



# Le journal des mobilités actives

n°138 *Hiver 2018-2019*

## SOMMAIRE

- p. 2 : Edito du Président
- p. 3 & 4 : Le Plan Vélo
- p. 5 : Fini la rocade ?
- p. 6 : Trottoirs - Cerema La Rochelle
- p. 7 & 8 : Méfiez vous du Piéton!
- p. 9 : Les actions de l'asso: 2P2R y était!
- p. 10 & 11 : Anniversaire de la rue de l'Avenir
- p. 12 : Cyclistes brillez
- p. 13 & 14 : Villes cyclables: analyse à Tournefeuille
- p. 15 à 18 : Revue de presse
- p. 19 & 20 : Cyclo-travail
- p. 21 & 22 : Brèves / Transtoulousaine : bilan et perspectives
- p. 23 : Schémas Directeurs Cyclable & Piétons
- p. 24 & 25 : Mon voyage dans les Pouilles
- p. 26 : La Roue Tourne
- p. 27 : Balades Printemps 2019
- p. 28 : Info partenaires 2P2R
- p. 29 & 30 : Infos Voies Vertes
- p. 31 : Balade à vélo : la Scandibérique

ISSN : 2260-3441  
Dépôt légal : Décembre 2018

### Entre vouloir et pouvoir, qui est prioritaire?

Fin d'année 2018 compliquée pour la France. Malaise, colère, révolte. Elle se réveille et prend connaissance de son addiction à la voiture, aujourd'hui carbonée demain nucléaire. La France ne s'est pas donné le choix, elle doit se déplacer en voiture.

Compréhensible, on fait tout pour favoriser ce type de mobilité. Et ce ne sont pas les études "multimodales" (plutôt monomodales) lancées par l'Etat sur l'agglomération toulousaine qui vont démentir cette volonté: contournements routiers Ouest & Est, voie routière du canal Saint-Martory, franchissement routier Nord Garonne\_PEX, Jonction routière Est. Reflet de l'échec du second PDU le plus ambitieux (financièrement) de France après Paris?

Ce seront 2 milliards d'euros consacrés aux seuls aménagements routiers d'ici 2030-2040. Le budget de 0,325 milliard alloué à la politique cyclable sur notre territoire fait pâle figure pour infléchir les comportements.

La population française, les directions techniques et les élus décisionnaires (Etat, Région Occitanie, CD31, Toulouse Métropole, Tisséo et ASF) montrent-elles dans les faits un désir de vouloir (et non de pouvoir) se déplacer différemment?

Certains pensent qu'une des solutions à la transition énergétique serait par exemple de taxer la société Total, ne serait-il pas plus judicieux d'éviter à ce que les automobilistes et plus globalement les consommateurs français et du monde contribuent à son enrichissement ? C'est le serpent qui se mord la queue: vouloir freiner une entreprise qu'on ne cesse d'enrichir.

Même si les budgets "Vélo" et "Piétons" locaux et nationaux ne seront certainement pas suffisants pour un changement de braquet amenant un report modal conséquent mais accessible, même si fin novembre, un responsable de Tisséo Collectivités nous a informé la possibilité d'exclure 2P2R de cette phase d'élaboration à cause du recours contentieux contre la délibération du PDU (budget vélo pas clair, augmentation du trafic auto, des GES et de la pollution de l'air), Deux Pieds Deux Roues se mobilise pour l'élaboration du schéma directeur cyclable d'agglomération coordonné par Tisséo Collectivités: nous mettons tout en œuvre pour que le 31 janvier 2019, date butoir fixée par Tisséo nous puissions proposer des axes structurants sur une partie du territoire toulousain.

Pour cela nous espérons que les référents 2P2R de quartiers sur Toulouse et les référents d'antennes se mobilisent durant cette dernière ligne droite décisive pour l'avenir (enfin nous l'espérons) afin que tous les toulousains puissent de nouveau profiter de l'espace public, sur les traces poétiques d'Astérior le Minotaure et d'Ariane l'Araignée en nous libérant de nos addictions sous-terraines.

Guillaume Crouau, Président de Deux Pieds Deux Roues

# LE PLAN VELO

Toulouse à la traîne ?

**Un Plan Vélo national plus ambitieux que le Plan Mobilité de l'agglomération toulousaine !**

Le 14 septembre dernier, le 1er ministre Édouard Philippe, accompagné de ses ministres à l'écologie, François de Rugy et Elisabeth Borne, a annoncé à Angers le tant attendu plan vélo.

Objectif ? **Tripler la part modale vélo en 2024**, c'est à dire passer de 3 % des déplacements à vélo actuellement (2 % dans l'agglomération toulousaine) à 9 % (mieux que le Plan Mobilité de l'agglomération Toulousaine en 2030 qui prévoit 3 à 5%). Sachant que 60 % des déplacements font en France moins de 5km, il y a un énorme potentiel pour le vélo, y compris en zone rurale !

Ceci étant dit, cette présentation en grande pompe (à vélo?), si elle montre une volonté politique et fait suite à une grande attente des cyclistes (succès et conclusions du baromètre) et un gros travail de la FUB, peut paraître quelque peu décevante quand on gratte derrière l'effet d'annonce. Voici les principales mesures qui seront progressivement mises en œuvre (loi d'orientation des mobilités (LOM), décrets...).



## **1- Sécurité : développer les aménagements**

- **fond national de 350 M€ sur 7 ans** (5M€/an) sous forme d'appel à projet pour les collectivités (dès 2019) en particulier pour permettre le franchissement des grandes coupures urbaines
- assouplir la notion de voie verte en permettant l'accès des véhicules de service afin de faciliter leur création
- afin de protéger les traversées piétonnes et cyclistes, 5m en amont des passages piéton, aucun stationnement voiture ne pourra être installé, seuls les supports vélo seront autorisés.
- les sas vélos au niveau des feux tricolores seront rendus obligatoires, y compris sur l'existant.
- le double sens cyclable sera la règle en agglomération, y compris sur les chaussées limitées à 50 km/h
- élargissement des types éclairages autorisés réglementairement
- action auprès de l'Europe pour rendre obligatoire les dispositifs permettant de réduire les angles morts sur les véhicules de grand gabarit.



## 2- Lutter contre le vol

- **obligation d'un marquage antivol** pour tous les vélos vendus neufs à partir du 01/07/2020 et d'occasion par des professionnels à partir du 01/07/2021 (marquage type Bicycode mais le ou les systèmes ne sont pas encore définis).
- **obligation à la SNCF d'équiper ses gares de stationnements vélo sécurisés** avant le 01/01/2024. Un plan d'équipement des pôles d'échanges multimodaux devra être établi au 01/01/2021 par les collectivités locales.
- **obligation de création de stationnements vélo dans le bâti privé existant possédant un parking** voiture et réalisant des travaux.
- la création de stationnements vélo donnera droit à certificat d'économie d'énergie (CEE)

## 3- Incitation à l'usage du vélo

- assouplissement l'indemnité km vélo (IKV) qui devient le **forfait mobilité**. Il n'y aura plus de prime au kilomètre mais un forfait annuel (toujours facultatif) de 400€ non chargé et non imposable dans le privé. Dans le public il sera généralisé mais de seulement 200€. Ce forfait concernera aussi le covoiturage pour le passager.
- **le vélo intègre le barème fiscal** pour les frais réels
- déduction fiscales pour les entreprises pour l'acquisition en l'entretien d'une flotte de vélos.

## 4- Développement d'une culture vélo

- A l'horizon 2022, les vélo écoles seront généralisées pour que tout enfant entrant en 6ième maîtrise le vélo en autonomie et en sécurité.
- déploiement de plans de mobilité scolaire (pour mettre en place des velobus et pédibus, diminuer le trafic automobile aux abords des écoles).
- encadrement des nouveaux services de mobilité par les collectivités (free floating...)

Parallèlement, la LOM prévoit de légiférer les « nouveaux engins de déplacements personnels » (gyropode, trottinettes...). Aujourd'hui lorsqu'ils sont non motorisés, ils sont assimilés à des piétons mais lorsqu'ils sont motorisés, ils sont dans un vide juridique. La loi va définir une réglementation mais aussi permettre au maire d'y déroger...

Ces mesures, dans la continuité du Plan Action Mobilités Actives (PAMA), ne vont pas révolutionner l'usage du vélo. D'autres décisions semblent nécessaires pour créer l'électrochoc cycliste ! La LOM, avec des amendements pouvant améliorer mais aussi détricoter ces mesures, sera à surveiller de près et nos parlementaires à sensibiliser aux modes actifs !

Sébastien Bosvieux - 2P2R

# FINI LA ROCADE ?

*Tous sur l'autoroute!*

## **Transformons une rocade à bout de souffle!**

Avons-nous déjà vu un piéton ou un cycliste se déplacer tranquillement sur la rocade toulousaine ou Arc-en-ciel ? Non bien sûr, c'est une autoroute par nature interdite aux piétons/cyclistes.

Des bus Tisséo au moins ? non plus, la conception de ces voies est telle qu'elle exclue de fait les lignes régulières. Dans le fond est-ce normal ? les autoroutes urbaines font partie du domaine public ; ce domaine appartient à tout le monde par définition. Et dans les faits il exclut plusieurs catégories d'usagers. Selon quel principe valable ? On ne sait pas. Pire : ces autoroutes sont source de pollutions sonores et aériennes hors normes. Etre voisin de la rocade a un effet négatif sur son espérance de vie. A Papus ou place Milan, certains habitent à 25 mètres de 130.000 voitures qui circulent jour et nuit !

Face à une aberration similaire, plusieurs villes dans le monde ont réfléchi puis mis en place une alternative : **transformer l'autoroute en voie urbaine classique, type boulevard ou avenue**. L'espace large a été redistribué envers chaque catégorie : piéton, cycliste, transport en commun, automobile. Des arbres ont poussé, des commerces et services aussi. Les quartiers auparavant sinistrés se sont métamorphosés. Comment est-ce possible, où passent les voitures ?

Sept cas ont été étudiés par l'Institut d'Aménagements et d'Urbanisme d'Ile-de-France. Dans les faits, les gens se déplacent différemment. Plutôt que prendre la voiture pour aller au centre commercial, ils vont à pied aux commerces tout proches. D'autres choisissent le tramway efficace qui évolue dans un espace large et rectiligne (pas comme notre tramway qui zigzague entre les résidences et les voitures). Au final, l'étude conclut que les bénéfiques sont nets sur le plan des déplacements, sur la qualité de vie et sur le plan économique.

