



Le journal des mobilités actives

n°142 Printemps 2020

SOMMAIRE

- p. 2 & 3 : Edito du Président
- p. 4 & 5 : Urbanisme tactique
- p. 6 : Baromètre des villes cyclables
- p. 7 : Stations de gonflage à Tournefeuille
- p. 8 & 9 : La Roue Tourne : bilan 5ème édition
- p. 10 à 13 : Le piéton n'est pas roi à Lalande
- p. 14 : Les courses en vélo
- p. 15 : Train + Vélo
- p. 16 : Bilan AYAV Hiver 2020
- p. 17 à 20 : Revue de presse
- p. 21 à 23 : Chili et Argentine
- p. 24 & 25 : Transtoulousaine : les bonus
- p. 26 : Transtoulousaine 2020
- p. 27 : Confinement
- p. 28 & 29 : Le pédaleur
- p. 30 : Les Balades du Dimanche
- p. 31 : Le Plan Piéton
- p. 32 : Info Partenaires
- p. 33 & 34 : Le Plan vélo régional
- p. 35 : Balade à vélo n°96

ISSN : 2260-3441
Dépôt légal : Mai 2020

Toujours actifs !

Ce début d'année a été intense en ce qui concerne l'actualité des modes actifs. L'année 2020 a malheureusement très mal commencé par la mort de deux cyclistes en janvier. La cinquième édition du festival du voyage à vélo "La Roue Tourne" a encore été un succès malgré la pluie qui a perturbé la matinée du samedi. Début février les résultats de la deuxième édition du baromètre des villes cyclables ont été révélés : la participation sur l'agglomération toulousaine a fortement augmenté mais Toulouse et les communes de l'agglomération classées (plus de 50 réponses) restent à des niveaux (très) médiocres en ce qui concerne le ressenti des usagers. Cela montre (si c'était encore nécessaire) **les besoins et les attentes énormes en termes d'aménagements sécurisés**. Ces attentes se sont traduites fin février, dans la dernière ligne droite de la campagne électorale du premier tour des élections municipales, lors de la manifestation en faveur des modes actifs que nous avons organisé avec Vélorution, avec une mobilisation inédite ces dernières années pour une telle manifestation.

À cette occasion nous avons rendu hommage aux trop nombreux piétons et cyclistes décédés sur la commune de Toulouse depuis un peu plus d'un an. Le lendemain à la suite de notre assemblée générale nous avons donné l'occasion aux représentants des différentes listes candidates aux élections municipales de présenter leurs programmes en ce qui concerne les modes actifs et de répondre aux questions du public présent.

Et le coronavirus est arrivé engendrant, la crise sanitaire que nous subissons tous plus ou moins, et le bouleversement de notre façon de vivre, via, entre autre, "l'épreuve" du confinement.

Pendant cette période, même si nous avons dû suspendre (jusqu'à nouvel ordre) nos activités extérieures (balades nocturnes, balades du dimanche, ...) et en décaler d'autres dans le temps (AYAV de printemps), le CA a continué à se réunir (virtuellement) et à travailler. Certains dossiers ont pu avancer et d'autres sujets ont été lancés.

Cela peut paraître déplacé de parler de nos activités alors que des milliers de personnes subissent de plein fouet cette crise, mais nous avons un rôle important à jouer car les mobilités actives seront assurément une composante essentielle de la période de déconfinement et de "l'après crise", et c'est pour cela qu'**il nous faut rester actifs, c'est dans l'ADN de Deux Pieds Deux Roues**.

C'est ainsi que nous nous sommes intéressé au sujet de "l'urbanisme tactique" : il s'agit de créer des aménagements provisoires pour les modes actifs pour répondre aux besoins de mobilité et de distanciation sociale. Nous avons réagi rapidement pour construire un dossier et des propositions que nous avons envoyés aux élus et aux services techniques de Toulouse Métropole: ces propositions sont d'ores et déjà visibles via la plateforme VéloMAX que nous avons créée il y a un peu plus d'un an à l'occasion du SDCA (Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération).



Après un rejet de ce type d'aménagement, le maire de Toulouse a fait volte face (du jour au lendemain) et un premier aménagement a même été créé le 23 avril sur l'avenue Etienne Billières sans que l'on soit consulté: **c'est bien dommage car nous avons une réelle expertise d'usage**. Pour les futurs autres aménagements nous espérons que nos propositions seront prises en compte et que nous serons impliqués dans leur déploiement ainsi que dans leurs nécessaires ajustements.

D'autres actions ont été et seront lancées pour aider et faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes.

Nous espérons aussi que cette crise ne remettra pas en cause certains projets qui ont été décidés à la fin de l'année dernière, à savoir le déploiement des SDCA et SDPA (Schéma Directeur Piéton d'Agglomération). En particulier cette année (2020) devrait être l'année de lancement des premières études sur le réseau REV que nous attendons depuis longtemps.

En ce qui concerne le SDPA l'avenir est plus flou car le plan proposé par Tisséo ne propose rien de concret. **La marche est le parent pauvre des politiques de mobilités sur l'agglomération** et les piétons sont encore trop victimes de la négligence des acteurs institutionnels : la gestion des chantiers sur l'espace public en est la parfaite illustration. Il serait hasardeux d'essayer de décrire ce que sera le "monde d'après" (s'il existe un jour) mais il nous semble que les modes actifs (et en particulier la marche) doivent y prendre une plus grande place.

On constate que, dans les quartiers, les gens se réapproprient l'espace public, leurs rues, les enfants jouent dans les rues vidées d'une grande partie de leur nuisances sonores et polluantes ; on n'a jamais vu autant de personnes se promener dans les quartiers : est-ce le renouveau de la marche ? Nous l'espérons et c'est pourquoi nous avons relancé un groupe de travail sur le SDPA afin de faire des propositions concrètes en faveur de la marche à pied sur l'agglomération pour combler le vide du plan proposé par Tisséo.

Nous diffuserons prochainement un document sur ce sujet et nous espérons trouver des partenaires (autres associations ou collectifs) pour soutenir cette démarche. Les propositions déjà faites dans le cadre du dossier sur l'urbanisme tactique peuvent servir de déclencheur à une politique piétonne plus ambitieuse.

Cette crise nous donne l'opportunité de faire évoluer les habitudes en matière de mobilité pour éviter un retour en force des modes de déplacements individuels carbonés et polluants : saisissons-la !

Enfin n'oublions pas non plus l'autre crise (environnementale) qui, abusivement, semble être plus lointaine avec des effets plus discrets et locaux, mais qui est/sera tout aussi violente pour les plus faibles. Là encore nous continuerons à être actifs.

Merci à tou-te-s pour votre engagement dans cette période difficile.

Activement

Boris Kozlow Président de Deux Pieds Deux Roues

LA TACTIQUE DE L'URBANISME

Quelles opportunités ?

La tactique de l'urbanisme

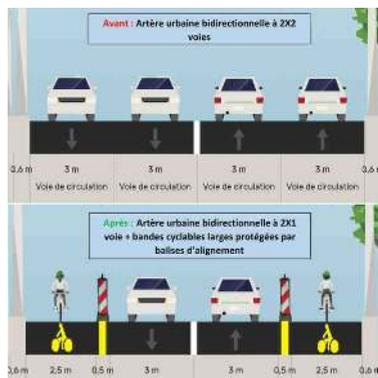
Sacré virus ! Qui aurait imaginé un tel scénario pour notre planète ? On envoie d'énormes A380 faire le tour de la Terre mais à cause de cette petite bête plus rien de tourne rond. Au-delà de l'urgence sanitaire, notre vie va certainement être chamboulée pour un bout de temps. Nos activités vont reprendre progressivement, la distanciation physique devra être maintenue. Par conséquent la mobilité au quotidien s'en trouve bouleversée.

La marche et le vélo sont donc des modes de déplacements idéaux pour affronter cette crise et changer les habitudes.

Le vélo permet la distanciation physique, la marche aussi si l'espace est suffisant. Côté transports en commun, en revanche, ce sera plus difficile. Au-delà de la peur de la contamination qui éloignera un certain nombre d'utilisateurs, leur capacité réduite ne permettra pas d'absorber le trafic habituel. La grande crainte est que ces personnes se rabattent vers leur voiture et alors, inutile de faire un dessin : bouchons, pollution, ... Paris a calculé que si 5% du trafic de pointe habituel prenait la voiture en solo, il faudrait 4 voies supplémentaires pour écouler ce flot !

Comment faire pour que le report se fasse sur la marche et le vélo ? Offrir de bonnes conditions de déplacements et accompagner les néo cyclistes.

Il s'est créé un mouvement international dit d'**urbanisme tactique**. A la base l'urbanisme tactique consiste à donner la main aux citoyens pour qu'ils transforment leurs quartiers avec du mobilier léger. Là il s'agit de réaménager la ville rapidement et de manière temporaire (mais cela n'empêche pas de pérenniser les aménagements !) : rééquilibrer l'espace public majoritairement dédié à la voiture vers les piétons et les cyclistes : transformer des voies de circulation ou des files de stationnement en trottoirs ou en pistes cyclables, passer en zone de rencontre ou tout simplement couper la circulation (aire piétonne)..



Réaménagement type - source CEREMA

A Toulouse, le maire Jean-Luc Moudenc a dit non dans un premier temps, devant la complexité qu'il imaginait, avant d'annoncer dès le lendemain qu'il allait le faire. Cela se concrétisa vers le 15 avril sur l'avenue E. Billières. La moitié de la voie de droite était transformée en piste cyclable.



Voilà une bonne nouvelle qui annonce une dizaine d'autres aménagements temporaires. Pour l'anecdote pendant qu'il vantait cette piste devant les caméras de TF1, son chauffeur l'attendait stationné.. sur cette même piste ! Nous avons également eu une réunion en visio avec les services techniques qui travaillent d'arrache-pied sur le sujet. Nous leur avons indiqué nos besoins mais aussi les lacunes de ce premier aménagement temporaire (revêtement défoncé, mauvais placement des plots, stationnement sauvage) tout en soulignant que cette démarche était une très bonne chose, tout comme la limitation à 30km/h de cette rue. Ces 410 m "provisoires" ont coûté 10 000€ (quand 15 km à Montpellier coûtent 5000€). Ces modifications doivent, entre autre, faire la part belle aux piétons avec l'élargissement des trottoirs permettant la distanciation entre les files d'attente et les personnes qui y marchent.

Nous avons rédigé un document reprenant les avantages de cet urbanisme tactique avec les types d'aménagements possibles ainsi qu'une liste de nos priorités. Tout est ici : <https://vu.fr/FQLf>.

Les voici résumés brièvement :

Passage en zone de rencontre voire aire piétonne : intérieur de l'octogone et centres villes des communes, accès aux écoles, coeurs de quartiers

Création de pistes cyclables provisoires (par suppression de voies de circulation et/ou de stationnement) :

Grands axes, pénétrantes : axe route d'Albi - Faubourg Bonnefoy, av. de Castres - rue C. Pujol, axe route de Revel - St Exupéry et Jean Rieux (sens unique avec un sens av. St. Exupéry et l'autre sens J Rieux), route de St Simon, av. de Grande-Bretagne, av. de Suisse - bd S. Trentin, av des Etats-Unis, boulevards (Ch. de Fitte), axe est-ouest : de la place Dupuy à la Patte d'Oie via le Pont Neuf.

Lorsque qu'il n'est pas possible de libérer une voie pour la circulation des cyclistes, 2P2R propose qu'un itinéraire alternatif soit clairement fléché pour permettre aux cyclistes de trouver leur chemin sans hésitation. De plus, ces aménagements doivent être complétés par du jalonnement (plots, barriérage), de la communication, une augmentation de l'offre de stationnement vélo et un accompagnement des néo-cyclistes (aide à trouver l'itinéraire voire trajet réalisé en duo).

A ce sujet l'État prend son rôle puisqu'il propose la gratuité des réparations jusqu'à 50 € !

