



Le journal des mobilités actives

n°143 *Été/Automne 2020*

SOMMAIRE

- p. 2 & 3 : Edito du Président
- p. 4 : Urbanisme tactique
- p. 5 : Echangeur jonction Est
- p. 6 & 7 : Train + vélo
- p. 8 : Le bilan AYAV
- p. 9 : Les balades du déconfinement
- p. 10 : Pédibus
- p. 11 & 12 : Extensions des terrasses
- p. 13 : Zone de Rencontre (ZdR)
- p. 14 : Stationnement grandes et moyennes surfaces
- p. 15 à 18 : Revue de presse
- p. 19 à 21 : Balade Chili/Argentine
- p. 22 & 23 : Transtoulousaine 2020
- p. 24 : La Flow Vélo
- p. 25 & 26 : Détente - La vie de l'asso
- p. 27 : Programme Balades du Dimanche
- p. 28 & 29 : Brèves - Info Partenaires
- p. 30 : Actualités Voies Vertes
- p. 31 : Balade à vélo n°97

ISSN : 2260-3441
Dépôt légal : Septembre 2020

Ambition, Franchise, Transparence, Respect et Courage ...

Une nouvelle équipe municipale s'est installée au Capitole depuis début juillet. A la fin de la campagne des élections le maire-candidat en répondant à notre questionnaire avait souhaité "un partenariat franc et transparent avec 2P2R" s'il était réélu...

Avant de poser les bases d'un partenariat, il faudrait connaître la réelle ambition de la nouvelle équipe en matière de modes actifs. Le maire, une fois réélu, a admis que son programme était moins ambitieux que celui de la liste d'Archipel Citoyen, qui reprenait beaucoup de nos propositions, en particulier en ce qui concerne le budget alloué à la politique cyclable. Il faudrait environ 50M€/par an (dont 40 M€ pour les seuls aménagements) jusqu'en 2030 pour réaliser le schéma directeur cyclable d'agglomération alors que le PDU voté par Tisséo ne parle que de 25 M€ par an.

Quelle sera donc l'ambition de la nouvelle équipe en matière de modes actifs ? L'objectif est-il de faire de Toulouse une ville véritablement cyclable (à l'image de Strasbourg, référence en la matière en France) où tout le monde, y compris les enfants et les séniors, pourra se déplacer à vélo en toute sécurité ? Pour l'instant on en est loin, et le résultat du baromètre des villes cyclables dévoilé peu avant le premier tour des élections municipales est là pour nous rappeler cet état des lieux. Il faudra plus que des bandes cyclables non protégées (qui font dans certains cas à peine plus que la largeur d'un guidon) pour atteindre cet objectif.

2P2R attend un "véritable plan piéton toulousain" qui proposerait une ambition, des objectifs, des actions, une programmation, un budget dédié et des critères d'évaluation : l'actuel schéma directeur piéton d'agglomération élaboré et voté par Tisséo en collaboration avec les différentes intercommunalités (dont Toulouse Métropole) ne propose malheureusement rien de tout cela.

On attend des actes et d'abord l'affirmation des objectifs ambitieux, avec des moyens à la hauteur des enjeux et des besoins. On souhaite aussi de la franchise et de la transparence : transparence dans les budgets alloués et contrôle des dépenses réelles par une instance indépendante.

On continuera à être une force de propositions dans les quartiers et villes périphériques et on n'hésitera pas (comme on l'a toujours fait) à applaudir les belles réalisations ou à émettre des critiques : c'est aussi ça la "franchise".

On attend des aménagements de qualité et confortables, qui ne sacrifient pas la sécurité et la santé des piétons et cyclistes au profit d'intérêts particuliers. Il faut aussi arrêter de ne juger la politique cyclable qu'à la lumière du nombre de kilomètres de pistes réalisées.

On attend aussi une plus grande sévérité face aux comportements qui ne respectent ni les piétons ni les cyclistes et qui mettent en danger leurs vies : stationnement sur trottoirs/bandes/pistes/, utilisations des pistes bandes cyclables par des deux roues motorisées, chantiers non contrôlés et envahissant l'espace public (trottoirs et pistes/bandes cyclables), ...

Le maire nous a critiqués en considérant que notre combat était politique et dirigé contre lui. Oui "notre combat est politique" mais dans le sens "premier" du terme : on aspire à une politique de la ville qui soit plus respectueuse des piétons et des cyclistes. Il faudra avoir du courage politique pour s'attaquer à la place hégémonique des modes de déplacement motorisés individuels et redistribuer l'espace public en faveur des modes actifs.



La zone de rencontre à l'intérieur de "l'octogone" lancée mi-mai par la mairie illustre ce dilemme : comment donner plus d'espace pour les modes actifs sans réduire la place accordée aux modes motorisés individuels ? 2P2R a fait beaucoup de propositions pour que cette zone soit véritablement une zone dans laquelle les piétons se sentent "libérés". À ce jour nous n'avons reçu qu'un "accusé de réception" de ces propositions : en particulier le trafic de transit sur certains axes de la zone de rencontre (par exemple l'axe Pont Neuf-Rue de la République) ne permet pas de dire que c'est une zone de rencontre : il faut repenser les plans de circulation et s'attaquer au trafic de transit inadapté pour ce genre de zones.

Si rien ne change, le Réseau Express Vélo que nous attendons depuis longtemps et qui est (enfin) lancé au niveau de l'agglomération risque fort de ne pas être à la hauteur des enjeux.

De nombreuses villes dans le monde ont fait le choix de la promotion et du développement des modes actifs, et ont réduit l'espace alloué aux modes motorisés individuels : elles sont plus agréables à vivre et elles n'ont pas perdu de leur attractivité bien au contraire !

Les besoins et les attentes sont élevés, et on espère ne pas être déçus.

Boris Kozlow Président de Deux Pieds Deux Roues

Rappel aux automobilistes

Amis automobilistes , pourquoi il faut mettre votre clignotant quand vous doublez un cycliste ?

L'automobiliste parle avec son clignotant. Il dit clairement ses intentions aux autres automobilistes, à ceux qui le suivent, le précèdent ou le croisent. Mais l'automobiliste ne s'adresse pas qu'à ses congénères. Il parle aussi aux piétons et aux cyclistes, les cyclistes qui ont la particularité de partager avec lui son territoire bitumé. Et, envers les cyclistes, le clignotant ne dit pas seulement les intentions de l'automobiliste, il révèle aussi son état d'esprit.

En se déportant pour doubler un cycliste, l'automobiliste dit avec son clignotant : « Je t'ai vu. Je sais que tu es vulnérable et moi, qui suis en haut de la chaîne sécuritaire sur ce territoire, je prends soin de toi en me déportant suffisamment et en me rabattant assez loin de toi. »

À l'inverse lorsqu'un automobiliste double un cycliste sans mettre son clignotant, son silence est méprisant et agressif. Par son abstention l'automobiliste profère : « Tu n'es rien. Rien qui mérite que j'infléchisse ma trajectoire ni que je ralentisse ni même que je te parle. D'ailleurs je ne parle qu'aux automobilistes et toi, tu es un intrus sur mon territoire avec ton engin archaïque et lent ».

Amis automobilistes, si vous ne percevez pas les aspects empathiques et sympathiques du clignotant... alors retenez l'aspect réglementaire : **pour doubler un cycliste il faut se déporter de 1,5 mètre** et , si vous ne clignotez pas, vous encourez une perte de 3 points. Mais avouez que ce serait dommage de perdre une occasion d'avoir une route paisible et harmonieuse... Et, the last but not the least, après avoir doublé sans clignoter 4 cyclistes, vous seriez obligé d'en devenir un....

André C. un cycliste engagé

URBANISME TACTIQUE

Pistes cyclables déconfinées..

Quand on veut, on peut..

Les modes doux sont les gagnants de la stratégie de déconfinement décidée par les élus de Toulouse Métropole. Anticipant une baisse de la fréquentation des transports en commun, la collectivité a redouté un report modal important vers la voiture, et sa conséquence directe: la congestion du réseau routier.

Après un 1er tour des élections municipales marqué par une remise en question des forces politiques traditionnelles dans plusieurs grandes villes de France, encouragée par un mouvement national favorable au vélo, la municipalité a elle aussi décidé de miser sur le vélo et l'une de ses qualités singulières : la séparation que respectent naturellement les cyclistes entre eux est un atout dans le contexte sanitaire actuel. Le timing était ainsi idéal pour encourager le plus grand nombre à mettre le pied au pédalier.

La collectivité a alors décidé de multiplier des aménagements temporaires.

Même si les aménagements se sont faits de manière précipitée, nous avons eu l'opportunité d'exprimer nos priorités et nos attentes en terme de qualité, qui ont parfois été entendues, par exemple : les balisettes jaunes séparant les vélos des modes motorisés ont empêché le stationnement illicite, qui constitue une gêne importante, voire un danger.

Le premier aménagement temporaire a été réalisé sur l'avenue Etienne Billières, à Saint-Cyprien. D'autres ont rapidement suivi : « Mi-juillet 2020, plus de 10 km d'aménagements cyclables de transition ont été réalisés », annonce Toulouse Métropole. (voir article Actu 17/07).

L'objectif de 2 Pieds 2 Roues est de convaincre TM de l'utilité de pérenniser ces aménagements temporaires, et ce, avec un niveau de qualité similaire, qui permettrait de mettre en place le Réseau Express Vélo (voir article La Dépêche 03/08)

Les pistes cyclables temporaires ne sont pas les seuls aménagements à avoir été réalisés. Toulouse Métropole a également mis en place :

- des **vélo-rues**, qui ont pour objectif de conforter la présence du vélo sur la chaussée et éviter ainsi les conflits d'usage.

- une **zone de rencontre**. Désormais, dans tout l'octogone (intérieur des boulevards circonscrivant l'hyper centre), les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Sauf exception, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes.

... comme quoi, quand on veut, on peut.