Dans l'agglomération toulousaine, nous constatons que les rocades créent des bouchons de plus en plus nombreux. Ces voies rapides déconnectent les quartiers entre eux. Elles poussent les usagers à choisir la voiture. Elles siphonnent les fonds publics. Au final, c'est ruineux pour la santé et le porte-monnaie. Le modèle est à bout de souffle.

Quelles solutions entend-on ? une deuxième rocade, utopique et in finançable ; une ligne de métro onéreuse mais tout le monde ne va pas à Airbus ; un tunnel sous Toulouse, farfelu. En réalité, aucune solution.

A nous de porter une ambition novatrice. **Une première étape pourrait être la mise à disposition d'une voie dédiée au bus pour aller de la gare SNCF de Portet à Airbus via l'avenue Eisenhower et la rocade Arc-en-ciel par exemple**. Une fois la ligne de bus à plein régime, on peut alors requalifier l'espace : abaisser la vitesse autorisée, réduire les largeurs de voies de circulation, supprimer la bande d'arrêt d'urgence. Et cerise sur le gâteau : créer une piste cyclable et un trottoir.

D'autres villes comme New-York, San Francisco, Séoul ont réussi la conversion. Elles avaient pourtant des trafics considérables.

cf <https://fr.slideshare.net/IAUIDF/la-transformation-des-voies-rapides-en-avenues-urbaines-une-bonne-ide>

A nous d'ouvrir le débat pour l'agglomération toulousaine.

Jean-François Lacoste - 2P2R

# TROTTOIRS

le CEREMA  
rebat les cartes

1m40 ? Chacun pense que c'est la norme pour la largeur d'un trottoir. Énorme erreur : en fait, la loi de 2005 sur l'accessibilité parle de **cheminement** (et non de trottoir) à 1m40 et ça change beaucoup de chose....

**Connaissez-vous la zone 30 intégrale ?** Plus de passage piéton, plus de bande cyclable, plus de feux tricolores, peu de panneaux de signalisation, l'enrobé partout, des traits de peinture blanche. C'est le parti d'aménagement pris par la ville, correspondant tout à fait à ses caractéristiques urbanistiques : architecture du 17<sup>e</sup>, quadrillage de rues à angle droit, pas de crise aigüe liée à l'automobile ; surtout un enjeu de cohabitation des habitants, touristes, travailleurs, des divers modes de leurs déplacements ; d'où le choix de cette solution du mixte où décideurs et techniciens allaient positiver la culture du conflit.

Une réussite ! D'abord financière (panneaux et feux restent chez le fournisseur, enrobé et peinture il y a pas moins cher !) ; la sobriété des traitements de surface met en valeur le patrimoine bâti remarquable.

Surtout, on a répondu au besoin de liberté du piéton ; ainsi la part modale a progressé ; en 10 mn (700 m environ) à pied, on couvre aisément tout le centre ville. 80% des voies sont passés à 30 km/h ; seuls 27 km restent à 50 ; l'accidentalité est très faible, les autos ont ralenti (notons aussi 80% de la ville est « en noir » seul l'hyper centre reste éclairé la nuit).

Bon tout n'est pas rose : les non-voyants sont les grands oubliés, cette politique cyclable reste incomprise et les cyclistes gardent l'image de danger. Pour aller les chercher, la ville imagine un « parcours zen » identifié par des totems et sur lequel elle peut communiquer. Prochain chantier : le stationnement.

Ah oui, nous sommes à **Rochefort-en-terre** et on aurait envie d'être dans de nombreuses villes aussi bien pensées.

A part cela, **Aubeterre** (250 hab.) refait ses places et venelles depuis 1990 : le secret de la réussite : la confiance entre élus, maître-d'œuvre, entreprise ; **Bordeaux** finalise son plan piéton (ça va faire des jaloux...) ; la loi LOM à venir est à surveiller quant à ses promesses ; **Bègles** va transformer son autoroute en esplanade piétonne (sacrée Bègles, toujours en avance d'une génération, elle qui comprit la première que la Garonne la bordait ; écho logique...).

Ces annonces, précisions, réalisations, projets font partie des nombreuses prises de consciences opérées ce jeudi 15 novembre dernier à La Rochelle où le CEREMA avait axé sa journée sur le développement de la marche en ville. Salutaire.



Les piétons du jour  
Joëlle Monteil  
&  
Jean Labbe



# PIETONS

*Attention!*

## **Méfiez vous du piéton, un être libre et imprévisible.**

Dans les rues et dans les villes, il possède bien des droits et bien des raisons d'en profiter...

Pourtant, il est vulnérable et heureusement la ville d'aujourd'hui devient à son avantage

Le saviez-vous ? Vous risquez 135 euros d'amende et 6 points de permis si vous refusez la priorité à un piéton qui s'engage sur la route à plus de 50 mètres du passage qui lui est réservé. Cf. décret n°2018-795 du 17 septembre 2018

**Le code de la route a évolué. Il a introduit le principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables.** Renforcement des sanctions lors du non-respect des priorités piétons ou pour des arrêts automobiles sur les passages piétons, trottoirs, voies vertes, bandes cyclables.(décret 2 juillet 2015)

Toutefois, ce même code fixe des obligations au piéton : utiliser les espaces qui lui sont dédiés, traverser aux passages piétons s'ils sont à moins de 50 mètres, respecter les feux, traverser perpendiculairement à l'axe de la chaussée et en prolongement des trottoirs sur les intersections.

Marcher à pied présente bien des avantages et une très grande liberté. C'est un mode de déplacement non onéreux, écologique, accessible au plus grand nombre et sans contrainte. Il favorise le lien social, l'apprentissage de l'autonomie pour les enfants et le maintien pour les personnes âgées, Il est bénéfique à la santé et au bien être.

En contrepartie le piéton présente des facettes multiples qui font de lui un usager de la rue vulnérable et à considérer.

Le piéton peut être pressé, il peut flâner, déambuler, hésiter, faire 1/2 tour, avoir la tête ailleurs, courir... Quelquefois difficile pour un automobiliste d'anticiper !

## **Carine Flahaut de Cerema Sud ouest classe les piétons en 3 catégories :**

- ceux qui se déplacent aisément sans danger,
  - les vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes qui poussent un landau, celles absorbées par un smartphone...)
  - ceux qui utilisent des engins de déplacement non motorisés (trottinette, roller, skate)
- Cette dernière catégorie va faire l'objet d'une prochaine évolution de la réglementation. Le piéton est le plus souvent en mode combiné (auto/piéton, passager métro-tram-bus/piéton, cycliste/piéton...)

Cette pluralité de profils, de conditions et de besoins du piéton induit encore des évolutions réglementaires. Dans le futur plan vélo et mobilités actives, il convient de neutraliser des zones de stationnement 5 mètres en amont des passages pour piétons, seuls les vélos pourront y stationner. Les poids lourds devront être équipés de détecteurs et d'avertisseurs de présence. Les abords des établissements scolaires devront être sécurisés, pédibus et vélos bus favorisés...



## L'accidentologie chez le piéton

Selon Joëlle Saby (CEREMA sud ouest) démontre que si chez les piétons jeunes le taux d'accidents mortels est largement inférieur à celui des automobilistes, il augmente progressivement avec l'âge pour devenir largement supérieur chez les très âgés.

Les accidents ont des causes multiples mais récurrentes : les marches arrières, (attention à l'effet pervers des radars de recul), les conditions météo (soleil dans les yeux, chaussées glissantes...) la non prise d'information du piéton, l'inattention du conducteur, l'angle mort des poids lourds, un manque de visibilité (haies, voiture en stationnement, poubelle...) mais aussi la cohabitation des modes actifs (vélos-piétons-trottinettes).

Dans la majorité des cas la cause de l'accident est l'erreur qui provient d'une incompréhension de la situation et non la violation des règles. La vitesse n'est pas la cause mais elle est aggravante.

**Besoins à prendre en compte dans l'aménagement de la ville: on peut les résumer en 2 mots : confort et sécurité.**

**Confort** avec des cheminements directs et sans obstacle. Le piéton a besoin d'informations pour s'orienter, de zones de repos avec bancs et ombrage et aussi des commodités.

Les trottoirs doivent être suffisamment larges avec un minimum de 1,40 m, ils sont confortables à 2,20 m.

Les ilots refuges sont intéressants, ils permettent une traversée en 2 temps des routes dangereuses...

**Sécuriser**, c'est libérer la vue, aménager les carrefours et les cheminements piétonniers en retirant tout obstacle à la visibilité sur une zone de 3 à 5 mètres de part et d'autre des passages piétons.

Vecteur de bien être et de vie sociale, le piéton est dans la ville, il la fait vivre alors que l'automobiliste et même le cycliste y passent. Plusieurs formules pour son bien être et sa sécurité; on peut lui réserver des espaces spécifiques, les zones piétonnes et les trottoirs. On peut aussi adapter la cohabitation avec les autres usagers en espace partagé (zone à 20, zone à 30). Les conditions locales favoriseront tel ou tel choix mais le piéton doit toujours y avoir sa place parce que libre et sans contrainte mais aussi fragile et vulnérable.

**N'oubliez pas qu'à un moment ou à un autre tout le monde est piéton...**

Articles de référence (Journée Cerema La Rochelle - 15 novembre 2018) :

<http://www.cotita.fr/spip.php?article2082>

[http://www.cotita.fr/IMG/pdf/3\\_-\\_Outils\\_et\\_leviers\\_pour\\_developper\\_la\\_marche.pdf](http://www.cotita.fr/IMG/pdf/3_-_Outils_et_leviers_pour_developper_la_marche.pdf)





# ACTIONS DE L'ASSO

2P2R y était!

2P2R a participé au cours des derniers mois à de nombreuses actions et manifestations: merci à tous les bénévoles qui on pu y contribuer pour la défense des modes actifs!

**Alternatiba 2018**, nous étions au rendez-vous.

Le mois de septembre a vu se concrétiser deux événements organisés par le mouvement Alternatiba, auxquels 2P2R a participé.

