo SMTC estime une part modale des TC qui passerait de 14% à 17-19% ==> **pour gagner 1 point de part modale en TC, la collectivité doit dépenser au mieux 764 millions d'euros, au pire 1300 millions d'euros!** Ceci est vertigineux.

Vu de l'extérieur, ce choix de mobilité pourrait être considéré comme un choix de riche, ou comme la conséquence d'un manque de courage d'une équipe incapable de s'attaquer au vrai et unique problème de mobilité. Voir plus bas.

- **Projet financièrement sous-estimé:** sur ce sujet, j'ai tenté d'en savoir un peu plus quant à l'estimation de cette ligne de métro. Je vous propose d'aller lire les questions et les réponses associées sur le site de la CNDP:

- Question 232: La 3ème ligne de métro est-elle sous-estimée?

(<https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/3eme-ligne-metro-est-elle-estimee>)

- Question 311: Sous-estimation de la 3ème ligne? Je confirme, elle est réelle; ou alors il faudra procéder à un changement de nature du projet. (<https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/estimation-3eme-ligne-je-confirme-elle-est-reelle-ou-il-faudra-proceder-a-changement-nature-du>).

D'après mes calculs, si le ratio 60% souterrain et 40% aérien est maintenu, on pourrait atteindre un dépassement de 600 millions à 1 milliards d'euros. Si on veut conserver le budget, il faudrait réaliser des coupures urbaines extrêmement fortes avec un tracé presque totalement aérien, autant parler dans ces conditions de réaliser une ligne de tram.

- **Projet auto-centré:** au vu de la portée géographique du projet, seule une petite partie de la région toulousaine pourra directement en profiter malgré les différentes connexions offertes (trains, ligne A, ligne B, T1). Le métro traversera seulement 3 communes (Toulouse, Colomiers et Labège). Ce à quoi répond le président de Tisséo M Lattes: "l'offre en TC couvrira l'ensemble du territoire de la région toulousaine par le développement des lignes Linéo".

Mais qu'est ce donc ces bus Linéo? A la base ces bus lancés par l'équipe de M Cohen suivaient un raisonnement qui tenaient la route: améliorer des lignes existantes ou créer de nouvelles lignes de bus plus capacitaires en créant du site propre uniquement où le besoin s'en ferait sentir. Dans la réalité, si on regarde ce qui s'est passé sur le Linéo 2 (Arènes-Colomiers) on a fait l'inverse: on a inséré des voies de bus là où cela n'était pas forcément utile et là où ça coince en période de pointe, on laisse les bus dans les bouchons (avenue de G-B par exemple), aucun gain de temps en période de pointe, autant dire que la hausse de 20% de fréquentation sur cette ligne annoncée à grand renfort de com, ne s'est pas faite en période de pointe mais en soirée. Les problèmes restent donc les mêmes. **En fait, on est passé d'un concept "Linéo" à un concept "Pipo Linéo".**

La solidarité métropolitaine concernant le partage d'une mobilité soutenue n'étant pas à l'ordre du jour, beaucoup de résidents et d'élus métropolitains se sentent lésés par ce projet. D'autant plus que les gains des recettes fiscales liés à la densification ne serviront pratiquement qu'une seule commune celle de Toulouse.

Les autres communes ne feront que payer le projet de métro sans en recevoir les bénéfices. Dommage pour elles mais un joli coup pour la ville de Toulouse!

- **la baisse de la compétitivité de la région continuera à s'aggraver.** La région toulousaine (mais globalement l'ensemble des métropoles françaises voire européennes) perd chaque jour en compétitivité depuis 20 ans déjà à cause des axes de déplacements en période de pointe congestionnés. Cela ne l'empêche pas d'avoir une croissance démographique importante, signe d'une attractivité certaine. Cependant la région toulousaine n'est pas aussi compétitive qu'elle pourrait l'être. Si toutes les entreprises se mettaient à calculer le temps passé par leurs salariés dans les bouchons durant leur temps de travail, à calculer toutes les heures de retard non récupérées (car le soir il faut aller chercher les enfants de plus en plus tôt à cause des bouchons) à calculer l'efficacité de leurs équipes qui arrivent énervées et déjà fatiguées sur leur lieu de travail suite à une mobilité mal assumée par ces derniers, **la CCI arrêterait d'avoir une politique de lobbying auto-centrée sur la voiture individuelle.**