Les pistes provisoires avenue E. Billières

Lambert MEILHAC - 2P2R

Article actuToulouse du 17/07: https://actu.fr/societe/toulouse-hausse-de-la-frequentation-bouchons-les-consequences-des-pistes-cyclables-provisoires_34979609.html

Article La Dépêche du 03/08: <https://www.ladepeche.fr/2020/08/03/pistes-cyclables-le-changement-de-braquet-9005041.php>

ÉCHANGEUR

Mais où va passer la zone verte ?

Un échangeur autoroutier dans la zone verte de la plaine ?

Le projet de nouvel échangeur autoroutier au niveau de la Cité de l'Espace à Toulouse a été validé par le conseil métropolitain le 21 novembre 2019. Il devrait être soumis prochainement à enquête publique, pour une réalisation en 2021. Ce « **diffuseur de la jonction Est** » serait situé entre les échangeurs actuels n°17 et n°18, et s'accompagnerait de la création d'une quatrième voie de circulation sur la rocade entre les échangeurs 17 et 18. Ce projet ne nous semble pas opportun pour les raisons suivantes :

- aucune **solution alternative** n'a été étudiée de manière approfondie.
- cet échangeur va créer une **nouvelle source de pollution** atmosphérique, sonore et visuelle.
- **il scinde en deux une zone de loisirs** où les familles sont nombreuses à se promener et impliquera la destruction d'une partie des espaces verts.
- **il est situé dans une zone naturelle humide** (vallée de l'Hers, vallée de la Saune)

- **il va générer un flux additionnel de véhicules** dans une zone aux voies étroites : bois de Limayrac, la Terrasse côté Toulouse.

- **le périphérique est saturé** aux heures de pointes. L'alimenter par un échangeur supplémentaire ne résoudra rien, cela avait d'ailleurs été également pointé par l'Arafer qui avait donné un avis négatif à ce projet - voir avis du 14 juin 2017 (point 50, page 9).

- **cet aménagement coûteux**, sera financé avec de l'argent public (le nôtre) et avec celui des péages perçus par Vinci (celui des usagers de l'autoroute).

- **le Code des Transports impose une autre direction** : il faut investir prioritairement et principalement dans les infrastructures accueillant des modes de déplacements non polluants : transports en commun, voies cyclables, voies piétonnes. De plus, ces modes sont peu consommateurs d'espace.

D'autre part, **une baisse constante de la circulation automobile** en direction des échangeurs 17 et 18 a été constatée, malgré la construction de nombreux logements sur ces axes : chiffres Auat extraits de la base de données du PC Capitoul : route de Revel 26000 véhicules/jour en 2007, 22000 véhicules/jour en 2016, avenue de Castres : 22000 véhicules/jour en 2007, 15000 véhicules/jour en 2016.

La circulation automobile à l'intérieur de la ville de Toulouse est d'ailleurs en baisse continue depuis plusieurs années malgré l'arrivée de nombreux nouveaux habitants.

Continuer à développer les alternatives à la voiture (vélo, marche, transports en commun) est donc la meilleure solution. Une station de la future 3ème ligne de métro est d'ailleurs prévue à 1km du futur échangeur.

Nous proposons :

- De réfléchir à des solutions alternatives, non étudiées jusqu'ici : par exemple un pont avec voie piétonne et cyclable en lieu et place de l'échangeur, qui permettrait de relier la clinique et la zone d'activité de Quint aux quartiers Hers/Côte Pavée/Limayrac et à la future station de la 3ème ligne de métro. Il permettrait également de relier la zone verte de la plaine à celle de la Saune de l'autre côté de la rocade, actuellement méconnue et peu accessible.

- D'étudier éventuellement l'élargissement des échangeurs actuels n°17 et n°18 pour accueillir une voie dédiée au bus dans les deux sens ainsi que des cheminements cyclables et piétons.

- D'attendre, avant toute déclaration d'utilité publique, d'avoir mesuré l'incidence sur la circulation automobile de la prolongation du bus L1 (ligne la plus fréquentée de Toulouse avec 23000 voyageurs/jour en 2017) vers Entiore et la Clinique Capio et du développement du L7 vers Saint Orens.



Le projet
(source dossier DUP)

TRAIN + VÉLO

*Trop peu
d'ambition!*

Espace vélo dans les trains : le manque d'ambition de la région.

Le 24 octobre dernier, SNCF Mobilités a validé la commande de 28 nouveaux trains intercités au constructeur espagnol CAF.

La région Occitanie est directement concernée par ce nouveau matériel pour 2 raisons : d'abord parce qu'ils seront assemblés sur le site de Bagnères-de-Bigorre. Mais aussi parce qu'ils équiperont les axes Bordeaux-Marseille et Paris-Limoges-Toulouse (le 3ème axe sera pour l'axe Paris-Clermont-Ferrand).



La bonne nouvelle, c'est que l'aménagement intérieur de ces trains comportera un espace multifonctionnel d'une capacité de 10 vélos. Ce n'est bien sûr pas assez et nous sommes très loin des trains du début du 20ème siècle équipés de fourgon aménagé pouvant accueillir 60 bicyclettes.

Mais c'est toujours mieux que la nullité proposée actuellement dans les TGV reliant Toulouse à la capitale. (Puisque aucun vélo non démonté n'est accepté).

Ces futurs trains devaient ainsi la loi européenne qui impose le transport de 8 vélos non démontés par train mais qui n'a, pour l'instant, pas de décret d'application en France.

En revanche une incohérence persiste en ce qui concerne les dessertes régionales.

En effet, les TER participant à la desserte fine des Intercités, il serait tout à fait cohérent d'avoir également, à bord des TER, un espace multifonctionnel ayant au moins la même capacité d'emplacements vélos.

Or les dernières commandes de la région Occitanie n'offrent que 4 à 6 emplacements (Alstom Regiolis et Bombardier Regio 2N). De plus ces aménagements ont été mal pensés: les vélos sont entassés les uns sur les autres, ce qui oblige à des manœuvres pour récupérer son vélo et gêne les autres voyageurs, cf. photo en page suivante.

Ces espaces sont souvent partagés avec des bagages et les conflits ne sont pas rares.



Quid des réservations ?

Que se passera-t-il si un groupe de 5 cyclistes parisiens réserve un voyage pour Montréjeau ou Carcassonne avec un TER en correspondance depuis Toulouse ? La région n'a pas de réponse à ce problème pour le moment. Elle regrette simplement la décision de la SNCF dans ses choix d'aménagements internes des voitures qui ont été validés sans sa consultation.

Le maillon manquant des ambitions de la région.

La région investit dans les voies vertes et fait la promotion de ses atouts touristiques. Elle investit également massivement dans le rail à travers l'achat de nouveaux matériels roulants et la remise en état du réseau ferré régional. Il est fort dommageable qu'elle n'intègre pas l'opportunité de l'intermodalité vélo-train, véritable lien de ces 2 domaines d'investissements. Les potentiels en matière de tourisme mais aussi d'impact environnemental sont considérables.

2 Pieds 2 Roues, lobbyiste du vélo à bord.

2P2R ne manque pas d'inviter à la réflexion, à chaque fois que c'est possible, le vice-président de la région, délégué au transport, Jean-Luc Gibelin, ainsi que son directeur technique, Christophe Bazzo. Les décideurs ont fini par reconnaître que les aménagements actuels étaient loin d'être ergonomiques. Mais aucun réaménagement interne des voitures n'est prévu pour le moment.

La campagne des élections régionales approche et 2P2R ne manquera pas de demander à chaque candidat sa position et son ambition sur ce sujet.

En attendant, vous pouvez soutenir la proposition d'amendement pour appliquer la loi européenne (8 vélos par train) en signant la pétition <https://www.monvelodansletrain.fr/>

Fabien Foulon - 2P2R

LE BILAN AYAV

*Sacrés challenges
en plein Covid!*

Du 15 au 26 juin, 30 entreprises et un collège de la Région toulousaine ont participé à l'édition printemps 2020, différée d'un mois en raison de la crise sanitaire.

Malgré des conditions post confinement très particulières (peu de personnes sur sites dans certaines entités, douches fermées à certains endroits), **27 entités sur les 31 inscrites à AYAV ont relevé le challenge inter entreprises sur 5 jours** atteignant, pour certaines, d'excellentes parts modales.

- **Dans la catégorie moins de 10 salariés**, qui ne comporte qu'une entité, bravo au rural de l'étape, le **GAEC Ferme du Matet**, avec une part modale moyenne sur 5 jours de **96%** de cyclistes et des clients incités à venir à vélo à la vente à la ferme.

- **Dans la catégorie 10 à 100 salariés : Météo internationale**, dont c'est la première participation à AYAV, affiche une part modale moyenne exceptionnelle de **60,77%** sur 5 jours suivie par **Cyclocity**, avec **26,13%** et un bel enthousiasme et, quelques tours de pédale plus loin, **IRH Anthéa group**, dont c'est aussi la première participation, avec **25,62%**

- **Dans la catégorie 100 à 500 salariés : Mercator**, avec peu de salariés sur site mais une grosse part modale, occupe la première place avec **51,08%**. Derrière, Le **Centre de Biologie intégrative** avec **39,67%** coiffe au poteau l'**ONERA** qui occupe la troisième marche du podium, avec **35,14%**.

- **Dans la catégorie plus de 500 salariés : L'Observatoire Midi-Pyrénées** confirme sa première place au challenge d'hiver avec un très beau score de **36,16%**, suivi de **Météopole**, avec **23,19%** et, à la 3ème place, **Airbus DetS site Palays**, **18,89%**

- **Le collège Léonard de Vinci** de Tournefeuille a été le seul à organiser l'opération AYAV avec les élèves, avec l'enthousiasme et la conviction portés par ses référents. Félicitations à eux tous.

Enfin, une mention spéciale pour **IPBS**, fier de ses 5 nouvelles vélotaffeuses, durablement converties, et une autre pour **AIRBUS DetS site Palays**, avec un tour du monde en 10 jours : 40140kms parcourus à vélo en 2 semaines !