- Le village des alternatives de Ramonville le 23 septembre : beaucoup de passage sur le stand 2Pieds2Roues. Nous avons gravé (Bicycode) 23 vélos, et formé à cette occasion deux nouvelles personnes au gravage ! Merci aux actifs venus nous prêter main forte !

- La vélo-parade à Toulouse le 27 septembre : un cortège de 400 cyclistes a défilé dans les rues de Toulouse, un record pour ce tour Alternatiba 2018, juste derrière l'étape finale de Bayonne ! Merci à toutes les personnes venues prêter main forte dans l'équipe de sécurité du cortège.

Thérèse Masquelier - 2P2R et aussi :

- **Canal en fête** dans le cadre des journées du Patrimoine, le dimanche 16 septembre: une exposition sur le canal des deux mers avec la promotion de nos guides.



- **Manifestation pour le pont neuf fermé à la circulation automobile**, mardi 18 sept: voir article dans la revue de presse de ce numéro.

- **Rallumons l'étoile** : soutien de 2P2R en particulier pour développer les inter-modalités



- **Fête de la nature et de la mobilité à Blagnac Odysseus** le samedi 22 septembre: un bon moment d'échanges et de promotion des modes actifs avec notre antenne de Blagnac!

- **Opération Cyclistes Brillez** le 13 novembre - voir article dans ce numéro.

- **Marche pour le climat** du 8 décembre 2018

- **Manifestation passerelle Rabastens-Couffouleux**

Le 22 septembre nous étions une trentaine de cyclistes. En forçant les automobilistes, ne pouvant pas nous dépasser sur le pont étroit, à circuler à notre lente allure, nous avons démontré que la passerelle c'est intéressant aussi pour eux... (voir l'historique sur le site : <https://sepra81.jimdo.com>).

Michel Mulliez - Sepra81



# RUE DE L'AVENIR

*C'était son  
Anniversaire!*

Depuis 1988, **Rue de l'avenir** a pour objectif de contribuer à transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre. **Cette année l'association fêtait ses 30 ans de militantisme.** Un anniversaire commémoré par les assises des espaces publics avec un thème « se déplacer et vivre dans les territoires ».



L'événement s'est déroulé sur 2 journées : Mercredi 17 octobre à Montreuil (93), une ville particulièrement innovante en matière d'aménagement de l'espace public et le Jeudi 18 octobre à Paris au FIAJ Jean Monnet

L'association 2 pieds 2 roues, adhérente depuis 2015 y était représentée par Joëlle et Jean.

Pour illustrer le thème une expo photo représentaient les efforts que les villes ont déployés depuis 30 ans pour regagner un peu d'espace à vivre après que la voiture se soit largement imposée à la fin du siècle dernier.

Le mercredi, la journée démarre directement avec une présentation de Catherine Pilon, maire-adjointe : Montreuil 105 000 hab., 900 ha, 140 km de voirie dont 11 seulement restent à 50 km/h ; 66% des déplacements en TC et marche, 24% en auto. Le plan vélo prévoit de faire passer de 3,3 à 10% sa part modale en 2022. Après ce cadrage efficace, visites de réalisations à pied ou en vélo. **Un mot d'ordre : expérimenter, tester ; faire du provisoire rassure les habitants et les amène progressivement au projet définitif.** La synthèse des visites prouvent que la stratégie est payante. **Montreuil sous Bois c'est « les petits espaces publics autrement ».**

Gagner de l'espace public revient à supprimer du stationnement (on en retrouve dans le domaine privé) ; Les parkings mutent en aires de jeux ; Le mobilier est appelé œuvre d'art et du coup accepté ; les pistes cyclables sont bleues comme à Copenhague, les temps de parcours y sont peints. L'espace public n'est pas qu'un aménagement c'est un lieu de vie, d'animation : 12 « rues aux enfants, rue pour tous » connaissent une animation mensuelle par les riverains. Suivi et évaluation sont aussi participatifs.



L'après-midi reprend avec des témoignages de Strasbourg, St Etienne, Marseille où l'on parle beaucoup aménagement éphémère : quelques pavés peints, du street art, de la végétalisation et la vie s'installe ; halte à la concertation : on fait et habitants et commerçants arrivent ! Thierry Paquot qualifie l'espace public de « **bien en commun** » ; fini de dire bien commun : commun c'est vulgaire et bien c'est aliénable donc privatisable ; dire « bien en commun » responsabilise élus, techniciens, habitants ; le « commun » c'est ce qui engage. TQ décale, étonne, provoque : le paysage est ce que l'on ressent non ce que l'on voit ; dire commerce de familiarité (car ce qui est

proche devient familier) et non « de proximité ».

Le jeudi est également une journée très riche en idées et réflexions: se succèdent des intervenants issus de tous milieux : chercheurs, architectes urbanistes, géographes, paysagistes, maires ou adjoints et aussi des membres de « Réseau Rue », l'échelon européen de Rue de l'Avenir, venus d'Italie, Suisse et Belgique.



Un pluralisme de pensées mais une convergence commune :

Il y a 30 ans : c'était l'apogée de la voiture et de ses infrastructures, l'étalement de l'habitat...

Aujourd'hui c'est l'asphyxie dans les villes, le besoin de se partager l'espace vital, d'avoir un environnement agréable, sain et sécurisé. C'est aspirer au bien vivre, à la santé et à l'écologie.

### **De ce constat, des idées :**

- La rue doit être ouverte à tous, ouverte au monde. L'espace public doit être vu sous l'angle de la pluralité pour gérer la diversité des usages, des intérêts et des présences. Elle doit être une ressource pour les populations fragiles (Antoine Fleury, géographe chercheur)
- L'espace public est un bien en commun. Il nécessite un partage des responsabilités (public, habitants, acteurs privés) pour évoluer vers une ville accueillante à tous (Catherine PILON, maire adjointe de Montreuil)
- 3 axes sont à développer : La sécurité, Le bien-être et l'articulation autour des mobilités (Denis Moreau, vice-président fondateur Rue de l'avenir).

### **Penser la rue, c'est aussi :**

- Tenir compte de l'explosion du tourisme, des loisirs, donner l'accès au patrimoine, à la nature.
- Favoriser l'animation des espaces publics avec des commerces
- Créer des espaces modulaires et modulables selon les besoins, penser aménagements et réaménagements
- Diminuer la vitesse qui exclut enfants, personnes âgées ou fragiles et prendre en compte des nouveaux objets roulants (exemple des zones à 30 km/h)
- Toujours se poser de nouvelles questions, réorganiser les usages qui sont parfois en concurrence.
- Encadrer les processus d'un financement privé et être vigilant par rapport à cette situation.

*«L'idéalisme doit être au service des habitants en même temps qu'un partage d'expérience.»*

Catherine Pilon

Alfred Peter (paysagiste et urbaniste) conclut par cette idée : *« La rue sera toujours la rue. C'est là où on se retrouve pour faire la fête, c'est l'espace public par excellence ».*

### **Les périphéries :**

Le périurbain doit accompagner l'émergence de nouveaux espaces publics, ce qui nécessite :

- L'insertion de pôles attractifs proches (centre commerciaux, emploi, nœuds de transport ...)
- le recentrage sur la proximité (bourg, village)
- de penser inter modalité et de tisser la continuité piétonne et cyclable pour que les déplacements se fassent autrement qu'en voiture.
- De préserver et valoriser les espaces ouverts (sentiers de randonnées)

17 - 18 octobre 2018 : deux jours qui ont bousculé idées établies, revisité concepts, invité à changer de dictionnaire, invité à de nouveaux schémas de réflexion, invité à l'action.

**Bravo et Merci Rue de l'Avenir !**

**Bon anniversaire et bonnes trente prochaines années ...**

Joëlle Monteil - Jean Labbe - 2P2R

# LUMIÈRES!

*Cyclistes soyez éclairés!*

## Il n'y a pas que des lumières sur les vélos !

Mardi 13 novembre, 2 pieds 2 roues organisait l'opération « **Cyclistes Brillez !** » afin de sensibiliser les cyclistes à équiper leur vélo de bons éclairages.

En partenariat avec la Police Municipale de Toulouse qui expliquait la réglementation aux cyclistes non ou mal éclairés, des kits d'éclairage leur étaient installés, offerts par Toulouse Métropole. Plus de 100 kits ont été utiles en moins d'1 heure dans le centre ville. Le public cycliste très large se composait tout de même d'un certain nombre de livreurs à vélo dont les conditions de travail laissent de côté la sécurité...



Inutile de vous expliquer pourquoi être bien vu des automobilistes est vital pour nous, cyclistes ! Une lumière blanche devant, rouge derrière, des catadioptres, y compris dans les roues, sont obligatoires. Le gilet fluo, lui est réglementaire la nuit hors agglomération. En plus des éclairages, c'est un élément un équipement qui améliore notre visibilité. Porter une tenue vestimentaire claire fait aussi partie de cette démarche de sécurité passive.

Un rapide comptage, sans aucune valeur scientifique, réalisé la veille de l'opération à 19h au bord du Canal montre que si 58 % étaient éclairés, 23 % avaient 1 des 2 lumières absente (l'arrière la plupart du temps) ou un dispositif particulièrement faible. Quant aux cyclistes sans aucun éclairage ils étaient tout de même 19 %.

De son côté MMA réalise régulièrement ce genre d'étude. Ainsi en 2013, 78 % des vélos, était pas ou mal éclairés avec 58 % sans aucun éclairage. En 2017, l'évolution a été positive avec respectivement 57 % et 33 %.

Cette amélioration peut s'expliquer par la généralisation des éclairages à LED, plus fiables et plus durables. En effet, il existe sur le marché aujourd'hui une gamme de matériel qui devrait satisfaire tout le monde. On vous conseille spécialement la roue à dynamo moyeu et les éclairages à LED : solides, sans frottement, non volables, on ne les oublie plus et en plus ils s'allument souvent automatiquement à détection de l'obscurité ! Pour vous aider dans votre choix, la FUB réalise un test des éclairages :

<https://www.fub.fr/moi-velo/ma-securite/equipement/eclairage/tests-eclairages-fub>

## Soyons tous des cyclistes éclairés !

Sébastien Bosvieux - Thérèse Masquelier

# VILLES CYCLABLES

L'analyse de  
Tournefeuille

## Baromètre des villes cyclables 2018.

### Quels enseignements pour Tournefeuille ?

La publication du baromètre des villes cyclables, suite à une grande enquête menée fin 2017 à l'initiative de la FUB, fédération française des usagers de la bicyclette (+ de 113 000 réponses), est l'occasion de faire un point sur le ressenti des cyclistes tournefeuillais et de positionner Tournefeuille vis à vis des communes voisines.