A cela s'ajoute l'augmentation des frais médicaux (enfants, ados, adultes actifs et retraités) occasionnés par la pollution atmosphérique: insuffisances respiratoires, allergies, asthmes, bronchiolites, problèmes cardiaques, etc... **Et les élus toulousains restent muets comme des carpes face à ce sujet**, crucial pour les 20 prochaines années. Leur seule conclusion présente dans le Plan de Protection de l'Atmosphère se résume à dire que la pollution de l'air diminuera grâce uniquement à des normes plus strictes envers les constructeurs d'engins motorisés et aussi par l'arrivée de la voiture électrique. Quel beau mensonge! **A aucun moment il est noté qu'il faut diminuer de manière conséquente l'usage de la voiture individuelle en diminuant l'espace lui étant attribué.**

Seule récemment la courageuse maire de Paris tente de sortir de ce processus interminable malgré les moult critiques qui fusent surtout en provenance des hommes!

- on enterre les vrais problèmes de mobilités et surtout les vraies solutions. Pourtant page 24 du document officiel du projet de Tisséo (<https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/documents-du-syndicat-mixte-transports-commun-tisseo>), le maître a excellemment résumé la situation actuelle de toutes les métropoles mondiales par 4 photos qui font le diagnostic et qui donnent la solution à tous les problèmes. Voici les 4 photos:

Comment transporter 200 personnes ?



Dans 177 voitures



Sans les voitures



Dans 3 bus



Dans un métro

Source : <http://indy100.independent.co.uk/image/29187-m4oqnr.gif>



Si vous utilisez le lien hypertexte, vous pourrez observer que le maître d'ouvrage a oublié 1 photo qui aurait mérité sa place dans la doc (celle des vélos).

Il a traduit "1 light rail train" par "dans un métro" alors que certains anglophones émérites auraient plutôt traduit par Tram, TER ou RER. L'anglais n'est p-e pas le point fort de M Lattes.

La photo la plus parlante et la plus marquante est la photo "sans les voitures". La solution est très simple: remplacer la place physique de la voiture individuelle (moteur thermique ou électrique) par des voies de bus, tram, train, aménagements cyclables et piétons.

C'est à mon sens la seule solution efficace pour retrouver une ville vivable, vivante, attractive et compétitive et joyeuse. Seulement dans le débat public, ce sujet n'a jamais été abordé preuve que c'est un sujet tabou mu.

Quand allons-nous sortir de ce dogme qui dit qu'on ne doit pas toucher aux modes motorisés individuels?

Cette voiture est le synonyme parfait de l'égoïsme sociétal mondial dans les zones urbaines de pays dits riches ou en voie d'enrichissement.

Le changement de paradigme doit passer par la volonté de chacun d'entre nous. Il ne faut pas faire porter la responsabilité aux seuls élus qui ne sont que le reflet de ce que nous sommes. Nous sommes donc tous responsables et nous devons trouver ensemble (tous les usagers de la voirie) des solutions pour sortir de ce carcans.

Par exemple, des solutions simples hors infrastructures lourdes:

- prise en charge de 100% de l'abonnement mensuel Tisséo par les entreprises.
- Indemnité kilométrique vélo plafonnée à 2000 euros par an (à raison de 25c du km).
- Stationnement résident sur toute la commune de Toulouse.
- Stationnement payant dans les grandes surfaces et aux abords des salles de spectacle (par ex: Zénith, Bikini, ciné Labège, Blagnac Fenouillet).
- Et pourquoi pas rendre payant le stationnement pour les modes motorisés individuels dans les entreprises (déjà le cas à Paris).
- Taxation du kérozène.
- Diminution des remboursements de frais kilométriques pour le calcul de l'impôt sur le revenu.
- Suppression dans les entreprises des primes de transport versés aux usagers de modes de transport motorisés individuels.

Et Deux Pieds Deux Roues dans tout ça?

L'association s'est impliquée dans le débat. Elle a été présente à toutes les réunions publiques majeures. Nous avons participé au focus groupe vélo. Nous avons été interviewés par Tisséo sur l'intermodalité Vélo + Métro en accord avec notre cahier d'acteur en ligne: <https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/cahier-dacteur-association-2-pieds-2-roues>.



Nous avons tenté de recentrer le débat sur le PDU. Nous avons comparé les efficacités des investissements modes actifs et TC.