Selon les chiffres communiqués par les entités, **98598 kms** ont été parcourus à vélo durant la période AYAV, donc autant de kms qui n'ont pas été faits en voiture !

De très beaux résultats et une participation enthousiaste malgré le contexte difficile, grâce à des référents très motivés.

Bravo et merci à tous ! On se retrouve le **mardi 22 septembre à 18h45**, à la Maison du Vélo pour remettre les prix aux gagnants, échanger et partager les dernières informations. Notez bien cette date !



L'affiche du Collège Léonard de Vinci

Claire Levesque - Organisation AYAV

BALADES

Les balades du déconfinement

Les balades du dimanche ont déconfiné

Lorsqu'il fut question de déconfinement :

- Une évidence nous a sauté aux yeux : sur le vélo la distanciation physique est naturelle.

- Un constat nous a interpellé : moins de voitures en circulation, l'air s'est purifié.

- Un besoin criant est apparu : celui de faire un peu d'exercice physique...

Reprendre les balades du dimanche était tout à fait indiqué pour répondre à la fois à ces 3 aspects.

Il fut décidé de profiter de la balade à vélo pour permettre aux gens éprouvés par le confinement, de faire un peu d'exercice physique. C'est facile, écologique, inutile d'aller loin, les balades partiront de Toulouse ou de la proche périphérie pour limiter les déplacements.

Nous avons dû nous adapter aux contraintes sanitaires : des groupes de 10 personnes maximum, une distanciation physique de 10 mètres entre chaque cycliste et le respect des gestes barrières : masque et gel hydroalcoolique en poche en cas de besoin.

La tête de file devait être rapide pour que le groupe s'étire, un peu de tâtonnement mais très vite les habitudes ont été prises.



Déjeuner à bonne distance..

C'est ainsi qu'avec 2 balades par dimanche, sur 7 semaines consécutives et avec pour chacune 10 personnes, nous avons parcouru pistes cyclables et petites routes paisibles et verdoyantes autour de la métropole. Nous avons découvert des havres de paix à nos portes, des villages pleins de charme mais trop souvent méconnus. Des lieux qui mériteraient autre chose qu'un flot incessant de voitures les jours où tout va bien.

Depuis Toulouse, nos vélos nous ont conduit à Montbrun/Lauragais, Muret, Flourens, Montdouzil, au confluent Garonne-Ariège, Plaisance du Touch, Sesquièrre et Blagnac mais aussi Verfeil et Caraman.

Le bilan est positif et nous avons eu le plaisir d'accueillir pendant ces 2 mois de tous nouveaux adeptes aux sorties vélos et de faire des convaincus sur le bienfait du vélo en toutes circonstances.

L'histoire ne s'est pas arrêtée là, puisque une fois l'été installé, l'équipe des balades a décidé de s'ouvrir à notre belle région d'Occitanie en proposant des mini-séjours en itinérance.

Notre « maison » dans les sacoches, nos escapades ont fait découvrir aux participants voies vertes et petites routes cyclables le long de la Garonne ou bien du Tarn, par un week-end à Revel, St Ferréol ou en cyclotourisme dans l'Aveyron. Un pur plaisir, des mini-vacances saines et ressourçantes dans le respect de l'environnement et des conditions sanitaires.



10 m de distanciation

PÉDIBUS

Et pourquoi pas à Saint-Orens ?

Pourquoi n'y a-t-il pas encore de Pédibus à St-Orens ?

Il y a eu pourtant déjà un pédibus : il était associatif, reposant sur la seule volonté des quelques parents de Catala. C'était il y a très, très longtemps ...

Durant une année, les enfants ont bénéficié de ce temps convivial et bénéfique pour leur santé et pour la préparation des apprentissages scolaires. 10 à 20 minutes de marche avant d'arriver à l'école, il n'est plus besoin d'expliquer à quel point cela est bénéfique ...

En 2012, le budget municipal octroyait une bonne somme d'argent (plus de 10 000 euros en 2010) pour le ramassage des enfants qui habitent à moins d'un kilomètre de leur école. Ces élèves pouvaient ainsi bénéficier de ce service public, gratuitement. Ils montaient dans le bus, à moteur, bien bruyant, bien polluant, s'asseyaient tranquillement, et attendaient passifs, le moment d'en descendre.

L'idée est donc venue de proposer une alternative à ces enfants : un bus, gratuit, mais à pied.

Quand on habite à moins d'un kilomètre de son école, le trajet scolaire se fait en moins de 20 minutes.

Nous avons proposé l'idée à la municipalité qui l'a trouvée plutôt bonne.

Ce projet nommé « **Un pédibus pour St-Orens** » a donc bénéficié au printemps 2016 de tout le soutien des rouages territoriaux : une présentation à la commission extra-municipale Ville et Environnement, une action dans le Plan Education du Territoire (PEDT), un local pour les réunions de travail, un lien direct avec les services scolaires et ses agents techniques. Il a même été évoqué l'idée de faire entrer le projet dans l'agenda 21 !

Pendant plus d'une année, nous avons pu travailler et enfin présenter un projet « clé en main » : en 2017, un ramassage piéton municipal pour les trois écoles élémentaires de St-Orens de Gameville fut possible. Avec un trajet par école pour débiter, il pouvait être mis en place d'abord sur une journée, puis sur un mois. La personne chargée de mission Innovation sociale qui coordonne aussi le Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (CLSPD) note dans un mail que « le partenaire en charge du périscolaire semble une piste à explorer » et « c'est un service gratuit ! » Mais ...

Alors que le projet est attendu par les familles, la municipalité refuse la proposition d'encadrement par les animateurs du CLAE et de ce fait, refuse l'idée d'un service public de ramassage scolaire pour les enfants qui habitent à moins d'un kilomètre de leur école élémentaire.

En 2018, nous accusons le coup : le refus est net. La Maire nous annonce que le projet est refusé parce que la municipalité considère que c'est aux parents à prendre en charge l'accompagnement de leurs enfants pour aller à l'école...

Aujourd'hui, été 2020, nous portons toujours ce projet de ramassage scolaire piéton : au moins un trajet par école, d'un kilomètre, encadré par des animateurs du CLAE.

Le service est gratuit, il suffit aux parents d'inscrire leur enfant au CLAE. Le temps de trajet est un temps d'animation.

Alors ? Pourquoi n'y a-t-il pas encore de pédibus à St-Orens ?



COVID 9 : Extensions des terrasses et déplacements des piétons.

Dès les premiers jours du déconfinement, Monsieur Bolzan alors Maire délégué aux Commerces et à l'occupation du Domaine Public a, avec chacun des Maires des Quartiers concernés (1.1, 1.2, 3.1...), organisé plusieurs rencontres entre professionnels de la restauration et des bistrotiers et les Associations de Quartier en vue d'examiner les demandes d'extension de terrasses demandées par un certain nombre de propriétaires de bars et restaurants de la ville.

L'Association 2 Pieds 2 Roues, consciente des répercussions économiques négatives dues à la Covid 19, a participé à plusieurs de ces réunions où le Maire Délégué à l'occupation de l'espace public nous a proposé de signer une « Charte » reprenant cinq points afin de respecter les mesures barrières alors en vigueur :

- **Respect du protocole sanitaire.**
- **Extensions calculées** en respectant les différents flux de déplacements.
- **Matérialisation au sol** des extensions.
- **Pas de musique, pas de publicité.**
- **Durée d'autorisation** des extensions : 30 septembre 2020.

Sauf exceptions flagrantes, il n'était pas prévu de s'exprimer au cas par cas sur les centaines de propositions étudiées par les Services municipaux.

Il nous a été confirmé au cours de ces réunions que des sanctions seraient prises à l'encontre des contrevenants si les points figurant sur cette charte n'étaient pas respectés ; sanctions allant d'un avertissement à la résiliation de l'autorisation, si récidive.

Ces contrôles seraient facilités par des marquages au sol et quotidiennement effectués par les agents de la Police Municipale durant la tranche horaire 9h00/ 22-23h00.

Dès la première réunion, 2P2R n'a pas apporté sa signature à cette charte et en a expliqué les raisons : **restrictions importantes des trottoirs** au détriment des déplacements piétons, **impossibilité de respecter les distanciations entre 2 piétons** se croisant sur les trottoirs ou traversant une extension de terrasse, **charte accessibilité** et charte chantiers déjà en vigueur sur TM à l'initiative de l'équipe municipale actuelle, **très peu respectées voire ignorées, absence de contrôle efficace** et aucune garantie sur les sanctions éventuellement prises. Dans certains cas, ces extensions sont faites sur des espaces de livraison, cautionnant ainsi, de fait, que les livreurs montent sur les trottoirs ou stationnent sur les bandes cyclables en faisant du porte à porte, comme nous pouvions le constater déjà trop souvent, dans l'impunité totale.

2P2R a plutôt proposé que ces extensions soient réalisées sur des rues pouvant être fermées à la circulation motorisée, chaque fois que possible, dans l'esprit de la zone de rencontre alors en projet sur « l'octogone » dont le Maire Délégué aux Commerces n'avait cure



Au cours des réunions suivantes et point d'étape fait le 15 juin, plusieurs associations des Quartiers concernés sont revenues sur leur position première et ont refusé de signer et de s'engager pour cette charte, craignant que la tranquillité des riverains soit troublée par des excès de consommations, du bruit et des incivilités de toutes sortes.

Les extensions proposées, difficilement contrôlables compte tenu du nombre et de leur diversité, de même que l'interprétation faite des distanciations (1 mètre entre les tables selon M. le Maire Délégué, alors que c'est entre les personnes) ne permettent pas aux piétons de se croiser en respectant les distanciations sociales requises, les obligeant à faire un écart sur la chaussée ou sur les bandes cyclables.

Chacun peut constater aussi, qu'une fois attablés, les clients prennent leurs aises et débordent du périmètre autorisé, qui n'est d'ailleurs plus matérialisé au sol.