(Les résultats complets de l'enquête peuvent être consultés à l'adresse <https://www.fub.fr/fub/actualites/resultats-barometre-villes-cyclables-edition-2017>)

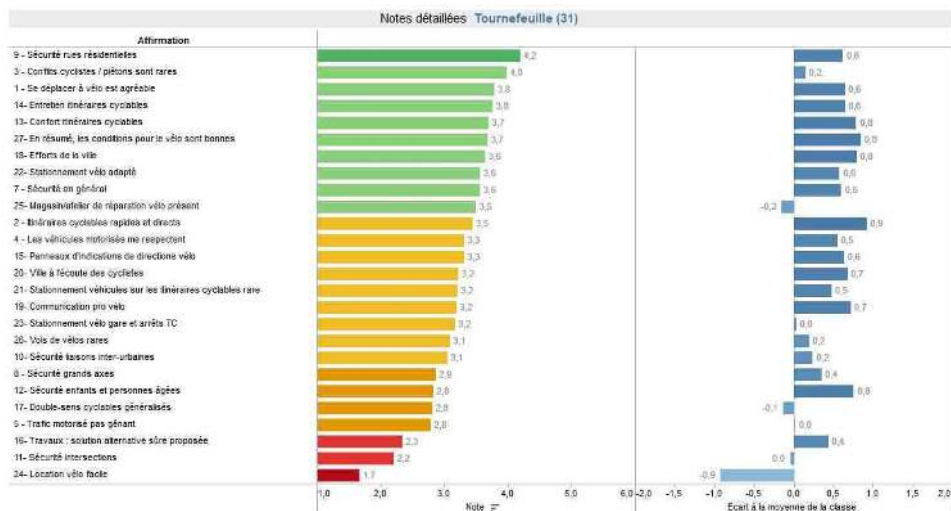
### 1/ Participation et notes globales :

Le nombre de réponses de Tournefeuille est inférieur à ceux de Colomiers et Blagnac. La note globale est intermédiaire. Dans la catégorie des communes de 20 000 à 50 000 habitants (celle de Tournefeuille), la meilleure note est de 3,88 pour la ville d'Illkirch-Graffenstaden (Bas Rhin). Toujours dans cette catégorie, 19 villes obtiennent des notes meilleures que Tournefeuille (dont Blagnac, 11e). Le climat vélo est qualifié de moyen (note D). Tournefeuille se situe tout de même dans les 25 % des villes les plus agréables pour le vélo, toujours dans cette catégorie (20 000 à 50 000 habitants).

Commune	Nombre de réponses	Note Globale (sur 5)
Toulouse	4101	3,01
Blagnac	190	3,34
Colomiers	161	3,07
Tournefeuille	137	3,24
Plaisance-du-Touch	80	2,57

### 2/ Détails des notes selon les différentes rubriques :

Si on fait exception de la très mauvaise note pour le volet location de vélo (cela ne nous semble pas un problème en soi), les points « noirs » relevés par les cyclistes tournefeuillais sont (I) le manque de sécurité aux intersections et (II) le manque de solution alternative lors de travaux de voirie. On notera que pour ces deux derniers points, les notes sont en général mauvaises pour toutes les communes de France, Tournefeuille se situant dans la moyenne pour les intersections et étant plutôt mieux lotie que les autres communes pour les trajets alternatifs en cas de travaux.







Si on regarde les « anomalies » par rapport à la moyenne nationale (à droite, dans le graphe en page précédente), les points à améliorer sont (I) l'absence de magasin/atelier de réparation (le magasin Cyclable certes à Colomiers mais si proche de Tournefeuille n'est peut être pas encore bien identifié et notre antenne devrait essayer de faire des ateliers de réparation plus fréquents), (II) les doubles-sens cyclables. On pourra réfléchir à ce dernier point, mais il est vrai que cette infrastructure est surtout pertinente pour les centres villes étroits avec beaucoup de sens interdits et moins dans un contexte d'habitat pavillonnaire. Notre antenne pourra se saisir de la question « Y'a-t-il beaucoup de sens interdits qui mériteraient d'être équipés ? ». Cependant, étendre les zones 30 nous semble prioritaire.

On peut se féliciter des très bonnes notes de Tournefeuille (par rapport à la moyenne) concernant (I) des itinéraires rapides et directs, (II) la sécurité, même si la note absolue de 2,8 doit encore être améliorée et (III) les efforts de la ville.

### 3/ Comparaison aux communes voisines :

Il nous a semblé pertinent de comparer Tournefeuille avec ses voisines, Toulouse bien sûr mais aussi Colomiers et Blagnac, de tailles similaires.

Blagnac et Tournefeuille ont des résultats assez proches mais Blagnac passe devant en note globale grâce à ses meilleures notes sur les doubles-sens cyclables et sur la facilité de louer des vélos.

Avec Colomiers, les notes sont aussi assez proches mais Tournefeuille reste légèrement mieux notée sur la plupart des critères, ce qui explique une note globale un peu supérieure. Même constat avec Toulouse qui ne devance largement Tournefeuille que pour les magasins / doubles-sens cyclables et la location.

**Tournefeuille n'a donc pas à rougir de la comparaison avec ses voisines** mais ne peut se satisfaire de ce bilan « relatif » au voisinage. Les notes « absolues » sont plutôt moyennes et il reste beaucoup d'efforts à faire, de discontinuités à lever, d'améliorations dans le centre ville et dans les zones pavillonnaires (zones 30 à promouvoir) pour que Tournefeuille progresse et que ses cyclistes de tous âges puissent circuler dans notre commune et vers ses voisines en toute sécurité.

Philippe Defrain - Antenne de Tournefeuille

## Psycycllette ..une belle action

A Albi en juin dernier, la cinquième opération Psycycllette a regroupé une cinquantaine de cyclistes qui se sont inscrits au départ de la course, regroupant patients et accompagnants de plusieurs hôpitaux.

Psycycllette est organisé par l'Unafam\* depuis 5 ans et la Fondation Bon Sauveur d'Albi y a participé pour la première fois avec l'inscription de 6 patients.

Psycycllette, c'est une traversée de la France à vélo, en faisant participer des personnes vivant avec des troubles psychiques, des soignants, des bénévoles de l'Unafam et des cyclotouristes avertis. Deux grands objectifs : permettre aux malades de faire du sport et de participer, en fonction de leurs possibilités physiques, à la totalité ou à une partie du parcours et pour le grand public, l'informer et échanger sur la santé mentale, l'accompagnement des malades psychiques, la lutte contre la stigmatisation.

(\* ) Union Nationale de Familles et Amis de Personnes Malades et/ou Handicapés Psychiques

Michel Ourcet & Gérard Rouou - Adhérents 2P2R





# Toulouse : le Plan de déplacements urbains qui prévoit la 3e ligne de métro attaqué en justice

**Jeudi 6 septembre 2018, une association annonce qu'elle a attaqué en justice le plan de déplacements urbains qui porte notamment le projet de 3e ligne de métro à Toulouse. Détails.**

Les cyclistes de **Toulouse** veulent que **Tisséo** revoie la copie de son projet de transports pour l'agglomération toulousaine, le fameux Plan de déplacements urbains (PDU) qui a mis sur les rails plusieurs projets visant à éviter l'asphyxie totale de la Ville rose à l'horizon 2030-2035.

Jeudi 6 septembre 2018, l'association 2 Pieds 2 Roues, qui regroupe les cyclistes de l'agglomération dans un même collectif, a annoncé avoir **déposé un recours contentieux au mois de juillet 2018 pour faire annuler cette feuille de route** tracée puis votée lors d'un comité syndical de Tisséo en février 2018.

**LIRE AUSSI** : [3e ligne de métro, lignes de bus, téléphérique : le plan mobilités de l'agglomération de Toulouse approuvé](#)

## De gros projets

Le PDU qui prévoit notamment la **réalisation de la 3e ligne de métro**, mais aussi du **téléphérique urbain sud**, de **dix lignes Linéo** et la mise en service d'un **nouveau mode de transport vers l'aéroport en lieu et place du tramway actuel**, est donc désormais sur le bureau du tribunal administratif de Toulouse qui va devoir étudier les arguments de l'association. Celle-ci avait déposé au préalable un recours gracieux auprès de Tisséo sur ce **projet estimé à quasiment 4 milliards d'euros**.

## « Illégal et néfaste »

L'association qui juge ce PDU **« illégal et néfaste »** remet en cause l'ambition affichée par le plan vélo de Tisséo :

« L'augmentation du budget cyclable demandée par les commissaires enquêteurs lors de l'enquête publique fin 2017 ne sera pas respectée. Ceux-ci ont en effet exigé **une augmentation immédiate afin de passer de 16 à 25 millions d'euros par an**. Pour l'association, le chiffre de 25 millions ne sera pas atteint mais « au final, l'augmentation réelle du budget cyclable sera bien maigre », d'après elle.

## LIRE AUSSI : Toulouse va augmenter son budget consacré aux « autoroutes à vélo »

2 Pieds 2 Roues pose surtout un recours par rapport à l'objectif global du PDU qui, selon Tisséo, doit **permettre « de desservir directement plus de la moitié des habitants de l'agglomération toulousaine d'ici 2025 (soit 507 000 habitants contre 300000 en 2016) et 65% des emplois de l'agglomération sur la même période (soit 342 000 emplois contre 183 000 actuellement) ».**

### **Hausse des émissions de gaz à effet de serre**

L'association développe :

Ici, nous attaquons le PDU sur ces objectifs environnementaux dans le contexte qui a vu l'organisation d'une COP 21. Un plan de déplacements urbain doit selon nous répondre aux objectifs nationaux et internationaux que nous nous sommes données. Il doit notamment viser à assurer « la protection de l'environnement et de la santé » et « la diminution du trafic automobile ». Or, **le PDU de Toulouse prévoit au contraire une augmentation de 17 % du nombre de véhicules par kilomètre d'ici à 2030.** De plus cette diminution du trafic doit se faire en valeur absolue, même en cas d'augmentation de la population. **Le PDU de notre agglomération est également néfaste pour la santé et l'environnement, car il prévoit explicitement une augmentation de 9% d'émissions de gaz à effet de serre (GES),** alors que la loi impose une baisse pour lutter contre le réchauffement climatique.

