



Le journal des mobilités actives

n°139 Printemps 2019

SOMMAIRE

- p. 2 : Edito du Président
- p. 3 & 4 : Notre SDCA
- p. 5 à 7 : Trottoirs terrassés
- p. 8 : Traversées piétonnes
- p. 9 & 10 : Les guides 2P2R
- p. 11 & 12 : VelObs news
- p. 13 : AYAV hiver - le bilan
- p. 14 : Lumières à Tournefeuille
- p. 15 à 18 : Revue de presse
- p. 19 & 20 : Cyclo-travail
- p. 21 : La vie de l'asso
- p. 22 : AYAY Programmation printemps
- p. 23 & 24 : Mobilité urbaine, l'ère de la cohabitation
- p. 25 : L'Association Valentin Haüy (AVH)
- p. 26 : Vélo à Montréal
- p. 27 : La Roue Tourne - bilan 4ème édition
- p. 28 : Balades du dimanche
- p. 29 : Nos partenaires
- p. 30 & 31 : Actu AF3V et balade à vélo n° 93

ISSN : 2260-3441
Dépôt légal : Avril 2019

ÉDITO

Bravo à tous!

- Bravo à **tous les actifs de Deux Pieds Deux Roues** qui ont réalisé un travail sans précédent pour livrer le 31 janvier 2019 plus de 300 propositions d'aménagements cyclables afin d'enrichir le futur Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération de la région toulousaine. Propositions estimées à 400 millions d'euros sur 10 ans, cf l'article dédié.

- Bravo à **Didier Joint** pour avoir structuré ce travail par la mise en place d'outils de travail interne.

- Bravo à **Gérald Salin** pour avoir mis en place notre outil collaboratif:

<https://velomax.2p2r.org/>

Outil unique en France, encore jamais utilisé par une association de la FUB. Gérald a réalisé un travail de pro. Nous vous incitons, vous les référents 2P2R de quartier et d'antennes, à continuer à l'utiliser auprès de vos élus de proximité.

- Bravo à la FUB d'infléchir le **projet de loi d'orientation des mobilités (LOM)**. La LOM est de retour à l'Assemblée Nationale. Nous vous tiendrons informés des avancées et inciterons à rencontrer vos députés respectifs afin de les convaincre à amender cette loi. Par ex, la FUB défend la coordination de la création de réseaux vélos express dans les bassins de mobilité des métropoles. Les idées de 2P2R sont donc en avance avec la future loi!

- Bravo à la **commission Piétons** pour son implication et sa participation au mois de mars 2019 à la première réunion dédiée au **Schéma Directeur Piétons d'Agglomération (SDPA)** organisée par Tisséo Collectivités. Le SDPA officiel est pour le moment une coquille vide qui devra être enrichi par tout le travail de la commission. Bon rétablissement à Jean Labbé notre métronome piéton.

- Bravo à Toulouse Métropole qui s'est encore une fois distinguée par son implication pour la promotion de la voiture au quotidien en votant le 14 février 2019 une délibération sur le PARM (Plan d'aménagements routiers métropolitains) **programmant un investissement a minima de 1900 millions d'euros d'aménagements routiers**. Ce PARM fera de Toulouse la capitale, pas nationale mais européenne de l'auto/motosolisme en 2040. Merci à Jean-Luc Moudenc pour ce joli cadeau empoisonné.

- Bravo à Commission européenne qui est la seule à se préoccuper de la santé de ses concitoyens et de l'amélioration de la qualité de l'air sur son territoire en renvoyant devant la Cour de justice de l'Union Européenne les mauvais élèves que sont entre-autre la France et plus particulièrement Toulouse Métropole (qui dépassent régulièrement les seuils européens de densité de polluants de l'air via NOX et autres microparticules). Jean-Luc Moudenc préfère attendre les prochaines élections municipales pour proposer son plan ZFE (Zones à Faible émission). Car il y a un risque d'in-acceptabilité certaine qui pourrait lui faire perdre sa voix et...beaucoup de voix.

- Enfin bravo à **Marie-Rose Soula** pour son implication sans limite en tant que secrétaire (mais pas que) de l'association depuis une vingtaine d'années. Cheville ouvrière de l'asso, toujours le bon mot pour nous recevoir au local, une énergie débordante et un sens de l'humour aiguisé. Merci à toi Marie-Rose et merci à **Christiane Heurtel-Piguillem** qui a été élue lors du dernier CA de 2P2R en tant que nouvelle secrétaire!

Guillaume Crouau, Président de Deux Pieds Deux Roues

NOTRE SDCA

Un plan ambitieux !

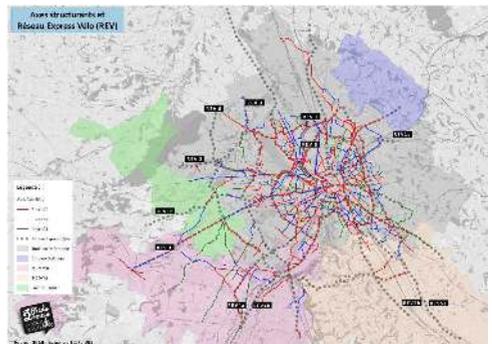
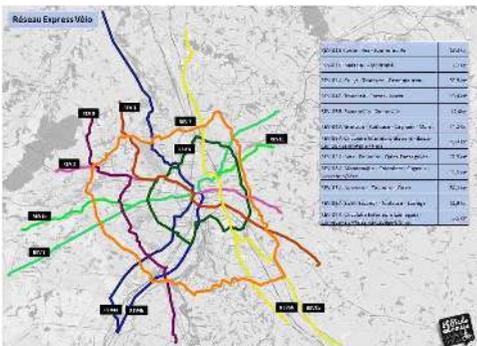
1077 km – 400 M€, voici notre Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération

L'enquête publique du Plan de Déplacement Urbain (PDU), alias Plan Mobilité 2020 2025 2030, a conclu à deux réserves, toutes deux liées aux modes actifs. La Commission demandait à Tisséo Collectivité de réaliser un schéma directeur cyclable d'agglomération (115 communes) d'ici fin 2019.

Qui mieux que vous, nous, cyclistes au quotidien, êtes en mesure d'établir les besoins en aménagements, en traversée, en axes sur tout ce territoire ?