Les trottoirs de Toulouse, particulièrement dans le Centre, sont étroits, régulièrement encombrés et obstrués par des obstacles de toute nature : véhicules motorisés en stationnement, terrasses et étalages commerciaux débordant largement de leur autorisation ou non déclarés, poubelles, palettes de livraison, mobiliers municipaux, travaux déclarés ou non, et tant d'autres...

Si certains quartiers attirant les jeunes sont montrés du doigt, d'autres quartiers plus « feutrés » mériteraient tout autant que des mesures sanitaires plus coercitives soient appliquées. Il n'y a qu'à voir la Place du Capitole, les Arcades dont l'espace devait rester libre de toute occupation, les trottoirs devant les bars au bas de la rue Alsace lorraine, la Place Esquirol, les trottoirs de nombreuses rues proches de la rue Gambetta, ...

Certains bars ont d'ailleurs entièrement conservé leurs installations pré Covid auxquelles ils ont ajouté une extension.

Que dire aussi pour le déplacement des PMR rendu très compliqué en certains endroits ?



Les arcades place du Capitole

La Commission Piétons de l'Association 2 Pieds 2 Roues s'inquiète de ces mesures qui, de toute évidence, se font au détriment de la sécurité physique et sanitaire des déplacements des piétons.

Elle s'inquiète également d'une pérennisation possible de ces extensions et des abus qui les accompagnent, permettant aux terrasses d'envahir plus que par le passé les espaces publics.

Un nouveau bilan est prévu le 09 septembre. Notre association continuera néanmoins à participer à ces réunions et mettra l'accent sur l'incohérence des mesures municipales, les abus de toutes sortes sur l'occupation inadaptée des trottoirs.

A ce propos, je répéterai notre volonté et notre disponibilité pour travailler sur les chartes déjà en vigueur (ACCESSIBILITÉ, CHANTIER PROPRE, peut être TERRASSE si nous poursuivons) et faire des propositions visant à sécuriser les usagers les plus vulnérables et les plus délaissés de l'espace public.

Gérard Ruiz Ballesteros - 2P2R

En mai, surprise : les élus toulousains annoncent la mise en place d'une **Zone de Rencontre (ZdR)** dans le centre de Toulouse. Le but affiché est de permettre une distanciation physique. **Il s'agit d'une disposition réglementaire qui vise à donner la priorité au piéton** : il peut traverser où et quand il le souhaite. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Simultanément, un plan terrasse est annoncé : les commerces qui en font la demande peuvent s'étendre sur la chaussée alors fermée à la circulation.

Ces 2 changements, bien que simultanés, n'auraient pas de liens de dépendance. Effectivement, en juin, nous constatons la pose de panneaux et des marquages au sol en bordure de la ZdR ; ainsi que des terrasses de café comme la Rue des Trois-Journées qui part de la place Wilson.

Habituellement, une ZdR achève une longue requalification de rue ou de zone restreinte : chaussée de plain-pied, disparition des feux tricolores, disparition des passages piétons, suppression du mobilier. En ZdR, le piéton a intuitivement conscience d'être prioritaire, d'aller où bon lui semble sans trop se soucier des véhicules motorisés.

Dans le cas de Toulouse, la ZdR '2020' a été mise en place davantage sur un pari (l'évolution historique du centre vers des déplacements apaisés) que suite à une préparation de terrain. Conséquence : malgré les panneaux, aucun changement notable n'a été perçu dans le comportement des usagers.

Même si ce statut quo de fait était prévisible, 2P2R a soutenu l'idée de ZdR afin de donner une perspective, un élan.

Un groupe de travail s'est rapidement monté en juin et a formulé quelques conditions de réussite :

- **La régulation du trafic motorisé** pénétrant le centre-ville. Tant que la circulation reste importante, le piéton ne se sentira pas en sécurité pour traverser librement.
- **La résolution des contradictions** : à un feu, le piéton doit attendre le vert. Mais en ZdR, il peut traverser où il veut. Idem avec les passages piétons, les voies de bus, les voies cyclables... La question est donc : **quelle réglementation l'emporte** à un même endroit?
- **La mise en adéquation de la chaussée** : disparition des bordures de trottoirs, du mobilier.
- **La diminution du trop grand nombre de bus** circulant dans l'hypercentre et la suppression du dépôt de bus du Cour Dillon. On ne peut pas avoir plusieurs centaines de passages quotidiens de bus dans une ZdR apaisée.
- **Le transfert de l'espace de stationnement vers les piétons**, notamment dans la rue République ou rue Ozenne avec ses deux files de stationnement.

Nous n'oublions évidemment pas les déplacements cyclables. Le Réseau Express Vélo (REV) traverse le centre, comment rendre compatible REV et ZdR ?

Enfin, le gestionnaire du domaine public a tendance à empiler les dispositions au détriment de la lisibilité. Dans l'hyper-centre, on trouve des zones 30, des zones piétonnes avec et sans bornes, une zone de rencontre. Cela devient confus.

Qui peut penser que tous les usagers s'y retrouvent ?

Toutes ces questions nécessitent une concertation que nous appelons de nos vœux.

Un comité de suivi pourrait englober les habitants, les commerçants et diverses associations comme celles des Personnes à Mobilité Réduite.



STATIONNEMENT

*Demander
le palmarès !*

Grandes et moyennes surfaces : le palmarès des stationnements vélo

Les moyennes et grandes surfaces possèdent en général un grand parking voiture.

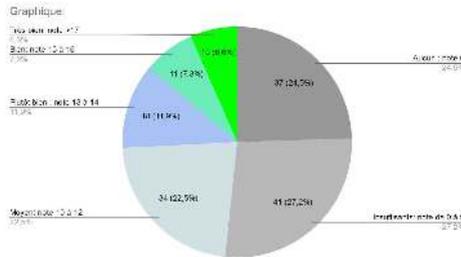
Quand il s'agit de laisser son vélo en sécurité, les choses se compliquent. 2P2R a répertorié et noté les stationnements vélos dans l'agglomération toulousaine (voir aussi article dans le Journal 2P2R n° 142).

156 magasins de l'agglomération ont été répertoriés. Un barème a été établi, qui a permis de classer les magasins selon plusieurs critères : qualité et nombre des supports, visibilité, proximité de l'entrée, ...

Le classement a ensuite été diffusé par communiqué de presse, twitté et publié sur le site 2P2R: voir le lien ci-dessous.

<https://2p2r.org/dossiers/reglementation-planification/stationnement/article/grandes-et-moyennes-surfaces-le-palmares-des-stationnements-velo>

Environ un quart des magasins proposent un stationnement satisfaisant à leurs clients cyclistes. C'est à dire des supports en bon état et en nombre suffisant, visibles, proches de l'entrée, non occupés par des motos, permettant de garer son vélo de manière stable et sûre.



Nous avons commencé à écrire à chaque magasin, en félicitant les meilleurs et en proposant aux autres de créer ou d'améliorer leur parking cycliste. Les premiers retours sont plutôt positifs : plusieurs gérants prévoient d'améliorer leur stationnement cycliste malgré des contraintes budgétaires liées à la covid. Un magasin a réagi dès réception de notre courrier en installant de beaux arceaux surmontés d'un panneau « réservé aux vélos », juste devant l'entrée.

Nous espérons que cette action incitera les grandes et moyennes surfaces à considérer le vélo comme un véritable moyen de transport et à améliorer les conditions de stationnement de leurs clients cyclistes. Il leur suffirait pour cela de remplacer un (ou plusieurs) emplacements voitures par un abri vélo bien conçu.

N'hésitez pas à nous signaler par mail (avec photo si possible) tout nouvel aménagement, ou magasins manquant à notre palmarès. Cela nous permettra de mettre à jour notre classement et aux cyclistes de choisir leurs magasins préférés !

Claire de Besses, 2P2R

Philippe Perrin : un astronaute en selle pour les nouvelles mobilités à Toulouse

L'astronaute, membre du Top 10 des Français de l'Espace, élu en charge des nouvelles mobilités et notamment du vélo, veut accompagner le boom de la bicyclette.



De l'Espace au ras du bitume ! L'astronaute Philippe Perrin, âgé de 56 ans, pilote d'essai chez Airbus depuis 2004, nouvellement élu conseiller municipal de Toulouse sur la liste Moudenc, est vraiment tout-terrain.

Meknès, au Maroc, un des rares hommes à avoir vu la Terre depuis le ciel, est désormais l'élu municipal de Toulouse en charge des nouvelles mobilités et de la voirie.

L'ancien pilote de chasse de l'armée de l'Air, embauché par la Nasa, ex-locataire de la Station spatiale internationale, d'où il a

effectué trois sorties dans l'Espace, prend très au sérieux sa nouvelle mission auprès des Toulousains.

Prenant le relais de Jean-Michel Lattes, celui qui exerce par ailleurs des fonctions syndicales nationales auprès des navigants et pilotes non-pilotes de ligne, ne met pas les mains en haut du guidon, alors que plusieurs km de nouvelles pistes cyclables "provisoires" viennent d'être lancées dans Toulouse.

"Je vois un triple intérêt à la pratique du vélo, écologique, social, notamment en période de crise, et pédagogique" explique le pilote d'essai d'Airbus : "Pendant sept ans à Airbus, j'ai eu pour obsession la sécurité des vols, j'aurai la même obsession pour la sécurité des cyclistes en ville", lance celui qui se targue "d'aller sur le terrain pour se rendre compte", notamment de l'utilisation, et des dangers éventuels, des nouveaux axes cyclables.

La vélorution en marche

La crise sanitaire semble avoir boosté le désir de bicyclette chez les Français, traduit dans les urnes par l'élection de plusieurs maires écolos dans diverses grandes villes, tandis que les réparateurs ne savent plus où donner de la tête pour remettre en état les vélos, aidés par la prime de 50 € de l'état, et que les fabricants n'arrivent pas à répondre à la demande de bicyclettes.