Pour organiser votre réparation, 2P2R a établi une liste des ateliers vélos et vélocistes : voir "[où faire réparer son vélo à Toulouse en période de confinement](#)"

Le monde d'après sera-t-il un monde plus apaisé ? Rien n'est moins sûr mais les conditions convergent vers un boom du vélo post confinement.

A chacun désormais de réfléchir et d'agir au quotidien vers le monde qu'il souhaite car ces aménagements provisoires devraient être pérennisés si le succès est au rendez-vous !

Sébastien Bosvieux - 2P2R

BAROMÈTRE

C'est pas top à Toulouse !

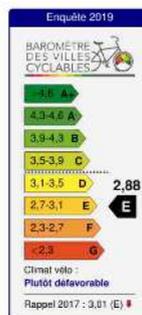
Toulouse “plutôt défavorable” pour le vélo

Pour qu'une ville devienne cyclable, rien ne sert d'y mettre des dizaines de kilomètres d'aménagements s'ils sont mal faits, mal respectés et si les cyclistes ne s'y sentent pas bien. Sentiment de sécurité, confort, service, écoute,... bref construire une ville cyclable c'est comme réussir à faire prendre une mayonnaise. D'où l'idée du baromètre des villes cyclables : mesurer le ressenti des cyclistes dans leur ville. C'est subjectif et c'est ce que l'on veut.

Pour cette seconde édition en 2019 (après celle de 2017), ce fut un énorme succès : la plus grosse enquête cycliste jamais réalisée à travers le monde (184484 réponses). Sur Toulouse, 4531 répondants, ce qui permet d'avoir une bonne représentativité (les communes totalisant au moins 50 réponses sont étudiées).

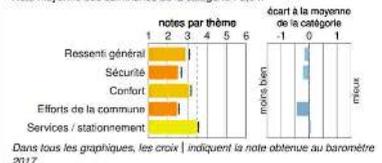
Une note globale moyenne est attribuée à chaque ville, elle s'échelonne entre 1 et 6, la moyenne est donc de 3,5. Dans l'agglomération toulousaine, seules 2 communes ont la moyenne : Portet-sur-Garonne (3,72) et l'Union (3,69). Côté Toulouse, la note de 2,88 n'est pas très bonne et inférieure à celle de 2017 (3,01). Cette évolution est à interpréter avec précaution car les répondants notent par rapport à un idéal qui évolue vers une exigence plus importante. D'ailleurs à la question sur la progression ressentie “la situation s'est-elle améliorée par rapport à 2017 ?” on note un mieux (+0,11).

Malgré tout, Toulouse reste la 8ème ville sur les 11 villes françaises de plus de 200 000 habitants. Strasbourg garde la tête, alors que Nantes et Rennes complètent le podium.



Toulouse (31)

Réponses valides : 4531, soit 9,5 pour 1000 habitants.
Catégorie : plus de 200 000 habitants.
Note moyenne des communes de la catégorie : 3,04.



Progression ressentie entre 2017 et 2019 (voir dernière page) : +0,11

25% 50% 75%

Le premier point fort de la ville rose est la **généralisation du double sens cyclable**, dans l'absolu et par rapport aux autres villes. On note ensuite de **bons services de location de vélo et d'ateliers/magasins de réparation**. Enfin l'usage du vélo semble démocratisé pour la majorité des répondants.

À l'inverse, **le point le plus négatif est la sécurité** perçue des enfants et des personnes âgées à vélo. Les **alternatives en cas de travaux sont également très mal notées**. Enfin il y a beaucoup de vols de vélos.

Relativement aux autres communes, **les efforts faits par la ville sont l'élément le plus négatif**.

Toulouse ne peut que s'améliorer et une des richesses de cette édition est la cartographie des points noirs et axes à aménager en priorité que les répondants ont sélectionnés. Ainsi, la collectivité sait mieux sur quels ingrédients centrer ses efforts pour réussir la mayonnaise ! Rendez vous à l'automne 2021 pour la 3e édition !

Tous les résultats : <https://www.parlons-velo.fr/>

Sébastien Bosvieux - 2P2R

TOURNEFEUILLE

Ils sont gonflés les écoliers!

Des stations de gonflage et de réparation des vélos dans trois écoles de Tournefeuille

« Maman, Papa, il y a une sortie vélo jeudi entre midi et deux avec le centre de loisir. Je peux y aller ? Toutes mes copines participent ». Le vélo de Manon est au fond du garage, inutilisé depuis plusieurs mois. Patatras, le diagnostic est rapide et sans appel : une roue crevée, l'autre dégonflée. Sans parler des freins qui frottent à chaque tour de roue et transforment le trajet jusqu'à l'école en une étape pyrénéenne du Tour de France. Manon n'accompagnera pas ses copines pour la balade à deux roues dans La Ramée. Quel dommage !

Pour que cette situation ne se produise plus, l'antenne Vélo Tournefeuille de l'association 2 Pieds 2 Roues, les fédérations de parents d'élèves, les ALAE et les directions des écoles ont changé de braquet pour répondre à l'appel à projets participatifs de la mairie. Et depuis décembre 2019, trois groupes scolaires sont équipés de stations de gonflage et de réparation des vélos.

Les stations ont été inaugurées début 2020 et ce printemps, les ateliers "Docteur Vélo" auraient dû se dérouler autour des stations pour qu'enfants et parents apprennent à utiliser les stations et à réparer leurs bicyclettes : ce n'est que partie remise!



Une station à l'école primaire Mirabeau

Avec ces stations et ces ateliers, nous voulons promouvoir l'utilisation quotidienne du vélo pour se rendre à l'école en toute sécurité et ainsi engager les jeunes et leurs familles dans la transition écologique. C'est aussi économique et cela permet à tous de mieux respirer !

Etienne Berthier - 2P2R Antenne de Tournefeuille

Appels à volontaires!

Un article à publier ?

Vous avez fait une belle balade à vélo sur un ou plusieurs jours, vous avez une expérience d'aménagement cyclable ou piétonnier à partager, vous avez un avis à donner.. écrivez nous sur le mail contact@2p2r.org, nous partagerons votre témoignage dans un de nos prochains journaux.

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 contact@2p2r.org, nous vous présenterons nos actions et les différents domaines d'intervention de 2P2R sur toute l'Agglomération Toulousaine

LA ROUE TOURNE

Encore une success story!

5^{ème} édition de la Roue tourne, retour à l'essentiel

Deux mois après le festival de la Roue tourne, le voyage à vélo et l'ouverture aux autres semblent étrangement en décalage. A l'heure du confinement, la fermeture et la « distanciation sociale » ont pris le dessus, dans cette lutte nécessaire contre le virus. Alors qu'on enviait les futurs voyageurs en partance, nous sommes à présent désolés pour eux car tout projet d'horizon lointain se trouve désormais bloqué aux frontières. C'est dire si nous savourons d'autant plus ce souvenir du festival, comme une parenthèse heureuse en ce début de février 2020. D'autres bénévoles, préparant d'autres festivals, n'ont pas eu cette chance de voir leurs efforts ainsi récompensés.



Vendredi soir 29 janvier, la grande salle du Moulin était comble pour le « Facteur humain ». Les 198 spectateurs s'identifient à Vincent Berthelot, qui sillonne la France et la Suisse pour transmettre des « courriers importants mais pas urgents ». C'est de l'émotion à l'état pur, des larmes de joie mais quelquefois de tristesse. Des drames quelquefois peuvent se jouer derrière ces missives : on devine des séparations, des décès. La roue tourne.

Le Samedi 1 février, les vaillants participants de la convergence vélo venus de Toulouse doivent essuyer une averse, heureusement, éphémère. Les exposants sont là, on reconnaît des visages d'habitues, la salle des fêtes ne désemplit pas, Julien S. a le sourire, c'est bon signe. Comme chaque année, l'atelier de préparation au voyage au long cours, mené par Jonathan et Vanessa connaît un franc succès, la petite salle est bourrée à craquer. Puis les participants se disséminent dans les diverses salles de projection au hasard de leurs envies : La Loire ? La Grèce ? La Slovénie ? La Thaïlande ? L'Arménie ? L'Amérique du Sud ? Il y en a pour tous les goûts, mieux vaut arriver en avance quand même pour être sûr d'avoir une place. Malgré la chaleur, les spectateurs apprécient les petites salles, plus pratiques pour poser des questions.

Avec le spectacle d'Emmanuelle Gros, c'est notre imagination qui fonctionne à plein : perchée sur son vélo dont elle a bloqué la roue arrière, la jeune tricoteuse d'histoires simule avec un brin d'exagération l'ascension des Alpes, demande aux spectateurs de faire les sons des oiseaux. Nous rions de ses rencontres savoureuses en Italie et en Turquie. A-t-elle réellement transporté son pot de fleur, son banjo et son parapluie sur le porte bagage ? Cessé d'utiliser du papier toilette parce que c'est plus pratique ? Là n'est pas l'important, le message final de la tricoteuse est poétique et fort, il nous imprègne : « Et si j'osais partir, prendre le temps, m'arracher à une tradition ? Ça fait quoi de quitter sa zone de confort ? Prendre le risque d'être absolument vivant. Ce n'est pas une fuite, c'est une conquête, un retour aux sources : sentir ses muscles, ses poumons fonctionner. Et si j'arrêtais d'avoir peur, si les jours ne portaient plus des noms, mais des souvenirs de couchers de soleil, si j'arrêtais d'avoir peur de mes envies ? »

Cette conquête de la liberté par le vélo, d'autres nous en parlent aussi. « Imaginez un monde où le temps ne serait que synonyme de météo. Pas de montre, pas d'horaires, pas de stress.



Seulement le soleil qui rythme vos journées. » nous dit le Suisse Pascal Bartschi dans son film « One world, one Bike, one Dream ». Six ans de sa vie à vélo, c'est un rapport au temps et à la nature différent. Le plus difficile ? Ce n'est pas la solitude, ni la peur du danger potentiel, mais la recherche de l'eau tous les jours, nous explique-t-il avec son accent si charmant.

Retour à l'essentiel aussi pour les « Battantes », de Lucia Palenzuela, avec Flora et Marie qui présentent le film le dimanche matin, au cinéma Néo de Muret, dans une salle bien remplie. Nous admirons le courage de ces cyclistes au T shirt rose, qui pour la plupart n'ont jamais fait de vélo, sur le trajet Chambéry-Venise, avec des ascensions de cols ardues. Pour Flora, le cancer n'est pas une fatalité, mais il faut se bouger, être solidaire, apprendre à pédaler en groupe. Encourager ceux et celles qui sont fatigués, tout en continuant à faire des séances de chimio. La lecture du générique nous rappelle douloureusement les noms de celles qui ont dû abdiquer face à la maladie. L'auditoire, secoué, et ému se retrouve autour d'un repas partagé organisé par 2p2r Frouzins et Muret, repas qui se prête aux confidences.

L'après-midi est printanier, et nous sommes une petite quinzaine à finir ce festival par une balade « zéro déchets » de quelques heures à la recherche du meilleur bivouac sur les hauteurs de Goyrans, pour un retour final vers Portet et Roques, où nous ne déplorerons qu'une seule crevaillon. L'essentiel pour un bon bivouac ? Un lieu où bien sûr on ne laisse pas de traces de son passage. Bivouaquer en France ne veut pas forcément dire se cacher, au contraire, on peut bivouaquer dans un village, à côté d'un stade de foot, sur un terrain vague entre deux maisons si on a demandé aux voisins, et la gendarmerie peut être de bon conseil. Et surtout, le plus important, garder le sourire quoiqu'il arrive !



POUR FINIR, VOUS SEREZ CONTENTS DE SAVOIR QUE :

- Toute l'équipe du festival vous remercie ! Nous avons eu plus de bénévoles pendant le festival que les années précédentes, merci à vous d'avoir répondu présent pour animer, tenir la buvette, communiquer, apporter votre aide technique. C'est essentiel !

- Un grand merci aussi à Sandrine, Christiane, Marcellin, Julien S. pour avoir donné **BEAUCOUP** de leur temps à l'organisation de ce festival, en surmontant les nombreux aléas de dernière minute, mais aussi aux jeunes de l'ISCOM pour la communication.