Voilà pourquoi nous nous sommes retroussés les manches, avons dépliés les cartes, avons parcourus les itinéraires, avons développé un outil cartographique en ligne (VéloMAX – merci Gérald), avons fait appel à un professionnel des transports (Mobithink – merci Eric Gellis) pour donner de la crédibilité et de la gueule à notre travail.

Vous trouverez un extrait des cartes ci-dessous. Mais le lien indispensable est celui-ci <https://velomax.2p2r.org>



En chiffre ça donne ça :
48 quartiers ou antennes mobilisés – 144 membres de 2P2R ont contribué soit plus de 1000 heures de travail.

Bravo et merci à tous les bénévoles de 2P2R qui ont planché sur le REV (Réseau Express Vélo) et les Axes Structurants!

Voir le détail en page suivante.



Le Réseau Express Vélo (REV)

8 lignes (5 diamétrales, 2 circulaire, 1 tangente), 385 kms pour un coût estimé de 192 M€ (19M€/an – l'idée étant de créer une ligne entière après l'autre).

La base du travail a été la desserte et la liaison des pôles d'emploi (nombre d'emplois et d'entreprises), d'habitat (densité d'habitants), les pôles de transport (gare, métro, tram, Linéo).

Les Axes Structurants

Classés en 3 priorités de réalisation, avec une logique d'axe et non pas de travaux ponctuels, 317 propositions ont émergé pour 692 km estimés à 207 M€. Evidemment la priorité 1 est la plus importante avec 371 km pour 111 M€.

Ce travail est le fruit des besoins des actifs de l'asso. Bien évidemment, le réseau proposé est perfectible (couverture partielle du territoire, connexions à optimiser...) mais c'est une base pour toutes les collectivités qui auront en charge la mise en musique.

Il semble que Tisseo élabore une ossature d'agglomération qui s'apparente à la carte des REV. Les axes structurants restants du seul ressort des collectivités compétentes (Toulouse Métropole, Sicoval, CA Muretain...). Mais le travail devra se poursuivre pour nous : convaincre de la meilleure déclinaison dans le SDCA officiel de notre SDCA, donner de l'ambition aux REV avec une qualité de réalisation et un saut qualitatif, pousser les collectivités à programmer et réaliser.

Ne perdons pas de vue que pour mettre les automobilistes sur des vélos il faudra trois préalables:

- une collaboration active entre les décideurs et nous
- un budget à la hauteur des enjeux
- une redistribution réelle de l'espace public au profit des modes actifs

Sébastien Bosvieux - 2P2R

le code du cycliste

8 X 12 X 0,7 cm pour 54 g. Voilà un ouvrage petit mais costaud ! Lois, décrets, codes, il y a absolument tout ce qui parle vélo de près ou de loin dans la réglementation française, que ce soient vos devoirs mais aussi vos droits ! En prime, les commentaires de l'auteur qui est magistrat à Lille.

Pour être incollable devant les élus, techniciens, policier ou entre amis, nous vous proposons, chers adhérents, un achat groupé. Il vous en coûtera 4€ l'exemplaire. Envoyez nous un mail à toulouse@fubicy.org avant le 15 mai si vous êtes intéressé !

"Le code du cycliste" Ludovic Duprey, éditions Dalloz 162 pages mini-format.



TROTTOIRS

Mais où sont-ils passés?!

« Trottoirs terrassés » : spécialité toulousaine

En 1940, lorsque les façades des bâtiments de la Place du Capitole n'étaient pas encore roses, mais plutôt blanches, et lorsque la population de la commune de Toulouse atteignait à peine les 200.000 âmes, le trottoir courant de la rue Pargaminières à la rue Gambetta faisait à peu près 5 m de large (voir photo de gauche).



A cette époque-là, seuls deux cafés/brasseries se trouvaient sous les arcades de ce côté de la place : une pharmacie, une papeterie, un bureau de presse, un hôtel, un tailleur, un bijoutier, un vendeur de meubles... se partageaient la presque totalité des 29 arcades qui relient les deux rues précédemment citées. Sur les photos de l'époque, les rares terrasses que l'on y voit n'occupaient même pas la moitié de la largeur du trottoir existant, soit quelque 2,0m.

Lorsqu'en 1995 finissent les travaux qui ont scellé l'actuelle configuration de la place du Capitole, la ville de Toulouse compte quelque 350.000 habitants et le nouveau trottoir fait désormais 12,4m (points noirs sur la droite deux photos), presque le triple qu'en 1940: entre temps, sous nos 29 arcades les brasseries et les cafés sont devenus largement majoritaires.

Lorsqu'en 2019 un demi million d'âmes sont officiellement recensées dans la commune de Toulouse, les terrasses de ces cafés et de ces brasseries occupent, en toute légalité (arrêtés municipaux à l'appui), une bande de 12,4m sur les 12,4m de la largeur du fameux trottoir (oui, vous avez bien lu, 12,4m sur 12,4m, il ne s'agit pas d'une erreur de frappe); qui plus est, les arrêtés en question accordent, sous la presque totalité des 29 arcades, à tous ces commerces dits « de bouche », une autre bande de terrasse, de 1,5m de large, courant devant leurs devantures. En tout et pour tout, la largeur de la bande réservée à toutes ces terrasses, fait presque 14m, voire presque 15m si l'on tient compte de l'espace existant sous les arcs des arcades, un espace qui est de fait à usage exclusif pour les cafetiers et les brasseurs.

Par conséquent, en 2019, les 500.000 habitants de la commune toulousaine (auxquels il faudrait ajouter les quelques milliers de « métropolo-toulousains » flânant souvent dans ce coin « capitolin », et les quelques milliers de touristes flânant tous, sans exception, dans ce même coin) ne disposent que d'un couloir de 2m de large, situé sous les arcades, pour déambuler de ce côté de la place (pourvu que ni les chaises, ni les tables, ni les présentoirs, ni les comptoirs sur roues des terrasses en question ne viennent grappiller quelques dizaines de centimètres par ci par là à cet espace réservé soi-disant aux piétons): une vraie déambulation en mode boîte de sardines.



Nous voilà donc, face à un aménagement, fort onéreux qui plus est, dont le but fut, aux dires des autorités de l'époque, d'augmenter l'espace voué aux piétons, et qui, à l'encontre du sens commun, entraîna l'effet contraire à celui escompté, ou du moins claironné par lesdites autorités, car nous avons assisté à une réduction drastique, voire à une vraie disparition, de la totalité de la superficie de l'espace anciennement réservé aux piétons.