"Toute une population se met au vélo sans en connaître les règles", constate le nouvel élu toulousain, "durant la prochaine Semaine de la Mobilité, du 16 au 22 septembre, nous allons faire une campagne de sensibilisation, et de la pédagogie, en rappelant les principales règles du Code de la Route pour les cyclistes et les autres usagers de la route".

Face à une éventuelle rébellion des automobilistes, Philippe Perrin se déclare adepte de la méthode douce : "Il faut que chaque type d'utilisateur s'habitue peu à peu à l'autre", se disant prêt, non à revenir sur la mise en place des nouvelles pistes, mais à les améliorer, ici ou là, de façon concrète. Avec, comme priorité, la sacro-sainte sécurité. Celle des cyclistes, piétons et autres usagers.

Qui a la priorité sur les ronds-points du Mirail ?

L'apparition récente de larges couloirs bus/vélo sur les grands axes routiers du Mirail interroge (notre édition du 21 juillet). Ces pistes rayées de peinture orange, protégées par des balisettes plastiques de même couleur, occupent une voie sur deux des grandes avenues et des ronds-points du secteur. Cette nouveauté provoque des ralentissements. Pour Philippe Perrin, "les bouchons dans ce secteur proviennent de l'entrée sur la rocade, si on régule le flot en amont, cela améliore la fluidité. La création d'un axe bus/vélo protégé est indispensable pour relier l'université Jean Jaurès". Des usagers s'interrogent sur les règles du Code de la Route régissant la nouvelle configuration des ronds-points, notamment si un bus ou un vélo, à droite,

continue sur le rond-point tandis qu'un automobiliste, sur la file de gauche, veut tourner à droite. "Il n'y a pas de texte à ce jour pour ce cas de figure", selon Alain Catala, président d'Auto-école 31, "la priorité à droite doit s'appliquer entre les deux véhicules sur le rond-point. Les assureurs vont dire le droit. La loi prévoit l'indemnisation systématique du 2-roues en cas de choc".

Philippe Emery

La dépêche – 27 juillet 2020

Toulouse : des pistes cyclables "Covid" deviennent définitives

La mairie de Toulouse a décidé de rendre définitives des pistes cyclables temporaires, notamment avenue Etienne Billières et avenue de Grande-Bretagne. Elle revient, en revanche, sur certains aménagements.

Le vélo affiche une belle santé depuis le déconfinement, à Toulouse. Certaines pistes cyclables ont été spécialement aménagées par la ville de Toulouse, en supprimant souvent des voies pour automobiles.

Celles de l'avenue Etienne-Billières (Saint-Cyprien), l'avenue Paul-Séjourné (Amidonnières) ou l'avenue de Grande-Bretagne, ont connu une fréquentation trois fois plus élevée en juin dernier, après le confinement, qu'au mois de février et mars, juste avant le confinement. Ces chiffres sont donnés par la société Géovélo, qui édite l'application du même nom.

"Les choix opérés par la mairie de Toulouse ont été payants, explique Antoine Laporte-Weywada, responsable du développement chez Géovélo. D'ailleurs, partout où l'application Géovélo est présente sur le territoire français, les pistes temporaires ont reçu un bel accueil."

Après un état des lieux, fin juillet, la mairie de Toulouse a décidé de rendre définitifs certains aménagements temporaires. Ainsi, avenue Etienne-Billières, un couloir réservé aux bus et aux

vélos a été créé, dans le sens Patte d'Oie – Saint-Cyprien. Les voitures ne circulent plus que sur une voie. Dans l'autre sens, une vraie piste cyclable a vu le jour. Et la chaussée a été refaite, pour faciliter notamment la circulation des vélos. "Route de Saint-Simon, nous allons faire la même chose. Les travaux commencent cette semaine, et dureront quinze jours", révèle Philippe Perrin, vice-président de Toulouse Métropole en charge des nouvelles mobilités.

Dans les deux sens de circulation, il y aura donc une voie de bus, et une voie de vélo. L'avenue de Grande-Bretagne, dans le sens Barrière de Bayonne – Cartoucherie, va également être dotée d'une piste cyclable sécurisée. Dans le sens inverse, en direction du centre-ville, une voie de bus et vélo sera créée. Et surtout, la chaussée, très dégradée, va être refaite. "Les travaux commencent la semaine du 24 août, pour une durée d'un mois", confirme Philippe Perrin. Voilà pour les pistes pérennisées.

En revanche, boulevard Silvio-Trentin aux Minimes, une partie de la piste temporaire va être réaménagée, près de la bifurcation vers l'avenue d'Elche. "Cela créait trop d'embouteillages". En centre-ville, entre les allées de Barcelone et le boulevard Lascrosses, une voie pour automobiles va également être remise en fonction, au détriment d'une voie de bus. "C'est un choix, car ici, les embouteillages remontaient jusqu'au pont des Catalans. Mais nous conserverons quand même sécurisé une voie cyclable", explique l'élu. Alors le vélo, grand gagnant du déconfinement ?

Cyril Doumergue

La dépêche – 19 août 2020

Place au vélo dans Toulouse

La place du vélo à Toulouse a été beaucoup discutée lors de la campagne municipale. Voici les projets portés par la commune pour donner plus de place aux cyclistes.

À Toulouse, comme partout en France, le vélo prend de plus en plus de place dans les grandes villes. Poussée par des valeurs écologiques, l'envie d'éviter les contacts après le Covid-19, ou tout simplement par gain de temps, la pratique du vélo est au centre des débats.

10 millions d'€ en plus pour le budget vélo

Jean-Michel Lattes, adjoint en charge des transports de 2014 à 2020, et toujours présent sur la liste qui vient d'être réélue, commente cette évolution à Toulouse: « Depuis 2014, il y a une montée en puissance dans le centre-ville. L'effort va maintenant devoir être fait sur la métropole. Il faut parvenir à relier la ville-centre et les villes périphériques. Dans ce cadre, le budget alloué au vélo va augmenter de 10 millions. Cela va permettre de créer le réseau express vélo ».

Des pistes éphémères vouées à rester ?

Les changements se voient déjà depuis plusieurs semaines. Jean-Michel Lattes explique comment est mis en place un « urbanisme tactique » : « Trois phases sont prévues durant l'été. La première vague



De nouveaux axes réservés aux cyclistes sont aménagés sur le territoire de Toulouse métropole. (©Patrice Hila)

de pistes éphémères est déjà en place, une dizaine de kilomètres de pistes provisoires qui sont en service sur le territoire : boulevard Trentin, Boulevard de Suisse, extrémité avenue Jean-Rieux, route de Saint-Simon, avenue de Grande-Bretagne, avenue Paul-Séjourné à Toulouse. Une deuxième phase est en cours de réalisation avenue de la Reynerie, de l'avenue Tabar, de l'avenue Honoré-Serres ainsi que les impasses Barthe

et Vitry. Nous sommes en phase d'expérimentation, mais la tendance pour le moment est au maintien de ces pistes ».

Relier la ville centre à la périphérie

Une troisième phase est lancée dès cet été, avec des travaux lourds et pérennes. « Cette phase est là plus pointue, nous effectuons des travaux lourds, et nous renforçons les pistes cyclables, en profitant de la baisse de la circulation. Ces

travaux concernent toute la métropole, comme la rue Carrière à Blagnac. Ils vont vite se voir sur le terrain, et faciliter les trajets à vélos entre la ville centre et le périphérique ». Il reste à voir si les usagers se tiendront à la pratique du vélo dans le temps. S'il y a des vrais vélotafteurs, d'autres ne le sortent qu'en cas de beau temps. Mais la dynamique semble aller dans le sens des transports doux.

Maxime Noix



Jusqu'à 400 € de la Région pour un vélo

Mission réduction des émissions de gaz à effet de serre pour la région. Afin de poursuivre dans cette voie, Carole Delga a annoncé, ce mercredi 1^{er} juillet, le renfort de son soutien aux mobilités douces. Place au vélo !

L'aide de la région à l'achat d'un vélo à assistance électrique était de 100 euros. Dès ce mercredi, elle passe à 200 euros. Cet Ecochecke mobilité - Achat d'un VAE peut se cumuler avec l'aide de l'Etat. Le demandeur doit être majeur, doit justifier de sa résidence principale en région Occitanie ainsi que d'un taux d'imposition sur le revenu égal à 0 %.

La Région veut aussi favoriser l'utilisation du vélo pour les trajets domicile-travail, via l'Ecochecke Mobilité - Bonus Forfait Mobilité Durable. Pour les vélos électriques, l'aide peut monter jusqu'à 400 euros pour les personnes non imposables. Pour les vélos classiques, le chiffre grimpe à 240 euros, toujours pour les mêmes profils. Cet ecochecke n'est pas cumulable avec le premier.

Q.M.

CHILI/ARGENTINE

Quelle périple!