- Nous avons eu environ 123 retours de questionnaires après le festival. Les commentaires plutôt positifs, nous ont fait plaisir.

Anne Dagicour pour l'équipe La Roue Tourne

LALANDE

le Piéton n'y est pas vraiment le roi !

Le cœur de quartier de Lalande et son maillage piéton (un non-sens absolu pour les piétons de bonne volonté)

(Félix Martín Moral)

Voici quelques coups de pinceau pour ces « deuxpiedsdeuxroueistes » (je parie fort que nombreux) qui ne connaissent pas ce bout de la commune de Toulouse au nom si évocateur

...

a/ Il s'agit d'un triangle, pas trop grand, parfaitement délimité (confiné ?) par l'av. de Fronton (du pont de la Vache au périphérique), par l'av. Jean Zay (une vraie voie rapide sans en avoir le nom, accolée au périphérique) et par les voies ferrées des lignes de Toulouse vers Bordeaux et vers Paris.

b/ S'y trouvent plusieurs édifices à caractère public : une mairie de quartier, l'école maternelle Jean Monnet (192 enfants inscrits), l'école élémentaire Lalande (257 inscrits), une crèche, un centre d'animation, un bureau de poste, un cimetière et une église.

c/ S'y trouvent aussi plusieurs commerces: une pharmacie, un bar-café, un buraliste, une sandwicherie, une boucherie, un magasin de vêtements, un primeur, une pizzeria, une agence bancaire, un supermarché (plutôt excentré par rapport aux précédents) et un garagiste ; la fermeture de la seule boulangerie en 2017 a précédé celle de l'autre agence bancaire (2018) qui a précédé à son tour celle du grand magasin Point-Vert (2019), situé qu'il était à 100m de la mairie, de l'autre côté de l'av. de Fronton. Evolution peu engageante d'emblée...

d/ Ses habitants affichent très certainement les mêmes traits démographiques caractérisant l'ensemble des 10.000 âmes recensées entre Lalande Nord (partie jouxtant Aucamville et Launaguet) et Lalande Sud (notre triangle à étude, en grande partie), soit une croissance frôlant les 30% (l'une des plus élevées dans la Commune de Toulouse) et un taux de vieillissement parmi les plus bas car la classe d'âge comprise entre 0 et 2 ans entre 2009/2014 affichait un taux de croissance dépassant les 40% , à nouveau l'un des plus élevés dans la commune de Toulouse (Source : Les indicateurs de quartiers Sept Deniers, Ginestous, Lalande, sept. 2018, Mairie de Toulouse).

e/ Comme pour tous les quartiers et toutes les communes situées dans les axes Toulouse-Montauban et Toulouse/Fronton aucune ligne Linéo n'y a encore été mise en place, ce qui veut dire qu'au-delà de 20h30 leurs dizaines de milliers d'habitants ne peuvent pas rentrer chez eux en transport en commun. Bonjour, l'amour pour Toulouse affiché par certains.





Par ailleurs, si les habitants de Lalande Sud (notre triangle à étude) souhaitent regagner à pied leur domicile depuis la station de métro de La Vache (située à quelque 2,5km du cœur de quartier, soit la distance idéale pour une pratique quotidienne de la marche en ville dans la vie de tous les jours) ils devront emprunter le pont serpentin de l'av. de Fronton qui enjambe les voies ferrées et sur lequel il n'existe qu'un seul trottoir large de, tenez-vous bien !, 80cm.

Il s'agit sans conteste de l'un des points les plus dangereux pour les êtres humains pratiquant le bipédisme en milieu urbain en France et en Navarre. Impossible, ou presque, pour une personne sur un fauteuil roulant d'atteindre l'autre rive...

Pour les bipèdes aimant se déplacer à vélo dans ce quartier si joliment confiné ce pont en question est une vraie vacherie dans les deux sens, qu'il vente ou pas, qu'il pleuve ou pas, que le soleil brille ou pas : frissons sur selle assurés.

Après ces quelques coups de pinceaux impressionnistes (impressionnants ?) dressons le portrait plus détaillé des possibilités de déplacements des Lalandais et des Lalandaises, en général, et plus particulièrement des plus jeunes ainsi que de leurs parents, à l'intérieur de leur triangle.

Pour ce faire il faut regarder de près la carte du quartier (voir en page 10), où il apparaît d'une part que l'école élémentaire, tout comme la Mairie, le Centre d'animation et la Poste (la majorité de bâtiments publics du quartier donc) se trouvent les uns à côté des autres sur la place Paul Riché (en noir); d'autre part il est aisé de penser que plus d'un tiers des habitants de Lalande Sud se concentre dans les nouvelles résidences (très récentes voire encore en construction) et dans les lotissements (années 1960/1970) se trouvant entre ladite place et les voies ferrées (rue Laporte-Blairisy, chemin des Vieilles écoles, rue des Orpaillères, chemin de l'Eglise, entre autres ; zone à l'intérieur du trait vert). A vol d'oiseau, la distance maximale entre les différentes administrations et leurs administrés sont vraiment réduites ; certaines habitations (rue des Orpaillères, en bleu sur la carte) se trouvent à moins de 50m de la place Paul Riché, une place arborée, qui plus est, calme et tranquille car légèrement en retrait de l'av. de Fronton, et située aussi à deux pas des principaux commerces encore en activité.

Ce paysage bucolique, en réalité, n'est qu'un trompe-l'œil car les adultes et les enfants de ces habitations « idéalement situées » devront faire soit un détour de quelque 900m (parcours fléché jaune empruntant le chemin de l'Eglise) soit un détour de quelque 1000m (parcours fléché rouge empruntant l'av. J. Zay) pour, mettons, aller à l'école, aller retirer un document à la mairie, aller faire du judo, aller poster une lettre, aller manger un sandwich... Notre place est littéralement coupée de son quartier, elle lui tourne carrément le dos, car les différents projets urbains, de fraîche ou de longue date, peu importe, n'ont prévu aucun cheminement piétonnier entre les différentes parcelles sur lesquelles les divers projets immobiliers ont vu le jour et le cœur économique-administratif du quartier : une vraie aberration.



Le pont de la vache



Ce tableau tombe dans le style ténébriste lorsque l'on dresse l'état des trottoirs sur lesquels nos jeunes écoliers doivent parcourir de si longues distances (la compagnie d'un adulte est largement conseillée) : aucun, et je dis bien, aucun des trottoirs du parcours jaune n'est digne de porter ce nom sur plus de dix mètres sans interruption ; les tronçons de trottoirs faisant moins d'un mètre sont largement majoritaires, même sur des voies à haut débit (tendance croissante) de véhicules motorisés (chemin de l'Église) ; la présence de voitures garées sur les nouveaux (mais étroits) trottoirs du chemin des Vieilles écoles, fait que la déambulation de deux personnes en parallèle y est un exercice voué à l'échec.

Pour ce qui est du parcours rouge, marcher sur le large (enfin!) trottoir de l'av. J. Zay, souvent transformé en aire de stationnement pour toute sorte de véhicules (même bien lourds) est, croyez-moi, une rude épreuve pour les systèmes nerveux et auditif les plus solides : ce n'est pas une avenue que l'on longe, c'est, et je ne me lasserai pas de le répéter, une vraie voie rapide. Voici le chemin idéal pour aller à l'école sereinement.

De même, si l'on habite dans les nouvelles résidences situées à proximité du pont de la Vache (arrêt-bus Collège Rosa Parks), tous les habitants de ces dizaines de nouveaux logements des années 2010 (zone à l'intérieur du trait marron), devront faire un parcours (fléché rose) de 650m (dont plus de 200 sur les maigres trottoirs –par moments, tout juste 50cm- de la très motorisée av. de Fronton) pour accompagner leurs enfants à l'école maternelle Jean Monnet, alors qu'à vol d'oiseau, seulement 100m s'interposent entre eux et leur destination.

Cette nouvelle aire urbaine qui a été créée (et est toujours en création) il y a peu, illustre l'importance d'avoir dans les transformations urbaines de fond un plan pour réaliser des aménagements, très peu coûteux tant que le grand chamboulement immobilier n'a pas eu lieu, pour assurer un maillage piétonnier adapté aux caractéristiques du site.

Dans le cas qui nous occupe, il aurait suffi de dégager trois ou quatre passages piétonniers, longs d'à peine 20m, (traits blancs) entre la rue des Orpaillères et la place Paul Riché, ou entre l'impasse situé au 14 du chemin de l'Église et la Mairie Annexe. Pour les nouvelles résidences près du pont de La Vache il aurait suffi (points blancs) d'aménager un seul couloir piétonnier qui, soit en longeant le cimetière, soit en se faufilant entre les différents bâtiments des deux résidences, aurait pu déboucher directement sur l'enceinte de l'école maternelle.

Ce maillage, presque entièrement à l'écart des voitures, aurait permis une déambulation en toute sécurité, pour l'immense majorité de piétons et de cyclistes, et en particulier, pour tous les enfants piétons et/ou cyclistes en herbe, entre l'espace de leur vie privée (leur domicile) et les espaces de leur vie publique.

Il est fort à parier que si ces aménagements avaient été faits, la qualité de vie pour tous les gens habitant à l'intérieur de notre triangle aurait été autre. Ce n'est jamais trop tard...



Au moment où le Schéma directeur piéton de l'agglomération de Toulouse (SDPA) va être présenté en société, il est regrettable de constater que dans le texte qui a été adopté fin 2019, bien que le maillage y soit abordé, il y ait très peu de précisions sur sa concrétisation dans les nouveaux projets urbains.

Bien que l'existence dans notre agglomération d'une trame (ou maille) très peu favorable à la marche soit reconnue dans le chapitre 2 (état des lieux sur le territoire, page 16), aucun exemple ne vient illustrer cet amer constat, encore moins, aucun exemple d'aménagement à prévoir sur une zone précise de notre vaste agglomération : en revanche, en page 9, l'on peut voir 5 cartes présentant des actions très concrètes extraites du Plan piétons de Genève, ce qui montre bien qu'il y a des plans piétons qui passent à l'action et des plans piétons qui ne sont qu'une déclaration de bonnes intentions.

L'un des rôles que notre association peut jouer concernant le SDPA ce serait de faire parvenir à nos décideurs un échantillon de zones où ce maillage de proximité fait défaut et les réalisations qu'il faudrait y mettre en place pour palier cette situation. Nous sommes tous de vrais spécialistes des quartiers que nous habitons et sommes parfaitement bien placé(e)s pour en dresser l'état du maillage piéton (qui va souvent de pair avec le maillage vélo) existant et celui que nous souhaiterions.

Dans les quartiers nord (mes quartiers, vous l'aurez compris) , les espaces situées entre les grands axes de la voirie plus ou moins parallèles entre eux (av de Fronton, chemin de Croix Bénite, route de Launaguet, chemin des Izards, chemin de Boudou) où il y a peu de voies les reliant perpendiculairement, d'immenses parcelles anciennement agricoles sont transformées en immenses résidences ne laissant aucun passage entre elles pour les piétons, ce qui les oblige à parcourir d'immenses distances (plusieurs centaines de mètres), pour passer, mettons du chemin des Izards (aucunement desservi par les transports en commun) à la route de Launaguet, où passe le bus 61.

Cette spécificité très toulousaine aurait mérité qu'elle soit prise par les cornes dans le SDPA et qu'elle soit remuée dans tous les sens : or il n'en est presque rien. Et pourtant, les SDPA d'autres agglomérations (Strasbourg, notamment) se sont basés sur un immense travail préalable d'identification des spécificités du territoire où ils allaient être appliqués. Dans le cas strasbourgeois il en ressorti le caractère de ville-archipel, découpée par ses canaux, ses rivières, ses voies ferrées, son réseau de périphériques et assimilés... ce qui avait engendré une ville fragmentée en îlots (plutôt bien maillés en leur intérieur) où les aménagements piétonniers les reliant entre eux manquaient à l'appel.