Si jusqu'en 1994, n'importe quel piéton pouvait sans encombre et à toute heure de la journée aller de la rue Pargaminères à la rue Gambetta sur l'ancien trottoir (un trottoir plutôt quelconque, certes, mais opérationnel quand-même!) courant devant les fameuses 29 arcades de ce côté de la place du Capitole, ce même piéton devra, de nos jours, attendre la fermeture de cafés et autres (jamais avant minuit) pour pouvoir fouler les dalles de granit et les pavés de porphyre du plus large (et probablement du plus coûteux) trottoir de Toulouse, (pourvu que les responsables des terrasses aient bien voulu respecter l'ensemble d'obligations figurant dans les arrêtés municipaux cités, dont « le rangement après fermeture de l'établissement, hors du domaine public, de l'ensemble du mobilier » sur les terrasses en question) : bonjour les troubles de sommeil si nous, piétons invétérés, voulons jouir du droit de marcher sur les plus chers trottoirs de la commune toulousaine!

La privatisation excessive (d'aucuns diraient « éhontée ») de l'espace public que l'exemple des trottoirs de la place du Capitole représente, est sans conteste le cas le plus criant d'un phénomène sournois mais fort répandu dans Toulouse, et que nous avons appelé « **le terrassement de trottoirs** ».

Si lors de vos déambulations pédestres dans les nouvelles voies du centre ville fraîchement rendues plus ou moins piétonnes (Pargaminères, Gambetta, des Lois), ou en train de le devenir (place Victor Hugo), grâce aussi à des aménagements fort coûteux -au vu des matériaux employés pour daller et paver les nouvelles chaussées et les nouveaux trottoirs-, vous avez par moments l'impression que l'espace voué aux piétons a paradoxalement rétréci, détrompez-vous, il ne s'agit pas d'une impression, mais d'une certitude.

Nous voudrions aborder aussi dans cet article, un autre phénomène qui existait bien avant les faits relatés ci-dessus, celui des « **terrasses en dur sur trottoir** », c'est-à-dire, des terrasses maçonnées qui occupent à demeure (24 heures par jour, 365 jours par an) l'espace public. Pour le décrire nous allons nous focaliser sur l'axe Lascrosses/Esquirol :

Certaines de ces terrasses en dur occupent la totalité de la largeur du trottoir (La taverne bavaroise -bd. de Strasbourg- en est l'exemple le plus frappant), d'autres occupent un espace outrancièrement abusif (Le grand Zinc -bd. Lascrosses), d'autres occupent un espace un peu plus discret, mais qui « bouffe » quand-même plus de la moitié du trottoir d'origine (The Melting Pot, L'Entrecôte, Le Carpaccio -bd. de Strasbourg-, Le Coq d'or -bd. Carnot-, La Grillée -rue de Metz), et d'autres qui, tout en restant discrètes (en dur) sont couplées d'une grande terrasse « amovible », ce qui rend très compliquée, par moments, une déambulation normale sur le trottoir fortement encombré (L'Autan -bd de Strasbourg).

Mais, une fois arrivé(e)s sur la Place d'Esquirol, la question des terrasses en dur prend une autre dimension : sur cette place nombreux sont les cafés et les brasseries qui ont aussi depuis belle lurette d'énormes terrasses en dur (surtout côté Midica) : il s'agit, comme pour tous les autres établissements cités jusqu'à présent dans cet article, de commerces pour lesquels cet espace terrasse joue un rôle en rien négligeable pour leur bilan financier, tout comme pour l'animation (prise dans son sens vital et convivial) de la place elle-même..



Or de l'autre côté de cette place, quelques « fausses » terrasses en dur occupent aussi une grande partie de l'espace piéton : il ne s'agit pas d'endroits où l'on peut s'asseoir pour boire un café ou pour se restaurer, mais de « terrasses » où l'on peut admirer à travers leurs plus que moches baies vitrées les derniers modèles soit de smartphones (boutiques Orange, SFR et Bouygues) soit de robots pour la cuisine (boutique Darty).

Nous considérons que cette occupation du trottoir pour ce genre d'établissement n'a aucunement lieu d'être : si anciennement ces locaux furent occupés par de commerces dits « de bouche (ce qui rendit « justifiable » l'existence des terrasses qui allaient avec), la transformation de ces cafés et de ces brasseries en magasins commerciaux quelconques aurait tout naturellement dû marquer la disparition pure et simple de ces terrasses.

Si les autorités en place ont hérité de cet état de fait, elles peuvent, à tout moment, décider de ne pas renouveler les licences d'exploitation, car elles sont, entre autres, délivrées « à titre précaire et révocable ».

Quoi qu'il en soit, la superficie « piétonnable » de notre très discrète place d'Esquirol (amputée de plusieurs dizaines de m² lors de la construction des deux rampes du parking souterrain pour voitures, de l'escalier d'accès pour les usagers bipèdes du parking, et de deux bouches de métro) s'est rétrécie au fil du temps comme peau de chagrin : il eût été judicieux, dans un exercice d'équilibre, de rendre aux piétons ces parcelles de trottoirs terrassés : « **Déterrassons** » la place Esquirol !



Félix Martín Moral - 2P2R Commission Piétons

Des nouvelles du CAPAT

Le CAPAT c'est le Collectif Anti Pollution de l'Agglomération Toulousaine

Aux côtés des associations membres du collectif, 2Pieds 2Roues s'investit pour une meilleure qualité de l'air et des actions concrètes sur l'agglomération.

Focus sur un des groupes de travail :

Le groupe de travail « **capteurs** » a pour objectif de mailler le territoire de capteurs individuels capables de mesurer la qualité de l'air extérieur. Concrètement, les particuliers sont invités à participer à un atelier de fabrication de capteurs, à installer chez eux (à l'extérieur). Les données collectées alimentent ensuite automatiquement la base de données géographique et viennent abonder la carte collaborative sur <https://luftdaten.info/fr/accueil/> . Cela permet finalement de disposer de données en nombre important, et vient compléter les données officielles issues des (seulement) 9 capteurs, publiées par ATMO Occitanie.