Nous avons fait remonter le fait qu'investir dans les modes actifs serait 20 fois plus efficace en terme de part modale gagnée sur la voiture qu'investir dans le programme de TC du futur PDU de Tisséo.

Dans le cadre du débat public, nous avons posé deux questions centrales:

- dans le cadre PDU, nous demandons un budget de **40 millions d'euros par an sur 15 ans** pour assumer une politique ambitieuse mais réaliste pour les modes actifs.

- dans le cadre PDU, afin de financer la politique des modes actifs, nous demandons la mise en place **d'un péage urbain.**

Principe du péage urbain: considérer que l'usage de la voirie en mode motorisé individuel serait payant au même titre que de prendre le bus ou le métro. L'usager serait identifié par relevé des plaques minéralogiques via des caméras (M Moudenc aime bien les caméras) sur toute la zone du PTU (hors rocade qui sont gérées par des sociétés privées). Coût pour l'usager: on pourrait réfléchir à un relevé de plaque incrémenté toutes les heures au même tarif que le ticket de métro. Le tarif serait multiplié par 3 lorsque l'indice de qualité de l'air serait entre 5 et 7 via ATMO Occitanie. Pour un indice de 7 à 10 de l'air, on multiplierait par 10 le montant unitaire. Les recettes seraient dédiées à la politique des modes actifs et pourquoi pas aussi aux TC.

A ces questions, le maitre d'ouvrage en responsabilité du PDU nous a répondu par la négative à chacune de nos 2 questions.

En fin de débat, le CA de 2P2R n'a pas trouvé ce projet suffisamment efficace pour réduire l'usage de la voiture et, que le métro grèverait tout le budget empêchant une politique ambitieuse envers les modes actifs. Et donc il s'est positionné de manière défavorable au projet.

Au-delà de ce positionnement sur lequel il n'est pas utile de se focaliser, **le débat public nous a permis de démontrer qu'un soutien financier fort pour mettre en place une politique conséquente tournés vers les modes actifs est une des solutions d'avenir les plus efficaces.** Avis aux décideurs courageux et perspicaces! La synthèse de la CNDP fin février sera lue avec attention. Nous verrons de quelle manière le maitre d'ouvrage va prendre en compte ou pas les observations faites durant le débat public et l'avis de la CNDP.

L'association Deux Pieds Deux Roues a été mandatée par Tisséo pour rendre un avis sur la révision du PDU en tant que personne publique associée d'ici fin février (Plus de 200 personnes publiques associées doivent rendre leur avis).

Si le projet continue, il y aura la phase d'enquête publique prévue en 2018.

D'ici là restons actifs et créatifs pour faire changer les comportements à notre manière pour un avenir plus souriant et une ville plus heureuse.

Guillaume Crouau

RENDEZ-VOUS

FESTIVAL
DU VOYAGE
À VÉLO

LA ROUE TOURNE 2^{ÈME} ÉDITION

Samedi 25 février 2017
De 10h30 à 21h30

au
Centre culturel
du Moulin et à
la salle des fêtes
de Roques



ANIMATIONS
FILMS
DIAPORAMAS
STANDS
EXPOS
BUVETTE
RESTAURATION

Accès à vélo depuis Toulouse (16km)
Balade organisée par 2P2R
détails sur notre site officiel :
larouetournefestival.wordpress.com

Contact :
larouetournefestival@gmail.com

INFORMATIONS PRATIQUES

PARTICIPATION LIBRE
pas de réservation



Buvette en continu
Restauration de 11h30 à 14h30
par Camionnette & Cie
et par Véloplancha
puis de 18h à 21h
par Toulou'zen pizzas

Organisé par l'Antenne de Portet & Roques de l'association 2 Pieds 2 Roues affiliée à la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), avec le soutien de CCI (Cyclo caping international), l'AF3V (Association française des véloroutes et voies vertes), de la FFCT (Fédération française de cyclo-tourisme)



AU PROGRAMME

Tout le programme détaillé sur le site du festival
larouetournefestival.wordpress.com

PROJECTIONS

Diaporamas et films sur des voyages en famille, en couple, avec des déficients visuels en tandem, en solo de quelques jours à plusieurs mois.