L'un des objectifs à Strasbourg fut de décrire les actions à mener pour briser l'isolement piétonnier entre les différents îlots inventoriés. Sans cet exercice long et fastidieux, certes, mais nécessaire et, mine de rien, hautement technique... un SDPA est promu à être une belle coquille vide.

A bon entendeur...

Félix Martín Moral - Commission Piétons 2P2R

MES COURSES À VÉLO

On se gare où?

« Allons faire nos courses à vélo, même dans les grandes surfaces »

Un vélo c'est très pratique pour aller travailler mais aussi pour faire ses courses dans tout types de commerces : marché, « petits » commerces de centre ville, grandes et moyennes surfaces.

Malgré des parkings automobiles leur appartenant, souvent étendus, des pistes cyclables proches, peu de grandes et moyennes surfaces proposent des stationnements adaptés à leurs clients cyclistes.

Afin de permettre aux clients cyclistes de garer leur vélo de manière sûre et pratique, 2P2R a donc commencé une action en direction des responsables de magasins qui aurait du être lancée en avril mais qu'un dangereux virus a bloqué dans sa course.

L'association 2P2R a répertorié, photographié et noté les caractéristiques des stationnements proposés par plus de 150 commerces de l'agglomération toulousaine. L'objectif étant d'établir un classement, puis de féliciter les meilleurs et d'inciter les autres à améliorer leur parking cyclistes.

Les résultats sont parfois surprenants, des commerces dédiés au vélo sans aucun stationnement cyclistes, d'autres vendant exclusivement des produits biologiques avec des stationnements peu adaptés.

Nous avons vus de nombreux supports peu sûrs de type « pince roue », des emplacement cycles remplis de motos, des supports dégradés et inutilisables ...



Mais aussi des parkings cyclistes spacieux et bien conçus, facile d'accès, visibles, proches de l'entrée, avec des supports nombreux et de qualité, sécurisés et abrités.

Notre souhait serait que toutes les grandes et moyennes surfaces aménagent un parking vélo ressemblant à celui montré ci-contre.



Pour le moment une dizaine de magasins se partagent le haut du podium.

Le classement définitif sera dévoilé dès que possible, en fonction de l'évolution sanitaire, et s'accompagnera sûrement d'une communication par divers moyens.

Claire Debesses - 2P2R

La loi LOM va-t-elle favoriser l'usage du TRAIN + VELO en Occitanie ?

Retours du séminaire de Carcassonne du 17 février, pour thème « **le vélo en Occitanie** »

Dans le précédent journal nous nous sommes penchés sur la problématique train + vélo qui pourrait être une idée séduisante sur le plan écologique et sécuritaire pour la mobilité au quotidien et aussi pour le cyclotourisme.

Malheureusement, les aménagements offerts par la SNCF étant inadaptés, le cycliste motivé doit se livrer à un parcours du combattant pour transporter son vélo dans le train. La loi LOM (Loi d'orientation sur les mobilités) : LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 offre de vrais leviers pour faire des avancées en matière de mobilités actives.

Elle devrait permettre de mieux structurer l'offre de transports et mobilités sur le territoire français pour sortir de la dépendance à la voiture individuelle.

La Loi prévoit des accès cyclables et sécurisés vers les gares, des garages à vélo dans toutes les gares et tous les nouveaux trains et autocars doivent réserver des places pour des vélos non démontés à bord mais de nombreuses dérognations sont possibles.

En **Occitanie**, la Région s'engage à aménager les gares et leur accès. Elle prévoit aussi de les équiper de parkings vélos sécurisés. Le nombre de places de parcs à vélo pourrait être fixé en fonction de la fréquentation dans les TER.

La mention reste néanmoins très vague pour l'aménagement des trains et les bus.

La région ne se montre pas particulièrement favorable à l'intermodalité train + vélo au quotidien qui limite le nombre de places assises. Elle préconise plutôt l'utilisation de 2 vélos, un à la gare de départ et l'autre à la gare d'arrivée.

L'accès au train restera toujours difficile et on ne sent pas la volonté de changer les choses.



Descente en gare

Nous sommes restés sans réponse par rapport à nos remarques concernant les passerelles de gares non équipées de rails ou sur les ascenseurs qui sont trop petits pour les vélos (quand ils sont existants). Ils sont effectivement pensés pour les personnes handicapées mais absolument pas pour les vélos.



Vélos dans le train

Toutefois Monsieur GIBELIN, Vice-Président délégué aux Mobilités et Infrastructures Transports nous invite à lui mentionner tout problème que l'on peut relever dans nos déplacements.

Faites des photos, nous ne manquerons pas de transmettre...

Joëlle Monchazou Monteil - 2P2R Balades du dimanche

BILAN AYAV HIVER

*Bravo les
lauréats !*

Du 3 au 7 février, 40 entreprises de la région toulousaine ont participé à l'édition d'hiver AYAV 2020

Pour sa 4ème édition, la campagne hivernale d'Allons-Y A Vélo a rassemblé 40 entreprises. Parmi celles-ci, **32 ont relevé le challenge inter-entreprises sur 5 jours**, avec des scores excellents...

Dans la catégorie - 100 employés, ce sont les salariés du bureau d'études en développement durable **INDIGGO**, à Basso-Cambo, qui ont pédalé les plus nombreux, avec **33,0 %**. A noter, un beau pic à 61,5 % le vendredi ! L'équipe de **CYCLOCITY** (Vélô Toulouse) s'accorde la deuxième place, avec **25,7 %**, et l'**ADEME** la troisième avec 16 %.

Travailler sur le vélo serait-il un avantage ? Pas si sûr !

Dans la catégorie des 100 à 500 employés, fidèles des palmarès AYAV, les vélotisseurs de **MERCATOR OCEAN** (le Météo-France des mers...) frôlent la victoire absolue avec **32,7 %** de venues à vélo ! Mieux : le chiffre est exemplairement constant au fil de la semaine, toujours supérieur à 30 %. Dans cette catégorie, se distinguent aussi **ONERA**, avec **28,7%** suivi à un tour de roue par **TISSEO Collectivités** avec **27,7 %**.

Mais les cyclistes peuvent briller même s'ils sont plus de 500 à travailler dans la même organisation !

Dans la catégorie + 500 employés : l'**OBSERVATOIRE MIDI-PYRENEES** garde ainsi la tête dans les étoiles avec **30,7 %**, sans aucun jour à moins de 27 %, suivi par **METEO-FRANCE**, à **20,1 %** et **AIRBUS DS Géo** à la troisième place avec 13,42%.



L'équipe gagnante de l'OMP

Et dans la catégorie Ecoles : mention spéciale pour les élèves de l'**école élémentaire de Labège**, qui fut la seule à se lancer dans ce challenge hivernal, avec un très beau **16,1 %** d'élèves venus à vélo le jeudi 6 février !

Claire Levesque - Organisation AYAV



Cyclistes et piétons de "2 Pieds 2 Roues" ont manifesté hier en ville. Ils réclament une politique plus ambitieuse pour les modes actifs. Certains candidats aux municipales ont répondu présent.

Les cyclistes le savent, tout se joue souvent dans les derniers mètres avant la ligne d'arrivée. À 16 jours du premier tour des élections municipales, les associations "2 Pieds 2 Roues" et Véloration ont lancé le sprint. Près de 1 000 cyclistes et piétons ont manifesté hier, place du Capitole, avant de converger vers Saint-Cyprien, en deux cortèges distincts. Certains candidats au Capitole étaient présents et ont pris la parole. Un hommage a

été rendu par les participants aux 5 cyclistes morts dans un accident à Toulouse ces 14 derniers mois (dont 2 en 2020).

Trois cents piétons ont déambulé sur la rue d'Alsace-Lorraine et la rue de Metz. Ils ont emprunté non pas les trottoirs, mais la chaussée du Pont Neuf, d'ordinaire réservée aux voitures. Un signe fort, car ils souhaitent la voir débarrassée de voitures rapidement, dès le début du prochain mandat.

De l'autre côté du centre-ville, sept cents cyclistes ont occupé le terrain des boulevards. Ils sont passés par le boulevard Lascrosses et le pont des Catalans, qu'ils rêvent de voir réduits à 1 voie de chaque côté pour les voitures. Le reste de la chaussée serait redistribué aux vélos, piétons et transports en commun.

Il y a quelques semaines, "2 Pieds 2 Roues" a demandé aux candidats au Capitole de se positionner sur une dizaine de propositions. Ces propositions sont "ambitieuses mais réalistes", explique l'association. "Le but est de passer de 22 % à 30 % de part modale pour la marche, et de 2 % à 10 % pour le vélo".

La piétonnisation du Pont Neuf et de l'axe rue de Metz-place Saint-Cyprien, en fait partie. Le passage d'une quinzaine d'avenues à 2x1 voie, également. Il s'agit, par exemple, de la route de Saint-Simon ou du boulevard Lascrosses, de l'avenue Séjourné et des allées Charles de Fitte, autour du pont des Catalans.

Deux autres mesures pourraient avoir un impact fort sur la voiture. La première serait de réserver les rives centre-ville du canal du Midi, et du canal de Brienne, aux vélos et piétons. La seconde consisterait à transformer, progressivement, le périphérique en boulevard urbain, limité à 50 km/h (lire ci-contre).

"Nous assumons et revendiquons pleinement cette ambition, déclare Florian Jutisz, vice-président de "2 Pieds 2 Roues". Depuis 2014, on a pu noter quelques améliorations localisées : passerelle, piste, zones piétonnes, mobilier. Mais notre rôle est de pointer les dangers et les besoins immenses". Aux candidats au Capitole d'y répondre cet après-midi, salle San Subra (16 h 30), devant les Toulousains.

3 questions à Florian Jutisz, vice-président de l'association de défense des piétons et cyclistes, 2 Pieds 2 Roues

Pourquoi cette manifestation vendredi soir ?

Nous voulons rappeler à tous les candidats au Capitole qu'il y a urgence à agir, pour une politique réellement en faveur de la marche et du vélo.

Il y a 6 ans, les candidats faisaient déjà des promesses. Où en sont-elles ?

L'équipe en place avait promis un Réseau Express Vélo et une deuxième voie verte le long du canal du Midi. Les usagers sont déçus...

Le Réseau Express Vélo (REV) n'a-t-il pas été lancé ?

Nous avons vu des cartes théoriques, pas du tout détaillées. On ne sait pas où vont passer les voies cyclables. Nous aurions aimé rouler sur les premiers kilomètres de ce réseau, mais rien n'est réalisé.

Débat avec les candidats

Ce samedi 29 février, à 16 h 30 salle San Subra (2 rue San Subra) aura lieu un échange entre les Toulousains et les candidats au Capitole. Chacun leur tour, ils présenteront pendant 5 minutes à la salle leurs réponses aux propositions de "2 Pieds 2 Roues". Ensuite, ils répondront aux questions de la salle pendant 20 minutes. Sur les 9 candidats invités au débat par "2 Pieds 2 Roues", 7 ont répondu présent. Tous les candidats majeurs seront présents ou représentés. Au moment des invitations, la liste de Lutte Ouvrière n'avait pas été officialisée. "Debout Toulouse" n'a pas répondu au questionnaire en ligne, et ne participera pas au débat. Le Parti animaliste a répondu au questionnaire, mais ne sera pas présent au débat.

La dépêche – 29 février 2020

Toulouse : des voies de circulation réservées aux cyclistes, c'est "l'urbanisme tactique" post-confinement.

Adapter la circulation dans la ville de Toulouse aux conditions du déconfinement est une nécessité : réserver des voies de circulation aux cyclistes ou supprimer des places de stationnement au profit des piétons, font partie des solutions prônées par le concept de "l'urbanisme tactique".

A partir du lundi 11 mai, l'activité - donc la circulation - va reprendre progressivement à Toulouse : même si Tisséo annonce une nette augmentation des cadences sur ses réseaux métro-bus-tram, beaucoup d'habitants préféreront ne pas courir le risque de la promiscuité dans les transports en commun. Le danger c'est de les voir opter en masse pour la voiture : un choix qui entraînerait une très forte densification de la circulation automobile avec ses cohortes de bouchons.