**De Observatorio El Sauce (Chili) à Santiago du Chili à vélo couché.
2ème partie : Antofagasta (Chili), San Pedro de Atacama (Chili)**

Suite à l'article précédent, j'ai continué ma route depuis Antofagasta en direction de l'Argentine. Je repasse par la Negra car c'est la route la plus facile pour sortir d'Antofagasta. Je vais rouler jusqu'à un restaurant routier sur la ruta 5 où je peux planter la tente. Le lendemain je prévois de faire une bonne étape mais alors que j'arrive à Estacion Uribe qui est une ancienne gare de voyageurs en plein désert, je m'arrête près d'une zone avec quelques arbres chétifs et des installations qui ont l'air d'être abandonnées à proximité d'une énorme centrale photovoltaïque. Je rencontre une femme qui me demande d'où je viens et elle m'explique que je peux dormir ici si j'ai une tente. Je viens de m'arrêter à « Corporación GEN ». Pourquoi se sont ils installés en plein désert ? « Corporación GEN » a été créée en 1985 en pleine dictature par des fonctionnaires qui ont perdu leur travail pour des raisons politiques. Les débuts ont été très difficiles, il a fallu qu'ils obtiennent de l'eau, c'était vital. Mais il y a de l'eau, grâce à un aqueduc venant de Bolivie qui alimente Antofagasta. Le mystère de l'eau à Antofagasta auquel j'ai fait allusion dans l'article précédent s'éclaircit. Ils ont planté des arbres, cultivé du maïs et des légumes et même fait un peu d'élevage. Je vais y dormir alors que je n'avais prévu qu'un arrêt pique nique ! C'est le charme du voyage à vélo de pouvoir s'arrêter en fonction des rencontres en cours de route. Le lendemain j'arrive à Baquedano avec son ancienne gare voyageurs et son musée du train. Je dors la première nuit dans une auberge tenue par un Hollandais mais assez chère pour ce que c'est. Le lendemain je vais visiter le « musée du train » qui n'est qu'une rotonde avec plusieurs locomotives à vapeur qui prennent la poussière du désert. Quel dommage que ce ne soit pas mieux entretenu ! J'en profite pour faire quelques vidéos de trains et j'essaye le train stop pour aller vers la Bolivie par Olliaguë. Mais même en discutant avec les conducteurs c'est impossible. En effet les trains s'y arrêtent obligatoirement car c'est une voie unique et Baquedano est un point de croisement. Les trains descendent avec du cuivre et remontent avec des citernes d'acide sulfurique concentré pour les mines.



Ces pneus ne sont pas adaptés à mon vélo !



Je passe la 2ème nuit à Baquedano dans un conteneur aménagé avec des chambres. Le lendemain sur la route de Calama, je vois au loin un énorme engin qui s'engage sur la route et une voiture de carabiniers me double et l'escorte. C'est un convoi hors gabarit que je vais retrouver un peu plus loin au croisement entre la 5 et la route de Calama dans un restaurant routier où je casse la croûte. Je rencontre aussi beaucoup de pick-ups rouge pompier avec des bandes réfléchissantes sur les cotés. Je demande pourquoi et on m'explique que ces voitures vont dans les mines et c'est pour être mieux vues par les conducteurs d'engin. J'arriverais de nuit à Sierra Gorda. Le lendemain, je roule jusqu'à Calama mais j'y arriverai aussi de nuit en ayant fait les 10 derniers km dans un camion car le chauffeur s'est arrêté spontanément et m'a proposé de m'y amener. Je m'installe dans un camping situé dans une zone gardiennée et fermée la nuit. Calama doit sa prospérité comme Antofagasta à la gigantesque mine de cuivre de Chuquicamata voisine. Je l'avais visitée en 1994 à l'occasion d'un voyage organisé par une association d'astronomie pour une éclipse totale de soleil. C'est une mine à ciel ouvert avec 2 trous de 800 m de diamètre et plusieurs centaines de m de profondeur ! Il y a aussi une unité de raffinage ce qui permet au Chili de vendre le cuivre quasiment pur plus cher que le minerai brut. Sans le savoir, vous avez peut être un peu de cuivre de Chuquicamata chez vous (par exemple la dynamo de votre vélo ou le fil qui va au phare) ! La mine a été nationalisée avant le gouvernement de Salvador Allende et n'a jamais été privatisée depuis, quels que soient les gouvernements qui ont suivi. C'est dire son importance stratégique pour le Chili.

J'y reste 3 ou 4 jours pour visiter un peu la ville et faire quelques achats car je ne trouverai plus rien à part de la nourriture avant d'arriver en Argentine. Un soir, je trouve porte close à l'entrée du camping et pas de gardien en vue. Je m'apprêtais à appeler la police quand une voiture qui voulait aussi rentrer est arrivée. Heureusement, ils avaient le numéro du gardien et l'ont appelé et il m'a reconnu ! Après Calama, je fais la route en 2 étapes vers San Pedro de Atacama avec une nuit en bivouac. En effet il n'y a rien et il faut franchir la cordillère Domeyko qui culmine à plus de 4000 m alors que Calama et San Pedro sont à un peu plus de 2000 m. Mais ça n'a rien à voir avec un col comme dans nos montagnes : c'est un plateau et la montée est assez progressive. La descente vers San Pedro est assez raide. Je fais quelques pauses pour laisser les freins à tambour de mon trike refroidir ! En effet avec mon chargement, ils chauffent vite et sont brûlants. J'apprendrai quelques jours après qu'un accident mortel a eu lieu dans cette descente avec un camion d'essence qui descendait et a percuté un autre camion qui montait. Les 2 chauffeurs sont hélas décédés. Bigre, j'ai eu chaud ! Je vais rester 3 semaines bien remplies à San Pedro car les routes vers l'Argentine sont fermées à cause de la neige (j'y étais en septembre 2019 en hiver austral).

Je visite le musée des météorites : statistiquement, il n'y en a pas plus dans les déserts qu'ailleurs mais on les trouve tout simplement plus facilement. Ce musée travaille en coopération avec l'Université d'Aix Marseille et le JPL de la NASA. Pour les explications, le musée prête un appareil audio avec le choix entre plusieurs langues dont le français.



Le coin est un paradis pour les géologues ! Alors je visite avec une excursion organisée la vallée Arco-iris (Arc en Ciel) qui est un site géologique remarquable avec des roches de différentes couleurs d'où son nom et de différentes origines.

Je pédale pour visiter la Pukara de Quitar qui est une forteresse préhispanique qui domine San Pedro : il faut laisser le vélo et marcher une heure sur un très bon sentier pour atteindre le sommet mais le panorama vaut le coup au coucher du soleil.

Un jour, j'entends « Hola Amigo ! » derrière moi ! C'est Marco, un cyclo voyageur mexicain qui voyage avec sa copine Samia qui est russe en pratiquant le woofing. C'est à dire qu'il est hébergé en échange de travaux pour ses hôtes et Marco est charpentier. Il m'invite chez son hôte Samy et nous sympathisons tout de suite. Il m'indique un réparateur de vélos Jeronimo qui dépanne les cyclos voyageurs gratuitement ! Ça tombe à pic, la patte de mon dérailleur est tordue et j'ai la pièce et Jeronimo règle ça en un tour de main. Les touristes aussi bien que les Chiliens circulent à vélo à San Pedro car la ville s'y prête bien.

Puis je pars à Toconao à vélo en direction de la laguna Chaxa qui est une réserve où on peut voir des flamants roses. Je laisse une partie de mes affaires au camping auberge où je dormais, car je n'ai pas besoin de tout emporter pour 3 jours. Sur la route, je m'arrête à l'entrée de l'ALMA (Atacama Large Millimeter Array : Grand Réseau Millimétrique et submillimétrique de l'Atacama) qui est un radio télescope constitué de 66 antennes de 12 m et 7 m de diamètre qui peuvent être réparties sur 16 km de distance sur le plateau de Chajnantor à plus de 5000 m d'altitude. Il n'est pas possible de le visiter à cause de l'altitude car ils ne veulent pas prendre de risques en cas de « soroche » (mal des montagnes). L'ALMA fonctionne par interférométrie ce qui est en fait un télescope « virtuel » de 16 km de diamètre. Je m'arrête pour pic-niquer dans une forêt plantée au cordeau avec une espèce de tamaris du désert. Le contraste est surréaliste entre le désert et cette forêt. À Toconao, je m'installe pour 2 nuits dans une petite auberge. Le lendemain je pars vers la Laguna Chaxa mais le ciel est gris et l'orage menace. J'arrive à l'entrée de la réserve naturelle sous un bon crachin assez froid et je n'irai pas plus loin. Les gardes de la réserve me l'interdisent à cause de la pluie car elle s'accroît. Ils m'offrent un thé bien chaud avec des petits fours qui sont les bienvenus ! La pluie se calme un peu ce qui me permet de revenir à Toconao et d'y arriver à la tombée de la nuit. Le lendemain, je rentre à San Pedro avec un beau soleil et un ciel bien dégagé, c'est rajeunissant !

En flânant dans les rues de la ville, je rencontre Pierre un français qui travaille dans une agence de tourisme. Et il me donne pleins de tuyaux. J'ai envie de gravir un sommet. Il me conseille de faire une excursion en altitude au salar d'Uyuni en Bolivie avant pour m'acclimater. J'en rêve comme beaucoup de cyclo voyageurs dans les Andes d'y aller à vélo. Mais depuis San Pedro c'est très compliqué : il faut traverser le Sud Lipez région peu peuplée du sud ouest de la Bolivie et il y a beaucoup de pistes sableuses et peu de points d'eau et je ne passerai pas avec mon trike et la remorque. À suivre..

liens :

www.eso.org - plus d'informations sur l'ALMA et les observatoires de l'ESO au Chili. multilingue.

<http://corpgen.cl> - Corporación GEN en espagnol.

Pierre Virlogeux - 2P2R

TRANSTOULOUSAINE

Plus que jamais!

Dans un petit mois, c'est la Transtoulousaine : dimanche 11 octobre !

A l'heure où nous annonçons cet évènement, nul ne sait quelle sera la situation sanitaire en ce début octobre. Ce qui est sûr, c'est que le concept même de la Transtoulousaine répond en tout point au respect des normes que l'on a connues et le cas échéant encore ou à nouveau en vigueur.

La Transtoulousaine, ce n'est ni une compétition ni un spectacle ; juste des habitants marchant dans leur ville ni plus ni moins !

Cette convergence piétonne fait marcher quelques centaines de personnes loin des 5000, plafond quelquefois affiché pour d'autres types d'évènements. Qui plus est, ces participants partiront de manière libre donc échelonnée depuis 5 départs (et même 8 avec les départs intermédiaires) en suivant 5 itinéraires différents, longs de 6 à 20 km ; autrement dit, les distances physiques ont de quoi être respectées ! A l'arrivée, marcheuses et marcheurs pourront s'isoler pour pique-niquer : l'île du Ramier est assez vaste, non ?