Moulin (Salle de projection 200 places)

11h - Familyitinérance au Kirghizistan - Famille Mériaux (35')

14h - Nos rayons pour un soleil (de Toulouse à l'Asie en tandem) - Hubert & Sylvie Remaury (52')

17h - Les Andes en tandem avec des déficients visuels - JP Saillens (50')

20h - Traversée de l'Inde à vélo - Jérémie Bonamant Teboul & Nathalie Allavena (52')

Salle des aînés - Salle des Fêtes (Salle de projection 69 places)

10h30 - 3000 km à vélo sur les VVV en France et en Suisse - Xavier Passot

13h - Diagonale eurasiennne - Benjamin Valverde (30-40')

14h - Cuba à vélo - Alain Cantore (35') / Philippine - Hélène Conter (15')

16h - La Rochelle - Quimper en famille - Famille Ducret (5')

Tour de la Manche à vélo - Famille Schaeffer (18')

Tour d'Europe à vélo - La Bentrider FaMeuhly(18')

ATELIERS

À destination des adultes ou des enfants, pour préparer son voyage, ou le partager.

Faites graver votre vélo pendant le festival !

EXPOSITIONS

Photos de voyages à vélo, matériel, dessins, livres.

POINT RENCONTRE AUTOUR DE CARTES

ÉCRIVAINS -VOYAGEURS

Vente et dédicace de livres ou de DVD sur le voyage à vélo.

STANDS ASSOCIATIFS

2 Pieds 2 Roues / Cyclo Camping International / Association des Véloroutes et Voies Vertes

Fédération Française de Cyclotourisme / Fédération des Usagers de la Bicyclette

STANDS PROFESSIONNELS

Vélos de toute sorte, matériel, voyagistes à vélo, parcs régionaux, office du tourisme.

ANIMATIONS ENFANTS

Contes, espace dessins, ateliers.

Nous avons besoin de bonnes volontés pour tenir les deux buvettes par créneaux de 2 h ainsi que le stand 2Pieds2Roues.

Contactez Monik au secrétariat à la permanence des mercredis.

Un départ en vélo pour Roques est prévu au départ de Toulouse (détails p.27)

RENDEZ-VOUS

Balades

Le froid de ces dernières semaines nous a gardé chez nous pour fêter au chaud ces fêtes de fin d'année ...mais déjà, l'envie de vous dérouiller les jambes vous prend et vous regardez votre vélo qui attend... les sorties des balades du dimanche : les voici !

Samedi 25 février : 2ème festival du voyage à vélo « la roue tourne » à Roques – 1er rdv devant le Capitole 8H45 - 2ème point de regroupement à 9h au bout du pont neuf côté cours dillon pour partir en vélo rejoindre le moulin de Roques sur Garonne- ouverture du festival à 10h30- Participation libre – renseignements: Geneviève genedeso@yahoo.fr

Dimanche 26 mars : Sur les pas de la reine Margot : 60km au départ de Caussade – Caylus-cité médiévale – château de St Projet – inscription auprès de Michel tel : 05 63 75 46 08

Dimanche 9 avril : Olivier et Jean-Manuel nous guideront sur les 56km de véloroute entre St Sulpice et Castres - en fin du parcours, visite de Castres animée par Michel – s'inscrire par mail auprès de Jean-Manuel jmejme@outlook.fr

Dimanche 23 avril : sur les traces de Tolosa romaine -balade facile sur une demie-journée à la recherche des traces antiques laissées dans Toulouse moderne – s'inscrire par mail auprès de Marie-Claude – velotoulouse@free.fr

Samedi 29 avril : un petit tour dans le Volvestre - départ de carbonne ou Cazerès-Montesquieu Volvestre – Rieux Volvestre (visite avec l'OT). s'inscrire par mail auprès de Marie-Claude velotoulouse@free.fr

Dimanche 14 mai : Soreze pour visiter le musée de la tapisserie - 50km sur un circuit assez facile (une seule montée sur St Felix) Revel-La Rigole-Sorèze- Revel – lieu de départ à joindre par covoit'- s'inscrire auprès de Michel : 05 63 75 46 08

Jedi 25 mai : au départ de la gare de Colomiers , nous suivrons le chemin de St Jacques de Compostelle - Pibrac- vers la forêt de Bouconne -s'inscrire auprès de Vincent vincent.lluch@cegetel.net

Dimanche 25 juin : départ Toulouse capitole - en route vers le jardin des tournesols à Tournefeuille (visite de 1h30- permaculture)-lac des pêcheurs—la Ramée- retour facultatif sur Toulouse – balade facile – 40km - S'inscrire auprès de Claudine claudinemourier@yahoo.fr

Bonne année à tous . A très bientôt sur nos vélos

La petite reine pour découvrir les territoires de France et d'ailleurs

Le marché européen du tourisme à vélo connaît aujourd'hui une forte croissance et, avec 20 millions d'adeptes réguliers, la France n'est pas en reste. C'est dans ce contexte que mountNpass, startup toulousaine fondée en 2015, fait découvrir les plus beaux territoires à vélo.