Créer des voies cyclables

Pour éviter cela la Mairie de Toulouse a décidé de pratiquer "*l'urbanisme tactique*" : proposer des solutions alternatives en

faveur des deux-roues (et des piétons) - comme c'est déjà le cas à Paris, Lyon, Rennes, Nantes, et Montpellier - en s'inspirant des [propositions formulées par le Cerema](#), un établissement public (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). Premier exemple de la mise en pratique d'une de ces solutions : la création d'une voie de circulation réservée aux cyclistes le long d'un des axes à 2x2 voies de la ville, en l'occurrence l'avenue Etienne Billières, sur une longueur de 700 mètres entre la place Saint-Cyprien et la Patte d'oie.

Jusqu'à présent elle était constituée de 2 voies réservées aux voitures et aux autobus dans chaque sens, les contre-allées bordées de places de stationnement étant ouvertes aux deux-roues, mais avec toutes sortes de désagréments : les automobilistes effectuant leur "créneau" ou s'arrêtant en double-file, les piétons faisant du lèche-vitrines sans se soucier du traçage au sol, tous constituent autant d'obstacles et de dangers pour les cyclistes, Cela devient une sorte de gymkana, parfois même un véritable "*parcours du combattant*".

Depuis le jeudi 23 avril dernier, une "voie cyclable" a été mise en place dans chaque sens, matérialisée par une ligne tracée en peinture jaune et des panneaux rouges et blancs alternant avec des briques en plastique remplies d'eau pour servir de lest. On appelle ça un "mur d'eau".

La vitesse limitée à 30 km/heure

Point important : la vitesse y est désormais réduite de 50 à 30 km/h et des radars pédagogiques ont été implantés aux deux extrémités de l'avenue pour éveiller la vigilance des conducteurs.

Pour l'association "2 pieds 2 roues" cette première expérimentation va dans le sens de ses préconisations, [réunies dans un document](#) qui a été communiqué à la mairie le 24 avril dernier.

« Pour nous il faut faire deux efforts qualitatifs pour la sécurité : élargir la voie cyclable à la largeur totale de l'ancienne voie de circulation automobile, et rapprocher les plots les uns des autres pour éviter le risque que des véhicules ne s'y stationnent en double-file entre 2 plots » explique Guillaume Crouau, l'un des responsables de l'association.

Selon Jean-Michel Lattes, premier adjoint au maire en charge des transports, une deuxième expérimentation devrait être mise en place rapidement sur l'avenue de Grande-Bretagne, entre la Patte d'oie et le nouveau quartier de la Cartoucherie. Là aussi il s'agira d'un axe à 2x2 voies modifié de la même façon, sur une longueur de 700 mètres également.

« Il s'agit de réaliser des tests sur plusieurs semaines mais à terme ces aménagements temporaires ont vocation à devenir permanents. Cette crise est l'occasion d'accélérer le changement dans certaines habitudes, et de promouvoir les alternatives à la voiture » ajoute Jean-Michel Lattes.

En effet toute une autre série de créations de voies cyclables sont dans les cartons, et peuvent en sortir dans un proche avenir (...).

Pour le maire de Toulouse, il faut tirer parti du fait que la sortie du confinement, à partir du lundi 11 mai, va se faire de manière très progressive : Jean-Luc Moudenc pense ainsi pouvoir faire évoluer les habitudes des habitants de la métropole, en faisant entrer progressivement ces mesures dans leur vie quotidienne, pour les pérenniser dans le temps.

Penser aussi aux piétons

Reste une question en suspens, pour l'association "2 pieds 2 roues" : quel sera le sort réservé aux piétons, quand on sait que de très nombreux trottoirs urbains sont particulièrement étroits ?

Comment faire respecter la distanciation sociale de 1m50 ? Quid du respect de cette mesure barrière dans les files de clients faisant la queue devant les petits commerces ?

Il faudra sans-doute supprimer des places de stationnement, comme dans le cas de la contre-allée de l'avenue Etienne Billères, évoqué plus haut.

Des exemples de ce genre, sur l'ensemble de la ville de Toulouse, il en existe beaucoup, pour les piétons comme pour les deux-roues.

L'association doit les évoquer avec les services techniques de la municipalité, ce mardi 28 après-midi, au cours d'une réunion de travail organisée par visioconférence... Coronavirus oblige.

Yann-Olivier d'Amontloir.

CHILI/ARGENTINE

Quelle balade!

De Observatorio El Sauce (Chili) à Santiago du Chili à vélo couché.

Première partie : **Observatorio El Sauce, Antofagasta (Chili)**

Suite à mon précédent article j'ai continué ma route depuis l'observatoire en direction du nord pour rejoindre l'Argentine. Je suis arrivé à Santiago en juin 2019 en plein hiver austral sous un ciel gris et un bon crachin. J'ai rejoint l'observatoire en bus et avec la voiture de l'observatoire et retrouvé mon tricycle couché et mon matériel de camping que j'y avais laissés. Ce lieu habituellement isolé et difficile d'accès est très vite devenu une vraie fourmilière en prévision de l'éclipse du 2 juillet sur ce site exceptionnel ! L'éclipse

c'est l'événement du moment dans la région où sont situés de nombreux télescopes européens ou américains : La Silla, Cerro Tololo, observatoire Gemini, Las Campanas. Partout on voit des panneaux à La Serena ou Vicuña qui expliquent le phénomène de l'éclipse et les précautions à prendre pour l'observation. Même les poubelles publiques s'affichent avec l'éclipse et je vais visiter une brasserie artisanale dans le village de Diaguaitas qui a préparé une bière « Éclipse » !

À l'observatoire « El Sauce » le spectacle a tenu toutes ses promesses, mais que ce fut vraiment trop bref avec environ 1 mn seulement d'éclipse totale. J'avais vécu une autre éclipse en 1991 au Mexique de 7 mn sur la ligne de centralité, une minute ça passe bien trop vite ! Après l'éclipse, sur la route du rio Hurtado entre « El Sauce » et La Serena, je suis accueilli dans une école pour une nuit. Celle-ci garde encore les traces d'un séisme de début 2019 avec une fissure très visible dans les toilettes. L'épicentre était pourtant à plus de 50 km dans la ville de Tongoy au sud de la Serena. Celui-là avait fait la une des médias à l'époque car j'étais au Chili quand il s'est produit. J'avais été frappé par la rigueur des explications fournies à la TV sur la tectonique des plaques, la subduction etc ... J'étais déjà au Chili en 2011 après Fukushima et un chilien m'avait dit : on **avait** un projet de centrale nucléaire, mais tout à été abandonné ! Le Chili investit dans les énergies renouvelables : je vais voir le long de la route de nombreuses éoliennes et plusieurs fermes photovoltaïques ainsi que des lampadaires solaires autonomes.

À la Serena, je suis témoin d'une manifestation de salariés d'un supermarché Lider (filiale de Wall Mart au Chili) pour de meilleurs salaires et conditions de travail alors que je faisais quelques achats. Je filme cette manifestation et transmets la vidéo par internet à leur syndicat. C'était avant les manifestations de la fin 2019 : un autre séisme qui a bien secoué le Chili et ses inégalités sociales.

Je reprends la route vers Antofagasta, Calama et San Pedro de Atacama mais je ne sais pas encore par où passer en Argentine car les cols sont presque tous fermés à cause de la neige, c'est l'hiver austral. Je fais des étapes plus courtes qu'en été car la nuit tombe plus tôt et plusieurs bivouacs au bord de la route. Parfois je me lève avec du givre sur la tente mais je suis bien équipé.



Observatoire "El Sauce"



Campement à "El Sauce" lors de l'éclipse



A Vallenar petite ville très agréable, je dors dans une auberge très sympathique qui est dans une maison ancienne. La propriétaire donne mon mail à une amie qui tient un hôtel en bord de mer au nord de Huasco et je reçois une invitation ! Je rencontre aussi un chanteur de rue qui reprend quelques titres de Violeta Parra, Víctor Jara et d'Inti Illimani : un vrai bonheur :-)

Je continue mon chemin en suivant la côte car j'ai déjà parcouru la route 5 dans l'autre sens en été. A Huasco, à l'hôtel où je dors, la réceptionniste chilienne me répond en français : elle a vécu 30 ans à Toulouse et parle un excellent français avec l'accent : « Boudu c.. ! ». Elle a travaillé à l'hôpital Purpan. Je continue en direction du parc naturel « Llanos de Challe » remarquable par sa végétation adaptée aux conditions du désert. J'assiste à un concert organisé pour les 30 ans de la création du parc. Je dors une nuit dans l'hôtel Porto Rapallo où j'ai été invité dont le nom vient d'une petite ville italienne située près de Gênes. Je n'avais qu'une adresse assez vague et des photos de l'hôtel. En faisant une recherche sur Internet, j'ai obtenu pleins d'hôtels situés à Porto Rapallo en Italie ! Je l'ai trouvé grâce aux photos et la propriétaire m'a accueilli chaleureusement et raconté l'histoire de sa famille. Un de ses aïeux est originaire de Porto Rapallo, un autre espagnol et un autre français. Et elle est très fière de ses origines italiennes. En plus, elle m'accueille avec du café de Colombie préparé dans une vraie cafetière italienne. Ça change du café soluble insipide souvent servi au Chili.



Puis j'arrive à Caldera, joli port de pêche où je vais séjourner dans l'auberge Qapaq Raymi. J'y rencontre un couple allemand en side car, une française qui voyage à moto et un couple français en bus. En discutant avec les propriétaires de l'auberge, une jeune femme très sympathique de la famille, me montre sa carte d'identité et son deuxième nom de famille est très lourd à porter au Chili. En effet, elle s'appelle Pinochet, mais rien à voir avec le sinistre dictateur. Cette rencontre me remémore mes années de lycée (j'avais 17 ans à l'époque du coup d'état) où cet événement tragique m'avait fortement marqué. ARTE a récemment diffusé un reportage sur « Coloña Diñidad » secte fondée par un ancien nazi, qui pratiquait la pédophilie, et escroquait ses adeptes. Cette secte est devenue un centre de torture et d'exécution pendant la dictature.

Dans la bibliothèque de l'auberge, je trouve un bouquin de Pablo Neruda traduit en français laissé par un autre voyageur. En une soirée, je le dévore. Et pendant ce temps, Yasmina la propriétaire de l'auberge prépare la dédicace d'un magnifique ouvrage sur le désert d'Atacama pour me l'offrir !

Puis je passe par le parc « Pan de Azucar » (Pain de Sucre) accessible uniquement par une route en ripio et une piste en terre. Je rencontre un couple français qui voyage en voiture avec qui nous partageons un immense bungalow car les prix sont assez élevés. Le point de vue sur l'océan Pacifique n'est accessible que par un sentier pédestre avec une petite randonnée d'une heure aller retour. Mais le point de vue est grandiose surtout avant le coucher du soleil. Je rejoins Chañaral puis la route 5 jusqu'à la Negra et son usine métallurgique très polluante. Je fais une partie de la route en camion qui transporte des voiturettes électriques destinées à une mine. Mais il y a de la place pour mon tricycle et ma remorque.



Le chauffeur s'arrête pour faire quelques photos à « la mano del desierto » gigantesque statue d'une main en plein désert réalisée par un sculpteur chilien contemporain. Il me montre un pauvre gars qui a perdu toute sa famille dans un accident de la route. Il a été tellement traumatisé qu'il vit en plein désert sur le lieu de l'accident de la charité pour l'eau, la nourriture et quelques vêtements. Il n'a même pas de tente pour se protéger du froid. Heureusement pour lui, il ne pleut **JAMAIS !** Quel incroyable destin ! Je suis quand même stupéfait qu'aucune institution ne lui vienne en aide.

Comme le chauffeur arrive de nuit à la Negra et qu'il doit livrer sa cargaison, je le quitte et le remercie et vais prendre le repas du soir sur place, mais il n'y a aucun hébergement. Je cherche un endroit pour bivouaquer dans cette zone industrielle et poussiéreuse. Mais je ne trouve rien et on me déconseille fortement de camper au bord de la route à l'extérieur pour cause d'insécurité. Et personne n'habite à la Negra. Finalement le propriétaire du restaurant ouvrier où j'ai mangé me propose de descendre à Antofagasta dans son pick up en me laissant dans une auberge de jeunesse.