Des chiffres qui s'appuient directement sur l'avis rendu par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) de la Région Occitanie, organisme public dépendant du ministère de la Transition écologique, sur le PDU toulousain. Depuis 2004, en France, chaque PDU doit en effet s'accompagner d'une évaluation environnementale menée par une Mission Régionale d'Autorité environnementale.

La loi rappelle que cet avis « ne porte pas sur l'opportunité du projet de plan ou document, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du plan ou du document et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent ».

### **Un avis environnemental exprime certaines réticences**

Dans le cadre de cet avis consultatif rendu en 2017, **la MRAE de la Région Occitanie a exprimé certaines réticences** pointant du doigt l'**absence d'un « scénario alternatif au projet de PDU retenu,** qui aurait permis de mieux justifier les choix effectués au regard des multiples enjeux environnementaux, économiques et sociaux auxquels ce document doit répondre ».

Elle évoquait également un PDU qui « souffre de lacunes importantes sur la problématique du trafic routier » et regrettait « un manque de précision de nombreuses

actions essentielles du PDU, structurantes pour l'aménagement du territoire et les impacts environnementaux liés ». Autant d'éléments sur lesquels s'appuie l'association dont le recours pose la problématique des années à venir pour la Ville rose.

**LIRE AUSSI :** [Toulouse. Un rapport « recommande » de finir la 3e ligne de métro en 2030... au lieu de 2024](#)

### **Comment faire baisser les émissions de gaz avec le boom démographique ?**

Portée par **une forte croissance économique et démographique**, l'une des plus fortes en France derrière Paris, Toulouse peut-elle à la fois répondre aux besoins nouveaux créés, en particulier par ce « boom » démographique (une hausse de l'ordre de 250 000 habitants d'ici 2030), tout en **faisant baisser les rejets polluants** issus du trafic routier ?

Pour l'association 2 Pieds 2 Roues, la réponse est clairement « oui ». **Guillaume Crouau**, président de l'association, lance quelques propositions :

Les solutions sont là et elles passent notamment par le réaménagement de l'espace public en surface. La redistribution de l'espace en surface avec la réalisation d'un nouveau plan de circulation, l'instauration de sens uniques pour libérer des voies de circulation qui seraient dédiées aux modes actifs et la mise en place d'une contribution routière urbaine qui fixerait un tarif pour

chaque déplacement en véhicule motorisé sont autant de solutions que l'on peut mettre en oeuvre.

« Mais ces solutions sont contraires à **la politique pro-voitures menée à Toulouse** depuis la famille Baudis. Ce **tabou de la voiture**, la peur que élus ont à faire changer les comportements des gens fait que Toulouse va aujourd'hui à l'encontre des objectifs internationaux de baisse des gaz à effet de serre fixés lors de la COP 21. Or, nous n'avons qu'une seule terre et il nous semble évident que quel que soit la durée et l'action menée, les objectifs doivent être les mêmes pour tout le monde. C'est un grand challenge et il est peut-être encore plus grand pour Toulouse vu son développement. Cela passera nécessairement par **un autre PDU...** », conclut-il.

Contacté jeudi, Tisséo n'a pas souhaité réagir avant d'avoir pris connaissance du recours déposé par l'association.

[David Saint-Sernin Actu Toulouse](#)

**Actu Toulouse – 7 septembre 2018**

# Toulouse : et si le Pont Neuf était interdit aux voitures ?

**L'association 2 Pieds 2 Roues, qui défend les piétons et les cyclistes, propose la fermeture du Pont Neuf aux voitures. Elle prend l'exemple de Bordeaux, qui a récemment fermé l'un de ses ponts aux voitures.**

Onze ans après la fermeture de la rue d'Alsace-Lorraine à la circulation automobile, le 1er juillet 2007, l'association de défense des cyclistes et piétons, 2 Pieds 2 Roues, propose que le Pont Neuf soit définitivement interdit aux voitures. L'association appelle à une manifestation pour soutenir cette proposition, mardi 18 septembre à 18h30, au départ de la place Saint-Etienne pour remonter la rue de Metz, jusqu'au Pont Neuf.

## **Fermer aussi la rue de Metz et la rue de la République ?**

"Il est temps que Toulouse poursuive l'oxygénation du centre-ville en fermant à la circulation automobile le Pont Neuf, qui supporte aujourd'hui un flux automobile de transit qui n'a plus sa place dans le centre-ville", indique 2 Pieds 2 Roues. "On peut envisager à terme une fermeture au trafic automobile de tout l'axe rue de Metz / rue de la République. Ceci permettra d'avoir un centre-ville apaisé et respirant, et d'imaginer une rue de Metz et une rue de la République aussi agréables que l'est devenue la rue d'Alsace-Lorraine", ajoute 2 Pieds 2 Roues.

## **Bordeaux a fermé son Pont de pierre...**

Pour appuyer sa proposition, l'association prend l'exemple de Bordeaux, qui a fermé définitivement le Pont de pierre aux

voitures en juillet dernier, après une expérimentation en 2017. "C'est dans nos réflexions, mais on a d'autres options, qui permettent de concilier le passage d'une rive à l'autre de la Garonne, et qui maintiennent une vie économique et sociale importante, a réagi Jean-Michel Lattes, adjoint au maire en charge de la Mobilité, et président de Tisséo Collectivités. L'élu le rappelle, à toutes fins utiles : Toulouse n'est pas Bordeaux.

## **"Conserver la possibilité de passer d'une rive à l'autre", réagit Jean-Michel Lattes**

"A Bordeaux, ils ont créé deux ponts de plus, et ils vont en inaugurer un troisième, le pont Simone Veil. Nous, on n'a pas créé deux ponts de plus. On n'est pas sur la même logique. Si on ferme le Pont Neuf aux voitures, se pose la question de l'alternative pour sortir du centre-ville pour aller sur la rive gauche. 2 pieds 2 roues prend l'exemple de la rue d'Alsace... Mais je rappelle que le 1er juillet 2007, lorsque nous avons rendu la rue d'Alsace piétonne, c'est parce que la veille, le 30 juin, nous avons lancé la ligne B du métro. Et donc on a pu supprimer 400 passages de bus, qui empruntaient chaque jour la rue Alsace..."

"La question reste celle de l'alternative, conclut Jean-Michel Lattes. Dans les mois qui viennent, le maire présentera des extensions du plateau piéton. On peut tout imaginer, mais il y a d'autres options que celle du Pont Neuf, en particulier parce qu'il faut quand même conserver la possibilité de passer d'une rive à l'autre de la Garonne."

CYRIL DOUMERGUE

La dépêche – 13 septembre 2018

On appelle vélotafeurs les travailleurs qui se rendent au boulot à vélo, et vous en êtes peut-être. Connaissez-vous en revanche ceux qu'on appelle les **cyclo-travailleurs** ? Il s'agit de professionnels qui utilisent le vélo comme outil de travail.

Pour vous en parler, j'ai rencontré **Julia Kaminski**, de la boîte « **La tête au carreau** », en l'occurrence une cyclo-travailleuse. J'ai également interrogé deux de ses clientes, pour connaître leur avis sur la question.

Thérèse - Bonjour Julia, en quoi consiste ton activité professionnelle ?

Julia - Je suis spécialisée dans le nettoyage des vitres et vitrines. Mais pas uniquement : je fais aussi du nettoyage de locaux vides (remise en état avant un état des lieux par exemple). Je travaille à mon compte et à vélo depuis septembre 2016.

T - Pourquoi travailler à vélo ?

J - Je suis écoresponsable dans la vie, il me semble logique de l'être au travail. Le vélo est donc évident en tant que moyen de transport écologique. C'est aussi un moyen de transport économique sur le plan financier mais également physique ! J'arrive beaucoup moins stressée ou énervée chez mes clients que lorsque je travaillais de manière « conventionnelle ». Mentalement, je me sens mieux à vélo, même si la circulation peut parfois être crispante en ville. Enfin, se déplacer à vélo est un gain de temps notable : temps de trajet optimisé et fiable, et pas besoin de chercher une place où se garer.

T - Est-ce que le fait d'utiliser le vélo comme outil de travail a des impacts pour toi, dans ta façon de travailler ?

J - Oui : J'ai des clients au top ! Vraiment, mes clients sont sensibles à cet aspect de mon organisation de travail, nous partageons des valeurs communes. Cela facilite les relations. C'est évident que mon vélo attire les regards (NDLR : Si vous croisez Julia, vous ne la manquerez pas sur son Bullit à cadre vert fluo et habillée d'une salopette orange pétant !) Les clients viennent donc vers moi sans que j'aie besoin de démarcher ! Cela implique aussi d'être exemplaire, notamment sur l'observance du code de la route. C'est d'ailleurs une des lignes de conduite que se donnent les cyclo-travailleurs de la plateforme cyclick.fr \*, dont je fais partie.

T - Un inconvénient à noter ?

J - C'est peut-être un détail, mais la caisse a une grande prise au vent, ce qui est un frein assez conséquent un jour venteux comme aujourd'hui !

\* Nous vous parlions de la **plateforme Cyclick** dans le Journal des Mobilités Actives numéro 136, printemps 2018.





Et les clients de Julia, qu'en pensent-ils ?

### **Thes, de la boutique Les Aiguilleuses**

La démarche de Julia est complètement en accord avec la nôtre sur le plan écologique : je réfléchis d'ailleurs à de nouvelles solutions qui pourraient nous permettre de nous passer de véhicule motorisé pour amener nos articles sur les marchés. Et puis le vélo en face de la boutique ça attire l'œil, c'est chouette !

### **Chloé, de la boutique Saveurs et Harmonie**

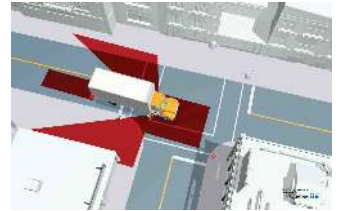
Le fait que Julia travaille à vélo, je vois cela comme un vrai effort physique vers le client. Impossible de tricher, c'est d'ailleurs une vraie démarche et pas un choix par défaut. Et puis, c'est important de voir qu'une femme peut faire ce travail physique en extérieur, se déplacer à vélo, prendre sa place dans l'espace public en somme.