Quelques séances ont été proposées par l'association de sensibilisation et de formation aux problématiques environnementales CPIE Terres Toulousaines, l'agenda des prochaines séances est consultable sur le site <http://cpierrestoulousaines.org/>

Thérèse Masquelier - 2P2R

TRAVERSÉES

*Les piétons
s'imposent !*

Le nombre fait la traversée !

Le 4 décembre dernier nous avons assisté à Toulouse à une journée de présentation « Les expérimentations et innovations pour un meilleur partage de la voirie » organisée par le CÉREMA (Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

A cette occasion il nous a été présenté l'expérimentation de capteurs pour sécuriser la traversée des piétons.

Le contexte de ce carrefour expérimental de Metz est assez identique à ce qu'on peut rencontrer par ici : un grand boulevard urbain, vitesses élevées, fort trafic. La traversée de la route permet aux scolaires d'aller vers un gymnase (donc en groupe), elle se fait en 2 fois et les feux sont synchronisés pour la voiture mais pas pour le piéton (classique).

L'objectif de cette expérimentation est de tester un dispositif permettant de détecter les groupes et d'adapter le temps de traversée en fonction du nombre de personnes.

Pour cela des capteurs thermiques sont installés au-dessus des 3 zones d'attente du passage piéton, sur des mats. Ils repèrent et calculent le taux d'occupation de la zone et adaptent le temps de vert piéton :

- Temps de vert classique 10 à 15"
- Seuil 1 : 30% d'occupation de la zone d'attente = temps de 25"
- Seuil 2 : 50% d'occupation : temps = 35"
- Seuil 3 : 75% d'occupation : temps = 50"

Fiabilité : seuls 0.14% des individus n'ont pas été détectés.

On note 2 limites d'utilisation:

- les groupes qui attendent trop loin du passage, donc hors de la zone d'attente, ne sont pas détectés.
- les piétons en mouvement dans la zone ou les cyclistes surestiment en revanche le taux d'occupation.

Les résultats s'avèrent bons puisque 13% des piétons démarrent leur traversée au feu rouge de dégagement (le moment entre lequel le signal piéton passe au rouge et celui des voitures au vert) contre 43% avant le test. Quant aux piétons encore en traversée au moment du vert automobile il est de 6% contre 38% auparavant.

Quand on sait que les temps de passage au vert des feux automobiles sont variables à Toulouse pour fluidifier le trafic, il est temps de penser aux piétons et d'améliorer les conditions de traversée. Espérons que ce genre de dispositif soit un outil prévu dans le prochain schéma directeur piétons de l'agglomération Toulousaine !



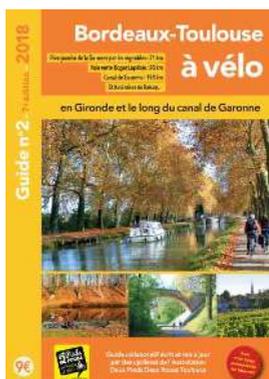
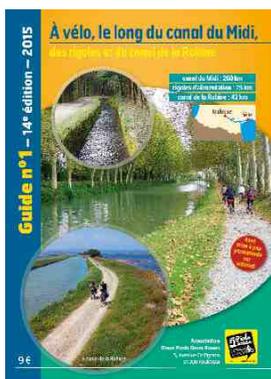
GUIDES 2P2R

un peu de pub ça fait pas de mal!

De Bordeaux à Sète à vélo, pourquoi plutôt choisir nos guides ?

Peut-être le savez-vous, l'association 2 pieds 2 roues édite des guides pour les cyclotouristes qui circulent sur les bords du canal entre Bordeaux, Toulouse et Sète.

Deux petits fascicules pensés, repérés et écrits par des bénévoles.



L'idée est de faire découvrir le voyage à vélo le long de cette magnifique voie verte qui relie l'Atlantique à la Méditerranée.

Largement agrémentés de cartes et d'informations intéressantes, ces ouvrages foisonnent de conseils adaptés à vos envies, à vos besoins ou à votre budget (hôtels, campings, chambres d'hôtes, contacts labellisés « accueil vélos », réparateurs, loueurs de vélos, ...) Notre expérience de cyclotouristes nous a permis de penser à des petits plus, comme trouver des toilettes, des points d'eau, les coins sympas, les aires de pique-nique ou les possibilités de restauration...

On vous indique aussi comment rejoindre le canal par le bus ou par les gares qui le desservent et pour ceux qui le veulent, comment aller explorer d'autres voies vertes qui y convergent.

Le guide 1 a été écrit en 2015. Il concerne la partie Toulouse à Sète le long du Canal du Midi (en prime la rigole + canal de la robine). L'attrait touristique du chef d'œuvre de Riquet lui a assuré, jusqu'à présent, un certain succès. Pour cette année, une nouveauté, nous allons incorporer dans tous les guides à la vente, une page de mises à jour, en plus des informations régulièrement rajoutées au site internet. Ce qui va permettre de réactualiser et de prolonger la vie de ce guide 1.



La réédition du guide 2 est récente (2018) et il sera lui aussi mis à jour chaque année. Partant de Bordeaux, comment rejoindre le Canal, à travers coteaux et vignobles ou bien par la sympathique piste Roger Lapéie qui emprunte une ancienne voie de chemin de fer ? Une fois au bord du canal, rejoindre Toulouse n'est pas difficile, Il suffit de suivre la piste aménagée et ombragée qui remplace l'ancien chemin de halage.

Dans le commerce, vous trouverez d'autres guides pour cyclotouristes autour de ce même canal. Ne vous trompez pas, leur démarche et leur finalité ne sont pas les nôtres. Ils sont écrits par des professionnels du tourisme et de l'édition. Le Guide du Routard est sorti au même moment que notre Bordeaux Toulouse.

Nous ne pouvions pas rivaliser, il bénéficiait déjà, de par sa notoriété, d'un succès assuré. On peut simplement se réjouir du fait qu'il contribue à la promotion et au tourisme autour de cette belle voie verte. Sachez cependant, que pour cela, il a été bien largement subventionné par les départements traversés par le parcours, alors que de notre côté, seules, la passion du voyage à vélo et l'amour pour ce canal de l'entre deux mers nous animaient. C'est un choix stratégique des départements que nous respectons.