Le tourisme à vélo associe l'activité physique au plaisir, via la découverte de lieux insolites et de superbes paysages, et se structure plus en plus. mountNpass propose ainsi aux touristes de s'aventurer sur de nombreux itinéraires cyclo qualifiés en France et en Europe, et de profiter de son réseau de structures d'accueil offrant des services dédiés : les Amis des Cyclistes.

« Force est de constater une évolution profonde des pratiques, tendant vers un plus grand bien-être, le partage et une attention particulière portée à l'environnement », explique Frédéric Blavoux, fondateur de mountNpass. « Notre entreprise valorise ainsi les territoires et les activités d'itinérance, tout en offrant une visibilité aux acteurs locaux qui souhaitent se développer via le tourisme à vélo. » Dernier partenariat en date, celui avec le département de la Corrèze : ses paysages verdoyants et ses villages offrent de nombreux itinéraires peu fréquentés. Autant d'opportunités de circuits vélo à valoriser pour mountNpass.

La startup a ainsi mobilisé des acteurs locaux autour du projet : qu'ils soient hôteliers, restaurateurs ou particuliers, tous ont à cœur de développer le vélo-tourisme corrézien. C'est le cas de Samantha et James Parry, gérants de Corrèze Cycling Holidays, spécialisés dans les séjours pour cyclistes en demi-pension.

Disposant d'une excellente connaissance des circuits alentours, ces passionnés font partie des 80 Amis des Cyclistes corréziens déjà engagés dans le projet.



« Avec nos 5 chambres, une grange aménagée, une piscine et un grand parc, nous voulons offrir le meilleur accueil aux touristes désireux de se reposer après une journée bien remplie », explique Samantha



Parry. « Balades accompagnées, camionnette backup, location de vélos, atelier technique font aussi partie des services que nous proposons pour que le séjour des cyclistes se passe au mieux. »

Loin de se limiter à la Corrèze, la plateforme mountNpass propose plus de 1300 parcours en Europe à ce jour (France, Belgique, Suisse, Autriche, République Tchèque, Espagne, Royaume-Uni, Italie...).

Ces itinéraires s'adressent aux cyclistes de tous niveaux et s'adaptent à tout type de pratique, du vélo de route au VTT/VTC. Andorre, la vallée de la Maurienne ou encore les cols les plus mythiques entre Morzine et Avoriaz, pour les sportifs désireux de respirer l'air de la montagne. Les voies vertes espagnoles, ou celles de Flandre et de Wallonie, pour les plus soucieux de l'environnement. Sans oublier les nombreux parcours qui mettent le patrimoine de nos régions à l'honneur, comme la Loire à vélo, la route du Rhône ou encore le Danube à vélo.

Marine Boissière

Alternatiba

Ces rencontres qui ont eu un immense succès en septembre 2015 vont se reproduire les 23 et 24 septembre 2017 avec la même formule : même lieu, les allées Jules Guesde, et des villages par thèmes où les associations présenteront à nouveau leurs objectifs et leurs activités comme 2Pieds2Roues l'avait fait avec un stand et un atelier de gravage qui avait remporté la palme des visiteurs !

Les organisateurs espèrent un nombre de visiteurs encore plus important (plus de 30 000 en 2015). Nous y serons donc encore pour promouvoir l'usage de nos deux pieds, du vélo et des modes doux en général !

Monik

Distance : 42km

Durée : journée

Intérêt: de la vallée du Tarn à Toulouse

Difficultés: vallonné (deux montées) et passages sur RD

Départ : St-Sulpice-sur-Tarn- Mairie (possible en train)(**km 0**).

Prenez la direction Montauban. Juste après la traversée de la voie ferrée, prenez le chemin à gauche qui longe la voie ferrée, passe devant le parking de la gare, et continuez le long de la voie ferrée (chemin du Bousquet) sur un sentier étroit (1m) long de 400m.