Thérèse Masquelier - 2P2R

## *Angle mort .. attention!*

Suite à un tragique accident qui a causé le décès d'une cycliste en novembre à Toulouse, nous souhaiterions rappeler à toutes et tous les cyclistes qu'il est impérieux de redoubler d'attention lorsque vous vous trouvez en ville à côté d'un poids lourd, que ce soit un bus ou un camion, et surtout à la proximité d'un possible changement de direction de la part de ceux-ci.



En effet, les dimensions (hauteur, longueur, largeur) de ces engins génèrent, comme on dit dans leur jargon, un angle mort lors de manœuvres, en particulier en tournant sur leur droite.

Cela implique que le conducteur doit particulièrement faire attention s'il ne se trouve pas sur sa droite un piéton ou un cycliste.



De plus le rayon de courbure des roues arrières est plus petit que celui des roues avant au niveau desquelles peuvent se trouver des piétons ou cyclistes.

Alors les recommandations suivantes doivent être appliquées pour la sécurité de tous:

- A l'approche d'une intersection, identifier les possibilités qu'aurait le poids lourd / bus de changement de direction.
- Faire en sorte de ne jamais rester sur la droite d'un poids lourd / bus.
- Si le véhicule est à l'arrêt (feu rouge par exemple), se positionner devant le poids lourd / bus et...
- Ne pas hésiter à capter le regard du conducteur, surtout si la cabine du poids lourd / bus est en hauteur.

Le CA de 2P2R



# AYAV Programmation

## Des nouvelles d'Allons-Y À Vélo 2019

En 2019, Allons-Y A Vélo récidive avec deux éditions, une en hiver du 21 au 25 janvier et l'autre au printemps, du 13 au 24 mai.

Le thème de la campagne de printemps sera « Allons-y à vélo, et pas seulement au boulot ». Chaque référent est invité à convaincre un employé d'une entité autre que les entreprises et écoles habituelles, par exemple un magasin, une bibliothèque, une MJC, une piscine, à participer à AYAV. Le rôle du nouveau référent sera alors de convaincre, non pas les employés, mais le public et les usagers de venir à vélo. Chaque référent ayant convaincu une nouvelle entité à participer à AYAV dans ce cadre se verra récompensé, comptez sur nous ! Le challenge classique inter-entreprise et inter-écoles ou collèges sera bien entendu reconduit.

Intéressé à organiser Allons-Y A Vélo dans votre entreprise ? N'hésitez pas, contactez-nous à [toulouseallonsavelo@free.fr](mailto:toulouseallonsavelo@free.fr) et contribuez à battre le record de 101 entités participantes atteint l'an dernier !

Sophie Walcke - AYAV

## Faire ses courses à vélo

### Intermarché de Castanet Tolosan : un exemple à suivre pour le vélo :

Implanté à proximité de la voie verte du Canal du Midi, l'Intermarché de Castanet a mis à la disposition de ses clients cyclistes des arceaux à vélo très bien conçus et très pratiques pour attacher de manière sûre son vélo avec un antivol en U. Il est rare que ce type de commerce installe des arceaux bien conçus, c'est souvent des râteliers qui risquent de voiler les roues et il n'y a souvent rien du tout pour les vélos ! Bravo au gérant de l'Intermarché de Castanet !



Pierre Virlogeux

## Appels à volontaires!

### Un nouvel atelier vélo ?

Un de nos adhérents souhaite ouvrir un atelier vélo participatif dans les **quartiers de Palais de justice / Saint Michel / Rangueil**. L'idée est d'aider les cyclistes à entretenir leur vélo en mutualisant des outils et en leur apportant le savoir faire. Le projet est encore à paufiner et il cherche des personnes motivées pour monter ce projet !

Si l'aventure vous intéresse, contactez Quentin (mail: [quentin.rhone@yahoo.fr](mailto:quentin.rhone@yahoo.fr))

### 2P2R vous attend!

Si vous voulez vous engager pour la défense des modes actifs et participer aux activités variées de notre association, contactez nous sur le mail [toulouse@fubicy.org](mailto:toulouse@fubicy.org), on vous présentera nos actions et les différents domaines d'intervention de 2P2R sur toute l'Agglomération Toulousaine

# TRANSTOULOUSAINE

"La Marche"

**Combien étions-nous, le 14 octobre dernier, pour converger vers l'île du Ramier : 336 signataires aux départs ? 486 inscrits ? Peu importe le nombre, tout le monde était enchanté et l'évènement fut reconnu unanimement comme un succès.**



Bien sûr, tout ne fut pas parfait pour cette « première » : même pas des points noirs, plutôt des points gris : le vent, des travaux, pas de toilettes, de buvette ; il a manqué de bras (un comble pour une marche !) ; si, quand même, une chute. Les organisateurs ont pris note. Ils ont aussi reçu, grâce aux participants radieux, énormément d'ondes positives. Ainsi, le bonheur a été ressenti par tous organisateurs, participants, et, au-delà,

de nombreux témoignages avant et après l'évènement de personnes regrettant de ne pas avoir pu participer à la fête et insistant sur l'intérêt de l'initiative, remerciant et encourageant à continuer. La classe de l'équipe du « Sens de la Marche », l'engagement et le soutien (financier, juridique, humain) de 2Pieds 2Roues, l'implication des bénévoles ont fait du bon boulot.

**Alors une Transtoulousaine 2019 ?** tout porte à continuer et rendez-vous est pris pour octobre 2019 pour la prochaine édition de cette marche pour le sens, pour les sens et pour le plaisir !

Jean Labbe pour les transtoulousain(e)s



## En avant marche!

En attendant la vraie Transtoulousaine 2019... Histoire d'entretenir la forme et pérenniser l'excellent souvenir de la grande première du 14 octobre 2018, Félix propose de jouer le guide pour ré-arpenter en 2019, les uns après les autres, les itinéraires 2018, le deuxième dimanche de chaque mois. Dès janvier, ce sera l'itinéraire rouge de Blagnac qui sera à l'honneur ; le rendez-vous sera à 9h30 et une petite participation sera demandée. Des précisions seront données via la lettre d'info, par courrier électronique aux personnes qui ont laissé leur adresse ou encore en écrivant à [toulouse@lesensdelamarche.fr](mailto:toulouse@lesensdelamarche.fr) ou [toulouse@fubicy.org](mailto:toulouse@fubicy.org)

# SCHEMAS DIRECTEURS PIETONS ET CYCLABLE

*Ca avance!*

## **Schéma Directeur Piéton D'Agglomération (SDPA)**

Ce 8 décembre dernier, douze volontaires ont consacré leur samedi à jeter les bases d'une contribution au futur schéma directeur piéton d'agglomération.

Personne n'a de visibilité sur ce projet que La collectivité via Tisséo est censée mettre en place (action 15 du PDU valant projet de mobilité). Cet axe avait d'ailleurs fait l'objet d'une réserve des commissaires enquêteurs en conclusion de l'enquête publique, c'est dire s'il est considéré comme important, vital pour l'avenir de l'agglomération toulousaine.

Fidèle à sa tradition, 2p2r a pris les devants et a lancé un travail sur un **Plan Piéton pour Toulouse**. On se s'appelle pas 2pieds2roues pour rien !

A 16h, ce fameux samedi, à l'issue d'une belle séance de créativité, chacun constatait qu'au tableau se déroulait un plan, que des ressources avaient été collectées, qu'une direction semblait se dessiner. Il n'en fallait pas plus pour ressentir une satisfaction légitime. D'ailleurs, les participants ont tellement apprécié cette séance collective que leur dernière décision du jour fut de poursuivre le travail en ... se réunissant à nouveau ! On ne change pas une formule qui gagne...Merci à Bruno, Clara, Pierre, Monik, Gérard, Félix, Joëlle, Isabelle, François, Guillaume, Didier, Jean.

Ce 8 décembre, un groupe de travail est né. A chacun de le soutenir, de le rejoindre pour le renforcer et aller plus loin. Alors rendez-vous le 26 janvier 2019 pour la prochaine rencontre sur le sujet (9h au local ; pour prévenir ou précision toulouse@fubicy.org). Excellent début d'année d'ici là !

Jean Labbé pour le groupe de travail SDPA

## **Schéma Directeur Cyclable D'Agglomération (SDCA)**

L'approche SDCA telle que nous l'avons présentée dans notre dernier numéro avance: déjà 150 expressions de besoins pour les axes structurants et 50 dossiers justificatifs établis, mais il reste du travail pour notre finalisation prévue pour janvier!

L'outil cartographique VéloMAX qui a été mis en service récemment reçoit les tracés de ces axes structurants.

De son côté, le groupe de travail REV a progressé et a publié un projet comportant 8 axes en transverse ou circulaire sur toute l'agglomération toulousaine.

La présentation de ces analyses aura lieu fin janvier auprès de Tisséo Collectivités.

Espérons par la suite que notre REV devienne progressivement réalité!



Didier Joint pour équipe de travail SDCA

# MON VOYAGE

## Circuit dans les Pouilles

**Christiane et Gil nous racontent leur trajet en Italie, dans les Pouilles : tour du Salento et rando en étoile**

Nous voici partis pour les Pouilles au sud de l'Italie. Certes, il y a de l'investissement (2000 km et 20h de route en 2 jours) mais quel régal !

Jour 1 : 53 km Malapezza <=> San Cataldo. Après notre installation au camping, nous décidons d'aller humer l'air du pays. A Sant'Andrea c'est le choc : la terre se termine par des falaises de calcaire blanc qui plongent de 15 m dans une eau turquoise.

Jour 2 : 51 km Malapezza – Porto Badisco. 2 moments forts dans cette journée : la vieille ville blanche d'Otranto qui domine son port d'eaux turquoise et la cala de Porto Badisco et la fête du village avec chants traditionnels et démonstration de capoeira.

Jour 3 : 58 km Porto Badisco - Corsano. Premier gecko du voyage, bain matinal à Porto Badisco, glace à Santa Cesarea (station thermale au charme suranné), détour par la campagne et nuit dans la pinède d'une buvette de bord de route.