Choisir et faire connaître nos guides, c'est aussi faire un geste militant pour nos valeurs associatives. C'est aider à promouvoir et développer les voies vertes, voies cyclables et une nouvelle forme de tourisme sur notre région en lien étroit avec l'association AF3V. C'est faire travailler des entreprises locales puisque nos guides sont imprimés à Toulouse (le guide du routard est imprimé à ... Madrid!)

Vous trouverez ces livres en vente à l'association, sur internet, par l'intermédiaire de cartovélo mais aussi dans des offices de tourisme, chez certains vélocistes ou dans des librairies qui ont bien voulu jouer le jeu et nous mettre à égalité avec les grands dans leurs rayons.

Merci à vous et belles découvertes à vélo le long des canaux de nos régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie.

Joëlle Monchauzou Monteil - pour le groupe de travail "2P2R Guides"

Un super don pour 2P2R !

Début janvier, un adhérent de 2P2R nous a fait un **don de 600 euros**, comportant le versement de l'IKV que lui avait versée son entreprise et 400 euros de contribution personnelle !

Ceci va nous aider dans les actions pour la défense des mobilités actives!
Merci à lui, on n'en reconte pas trop souvent d'aussi généreux!

Il y a un an paraissait dans ce même journal un article sur VelObs pour faire le point sur son utilisation à Toulouse.

Depuis, les choses ont continué d'avancer :

- Les développements ont continué pour ajouter de nouvelles fonctionnalités et toujours faciliter son utilisation
- Un atelier « speed-cycling » autour de VelObs a été co-animé avec VéloCité de Montpellier, lors des journées de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), à laquelle adhère 2P2R, à Lyon
- Une phase de meilleure formalisation du rôle de modérateur (liste de diffusion, documentation exhaustive...) est en cours avec le recrutement de bonnes volontés pour assurer ce rôle sur certaines zones
- L'aide au déploiement de VelObs sur d'autres territoires.

L'objectif de cet article est de faire un état des lieux des différentes instances de VelObs sur le territoire français où 9 associations ont mis en place une instance de VelObs ou sont en cours de mise en place.

Le site 2p2r.org a une page dédiée sur VelObs où sont notamment listées les autres associations qui l'utilisent : <https://2p2r.org/articles-divers/page-sommaire/article/velobs>



Carte des installations de VelObs.

- en jaune, les instances en production

- en orange, les instances en cours de mise en place ou de tests avancés



VelObs ailleurs en France, comment ça se passe?

Nous avons demandé aux associations qui se sont lancées dans l'aventure VelObs de nous faire un retour de leur expérience, en répondant notamment aux questions suivantes :

1. où en êtes-vous de la mise en place de VelObs?
2. quelles difficultés avez-vous rencontrées dans cette mise en place?
3. les collectivités avec qui vous êtes en relation prennent-elles en compte les observations? avez-vous "contractualisé" avec elles?
4. est-ce que vous êtes contents de la solution? qu'est-ce que cela vous a apporté?
5. que vous manque-t-il dans cette solution?

Vous trouverez ci-dessous un résumé de ces réponses. [Le tableau des réponses complètes](#) se trouve sur le site de 2P2R.

- Sur les 9 associations, 5 sont en mode « production », 2 sont en phase finale de tests et 2 sont en cours d'installation. En dehors de l'instance toulousaine mise en place dès 2009, toutes les autres instances ont débuté entre 2017 et 2019.



- 5 associations travaillent avec des collectivités, avec des niveaux divers d'implication de celles-ci. Dans certains cas, VelObs vient en remplacement d'un fonctionnement plutôt manuel pour améliorer l'efficacité des échanges (Bordeaux), pour d'autres c'est la collectivité qui a pointé VelObs comme outil de partage (Chambéry). Il arrive que des collectivités aient déjà en place un système de remontée de problème sur la voirie, mais pas spécifiquement pour le vélo, VelObs devant pas faire doublon. Il semble que les collectivités prennent en compte les remontées via VelObs, mais il n'y a pas de contractualisation officielle à ce jour pour les différentes instances. Certaines collectivités ignorent tout simplement VelObs (Montpellier)

- Les principales difficultés remontées dans la mise en place de VelObs concernent la nécessité de compétences en informatique ainsi que l'adaptation de l'outil à un mode de fonctionnement pré-existant avec la collectivité.

- Les différentes associations sont unanimes concernant l'apport de VelObs comme outil pour capter les besoins des utilisateurs quotidiens du vélo, pas forcément membres actifs des associations. L'intérêt mis en avant est aussi que VelObs est une base concrète de discussion avec les collectivités et la presse. Un bilan dans quelques mois/années sera nécessaire pour affiner la plus-value de VelObs. A titre d'information, toutes instances confondues, ce sont environ 4000 observations qui ont été enregistrées.

- Globalement, les associations sont satisfaites de VelObs. Les points d'amélioration cités concernent une meilleure ergonomie de l'interface et une plus grande facilité d'adaptation pour les non-informaticiens.

Le partage vers d'autres associations a permis d'améliorer VelObs au cours du temps et de mutualiser du temps bénévole de développement informatique, au bénéfice de tous. Ces retours vont alimenter une réflexion pour encore faire évoluer l'outil.

NB : à noter que l'association VéloCité de Montpellier, devant le non intérêt de la collectivité pour VelObs et suite au mouvement #jesuisundesdeux, met officiellement en place une solution alternative à VelObs permettant de diffuser les observations sur les réseaux sociaux.

Focus sur un projet d'application mobile multi-plateformes.

Une [application android](#) existe pour VelObs, qui peut être compilée pour chaque instance et mise à disposition sur Google Play Store.

Il existe deux limitations à l'heure actuelle :

- On ne dispose pas d'application mobile pour iOS
- Il faut compiler l'application pour chaque instance de VelObs

Pour corriger le premier point, l'association « Ma ville à Vélo » des Ardennes pilote un projet avec un responsable de formation BTS « Services Informatiques aux Organisations » de Charleville-Mézière. Le développement d'une application qui soit compilable pour android et iOS est confié à des groupes d'étudiants. Le travail est en cours, basé sur des technologie web (html, javascript, css) au travers du framework Apache Cordova.

Quand cette solution sera fonctionnelle, on mettra en place une solution mobile permettant de sélectionner l'instance VelObs à laquelle on veut accéder permettant ainsi de n'avoir plus qu'une seule application à maintenir sur les stores de Google et MAC.