Antofagasta, c'est le port du cuivre et ça se voit avec plusieurs édifices et monuments à la couleur du métal rouge et la voie ferrée de Calama, Chuquicamata et la Bolivie qui traverse la ville (compagnie FCAB FerroCarril Antofagasta Bolivia). J'y ai vu passer un train chargé de plaques de cuivre. Mais Antofagasta a aussi établi des règles assez strictes pour l'éclairage public car le VLT (Very Large Telescope) européen est situé à environ 100 km au sud sur le Cerro Paranal. Un autre géant européen (EELT) équipé d'un miroir de 39 m de diamètre est en construction sur le Cerro Amazonas voisin du Paranal. Ces instruments sont tellement sensibles qu'il faut prendre des précautions pour limiter la pollution lumineuse. Antofagasta comporte aussi plusieurs centres commerciaux qui donne une idée de la prospérité de la ville mais aussi des inégalités. En effet en passant devant une clinique je vois une banderole « Huelga » (grève) et des infirmières qui manifestent bruyamment dans la rue. Mais il reste un mystère, d'où vient l'eau qui abreuve cette ville de 400000 habitants en pleine expansion ? A l'auberge je n'ai pas constaté de pénurie d'eau. Depuis mon passage en 2011 les tours de bureaux ou de logements de 20 ou 30 étages ont poussé comme des champignons ! En particulier, je ne reconnais plus le quartier de Coviefi ou j'avais été hébergé chez Mario un membre de Warmshowers et sa maison a apparemment disparu et été remplacée par une tour. Je vais aussi faire une balade à vélo vers la Portada de Antofagasta, une arche naturelle créée par l'érosion des vagues et du vent. Je vais aussi chez un vélociste pour remplacer mon dérailleur arrière vraiment usé depuis le Canada !

Randonner à vélo dans le désert d'Atacama est une excellente destination : en effet il y pleut rarement, on peut facilement bivouaquer au bord de la route si on ne trouve rien ou à proximité de restaurants routiers en y prenant le repas du soir. Je n'ai jamais manqué d'eau car il suffit de faire signe avec une gourde vide et quelqu'un s'arrête souvent pour en donner. Une fois, j'ai même eu un repas, sans le demander ! Par rapport à d'autres pays d'Amérique latine, les Chiliens sont très respectueux des autres sur la route et même si la 5 est une autoroute sur certaines parties impossible à éviter, ça se passe bien.

Par contre entraînez-vous, **ce n'est pas plat du tout !**

Après Antofagasta, je repars vers Calama et San Pedro de Atacama puis vers l'Argentine (À suivre).

Pierre Virlogeux - adhérent 2P2R

TT - LES BONUS

On va re-marcher !

Les Bonus de la Transtoulousaine (Récit d'un bipède actif et fier de l'être)

La saison des Bonus de la Transtoulousaine (édition 2019) avait commencé d'un très bon pied en cette année 2020, puisque le dimanche 19 janvier une trentaine de bipèdes (plutôt des quarantenaires, des quinquagénaires, et des sexagénaires) ont bravé la fraîcheur hivernale pour parcourir les 6km qui séparent le Mémorial AZF du Parc de Verdure (sur l'Île du Ramier, à Saint-Michel) : ces 30 paires de mollets ont, entre autres, bien su apprécier la douceur des pentes des nouvelles rampes reliant le lit de la Garonne à la digue du même nom.

Le dimanche 9 février, par une journée précocement printanière, quelque 400 orteils (arborant pour les uns des phalanges même pas trentenaires, et pour les autres des phalanges septuagénaires, voire octogénaires : quel beau mélange phalangien !) ont été les figures de proue d'une belle Armada qui a sillonné les presque 10km qui séparent la station de métro de Ramonville du cèdre magnifique qui se hisse, tel un vrai phare fluvial, sur la pointe en amont de l'île du Ramier.

L'accueil que le Minotaure nous a réservé sur l'ancien tarmac de l'aérodrome de Montaudran nous a beaucoup touché(e)s : aussitôt nous a-t-il vu arriver du haut de ses 10m qu'il est venu, en mode « galop doux », se joindre à nous.

Sur les chemins de halage du Canal de Midi (en fin de matinée par une journée radieuse, qui plus est !), il fut nécessaire de bien gérer la cohabitation entre les bipèdes sur selle (tous poils confondus) et les bipèdes sur semelle (tous modes de galop confondus) : Félix sut user de son bâton de pèlerin pour assurer le partage de l'espace plutôt exigu (photo à l'appui). Il n'y eut à déplorer aucun orteil d'abîmé.

En mars, la vie sur notre bout de planète semblait pareille à elle-même, malgré notre incrédulité (ou plutôt notre naïveté) ; notre troisième bonus au départ de Tournefeuille prévu pour le dimanche 15 semblait pourtant à portée de pied. Les dix phalanges, les huit phalangines, les dix phalangettes de nos dix orteils remuaient d'impatience dans nos godasses : ils n'attendaient que ça ! Ils ont dû se calmer lorsque sonna le début du confinement.

Après une concertation dans l'urgence, dans l'émotion et dans l'hésitation, Isabelle et votre serviteur avons décidé de maintenir ce rendez-vous, tout en modifiant en profondeur l'itinéraire à parcourir : la quinzaine de bipèdes qui malgré tout étaient présents sur place (pour des raisons évidentes, nous n'avions fait aucune relance auprès d'eux les jours qui ont précédé la date fixée) ont été invités à bien veiller pour garder une distance franche entre eux, mais surtout, pour finir le parcours à Lardenne, afin d'éviter de marcher dans l'espace urbain au sens propre.



Sage partage de l'espace entre bipèdes sur selle et sur semelle, chemin de halage du Canal du Midi



La première moitié du parcours faite grâce aux 28 petits os de chacun de nos panards (en tout 56 petits os entassés dans les deux piques de nos chaussures), non seulement a été un vrai moment de plaisir (journée presque estivale dans le décor magnifique des berges du Touch) mais aussi de bonheur, quoique mâtiné de tristesse : nous savions désormais, que les pieds des uns et des autres n'allaient plus pouvoir partager des moments de la sorte pendant un bon moment.



Sage distanciation entre groupuscules de bipèdes marcheurs, berges du Touch

Sachez « deuxpiedsdeuxroueistes » que nous comptons reprendre les bonus dès que l'on pourra à nouveau cheminer, insouciantement, nonchalamment... Comprenne qui voudra...

Si les conditions sont réunies (à confirmer), le dimanche 17 mai, nous vous donnerons rendez-vous aux portes de la Grande Halle de L'Union, pour parcourir les 14km qui nous séparent du Parc de Verduze; ensuite, en juin, une fois que nous aurons retrouvé un usage optimal de notre système de déambulation sur pattes, ce sera l'occasion de s'attaquer aux 20km de l'itinéraire partant de Lalande.

Nous envisageons, pour rattraper les millions de pas que nous n'avons pas pu faire depuis le 16 mars, de jouer les prolongations, et de proposer de réaliser d'autres bonus en juillet et en août.

Nous avons dans nos baluchons et dans nos besaces les itinéraires que nous avons proposés en 2019 (édition de 2018) et qui n'ont pas de date de péremption : ils sont donc « parcourables » à envi.

Deuxpiedsdeuxroueistes : ne laissons pas croire à nos orteils que l'heure de leur retraite était prématurément arrivée ! A vos chaussures, bipèdes de tout bord !

Bipédiement vôtre.

Félix Martín Moral - 2P2R commission piétons

Vie de l'association

Une sympathique **réunion des Antennes et Relais** de 2p2r s'est tenue le 28 février 2020 : présentation des actions réalisées en 2019, accueil des nouvelles antennes et échanges autour des actions et animations proposées en 2020.

Notre **Assemblée Générale** s'est tenue le 29 février 2020 avec la participation de 120 adhérents. Le bureau se compose de Boris Koslov (Président), Bernard Cely (Trésorier) et Christiane Heurtel (Secrétaire) et trois personnes ont rejoint le CA : Claire Debesses, Joëlle Monchouzou-Monteil, Jean-François Lacoste.

Adhésions rappel

Les adhésions à l'association 2P2R vont de date à date, regardez la carte d'adhérent que vous avez recue pour savoir quand vous devez renouveler votre adhésion ! En cas de doute, écrivez nous à contact@2p2r.org
L'adhésion de base est de 10 euros.

TRANSTOULOUSAINE

Plus que jamais!

Avec la profonde crise sanitaire vécue ce printemps, plus que jamais 2P2R et le Sens de la Marche se mobilisent pour continuer à inciter aux modes actifs de déplacement et à encourager le plus grand nombre à marcher.

La Transtoulousaine démontrera, le 11 octobre prochain, pour la troisième fois, qu'il est possible, souhaitable, agréable, vital même de marcher en ville, sans partir loin de chez soi.

Avec le confinement, les organisateurs ont redoublé d'efforts pour concocter une édition à la hauteur des enjeux : s'offrir du plaisir, (re)découvrir la ville, prendre soin de sa santé, partager des moments de convivialité, s'interroger et réfléchir, donner du sens à la marche...

Le groupe de travail s'est étoffé : Magali, Elise, Alain, Michel et d'autres ont rejoint Félix, Gérard, Jean et Isabelle. Le pied ferme, Guillaume et nos amis de la CAMI31 reviennent en fidèle partenaire après leur réjouissante implication l'an passé.

En cette année 2020, la Transtoulousaine sera particulièrement intercommunale (le sens de l'histoire ?) avec des départs d'itinéraires prévus depuis Balma/Quint-Fonsegrives, Colomiers, Cugnaux, Launaguet. Toulouse accueillera le cinquième parcours, en boucle et 100% accessible. L'arrivée aura pour cadre verdoyant l'incontournable lieu de rassemblement toulousain : la Prairie des Filtres.

Plus que jamais, après cette période de repli, la Transtoulousaine constitue une formidable opportunité de réconcilier la société avec le collectif, le faire-ensemble, le convivial, les bonnes pratiques. Cet événement « marche » s'inscrit activement dans une après-crise différente et invite à adopter une façon plus douce d'habiter la ville.

Contact : toulouse@lesensdelamarche.fr

L'équipe de la Transtoulousaine

PS : il est bien clair que l'organisation respectera les règles officielles et les consignes des autorités en vigueur à cette époque de l'année.

Précisions sur les 5 parcours

Tous les départs sont joignables par les transports en commun

- **Cugnaux** : départ du parc du Vivier, proche du centre, 16 km (ou 18 km selon que l'on fait le tour du lac de la Ramée ou non), puis par le Mirail et le Fer à Cheval.
- **Launaguet** : départ du parc du Château, à côté de la mairie, 17 km (départ intermédiaire à Lalande, 10 km), puis par les Minimes et Compans Cafarelli.
- **Colomiers** : départ du parc St Exupéry, en face de la mairie, 13 km, puis par Lardenne et St Cyprien.
- **Balma/Quint-Fonsegrives** : départ à côté de la clinique Croix du Sud, 12 km (départ intermédiaire à Soupetard, 7 km environ), puis par Périole et St Sernin.
- **Tolosa** : boucle vers l'île du Ramier, longueur 6 km.

CONFINEMENT

Drôle de période

Les rues de Toulouse sous le confinement

Le 16 mars 2020, le Président annonce une période qui restera dans les manuels d'histoire : le confinement.

Concrètement, dans le domaine des déplacements, on observe une chute draconienne : moins de piétons, de cyclistes, mais surtout quasiment plus de voitures dans nos rues. Et un trafic faible sur les voies rapides. Le contexte de pandémie est dramatique mais quels points positifs retenir ?