Jour 4 : 48 km Corsano – Santa Maria di Leuca. Réveil avec les montagnes d'Albanie qui se découpent au loin. Les côtes et descentes se succèdent et prennent de l'ampleur. Premières fleurs de câprier. Bain sur une plage de sable (rare ici!). Camping à Gagliano.

Jour 5 : 79 km Santa Maria di Leuca - Gallipoli. Après Patù et son Cento Pietre, nous retrouvons la côte basse rocheuse et ses plages tentantes. Les oliviers sont décimés par la Xylella Fastidiosa. Les plages de la Baia Verde jusqu'à Gallipoli sont magnifiques.

Jour 6 : 11 km Gallipoli. Un tripoteur vient nous livrer au camping des crevettes juste pêchées de la nuit que nous faisons mariner au citron. La journée se passe dans les ruelles et au port de Gallipoli à admirer les arrivages de pêches. Super restaurant pour clore.

Jour 7 : 63 km Gallipoli - Malapezza. Petit bain à l'aube sur la plage du camping. Nous visitons Nardo décorée pour la fête nationale mais endormie. La basilique de Galatina nous récompense des errances dans la campagne. Nous retrouvons la voiture à Malapezza.

Jour 8 : Lecce. Journée voiture pour rejoindre Lecce où nous flânonnons avec plaisir dans ses ruelles. Nous partons en début d'après-midi à l'abbazia Santa Maria di Cerrate puis nous finissons la journée à Brindisi et son port d'où je partis en Grèce en 1981!





Jour 9 : 36 km Malapezza – Alberobello <-> Martina Franca. Demi journée de transfert en voiture. Après avoir planté notre tente, nous partons à tandem à Martina Franca avec passage obligé parmi la cité de trulli d’Alberobello qui est malgré tout très fascinante.



Jour 10 : 78 km Alberobello <-> Polignano a Mare .



Une sorte de défi que nous nous lançons : descendre à la mer et remonter les 400m en fin de journée. Monopoli est une ville blanche striée de venelles et serrée autour de son port. Polignano a Mare est une autre ville blanche aux multiples ruelles mais elle est perchée sur des falaises. Retour de nuit, bien dans notre tradition !

Jour 11 : 79 km Alberobello <-> Ostuni. Itinéraire fruitier et nous nous gavons de cerises. Arrêt buffet à Locorotondo, puis nous suivons la voie verte construite sur l’aqueduc des Pouilles. Ostuni est une belle ville qui grimpe jusqu’à sa cathédrale.

Jour 12 : Alberobello – Matera. Nous prenons le chemin des écoliers pour rejoindre Matera en voiture. Visite de Massafra : cette ville respire la pauvreté du sud italien. Puis nous prenons plaisir à rouler dans le Parco Naturale del Materano, sans oliviers !

Jour 13 : 53 km Matera <-> Altamura. La route suit les ondulations des collines couvertes de champs de blé. A Altamura, arrêt au marché, pain au Forno Santa Chiara en activité depuis le XVème siècle. La journée se finit à visiter la vieille ville de Matera et ses sassi, grottes creusées dans le calcaire qui ont servi à tout : église, habitat, cave viticole, grenier, ... maintenant restaurants et hôtellerie.



Xiane et Gil PIGUILLEM-HEURTEL



# LA ROUE TOURNE

*à vos agendas!*

## 4ème FESTIVAL DU VOYAGE A VELO à Roques les 8 et 9 février 2019

Spectateurs et bénévoles, venez nombreux pour promouvoir le vélo au quotidien et le vélo en voyage ! Comme tous les ans, le festival de la « Roue tourne » organisé par 2p2r (antenne de Roques sur Garonne) vous convie à rejoindre le Moulin et la salle de spectacles de Roques sur Garonne le deuxième weekend de février 2019. Une convergence de cyclistes sera faite le Samedi depuis le Capitole comme l'an passé, organisée par 2p2r. Voilà ce qu'il faut retenir en bref, en fonction de vos envies:



- **ENVIE DE RIRE et DE REVER ?** On vous conseille des films de voyageurs au long cours à vélo, en couple ou à deux :

Le vendredi soir au Moulin : Direction Népal (45mn) de Simon Ammeux et Quentin Durand. Juste après leurs études, ils sont partis à vélo de Paris pour rallier le Népal, avec un objectif, participer à la reconstruction du village de Rigaon au Népal touché par le séisme d'avril 2015.

A 15h30 le samedi au Moulin : Pédale et tu verras ! (24 mn) de Stéphanie Fontaine qui a parcouru l'Amérique du Sud avec sa chienne Léla.

A 17h le samedi au Moulin : Cyclotour musical (44 mn) d'Alexandre Hagenmuller, le périple de 8 mois en solitaire sur les routes d'Europe à la rencontre de musiciens.

- **POUR LES ENFANTS ET LES FAMILLES**, le programme comporte deux diaporamas ou films de voyages en famille sur différents continents le samedi 9 février :

A 13h30 au Moulin : American Cyclo (48min)

En 2015, Thomas et Sylvaine ont décidé d'amener leurs enfants, Théo 10 ans et Elsa 8 ans, dans leurs aventures en traversant les paysages grandioses de l'Amérique du Nord et de Cuba.

A 15h à la Salle des fêtes : Family Tour en tandem (28 mn) de la famille Larcheret :

Un voyage en tandem de 10 mois de France en Mongolie pour prendre le temps de vivre le présent en famille.

- **ENVIE DE S'INFORMER ET PARTAGER** : des stands de professionnels et d'associations seront là pour vous informer, mais aussi des ateliers sur des thèmes aussi différents que : « partir plus léger », atelier réchaud, atelier voyage au long cours, atelier gravage et aussi atelier carnet de voyage.

**SUR INSCRIPTION** : L'atelier carnet de voyages ayant eu beaucoup de succès l'an passé, on vous conseille de vous inscrire fin janvier sur le site internet dédié au festival.

Deux balades à vélo seront organisées le dimanche pour ceux qui auraient envie de prolonger le festival, l'une de 25kms dans Toulouse, l'autre de 65 kms pour les plus sportifs à l'extérieur de Toulouse vers Verfeil et Bonrepos Riquet. Tous les détails du programme et des ateliers ou balades ainsi que les modalités pratiques pour se rendre à Roques, sont sur le site du festival <https://larouetournefestival.wordpress.com/>

**IMPORTANT** : ON CHERCHE DES BENEVOLES ! Ecrire à [larouetournefestival@gmail.com](mailto:larouetournefestival@gmail.com)

Sandrine Costes - 2P2R Roques sur Garonne



Les prochains rendez-vous des Balades du dimanche:

**9 février 2019 : Festival du voyage a vélo « La roue tourne » à Portet sur Garonne**

Convergence cycliste depuis plusieurs points de départ à Toulouse et communes environnantes vers le festival « la roue tourne » à Roques sur Garonne

**10 février 2019 : découverte de Toulouse pour les festivaliers de la Roue Tourne.**

Geneviève propose une petite visite de Toulouse aux festivaliers. Les bénévoles des balades se feront un plaisir de faire découvrir à vélo notre belle ville rose. Contact : genedeso@yahoo.fr

**11 mars 2019 : Castres, découvrir l'oeuvre de Dali.** Exposition espace Carré Gambetta.

Depuis Lavaur, Michel nous guidera à Castres par la véloroute de la vallée de l'Agout. Occasion de découvrir l'univers surréaliste de Salvador Dalí, un des artistes les plus célèbres du 20ème siècle.

Contact : Michel 05 63 75 46 08

**24 mars 2019 : Vers le château de Bonrepos Riquet**

Emmanuel propose une Balade de Toulouse Port Saint Sauveur à Bonrepos Riquet et retour.

Visite du Château Bonrepos Riquet et découverte des coteaux du Tarn.

contact : emmanuel.dupas2@free.fr

**14 avril 2019 : Balade du confluent**

Jolie balade familiale et printanière. Edouardo nous amènera au confluent de la Garonne et de l'Ariège. Zone sauvage et préservée, un régal pour observer la faune et la flore au printemps

Contact Edouardo : eduardo.manfredi@free.fr

**28 avril 2019 Montolieu-Abbaye de Villeroche**

Montolieu, village du livre et l'Abbaye de Villeroche avec la visite de la fondation Cerez Franco sont au programme de la balade culturelle proposée par Michel. Contact : Michel 05 63 75 46 08

**4 et 5 mai 2019 : Le tour de l'Etang de Thau**

Sur 2 jours, au départ d'Agde, nous tournerons autour de l'étang de Thau, ses sites lagunaires , prés salés, ses jolis villages de Meze, Bouzigues. Après une nuit passée à Balaruc les bains, on arrivera à Sète - Retour sur Agde par la piste de bord de mer.

Contact Marie-Claude marie-claude.moulet@laposte.net ou Didier didier.joint@libertysurf.fr

**25 mai 2019 : Balade découverte de Montricoux**

Maud nous propose une très belle balade au départ de Montauban, peu de dénivelé. (50 km environ) Nous traverserons de très beaux villages (Caylus, Réalville, Bioule) avant de nous arrêter à Montricoux où nous visiterons village et musée Marcel Renoir. Retour par la belle vallée de l'Aveyron, contournement de Bruniquel et Negrepelisse. Contact : maudgasc@yahoo.fr

**9 juin 2019 : Balade en pays de Foix**

De Varilhes à Foix par le Prat d'Albis

Michel nous prépare une boucle pyrénéenne de 50 km .Au départ de Varilhes en passant par le Prat d'Albis. Visite de Foix à l'arrivée. Possibilité de prendre le train depuis Toulouse pour Varilhes et Foix. Contact : Michel 05 63 75 46 08

**16 juin 2019 : Aux sources du Canal du Midi**

Au départ de Castelnaudary avec Olivier et Jean-Manu

Belle balade avec un passage par l'abbaye de Saint Papoul, le village de Sayssac, les lacs du Lampy, des Camazes et de Saint Ferréol par la rigole.

Contact : olivier.rolland0736@orange.fr ou jmejme@outlook.fr

# INFO

## Partenaires

Les vélocistes partenaires de 2P2R offrent des réductions aux membres de 2P2R sur présentation de leur carte d'adhérent Profitez-en !