Merci à toutes celles et ceux qui s'impliquent dans VelObs de près ou de loin!

Pour toute information, vous pouvez contacter toulouse@fubicy.org

Les campagnes d'hiver d'Allons-Y A Vélo, une affaire qui roule !

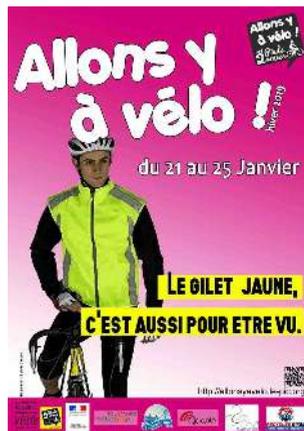
Pour sa 3e édition, la campagne hivernale d'Allons-Y A Vélo a rassemblé 40 entreprises, soit le même nombre que l'an dernier (sauf que l'an dernier, il y a eu 3 écoles en plus ; elles se réservent certainement pour revenir en force au printemps !).

Pour participer, c'est tout simple : un peu de communication au sein de votre entité (entreprise, administration, école, collège, ...) sur les bienfaits de se déplacer à vélo toute l'année et sur l'importance d'être visible, la distribution des gilets offerts par AYAV aux cyclistes de votre entité, éventuellement une animation autour du vélo, et le tour est joué !

Parmi les 40 entreprises, 29 ont relevé le challenge inter-entreprises. Même si la part modale du vélo durant l'hiver est sensiblement inférieure à celle du printemps, plusieurs entreprises affichent des taux impressionnants :

- Dans la catégorie -100 employés, c'est l'**Agence de d'Urbanisme et d'Aménagement de Toulouse (AUA/T)** qui remporte la première place avec un record de 53% de cyclistes le 25 janvier ;
- Dans la catégorie 100-500 employés, la palme revient à l'**ONERA** (habitué des premières places !) avec 35% de cyclistes le 29 janvier ;
- Dans la catégorie + 500 employés : la **Météopole** se hisse pour la 2e fois sur le haut du podium avec 18% de cyclistes le 21 janvier (égalant presque son résultat du printemps 2018 de 19.5%) !

Tous les résultats des challenges Allons-Y A Vélo depuis 2015 sont disponibles sur le site web d'AYAV à <https://allonsyavelo.le-pic.org/spip.php?rubrique11&lang=fr>
Et Allons-Y A Vélo continue sur sa lancée: la prochaine édition de printemps a lieu du 13 au 24 mai !



Sophie Valcke - AYAV

LUMIÈRES!

Cyclistes soyez éclairés!

DES LUMIÈRES DANS LA NUIT

Quand vient la saison sombre, il arrive qu'on croise, au détour d'une piste, des silhouettes obscures sur des vélos presque invisibles. On a envie d'éclairer leur lanterne, de leur crier : "Prenez exemple sur Aristide ou Dany, brillez !", ou "Réfléchissez, soyez fluo !" mais ils s'éloignent dans la nuit profonde, en fonçant dans leurs vêtements foncés. Alors, le mieux, c'est de leur expliquer tout ça quand ils sont à l'arrêt, sur le point de monter sur leurs machines.

C'était le but de l'action de prévention que nous avons menée au lycée Françoise, le 5 février. Tout le monde était sur le pont : la direction du lycée, deux agents de la police municipale, un membre du conseil municipal, le service prévention de la MAIF, des représentantes des fédérations de parents d'élèves et nous, cyclistes de 2 Pieds 2 Roues.



Nous avons rappelé aux lycéens, à mesure qu'ils sortaient avec leur vélo, les règles de sécurité indispensables si on veut rouler de nuit et rentrer chez soi en bon état :

- avoir un éclairage correct à l'avant et à l'arrière
- porter des vêtements clairs ou, mieux, un gilet réfléchissant, même si ça fait ringard
- sans oublier le casque, pas obligatoire, mais indispensable.



Nous leur avons distribué des bons de réduction pour l'achat d'un éclairage, valables dans des magasins partenaires et des serrepantalons réfléchissants.

Tout ça s'est déroulé dans la bonne humeur, avec des élèves d'abord surpris de voir autant de monde à la sortie de leur lycée (il y avait même des policiers !), puis contents de cette "piqûre de rappel". Nous leur avons donné rendez-vous pour une nouvelle opération de ce type, à l'entrée de l'hiver, cette année.

Et quand arrive le printemps, arrive avec lui la traditionnelle bourse aux vélos. Cette année, elle aura lieu le dimanche 12 mai, place de la mairie. Vous pourrez y vendre ou acheter d'occasion tout ce qui roule sans moteur : vélos (de préférence avec un bon éclairage), trottinettes, rollers...

Et ensuite, lancez-vous. Si ce n'est pas encore le cas, allez à votre travail à vélo, il y a plein de pistes un peu partout et puis, bien éclairé, on ne risque rien. Comme ça, vous pourrez, du 13 au 24 mai, participer à l'opération "Allons-y à vélo" (AYAV pour les intimes) si, comme toutes les écoles de Tournefeuille, votre entreprise y est inscrite. Plus de détails sur notre site 2p2r.org (rubrique Association / Antennes Locales / Tournefeuille).

Contact : Étienne Berthier - velo-tournefeuille-contact@googlegroups.com

L'association 2 Pieds 2 Roues a présenté à Tisséo un grand plan d'aménagements cyclables de 400 M€ sur 10 ans. Il comprend notamment 8 lignes de Réseau Express Vélo.

Et pourquoi pas des autoroutes à vélo ?

Les cyclistes veulent inverser la donne. Passer de 13 % de déplacements à vélo dans l'agglomération, à 10 % d'ici 2030, c'est l'enjeu du grand plan de développement des infrastructures, remis à Tisséo, le 31 janvier dernier. L'association 2 Pieds 2 Roues y prévoit 400 millions d'euros de travaux d'infrastructures, pour réaliser notamment 8 lignes de Réseau Express Vélo. Ces lignes, à l'image d'un maillage de lignes de bus ou de métro, quadrilleraient l'agglomération. L'une d'elles, un « périphérique de l'agglomération », mesure 73 km.

Une autre, un « périphérique » simple, en mesure 40. On y retrouve également des transversales Muret-Grenade, Saint-Lys-Montrabé, etc.