Tout d'abord, une chute attendue de la pollution au dioxyde d'azote (NO₂). Celle-ci connaît habituellement des pointes à 90µg/m³ près des axes chargés, au-delà de la limite pour la santé fixée à 40. Avec le confinement, elle diminue de 60% selon ATMO. Ce polluant est responsable d'affections respiratoires. En revanche, la pollution aux particules fines a légèrement augmenté, avec des explications d'ATMO qui restent à consolider.

Un autre élément saute aux yeux avec le confinement : la place disponible et l'absence de stress lorsqu'on se déplace à pied ou à vélo. Toute la population, bien au-delà des militants, se rend enfin compte des effets pervers de la voiture de masse : bruit, insécurité, pollution, place prise... On voit des joggers sur toutes les voies, des enfants et parents marcher nonchalamment au milieu des rues, des voisins discuter un peu partout. Les photos prises durant cette période marqueront.



Une rue de Metz désertée



Le pont des Demoiselles bien vide



Plus personne aux Arènes

Et on se met à espérer que notre combat en faveur des modes actifs trouvera un écho plus grand au sein de la population et des décideurs. **Une de nos missions sera de transformer l'essai.**

Source ATMO : [communiqué](#)

Jean-Francois Lacoste - 2P2R

LE PÉDALEUR

Ca c'est de l'exercice!

Comment en 17 minutes éliminer 170kcalories tout en se grillant 2 tartines

Tout le monde a en tête que le maintien de la forme physique est très important. Justement dans ce but je dispose à la maison d'un pédaleur (vélo d'appartement). Il m'arrivait de faire trois quarts d'heure ou une heure d'exercice de temps en temps quand le courage me prenait. Cependant ma pratique n'était pas très assidue car j'avais l'alibi de maintenir un entraînement minimal en utilisant quotidiennement le vélo en ville pour les courses et les sorties.

Mais depuis l'instauration du confinement la donne a changé. Mes déplacements se sont réduits à la fréquence d'un aller-retour à la supérette une fois la semaine. Donc c'est la sédentarité qui me guette avec toutes ses conséquences délétères. Du coup je me suis remis un peu plus souvent au pédaleur. J'ai trouvé aussi quelques arguments pour doper ma motivation. Car cet exercice est bien meilleur que le vélo sur route : ni pluie ni vent, pas d'air qui vous résiste, des frottements en moins (ni pneus, ni revêtement), pas de chute, pas de crevaison. Et à tout instant c'est moi qui choisis la « pente » en réglant la résistance au pédalage...

Sur l'écran de mon engin à pédales j'ai l'indication des calories produites, du temps passé, des kilomètres parcourus. Depuis longtemps l'indication des calories produites (exprimée en Kcal ou millier de calories) « m'interpellait quelque part » : Comment analyser ces calories? Comment en faire quelque chose de productif? **N-y-avait-il la possibilité de rêver d'un début d'autonomie énergétique? Voilà tout l'objet de cet article.**

Le raisonnement démarre sur la base d'une séance pédalée de référence, celle que je pratique le plus souvent : une durée d'une heure et 600kcal produites. Première étape dans la réflexion, convertir ces calories en Watt/heure ou W/h pour raisonner à partir de l'unité standard d'énergie. Rappelons qu'une puissance de 1W signifie le fait de soulever 100g sur une hauteur de 1mètre durant une seconde et que 1W/h correspond à l'énergie pour effectuer ce geste 3600 fois (donc sur une heure)... De ce fait si un appareil a une puissance indiquée de 100W, il consomme 100W/h quand il fonctionne durant une heure.

La conversion indique que, pour 1kcal on a 1,16 W/h, donc pour 600kcal, on a 696 W/h, soit environ 700 W/h : voilà donc ce que je produis durant ma séance. Mais cette énergie fournie l'est pour l'essentiel sous forme de chaleur car la combustion des divers types de glucose dans le corps conduit à un dégagement calorifique. Notons au passage que cette perte de chaleur corporelle est bien l'objectif prioritaire de beaucoup de pratiquants : produire de la transpiration pour évacuer des calories et donc perdre du poids. Eh oui ça « fume » autour du maillot et il vaut mieux le jeter au sale après la séance (si possible après l'avoir laissé sécher).

Les scientifiques nous disent que c'est 75% de l'énergie produite par la machine humaine qui part en fumée. Sur mes 700W/h, il ne m'en reste donc plus que 175 pour fournir de l'énergie mécanique. Mais il y a une autre perte qui intervient juste après : environ 20% de l'énergie engendrée s'échappe à cause du mouvement tournant de pédalage et de la production d'électricité. Il s'agit des divers frottements des pièces en rotation et de la conversion en 220V alternatif par un onduleur. Il nous restait 175W/h et le bilan se réduit maintenant à 140W/h.

A ce stade avec une énergie de 140W/h (durant une heure) et une puissance de 140W (chaque seconde), quel(s) appareil(s) électrique(s) alimenter ? Je peux faire fonctionner 7 lampes de 20W aussi lumineuses qu'une lampe ancienne à 80W : de quoi me faire un éclairage de Noël pendant mon heure d'exercice.



François Poret



Mais je peux aussi envisager d'écouter un ou deux CD pendant cette heure pour me motiver dans l'effort. Si je veux un son de bonne qualité, j'utilise une chaîne HiFi de 40W, ce qui me laisse 100W pour consulter mes courriels sur mon petit ordinateur portable (60W) avec deux de mes lampes allumées (40W).

Je peux aussi regarder le dernier épisode de la série « Bureau Des Légendes » sur mon téléviseur LED (110W) en utilisant mon décodeur (10W) et ma box internet (10W). J'arrive alors à 130W (110 + 10 + 10). Aie, aïe, il ne me reste plus que 10W et comme je n'ai pas ce type de lampe à 10W, me voici dans le noir. Qu'importe, avec ces 10W pendant une heure, je peux recharger mon smartphone : il sera alors à nouveau prêt à l'emploi (mais pas tout à fait si j'utilise en même temps sa lampe intégrée pour m'éclairer ou si je reçois un appel).

Durant ma séance j'aurais pu aussi avoir envie de me griller 2 tartines que j'aurais recouvertes l'une de confiture d'abricots, l'autre de confiture de myrtilles pour me revigorer par un apport de glucose rapide qui me doperait aussi le mental. J'ai à la maison un grille-pain de 700W, modèle basique avec deux petites fentes, moins puissant que la plupart des appareils disponibles qui font 1000W ou plus. C'est une chance mais ce n'est pas gagné toutefois car je ne produis qu'un petit niveau de 140W. Impossible pour moi de satisfaire le grille-pain qui exige une puissance 5 fois plus élevée !!

Pourtant quelqu'un l'a presque fait : le cycliste sur piste Robert Förstemann dans le cadre d'une expérience menée par l'Académie des Arts de Suède. Au début de la vidéo sur internet on voit notre pistard s'installer confiant sur la selle et poser sur les pédales ses jambes dotées de cuisses de 74 cm de diamètre. Il accélère progressivement sa cadence pour atteindre le niveau requis mais au bout d'1mn30, il s'arrête et s'allonge épuisé. Un assistant sort alors du grille-pain un toast mais à peine grillé. Il aurait fallu faire durer le pédalage 30 secondes de plus mais notre sportif était incapable de continuer plus longtemps.

Pas découragé par l'expérience suédoise, je persévère dans mon objectif « tartines grillées ». J'ai en effet une solution pour arriver à mes fins : stocker l'énergie produite durant mon heure d'exercice et la restituer dans un temps plus court pour atteindre une puissance de 700W. Je dois faire fonctionner mon grille-pain durant 2 mn pour avoir deux toasts bien grillés. Pour cela il me faut produire une énergie de 23 W/h ($23 = 700$ divisés par 30, où 30 correspond à un trentième d'heure, soit 2 mn). Sachant que, durant ma séance d'une heure je produis 140W/h, il me faut 10 mn pour produire 23W/h. En effet ces 10 mn correspondent au sixième d'heure nécessaire pour obtenir 23W/h (140 divisés par 23 = 6 à peu de choses près).

En somme 10 mn de pédalage pour me griller 2 tartines et donc, en 60 mn, 12 tartines (6x2). Mais je n'ai pas encore pris en compte l'utilisation d'une batterie stockant l'énergie produite (le rendement d'une batterie n'est en moyenne que de 60%). Du coup je ne peux plus me griller que 60% des 12 tartines, c'est à dire 7,2 tartines !! Zut, ça m'embête que ça ne tombe pas juste. Mais je peux toujours prolonger mon heure d'exercice de 7 mn pour arriver à 8 tartines. Donc au final pour chaque paire de tartines, ce sera 17 mn de pédalage (67mn pour 8 tartines). NB : 17 mn c'est aussi l'élimination de 170 kcal (600kcal sur 60mn : voir plus haut).

Je pourrais aussi avoir des objectifs plus ambitieux : me faire cuire un poulet par exemple. Il me faudrait alors pédaler 12 heures compte tenu des 84W/h qui restent après passage par la batterie. En effet 12 heures x 84 W/h = 1008 W/h soit environ 1kW/h : 1 heure à alimenter le four à 1 kW. C'est vrai qu'un poulet entier ne serait pas de trop pour se sustenter à la fin de 12 heures d'effort intense (possibilité de fractionner la séance grâce à la batterie). Toutefois si je voulais laver les 12 maillots de corps utilisés durant ces 12 heures, je ne le pourrais pas : il faut 3 kW/h pour un programme coton d'une heure trente à 60° (36 heures de pédalage).

François Poret - 2P2R Commission piétons

Les Balades du dimanche à partir du 11 mai 2020

En raison de la situation actuelle, les balades printanières n'ont pu se dérouler. Si la situation s'améliore et rend transports et ouvertures de musées possible, elles seront reportées à l'été (en partant le matin de bonne heure pour éviter la chaleur), à l'automne ou au printemps prochain... Pour le moment nous restons dans l'incertitude.

A partir du 11 mai, peut-être pourrons nous sortir à nouveau nos vélos. Les conditions vont être modifiées pour respecter la sécurité sanitaire et les directives. Pas de déplacement en train, les balades se feront en nombre réduit de participants. Elles partiront de Toulouse et nous devons respecter la distanciation nécessaire. Il faudra être vigilant.

Face à l'incertitude, il n'y a pas, à ce jour de programme arrêté. Il sera mis à jour sur [notre site](#). N'oubliez pas de le consulter régulièrement ou de joindre l'équipe des balades par mail : lesbaladesdudimanche2p2r@gmail.com

Joëlle Monchauzou Monteil - 2P2R Balades du dimanche

Sacré virus!

Le groupe des balades a attrapé depuis longtemps **le virus des sorties du dimanche**, et on les comprend !

Les balades du dimanche, c'est du vélo plaisir, des temps de pauses, de repos, des bavardages, des sourires... c'est toujours une bonne convivialité !

On découvre les voies vertes, les pistes cyclables, les petites routes, les aménagements pratiques ou moins pratiques... toujours dans de beaux paysages. Les balades du dimanche, ce n'est pas que du vélo : c'est aussi du patrimoine, de la culture, des expositions à découvrir...

Seulement, un autre méchant virus a figé tout ceci en date du 17 mars, juste après notre dernière balade au fil de la Garonne!

Ils sont maintenant tous sur les starting-blocks pour la reprise, ils ont décidé de laisser quelques mètres entre chaque cycliste, de déjeuner à 3 ou 4 mètres les uns des autres, de mettre s'il le faut du gel hydro-alcoolique sur les jantes, cadre, guidon et poignées de vélo, de porter casque et masque, bref de sortir dès que le déconfinement l'autorisera!

Un adhérent du groupe des Balades du dimanche



Fourquevaux



Sète - le Lido



Au fil de l'eau de la Garonne

Comme annoncé dans notre Journal de janvier 2019, 2P2R s'est lancé dans l'élaboration de sa contribution à un **Plan Piéton** pour la région toulousaine. En ce début d'année 2020, le document a été relu, peaufiné, finalisé, validé et ne demande plus qu'à être lu et partagé.

Après un séminaire interne spécifique en trois temps (décembre 2019, janvier 2020, mars 2020) qui a réuni douze à quinze membres, la commission « piéton » a rédigé ce que l'on pourrait appeler un « livre blanc » de la marche sur Toulouse et sa périphérie.