39 av Étienne Billières  
8% de remise sur vélos,  
accessoires, main d'œuvre.  
Partenariat spécial AYAV



10 rue Rivals  
5 % de remise, à  
compter de 100 €  
d'achats

**S** ESPACE CYCLE *Motard*

170 Rue de Périole  
10 % sur l'achat de cycles  
20 % sur entretien-réparation



9 Place du parlement  
Dans le cadre d'AYAV :  
10% sur les accessoires  
5% sur les équipements



**RECYCLES BIKES**  
Vente - Location - Réparation

62 avenue des Etats-Unis  
228, av. de Muret  
10% de remise sur tous  
les articles en magasin et  
l'entretien



9 rue Rivals  
5% sur tous les vélos



33, avenue Crampel  
5% de remise

**VELO & OXYGEN**

13 allée Paul Feuga  
6% sur tous les vélos  
10% sur pièces et  
accessoires



13 rue Arnaud  
Bernard  
10% sur les  
accessoires vélo

*2 roues Vertes*  
185, avenue des États Unis  
5% sur les vélos électriques  
et les articles vélos

*MécaniCycle*

4 rue des Braves  
10% de remise

 **cyclable**

4 Rue Jean Suau, Toulouse  
1 Allée des Corbières,  
Colomiers  
Partenariat spécial AYAV

 **cycle.com**

9, rue d'Hélios, l'Union  
10% sur tous les articles  
hors promotion



**lacalu**  
la capture des lucioles

10 % sur les prix plein  
tarif indiqués sur  
www.lacalu.fr

# PIED DE DIGUE

Voies Vertes

## Une future Voie Verte au pied de la digue Garonne : 2,8km jusqu'à l'Oncopôle

Dans le cadre du projet « **Grand Parc Garonne** », Toulouse Métropole termine la construction d'une nouvelle Voie Verte de 2,8km, au pied de la digue rive gauche, entre la Prairie des Filtres et l'Oncopôle.

Réalisée après les travaux de confortement de la digue, cette Voie Verte est demandée depuis 10 ans par 2P2R, les habitants, et le Comité de quartier Croix-de-Pierre.

Les travaux sont bien avancés. Ce sera un cheminement en béton, largeur 2,5m, non éclairé, et végétalisé. Quatre accès sont créés depuis le haut de la digue (dénivelé de 9m) tous les 500m : deux escaliers (réservés aux piétons) et deux rampes inclinées en béton, largeur 2m, longueur 200m, pente 5%. Une visite de chantier a eu lieu le 27 novembre avec les associations (quartier, 2P2R, handicap) pour vérifier que les rampes sont bien accessibles aux piétons, aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite (PMR malvoyantes ou en chariot).



La rampe d'accès à la Voie Verte de pied de digue (pour piétons, PMR, cyclistes)

Ce nouveau chemin aura le même statut de « Voie Verte » que celui situé en haut de la digue, il sera autorisé à tous les usagers non motorisés : les piétons, les PMR, et les cyclistes pourront tous utiliser ces deux cheminements selon l'envie et pour des boucles (marche, jogging, balades en vélo en famille avec enfants, déplacements domicile-travail)...

L'existence de deux Voies Vertes parallèles (largeur 3m en haut et 2,5m en bas) est une demande forte des habitants (besoins de promenade) et cela satisfera les cyclistes traversant le quartier sur cet « axe Garonne », car l'ouverture de ce chemin direct, sans croisement ou interruption, facilitera leur parcours, et réduira les conflits d'usage sur les deux axes.

Cette double Voie Verte se situe sur la **Véloroute de la Garonne (V83)**

**Toulouse-Portet-Muret-St-Gaudens**. Les visiteurs cyclotouristes auront aussi le choix : haut de digue et vues lointaines, ou bord de l'eau et nature. **Bravo**.

Ouverture : fin mai 2019

Julien Savary - 2P2R Délégation AF3V

### Les avancées de la Véloroute Le canal des 2 mers à vélo

Le Comité d'itinéraire de la Véloroute « Le canal des 2 mers à vélo » (V80) Royan-Bordeaux-Toulouse-Sète, piloté par la Haute-Garonne, s'est réuni fin 2018. Bref compte-rendu :

En Gironde, des travaux quai de la Souys à Bordeaux ont rallongé la Voie Verte Lapébie qui offre un parcours continu depuis le Pont de Pierre à Bordeaux.

Dans l'Aude et l'Hérault, aucun km de chemin de halage n'a été amélioré. Les inondations d'Octobre ont abîmé les berges sur 23km de Carcassonne à Marseillette, fermées à la navigation et aux piétons et cyclistes. Remise en état : 6 M€.

L'AF3V a demandé qu'à l'occasion des travaux de réfection des berges la Véloroute soit créée (revêtement correct sur le chemin). Cette demande a reçu peu d'écho.

Dans le Lot-et-Garonne l'itinéraire de liaison entre la V80 à Damazan-Buzet et la Véloroute de la vallée du Lot (V86) à Aiguillon, élaboré par le Département, la Communauté de Communes et l'AF3V, sera réalisé en 2019, avec :

- 1- traversée du pont de St-Léger à niveau, sur le pont, en ralentissant les véhicules des deux côtés et sur le pont à 30km/h, avec passage sous le pont à St-Léger pour éviter une traversée et amélioration du rond-point côté Aiguillon ;
- 2- traversée du pont d'Aiguillon sur le trottoir aval élargi, avec passage sous le pont en rive droite pour éviter une traversée.

En Tarn-et-Garonne, la Voie Verte du canal de Montech est terminée et prolongée, par la Mairie, par un itinéraire sécurisé du port au centre de Montauban .

En Haute-Garonne, le revêtement de la Voie Verte du canal du Midi a été refait avec un enrobé clair, et la Voie Verte a été éclairée en sortie de Toulouse du port St-Sauveur à l'av. G. Latécoère. Une halte services a été créée aux Ponts Jumeaux par Toulouse Métropole, et le revêtement le long du canal de Garonne a été amélioré (inachevé sur Toulouse).

Côté promotion, le « Guide du Routard sur le Canal des deux mers à vélo » paru en Mai 2018, s'est vendu à 7500 exemplaires en 2018.

De plus en plus de prestataires sont labellisés « Accueil vélo ». L'AF3V a demandé que ce label oblige les campings à proposer un tarif spécial randonneur solo, moins cher que le tarif par emplacement.



Pont de St-Léger sur la liaison V80 (canal)-V86 (Lot)

Julien Savary - 2P2R Délégation AF3V

## BALADES A VELO TOULOUSAINES

### N° 92 – Scandibérique en Lot-et-Garonne de Buzet à Mézin

Distance aller : 37km

Difficultés : une montée raide au Fréchou

Balade sur la Véloroute EV3 Scandibérique (Véloroute des Pèlerins) avec un jalonnement officiel clair, il suffit de suivre les panneaux pour découvrir trois belles bastides et les paysages de l'Albret. Avec des montées et plusieurs passages sur routes circulées (sur 5km).

Départ : écluse Larderet sur le canal de Garonne (Km0), à 2km de Buzet-sur-Baïse (à visiter la Cave coopérative et la halte fluviale) et 10km d'Aiguillon (gare). Le panneau annonce EV3 Mont-de-Marsan 95km. Après avoir suivi la D642 sur 2km, puis des chemins, on arrive à Vianne (Km7), jolie bastide fortifiée (remparts, portes, église Notre-Dame de style roman, place des Marronniers, pont suspendu et Baïse). Ensuite on reprend la D642 sur 3km puis un joli chemin au bord de la Gélise (lavoir à voir), jusqu'à Barbaste (pont roman du 12ème siècle, Moulin des Tours à visiter) (Km13). La Véloroute continue dans une forêt de pins, passe au parc de loisirs Cap Cauderou, descend pour franchir la Gélise et continue sur chemins tranquilles -avec un joli passage à gué- jusqu'au pont de l'Osse où elle traverse la D656 (Km 19,7). Après 3km dans la vallée, le parcours monte raide (6% sur 1km) puis serpente sur le plateau jusqu'au Fréchou (Km28).



Vianne, bastide fortifiée

Après une descente raide, la route continue vers l'est, avec des bosses, traverse la D656 -prudence- et après quelques dernières montées arrive à Mézin (Km 37).

A visiter à Mézin : la place à arcades, le théâtre, et le Musée du Liège et du bouchon (tél. : 05 53 65 68 16). Voir aussi Poudenas, village médiéval, à 4km, accessible par la Voie Verte.

Cet itinéraire un peu difficile sera amélioré par la Communauté de Communes Albret Communauté, en suivant un chemin existant parallèle à la voie ferrée du train touristique sur la commune de Reaup-Lisse, entre Catherine-au-Rey et Château de Lisse près de Mézin, avec renforcement du revêtement. Cela évitera le détour et les montées par Le Fréchou.

Julien Savary - 2P2R Délégation AF3V

# Bonne Année 2019 A vos agendas !

5 avenue Collignon  
31200 Toulouse  
<https://www.2p2r.org/>  
Mél : [toulouse@fubicy.org](mailto: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](http://www.fubicy.org)  
Mél : [secretariat@fubicy.org](mailto:secretariat@fubicy.org)  
Tél : 03 88 75 71 90

Organisation Bus Cyclistes :  
[www.buscyclistes.org](http://www.buscyclistes.org)

Publication : Didier Joint

## 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 : 30 janvier, 27 février, 27 mars, 24 avril.

## BALADES NOCTURNES

Toutes les infos et agenda sur : <http://bntoulouse.wordpress.com>

## BALADES DU DIMANCHE

Programme détaillé sur : <https://www.2p2r.org/balades-guides/>  
Prochaines dates : 9 février (Festival du voyage à vélo à Portet sur Garonne), 11 mars (Castres), 24 mars (Bonrepos-Riquet), 14 avril (Confluent Garonne l'Ariège), 28 avril (Montolieu)

## Et aussi...

*Festival "La Roue Tourne" les 9 & 10 février 2018  
Ayan édition d'hiver du 21 au 25 janvier et édition printemps du 13 au 24 mai  
Assemblée générale de 2P2R le 23 mars 2019  
19ème Congrès de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette aura lieu  
au Mans du 9 au 12 mai 2019.*