« Il est temps de changer de braquet, estime Guillaume Crouau, président de 2 Pieds 2 Roues. L'urgence climatique n'a jamais été aussi présente, et la part de la voiture doit baisser de manière drastique dans les prochaines années pour que le réchauffement de la planète soit limité. Il y a huit mois, notre association s'est remonté les manches. Pas moins de 140 bénévoles issus des quinze antennes de l'agglomération toulousaine et des

vingt quartiers de Toulouse ont produit 325 fiches et un document final de 40 pages ».

Dans l'élaboration du Schéma directeur cyclable d'agglomération, partie intégrante du Plan de déplacements urbains, 2 Pieds 2 Roues n'a qu'un avis consultatif.

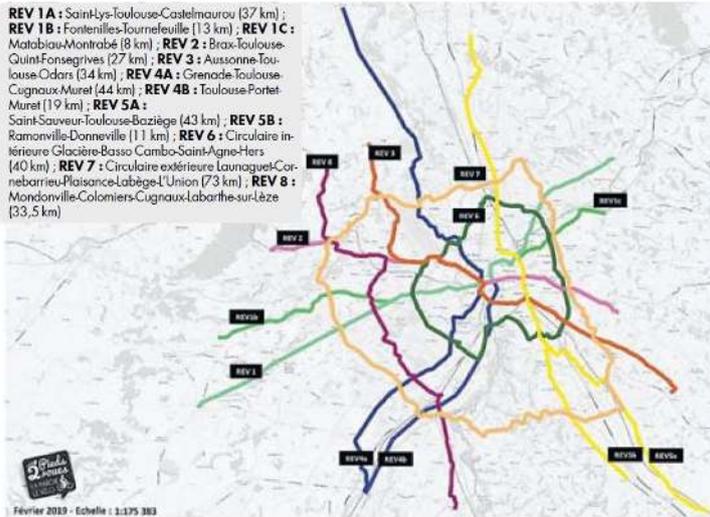
« Mais nous ne pouvons plus nous contenter de passer pour les utopistes de service. Notre plan est réaliste, et réalisable. Huit lignes du Réseau Express Vélo, c'est 400 millions

« Huit lignes de Réseau Express Vélo, c'est autant de déplacements que la 3^e ligne de métro et... 8 fois moins cher ».

d'euros et 350 000 déplacements par jour. La 3^e ligne de métro, c'est 3 milliards d'euros, pour 200 000 déplacements ! Et si on parle des aménagements routiers prévus dans les prochaines années, ce sont également des centaines de millions d'euros pour renforcer encore la place de la voiture... »

Les Toulousains, Muretais, Balmanais ou Labégeois sont-ils prêts à monter sur leur vélo pour aller au travail chaque jour, quitte à parcourir jusqu'à 30 ou 40 km aller-retour ? « Beaucoup le font déjà, répond Guillaume Crouau. Et l'aménagement d'un vrai réseau de pistes sécurisées,

REV 1A : Saint-Lys-Toulouse-Castelmaurou (37 km) ; **REV 1B** : Fontenilles-Tournefeuille (13 km) ; **REV 1C** : Matabiau-Montrabé (8 km) ; **REV 2** : Brax-Toulouse-Quint-Fonsegrives (27 km) ; **REV 3** : Aussonne-Toulouse-Odars (34 km) ; **REV 4A** : Grenade-Toulouse-Cugnaux-Muret (44 km) ; **REV 4B** : Toulouse-Portet-Muret (19 km) ; **REV 5A** : Saint-Sauveur-Toulouse-Baziege (43 km) ; **REV 5B** : Ramonville-Donneville (11 km) ; **REV 6** : Circulaire intérieure Glacière-Basso Combo-Saint-Agne-Hers (40 km) ; **REV 7** : Circulaire extérieure Launaguet-Cornebarrieu-Plaisance-Labège-L'Union (73 km) ; **REV 8** : Mondorville-Colomiers-Cugnaux-Labarthe-sur-Lèze (33,5 km)



indépendant de la route pour automobiles, serait un déclencheur pour de nombreux automobilistes qui passent des heures dans les bouchons et participent au réchauffement de la planète... » Reste à savoir si les responsables politiques sont prêts à faire de la place au vélo, parfois en « piquant » de l'espace à la voiture. C'est ce que Tisséo et les communes de l'agglomération doivent proposer d'ici la fin 2019...

Cyril Doumergue

TISSÉO PASSE LA SECONDE

Après avoir mis toutes les collectivités de l'agglomération autour d'une même table en 2018, Tisséo disposera, dans les jours qui viennent, des recommandations de deux bureaux d'études. Ingérop a planché sur le réseau vélo des 37 communes de Toulouse Métropole, et Arcadis sur le Sicoval et le Muretain. Parmi les propositions pourraient figurer un itinéraire privilégié pour rejoindre la zone d'emploi de Labège Innopôle, ou un contournement efficace de la zone aéroportuaire. Après arbitrage, les projets retenus feront par la suite l'objet d'études préliminaires avant d'être soumises à concertation publique. Ces études visent **trois objectifs** : réduire la saturation du périphérique, diminuer le taux d'utilisation de la voiture et diminuer la pollution atmosphérique et les gaz à effet de serre.

LES PROPOSITIONS DE L'ASSOCIATION

Après près de 6 mois de travail impliquant plus de 140 personnes, l'association 2 Pieds 2 Roues a livré à Tisséo, le 31 janvier 2019, une proposition de Schéma directeur cyclable d'agglomération, qui comprend 692 km d'axes structurants et 385 km de Réseau Express Vélo (REV) répartis sur 8 lignes. « Nous savons bien que très peu de cyclistes emprunteront une ligne du début à la fin. Mais le but est d'avoir un maillage clair de l'agglomération, pour pouvoir emprunter plusieurs lignes pour un même trajet, comme pour les transports en commun, explique le président de 2 Pieds 2 Roues. Un réseau cyclable structurant, continu, sécurisé confortable et lisible est nécessaire pour relier le périurbain avec Toulouse, mais aussi de relier les zones, péri-

urbaines entre elles, et ceci sur toute l'aire urbaine toulousaine (179 communes) ».