Début 2020, le conseil d'administration de 2P2R s'est associé au travail, amendant puis validant le texte avant d'en définir son usage et sa diffusion.

2P2R souhaite maintenant partager sa vision sur le développement de la marche sur Toulouse avec toutes les organisations qui voudront bien s'intéresser à ce mode de déplacement d'avenir que représente la marche : associations, institutions, collectivités.

Cette démarche constitue -à n'en pas douter- un premier pas vers une initiation et un développement de la "**culture piéton**" sur Toulouse et son agglomération. C'est en tout cas le souhait de l'association, tant les enjeux qu'elle identifie derrière ce projet sont nombreux et capitaux pour la qualité de vie en milieu urbain ou péri-urbain.

Dossier disponible sur demande à contact@2p2r.org

Jean Labbe - 2P2R Commission piéton

AYAV édition 2020

Allons-Y A Vélo 2020 : 20ème édition !

L'édition AYAV printemps 2020 sera la 20e depuis le début, avec 16 campagnes d'été et 4 campagnes d'hiver. Son organisation est, bien sûr, contrainte par l'évolution de la crise sanitaire actuelle.

Le Vélo pourrait bien devenir le mode de déplacement parfait au moment de la reprise des activités, au moins pour les courts trajets : une bonne alternative aux transports en commun qui permettent difficilement le respect de la distanciation sociale et l'idéal pour retrouver la forme après cette longue période de confinement, sans parler, bien sûr de son impact écologique positif.

L'opération AYAV sera donc au cœur de l'actualité.

Initialement prévue du 25 mai au 5 juin, celle-ci est différée, **du 15 au 26 juin.**

Le challenge avec une comptabilisation des cyclistes sur 5 jours consécutifs est maintenu.

Afin de rendre AYAV plus visible aux yeux de tous et plus médiatisé, nous organisons une « **Grande Divergence Cycliste** » : le mardi 16 Juin, à 8h15, 4 cortèges à vélo s'élanceront ainsi depuis le centre de Toulouse en direction des principaux parcs d'activité. Les cyclistes de chacune des entités participantes seront invités à se joindre à l'un des cortèges, en fonction de leur trajet. Bien entendu, si ce type de regroupement était encore interdit, il serait repoussé au mois de septembre.

La suite des aventures AYAV et le formulaire pour s'inscrire à la 20e édition AYAV printemps 2020 sont disponibles sur le site : <https://allonsyavelo.le-pic.org/>

Nous comptons sur vos coups de pédale !

Claire Levesque - organisation AYAV

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.



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



13 rue Arnaud
Bernard
10% sur les
accessoires vélo



9 rue Rivals
10% sur tous les vélos



35 bis route de Toulouse
Cornebarrieu
5% de remise sur l'achat d'un vélo
5% de la valeur du vélo remisé
en bon d'achat



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



laca lu
la capture des lucioles
10 % sur les prix plein
tarif indiqués sur
www.lacalu.fr



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



185, avenue des États Unis
10% sur les vélos
électriques et les articles
vélos



33, avenue Crampel
5% de remise



4 rue des Braves
10% de remise



4 Rue Jean Suau, Toulouse
1 Allée des Corbières,
Colomiers
5% sur les vélos (+accessoires)



164 Route de Revel
10% de remise sur
accessoires et atelier

LE PLAN VÉLO RÉGIONAL

Cars : mais où sont les vélos ?

Région Occitanie : un Plan Vélo régional qui « oublie » le transport des vélos dans les cars et le schéma des VVV

La Région Occitanie a organisé le 17 février 2020 un séminaire régional pour présenter son « Plan Vélo régional ». 2P2R était présent avec d'autres associations de la région.

Voici un bref compte-rendu centré sur deux thèmes pour lesquels 2P2R a présenté des demandes.

Ce plan qui paraît ambitieux est, hélas, très incomplet. La partie principale de ce plan concerne les mobilités car la région a cette compétence qui recouvre les trains et les cars départementaux et régionaux.

Toutes ces actions ont été réorganisées et regroupées sous **LIO Occitanie**.

Voir le site : <https://lio.laregion.fr/>

On y trouve les interventions faites au séminaire (chercher : plan régional vélo).

Actions en cours et prévues (investissements) dans :

- les lignes et gares ferroviaires (avec croissance des fréquences)
- les lignes de cars interurbains départementales et régionales, de transports scolaires, de transport à la demande
- les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) ferroviaires (gares) et routiers (gares routières)
- dans l'intermodalité train + vélo avec 6 places vélo dans les trains TER et parcs de stationnement dans les gares pour éviter le transport des vélos dans les trains
- « éco-chèque mobilité » aide à l'achat de vélo à assistance électrique (VAE) qui évoluera en 2020 vers un « Bonus forfait mobilité durable ».

L'intermodalité cars + vélo : l'oubliée

2P2R, délégation régionale de l'AF3V, a présenté une demande de transport des vélos dans les cars régionaux, pour favoriser les balades-randonnées cyclables, avec trois solutions techniques : espace vélos dans les cars/racks à vélo à l'arrière des cars (comme dans l'Hérault)/remorques à vélos. 2P2R a proposé de choisir les lignes de cars desservant les véloroutes nationales (en absence de train) et les gares, et a sélectionné 17 lignes de cars prioritaires à équiper, comme Toulouse-Revel, Toulouse-Boussens-St-Girons, Monsempron-Libos-Cahors, Cahors-Figeac, ...

La politique annoncée par la région consiste à proposer des parcs de stationnements vélos dans les gares routières, mais pas d'assurer le transport des vélos dans les cars. Il n'existe que deux expérimentations :

- 1 - des navettes touristiques d'été en Lozère (minibus pour randonneurs acceptant 3 vélos)



2 - des racks à vélo sur la ligne Bédarieux-St-Pons-de-Thommières le long de la Voie Verte Passa Païs.

Et le conseil régional ne répond pas aux demandes de 2P2R.

NB : Mais le département de la Haute-Garonne a mis à l'étude la demande 2P2R d'ouvrir des lignes de cars au transport des vélos (réponse de J. Klotz).



Ligne 682 Bédarieux-St-Pons

Un vaste « schéma des itinéraires cyclables » envisagé pas décidé

2P2R, délégation de l'AF3V, a présenté une demande d'un véritable schéma régional des véloroutes et voies vertes 2020-2030 de la région Occitanie, définissant les axes prioritaires à aménager avec une carte et un programme pluri-annuel d'investissements, comme cela existe dans toutes les régions. Ce schéma devrait être élaboré avec consultation des collectivités locales et des associations.

Le plan régional vélo présenté le 17 février n'annonce pas un tel schéma : il dit que la région ne dispose d'aucune ressource financière pour le plan régional vélo, et il se limite à une évaluation des besoins en liaisons régionales principales (hors AOM Autorités Organisatrices des Mobilités) décomposé en trois :

1 - liaisons vélo utilitaire : 4900km et 1 milliard € (sur la base de 200 000€ du km de Voie Verte ou piste cyclable).

2 - liaisons vélo utilitaire d'accès vers les PEM (gares) : 860km.

3 - maillage des sites touristiques en véloroutes et voies vertes : 5600km, dont 3600km à réaliser.

Ces évaluations très élevées, avec un coût très important, semblent être présentées pour ne pas avoir à choisir, et financer, des axes prioritaires, ...

Pendant ce temps la région Nouvelle Aquitaine va adopter en 2020 un schéma des VVV, avec liste des axes et budget dédié !

Et le département de l'Hérault adopte un Plan Hérault Vélo 2019-2024 avec des axes VVV et un budget annuel de 6 millions €, ...

Ce séminaire régional a été une première, avec un conseil régional ouvert au dialogue et des associations qui ont fait des propositions. 2P2R délégation régionale AF3V continuera à demander le transport des vélos dans les cars, et un vrai schéma régional des VVV, comme il existe en Nouvelle Aquitaine. Les élections régionales, prévues pour 2021, permettront-elles d'avancer ?

Julien Savary - 2P2R Délégation AF3V

BALADES A VELO TOULOUSAINES

N° 96 – Scandibérique de Tartas à Dax

Distance aller : 35km

Difficultés : aucune

Balade sur la Véloroute EV3 Scandibérique (Véloroute des Pèlerins) avec un jalonnement clair et la visite des sites Buglose et St-Vincent-de-Paul.

Départ : Tartas (Pont de la Bidouze) (Km 0). L'itinéraire est jalonné comme Scandibérique. A partir des Allées Marines un chemin passe sous la D824 et remonte sous les bois jusqu'à Begaar (Km 4,4). Puis la Véloroute va longer la D824, voie rapide (4 voies) bruyante, pendant 4km. On s'éloigne enfin de la D824, et arrive aux arènes et à la mairie de Pontonx-sur-l'Adour (Km 13,2).

La Véloroute continue sur la D150 avec des paysages de forêt landaise (pins, friches), et atteint l'église de Buglose (carillon aux 60 notes) (Km 18,9). Juste avant, voyez la Source miraculeuse et la Chapelle des Miracles, dans un parc ombragé, idéal pour pique-niquer (tables, eau, toilettes).

La Véloroute se poursuit sur la D641, dans une forêt de pins. Au carrefour des Arènes à Téthieu (Km 22,3), on continue en traversant la zone boisée des « Barthes de St-Vincent-de-Paul », zone naturelle humide, avec de belles allées de platanes et peupliers, jusqu'à la Mairie de Saint-Vincent-de-Paul (Km 26,8).

Là il faut aller visiter (en prenant la rue des Ecoles) le site du « Berceau », lieu natal de Saint-Vincent-de-Paul (en 1581), situé à 1,5km : on peut y pique-niquer (ombre, tables, toilettes), et visiter « Ranquises », la maison natale, l'exposition, la chapelle de style néo-byzantin, le chêne multi-centenaire « Lou bielh cassou », ...

La Véloroute continue sur la RD322, circulée, qui traverse l'Adour puis une forêt de chênes centenaires, le Bois sacré.

A Yzosse (Km 31,3), la Véloroute va suivre un joli chemin plat, la rue Gaston Phoebus, avec un passage souterrain sous la route, jusqu'à un carrefour entre la rue G. Phoebus et le Bd A. Camus, juste derrière l'Hôpital de Dax (Km 33,6). A ce carrefour, le parcours officiel (panneaux) entre dans Dax sur des ronds-points et avenues circulés : suivez plutôt vers la droite le circuit « Berges de l'Adour » (et celui : C19 retour), qui passe sur la digue de l'Adour (chemin en terre), et arrive au bd A. Camus. En longeant les Arènes vous rejoignez le Pont Vieux de Dax (Km 35,2).



Les arènes de Pontonx-sur-l'Adour

5 avenue Collignon
31200 Toulouse
<https://www.2p2r.org/>
Mél : contact@2p2r.org
Tél / Fax : 05 34 30 94 18

Permanence :
le mercredi de 17h à 19h
(réouverture permanence début
juin 2020)

Fédération française des Usagers
de la Bicyclette : FUB
12 rue des Bouchers
67 000 Strasbourg
www.fub.fr
Mél : contact@fub.fr
Tél : 03 88 75 71 90

Lectrice-Correctrice
Annik Leparoux
Conception Publication
Didier Joint

à vos agendas

RÉUNIONS (ouvertes à toutes et tous !)

Le Conseil d'Administration se réunit le dernier mercredi de chaque mois (en général), à 20h15 à la Maison du vélo, 12 boulevard Bonrepos à Toulouse (face à la gare Matabiau).
Prochaines dates : 27 mai, 24 juin, 2 septembre, 30 septembre, 28 octobre.

BALADES NOCTURNES

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

BALADES DU DIMANCHE

Programme détaillé sur : <https://www.2p2r.org/balades-guides/>
la programmation post-confinement sera annoncée sur le site.

Et aussi...

*AVAM printemps du 15 au 26 juin
Transtoulousaine 2020 le 11 octobre*

*En cette période de pandémie,
prenez soin de vous*