Au terrain de bi-cross (sous les chênes), en face des tennis, prenez vers la gauche le chemin d'Embrouysset, puis à gauche la rue du Ct Beaumont qui traverse l'ancienne voie ferrée. Allez ensuite à droite sur le chemin du Thouron qui revient à la D988.

Là, danger, allez à gauche au rond-point et prenez aussitôt à droite le VC 630 (dir Buzet), route assez peu circulée qui conduit à Buzet, à la place de la Bascule, au bout de la promenade (**Km 5,7**).

A Buzet-sur-Tarn, place de la Bascule, prenez la rue des Ecoles qui longe la Mairie, puis la rue de l'Eglise. Dans le virage, avant l'avenue de la Gare, prenez en face la courte piste piétons-vélos qui passe sous la D630 (construite sur l'ancienne voie ferrée), le long du ruisseau de Marignol. De l'autre côté, prenez vers la droite le chemin de Parro sur 20m, puis suivez en face le chemin de la Mouline, joli chemin empierré qui longe le ruisseau de Marignol sur 1km. Au carrefour allez en face sur le VC17 chemin du Grès sur 30m, et au carrefour allez à droite sur la RD22d route de Rongères. 400m plus loin, au carrefour (chemin Pigeron en face), prenez vers la gauche la D22. Suivez cette route circulée -prudence- sur 300m, et prenez le premier chemin à droite : VC28 chemin des Barris. Ce chemin rural tranquille serpente, passe à une grosse ferme, sous un bois, franchit le ruisseau Palmola. Au carrefour après le pont (ferme), prenez à gauche le VC27 chemin des Francoys, joli chemin rural empierré au milieu des maïs, sur 1km. Au carrefour prenez vers la droite le VC8 chemin des Rouquiès, qui passe devant une belle maison (Rouquiès) et longe la forêt. Au carrefour avec la D32d, suivez celle-ci vers la gauche, la route monte raide dans la forêt (1km), et peut être évitée en suivant le chemin en terre parallèle.

Au km 12,7 vous arrivez à l'aire d'arrêt de la forêt de Buzet, avec parking, tables et bancs, point d'eau et toilettes publiques. C'est le point d'entrée à cette forêt départementale, au bout de l'allée forestière principale. Continuez sur la D32d. A 1km tournez à gauche sur la D32 qui remonte jusqu'à la D30. Au carrefour suivez cette D30 vers la droite, c'est une jolie route de crête, avec des vues lointaines. Après avoir passé 4 intersections et fait 4km, prenez à gauche la D61 (dir. Bazus), qui descend jusqu'à Bazus. Là continuez en face sur la D61 qui descend jusqu'à la vallée du Girou et croise la D45, franchit le **Girou (Km 24,7)**, et remonte jusqu'à la D20. Traversez celle-ci et continuez en face sur la D61 qui monte sur 4km (2ème montée à 5-6%) jusqu'à **Lapeyrouse-Fossat** (église, château, eau, WC) (**Km 28,7**). Continuez sur la D77F (dir. St-Jean), prudence sur cette route étroite et circulée.

A St-Jean continuez en face (ch. de Verdale et ch. de la Belle Hôtesse) jusqu'au carrefour avec la D688 (**Km 35,3**). Allez à droite, traversez l'Union en longeant la D688 (piste cyclable), jusqu'au pont de la rocade. Continuez sur la route d'Albi, la rue du Fb Bonnefoy, ... jusqu'à la place du Capitole, Mairie de Toulouse (**Km 42**).

Julien SAVARY

A vos agendas !

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 :
Hélène Conter

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 2017, 22 Février (ces 2 premiers CA auront lieu exceptionnellement au local de l'asso 5 avenue collignon), 29 Mars, 26 Avril

BALADES DU DIMANCHE

Programme détaillé sur : <http://toulousevelo.free.fr/spip.php?rubrique57>
Prochaines dates : 25 Février, 26 Mars, , 9 Avril, 23 Avril, 29 Avril, 14 Mai

FESTIVAL DU VOYAGE A VELO

Samedi 25 février 2017 De 10h30 à 21h30 au Centre culturel du Moulin et à la salle des fêtes de Roques

Et aussi...

AG de l'asso le 11 Mars après-midi à la maison de la citoyenneté Rive Gauche: nous y élisons les membres du CA. Nous recherchons de futurs membres actifs pour le CA: rejoignez-nous!