La fête du Ramier

Cette année (super !), le collectif du Ramier organise, le même jour, la seconde fête du Ramier. Avec des lieux d'animation éclatés sur toute l'île, le public pourra découvrir et pratiquer des activités sportives, ludiques, culturelles, environnementales. Ainsi, si tout va pour le mieux, les visiteurs seront amenés à se disperser au maximum sur toute l'île. Là aussi c'est le concept même de cet évènement : pas de foule, pas de consommation, de l'échange, de l'action.

Un règlement intérieur

Bien sûr, les participants seront équipés de masques et autre gel hydro-alcoolique ; si les organisateurs misent sur le civisme du randonneur, les consignes de sécurité et d'hygiène seront répétées sur le site de la Transtoulousaine, à l'inscription (impérative), aux départs, à l'arrivée. D'ailleurs, pour cette édition, les organisateurs ont élaboré (merci Gérard !) un règlement intérieur à la demande -logique- des pouvoirs publics. Ce texte, soumis à tous les participants, rappellera à la fois gestes citoyens et esprit/philosophie de la Transtoulousaine.

La santé d'abord

Comme le rappelle souvent son égérie, Isabelle (le Sens de la Marche), la Transtoulousaine c'est d'abord la santé. Cet évènement est né pour encourager les participants à pratiquer une activité physique telle que la marche ; celle-ci a pour effet d'agir positivement sur le physique, sur le moral, sur l'environnement, donc sur la santé ; en particulier, le système immunitaire s'en trouve renforcé ; la TT : la balade anti-Covid 19 !

En somme, ne vaut-il pas mieux bouger, en participant à une activité saine, plutôt que de rester enfermé et privé de lien social ? Le 11 octobre, venez marcher, venez agir, venez vivre !



L'équipe de la Transtoulousaine



Transtoulousaine mode d'emploi

Précisions sur les cinq 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.

Pour visualiser les cinq itinéraires :

https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1oIcIbaQfHHWKwnJJCH_KZ4YpWUzszgYqC&usp=sharing.

Pour participer à la Transtoulousaine, c'est très simple :

Retenir la date du dimanche 11 octobre sur son agenda

Choisir son itinéraire (et donc son point de départ)

S'inscrire (en ligne) sur : <https://www.linscription.com/transtoulousaine20-46710>

Lire le règlement intérieur.

Préparer sa marche :

Vérifier chaussures et tenue.

Rassembler eau, masque, gel hydro-alcoolique, pique-nique le cas échéant.

Se présenter au départ en pleine forme, venu à pied, à vélo, en transport en commun.

Recevoir le carnet de marche, écouter les dernières consignes, déposer son obole (2€).

Découvrir l'itinéraire, ses curiosités, prendre plaisir !

Signaler votre arrivée au théâtre de verdure.

Profiter des stands des partenaires organisateurs et aussi des animations du Collectif du Ramier « Fédér'action »

Pour plus d'informations :

<https://lesensdelamarche.fr/2020/07/08/la-transtoulousaine-2020-3eme-edition/>

<https://www.facebook.com/transtoulousaine>

<https://www.facebook.com/events/197305915033023/>

LA FLOW VÉLO

Une belle découverte!

Découverte de la « Flow Vélo »

« Vous n'aurez pas le droit de circuler en groupe », « Vous ne trouverez pas de camping pour vous accueillir », « Les trains ne circulent pas et ceux qui circulent ne prennent pas de vélos ». Nous avons entendu tout ça entre autres tout au long du printemps, mais nous avons tenu bon. Nous c'est la petite équipe d'adhérents 2p2r qui a pris en charge l'organisation de cette randonnée qui a vu pédaler une vingtaine de cyclistes le long de la véloroute appelée « Flow Vélo » du 28 juin au 5 juillet.

La « Flow Vélo » qu'est-ce ? : Aux portes du Sud-Ouest, une véloroute longue de près de 300 km Elle relie Thiviers en Dordogne à l'île d'Aix en Charente-Maritime via Angoulême, Cognac et Saintes. Après Angoulême elle suit le fleuve Charente pour terminer à L'île d'Aix.

Les motivations de la randonnée sont multiples mais on retiendra la volonté d'apporter une expertise sur un itinéraire dûment répertorié, le désir de découvrir une région, des territoires et le plaisir à pédaler ensemble. La « Flow Vélo » véloroute récente, donc peu testée, dans une région peu connue d'une grande partie d'entre nous, présente les bonnes caractéristiques.

Le point de vue de l'adhérent AF3V sur cet itinéraire : une véloroute bien balisée (peu de risques de se perdre), un itinéraire sans grosses difficultés, une très forte proportion d'itinéraires non partagés avec les voitures au prix souvent de l'inconfort d'un revêtement non goudronné (ce dernier point a recueilli des appréciations contrastées dans le groupe). A noter aussi une bonne accessibilité par le train. Au jour le jour nos observations ont été collectées par le délégué régional AF3V.



beaucoup de bons moments passés ensemble, de beaux et bons souvenirs.

Plus d'information sur la Flow Vélo : <https://www.laflowvelo.com/>
Notre itinéraire est visible ici : <https://www.visugpx.com/2ERmaX9Stp>



Le point de vue du touriste : de superbes paysages très variés des reliefs de la Dordogne à la vallée de la Charente pour terminer sur les marais de Rochefort. Nous avons visité Brantôme, Saintes (Abbaye aux Dames, Cathédrale, Amphithéâtre romain) et Rochefort (Arsenal, Corderie Royale et Frégate Hermione) avec pour finir une grande balade à pied sur l'île d'Aix.

En chiffres, la randonnée ce fut plus de 400 km, 7 nuits de camping, une journée de repos, 7 apéros, zéro crevaison ou incident mécanique, pas de randonneur perdu, pas d'accident. Au final,

L'équipe rando Flow Vélo 2P2R

Ca rime fort. .

Le vélo c'est la santé,
Pédaler c'est la garder,
les prisonniers de l'auto
ne font pas de vieux os.
A vélo place aux p'tits oiseaux
A vélo, le monde est meilleur
car le cliquetis du dérailleur
vous donne envie d'ailleurs
Le vélo dans le monde d'après,
la petite chaîne de la liberté,
sera celle de vos bicyclettes.
Désormais pour vos emplettes
la petite reine est plus mobile,
alors confinez les automobiles.
Pour vos prochaines vacances,
en pédalant elles seront en silence
sur les départementales de France.
Dans le monde après Covid dix neuf
les itinéraires cyclables tout neufs
apparaissent partout dans le monde
pour le bonheur de faire des rondes.
Il paraît que c'est du provisoire
pour y aller partout sur le territoire,
alors roulez pour que le définitif
prenne la place et soit plus festif.
pour y aller partout sur le territoire,
alors roulez pour que le définitif
prenne la place et soit plus festif.

Pierre Virlogeux - 2P2R

Vu à Balaruc



Vous pourrez, après la chute, faire
une petite séance de remise en
forme aux thermes de Balaruc les
Bains !

Le vélo avance!



Si en plus on nous met des bâtons
dans les roues, comment voulez
vous que les projets des
aménagement cyclables avancent !

VIE DE L'ASSO

Des arrivées et des départs...

Ça bouge à Pibrac

Depuis le début de l'année notre antenne Pibracaise, soutenue par l'Association Pibr'Action Environnement, a connu un regain d'activité avec :

- la mise à jour de la liste des points noirs et améliorations possibles, notamment pour faciliter et sécuriser les liaisons avec les communes voisines et entre les zones d'activités telles que les écoles, la gare, les centres de loisir, ...
- la définition d'actions de promotion des modes de déplacement doux.

- plusieurs réunions de travail et des visites sur le terrain avec la nouvelle municipalité qui semble très favorable à une participation active des usagers à la définition des aménagements nécessaires.

Des premiers résultats ont déjà été obtenus avec notamment l'accord de Toulouse Métropole pour la création de bandes cyclables à l'occasion de la réfection du Chemin de l'Ancienne Tuilerie, axe important dans les déplacements vers Colomiers.

Dominique Gentili - Nouveau référent Antenne Pibrac



Elle va pas bien loin...

Un grand merci à Sophie qui quitte le CA de l'association après plus de 10 années de contribution très active. Elle a montré un engagement constant et efficace sur de nombreux dossiers (AYAV, partenariats avec Vélocistes, dossiers techniques..) en plus de l'animation de l'antenne de Tournefeuille. Mais Sophie ne va pas loin, car elle va s'occuper des mobilités et déplacements dans la nouvelle équipe municipale en place à Tournefeuille : Sophie, bonne route et à bientôt!

Le CA de Deux Pieds Deux Roues



Une jeune retraitée...

Marie-Rose, notre ancienne secrétaire, a abandonné le local de 2P2R pour une île secrète sur la Garonne.

Bien que comme toute Ariégeoise elle ait le pied sûr, elle a troqué la souris de l'ordi pour des bâtons de marche afin d'assurer la traversée vers sa nouvelle oasis.



Programme des balades du dimanche

- **6 septembre : De la gare de Foix à la gare de Bouspens**

Une voie verte à découvrir, les coteaux et les gorges de l'Arize.

Réservée aux cyclistes qui ne craignent ni les côtes, ni les kilomètres. Proposée par Emmanuel

- **20 septembre : Carcassonne St Hilaire « spéciale journée du patrimoine ».**

proposée par Jean-Manuel

Balade facile au départ de Carcassonne, déplacement en train TER

Visite du village et de l'abbaye, découverte de la Blanquette qui fut inventée par les Moines de St Hilaire.

- **3 et 4 octobre : Montpellier, Sète, Agde** (Yves, Marie-Claude, Didier)

Un dernier clin d'œil à l'été dans un cadre estival, départ de Montpellier avec une nuit à Sète.

En supplément, possibilité de précéder le séjour le vendredi avec une rencontre, apéritif et promenade avec nos amis montpelliérains de Vélocité.

- **11 octobre : la Transtoulousaine** un événement 2 Pieds 2 Roues mais à pied.

- **18 octobre : Auch, le musée des Amériques**, c'est avec Michel, notre monsieur Culture. Un peu de vélo à travers le Gers pour un musée exceptionnel et unique.

Déplacement en train TER.

- **8 novembre : les érables de Pibrac** au départ de Toulouse, balade proposée par François.

Le superbe jardin d'érables créé par un passionné

La basilique Ste Germaine en hommage à la Ste Bernadette locale.

- **22 novembre : les Ramiers de la Garonne**

Au départ et si proche de Toulouse, une zone nature sauvage dans un cadre bucolique

- **6 décembre : Et si nous allions au cinéma à vélo ?**

En partenariat avec le cinéma Studio 7 à Auzielle, convergence cycliste vers le cinéma pour voir un film à l'affiche.

- **17 Janvier : la tête dans les étoiles.**

A pied ou à vélo le sentier Planète de Quint Fonsegrives avec peut-être quelques surprises

- **31 janvier : La Péritoulousaine** : et si on faisait le tour de Toulouse par les voies vertes.

Un petit rappel, la participation est symbolique : 1€ au profit de l'association et il faut être adhérent 2 Pieds 2 Roues.

N'oubliez pas, le vélo est le mode de déplacement qui permet à la fois d'entretenir sa condition physique et de se déplacer en respectant l'environnement. C'est facile, jamais de bouchons, aucune pollution, que du plaisir ! Bonnes balades.

19ème Édition des Journées Nationales des Voies Vertes

Chaque année, l'Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes – AF3V – fédère les Journées Nationales des Voies Vertes. Cette 19ème édition des JNVV s'inscrit à nouveau dans le cadre de la Semaine Européenne de la Mobilité qui a lieu du 16 au 22 septembre 2020 sous le thème : "Mobilité Zéro-émission pour tous !" 2P2R y sera présent en septembre avec une inauguration de voie verte, programme à venir sur notre site <https://2p2r.org/>

Le Club des Villes et Territoires Cyclables organise un cycle de formations dédié aux modes actifs et aux vélos en particulier.

Les thèmes sont les suivants :

- Sécurité des vélos et des nouveaux engins de déplacement
- La location de vélos en courte, moyenne et longue durée
- Les aménagements et la signalisation des itinéraires cyclables
- Développement de services aux cyclistes : apprentissage et ateliers de réparation

Toutes à vélo - une opération de la Fédération Française de Cyclotourisme

Cette opération organisée tous les 4 ans, était prévue en septembre 2020 à Toulouse avec un rassemblement de 4000 cyclistes femmes venues de toute la France et de pays Européens : ce n'est que partie remise pour 2021 et 2P2R y contribuera !

Exposition Anthropocycle au Musée Calbet de Grisolles du 18 juillet 2020 au 6 mars 2021: L'Anthropocycle y est présentée comme la période au cours de laquelle la bicyclette a infléchi les modes de vie de l'Homme... à voir !

Notez la journée festive du samedi 3 octobre avec concerts, animations diverses, foodtrucks. Le camping de Grisolles peut vous accueillir.

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, on partagera 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, on vous présentera nos actions et les différents domaines d'intervention de 2P2R sur toute l'Agglomération Toulousaine

INFO

Partenaires

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



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



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



13 Allées Paul Feuga
10% sur accessoires ;
15% sur accessoires et
équipements livrés
avec vélo électrique neuf



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



13 rue Arnaud
Bernard
10% sur les
accessoires vélo



9 rue Rivals
10% de remise sur vélos et
accessoires, hors promo



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
6% sur tous les articles
hors promotion



la capture des lucioles

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



170 Rue de Périole
10 % sur tous les articles
hors promotions



185, avenue des États Unis
5% sur les vélos électriques
et les articles vélos



33, avenue Crampel
5% de remise



4 rue des Braves
10% de remise



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

La vitesse est-elle limitée sur les Voies Vertes ? réponse : OUI

Y a-t-il une vitesse limitée sur les Voies Vertes ? Même si aucun texte officiel n'existe, la réponse est oui, et c'est 25km/h. **C'est la Coordonnatrice interministérielle du vélo, Sylvie Banoun**, qui l'a expliqué lors de la journée organisée par le CEREMA le 24 Novembre 2016 sur « Le vélo interurbain et les véloroutes et voies vertes ». La question suivante a été posée : « existe-t-il une vitesse limitée sur les Voies Vertes ? »

Sylvie Banoun a répondu : « non officiellement, mais oui « implicitement »

puisque les VAE ne sont considérés comme bicyclette que si leur vitesse est inférieure à 25km/h, au-dessus ils sont un vélomoteur, interdit sur une voie verte ».

Autre argument de Sylvie Banoun: la Voie Verte n'impose pas au cycliste de rouler à la vitesse du pas, mais, selon le « **principe de prudence** » (cf. [article R412-6](#) sur le site Légifrance), il doit normalement « faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ». Ce qui implique, au croisement des piétons, une vitesse réduite d'environ 15km/h voire moins.

Certains gestionnaires de Voies Vertes ont limité la vitesse sur leur Voie Verte, comme le SMDRA qui a limité la vitesse sur la Voie Verte des Gaves (Lourdes) à 20km/h, ou La Voie Verte Trans Ardennes (30km/h par arrêté préfectoral).

Certains départements ont pris des arrêtés pour limiter la vitesse des véhicules (les bicyclettes sont des véhicules) sur les Voies Vertes, c'est le cas de la Gironde. Dans ce département les Voies Vertes ont le statut de pistes cyclables et sont des routes départementales. Un arrêté du 23/09/2010 limite la vitesse sur ces « routes » à 30km/h.

Commentaire JS : J'approuve les arguments de S. Banoun. Les Voies Vertes sont des espaces partagés entre cyclistes, piétons et assimilés, dont les personnes en situation de handicap. Une limitation de vitesse me paraît naturelle. Elle relève du bon sens, du respect de l'autre, du civisme, et de la volonté de partage et de rencontre. Chacun devrait respecter la règle de « respect du plus faible », et ce principe figure dans les « codes de bonne conduite » affichés sur de nombreuses voies vertes.



Voie Verte des Argoulets à Toulouse

Julien Savary - 2P2R Délégation AF3V

BALADES A VELO TOULOUSAINES

N° 97 – Scandibérique de Dax à Saubusse

Distance aller : 28km

Difficultés : aucune

Balade sur la Véloroute EV3 Scandibérique (Véloroute des Pèlerins) avec un jalonnement clair.

Départ : Dax (Pont Vieux) (Km 0). L'itinéraire est jalonné comme Scandibérique. La Véloroute ne suit pas l'Adour sur 20km. Elle monte dans Saint-Paul-lès-Dax sur une piste cyclable, puis va passer devant l'église romane, et traverse la commune avec sur-largeurs et pistes cyclables.

On passe devant le Lac de Christus, et continue jusqu'au carrefour « La Pince » où l'on va à droite sur la D16, avec une piste jusqu'au cimetière.

Après 1km sur la route -prudence- on prend à gauche l'Allée d'Hardy qui longe la voie rapide D824, et va dans les bois au camping L'étang d'Ardy (Km 9).

Ensuite on remonte pour franchir la D824, et continue sur des petits chemins, avec un joli passage en pleine forêt landaise, où il faut s'arrêter voir la « tourbière de l'Estanque », zone naturelle protégée.

Après la D70 circulée, on arrive à la Mairie d'Anjoumé, avec tables dans la prairie devant l'église (Km 15,6).

La route de Hias, sur le plateau, est ensuite agréable, et après le château d'eau l'itinéraire descend jusqu'à Rivière-Saas et Gourby, avec son église, son fronton et son trinquet couvert qui mérite une visite (Km 19,5).

Après la voie ferrée, un passage canadien marque l'entrée des Barthes communales que l'on traverse sur un chemin non revêtu en dur. Ce chemin presque roulant file vers le rideau d'arbres. Là, on doit continuer tout droit pour aller rejoindre l'Adour à travers bois, sur un chemin souvent boueux.

Le deuxième passage canadien se situe au pied de la digue de l'Adour, et on continue à droite, sur la digue de l'Adour, sur un chemin en terre sauvage souvent boueux, jusqu'à la limite avec Saubusse où le chemin devient revêtu (Km 25).

On continue sur la digue longeant le fleuve, avec de belles vues sur l'Adour et les Barthes, et arrive à Saubusse, au pont de la D17 (Km 28) avec une halte possible au bord de l'eau (tables-bancs). Joli port et quais de l'Adour. Bars-restaurants. Voir la Galupe « Bayoune », bateau que la Mairie est en train de rénover pour qu'elle navigue sur l'Adour.



Les Barthes de l'Adour

Julien Savary - 2P2R Délégation AF3V

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

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

RÉUNIONS (ouvertes à toutes et tous !)

Le Conseil d'Administration se réunit le dernier mercredi de chaque mois (en général), à 20h15 à la Maison du vélo, 12 boulevard Bonrepos à Toulouse (face à la gare Matabiau).
Prochaines dates : 30 septembre, 28 octobre, 25 novembre, 16 décembre 2020.

BALADES NOCTURNES

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

BALADES DU DIMANCHE

Programme détaillé sur : <https://www.2p2r.org/balades-guides/>
Prochaines dates : 6 septembre : de Foix à Bousens, 20 septembre : de Carcassonne à St Hilaire, 3 et 4 octobre : de Montpellier à Agde, 11 octobre : la Transtoulousaine
18 octobre : Auch et le musée des Amériques, 8 novembre : les érables de Pibrac au départ de Toulouse, 22 novembre : les Ramiers de la Garonne.

Et aussi...

Forum des associations de Saint Orens, Tournefeuille, Ramonville le 5 septembre
Forum des associations de Balma le 12 septembre
15ème foire aux vélos de Ramonville le 19 septembre
Stand sur le marché de Cugnaux dans le cadre de la semaine de la mobilité, le 19 septembre
Semaine Européenne de la Mobilité du 16 au 22 septembre 2020
Journée Mobilité et Prévention routière à Muret le 23 septembre