Avec un REV, reprend Guillaume Crouau, « il ne s'agit pas d'atteindre des vitesses élevées en pointe mais de fluidifier les trajets, limiter les changements de rythme pour optimiser et atteindre une vitesse moyenne comprise entre 15 et 20 km/h ». Un Réseau Express Vélo facilite donc le déplacement des cyclistes : pas de chicanes, pentes limitées à 6 %, priorité aux vélos aux intersections, signalement des axes du Réseau, entretien du réseau, éclairage, etc.

Parmi ces 8 lignes, des circulaires, sorte de « périphériques » à vélo (REV 6 et 7), et des lignes avec « fourches », comme le REV 1 et le REV 4. Toutes empruntent des itinéraires

existants, mais l'association estime à 190 millions d'euros le coût de créations d'infrastructures, sur 10 ans, pour le Réseau Express Vélo. « Ce plan exige aussi une redistribution de l'espace public, ajoute l'association : transformer des stationnements en aménagement cyclable, revoir les plans de circulation de chaque commune et quartiers, les passages en sens unique. Ce sont là les conditions pour rendre la pratique du vélo vraiment attrayante pour les citoyens et concurrentielle à la voiture. »

Un outil cartographique configuré par 2 Pieds 2 Roues pour l'occasion et baptisé VéloMAX regroupe tous les axes. Il est consultable par tous, à l'adresse <https://velomax.2p2r.org>.

C. Dm.



Une portion d'autoroute à vélo en Allemagne, dans la ville de Duisbourg. La piste cyclable est clairement indépendante de la route pour automobiles. / RVR/ Schulte

repères

25

MILLIONS D'EUROS > par an.

C'est ce que Tisséo et les collectivités annoncent vouloir investir dans les infrastructures et le fonctionnement du réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération. Le Schéma directeur cyclable doit être arrêté fin 2019.

« Avec le Réseau Express Vélo, il ne s'agit pas d'atteindre des vitesses élevées mais de limiter les changements de rythme »

Guillaume Crouau, président de 2 Pieds 2 Roues

interview

« BEAUCOUP DE GENS FONT DÉJÀ 15 OU 20 KM À VÉLO »

Est-ce la première fois que l'association 2 Pieds 2 Roues produit un tel document d'action pour le vélo à Toulouse et dans l'agglomération ?



Guillaume Crouau, président de l'association 2 Pieds 2 Roues

C'est en effet la première fois que l'association remet un travail d'une telle ampleur à Tisséo Collectivités. Pas moins de 140 bénévoles issus des 15 antennes de l'association autour de Toulouse et des 20 quartiers de Toulouse ont travaillé à son élaboration sur plus de 6 mois, pour un total d'un millier d'heures de travail.

À quoi va servir ce document de 40 pages désormais ?

Nous allons tout faire pour que Tisséo prenne en compte un maximum de nos demandes. Mais nous ne sommes pas complètement naïfs. Aboutir à près de 400 km de Réseau Express Vélo et 700 km d'axes structurants prendra du temps. Nous n'avons qu'un avis consultatif dans l'élaboration du Schéma directeur cyclable de l'agglomération. Mais ce document, et l'outil en ligne Vélo Max, sont des bases de travail pour l'avenir.

L'heure semble davantage à la construction de nouvelles routes pour automobiles, avec notamment le contournement ouest de Toulouse. Vos propositions pour le vélo sont-elles compatibles avec ces investissements pour la voiture ?

Notre plan est ambitieux, avec 40 millions d'euros par an pendant 10 ans pour rendre le vélo vraiment attractif et permettre aux Toulousains, aux Muretais ou Blagnacais de laisser leur voiture au garage. On estime qu'une seule ligne du Réseau Express Vélo permettrait de faire rouler 40 000 cyclistes par jour. Si on multiplie par 8 lignes, on arrive à 320 000 cyclistes. Soit plus que les 200 000 voyageurs qui seront transportés chaque jour par la 3e ligne de métro. Pour un coût 8 fois moins élevé (la 3e ligne est estimée à 3 milliards d'euros).

Pensez-vous réellement que des travailleurs seraient prêts à effectuer de 15 à 20 km à vélo pour se rendre à leur travail, chaque matin ?

Beaucoup le font déjà ! Ils disposent d'un réseau de qualité très inégale, avec des coupures importantes. Le Réseau Express Vélo, avec ses 8 lignes officialisées, serait un déclencheur, un « plus » indéniable. En effet, ce réseau présente de nombreux kilomètres de pistes cyclables en site propre, c'est-à-dire indépendante de la route pour automobiles.

Propos recueillis par C. Dm.

Toulouse. Une association épingle les 10 endroits les plus dangereux à vélo dans la ville

Toulouse revendique 584 kilomètres de voies cyclables. L'association 2 pieds 2 roues épingle les dix endroits les plus dangereux quand on circule à vélo dans la Ville rose.

Toulouse Métropole revendique 584 kilomètres de voies cyclables sur son territoire. De nouveaux aménagements cyclables sont programmés en 2019. À commencer par la création de passerelles : sur la Saune entre Balma et Toulouse, sur la Sausse entre L'Union et Toulouse, et sur le Touch au niveau du parc de la Barigoude.

400 millions d'euros nécessaires d'ici 2030

Cependant, la Ville rose a encore des efforts à faire, selon l'association [2 pieds 2 roues](#). Les besoins en matière de réseau cyclable exige « un budget conséquent estimé à 400 millions d'euros » d'ici 2030 :

Ce plan se compose de huit lignes de réseau express vélo, et de près de 700 kilomètres d'axes structurants.

Contacté par Actu Toulouse, Sébastien Bosvieux, vice-président de l'association 2 pieds 2 roues, épingle les dix endroits les plus dangereux à Toulouse pour les cyclistes. « Notre association se base sur des éléments concrets », précise Sébastien Bosvieux. Le Schéma

directeur cyclable d'agglomération, le baromètre des villes cyclables et l'application [VelObs](#) sont autant de données disponibles permettant de recenser les points noirs du réseau cyclable à Toulouse ».

- **L'avenue de Grande-Bretagne**

Entre Patte-d'Oie et le milieu de l'avenue de Grande-Bretagne, « les aménagements sont dignes des années 1980 », ironise Sébastien Bosvieux.

- **L'avenue Étienne Billières**

Toujours dans le quartier Saint-Cyprien, l'avenue Étienne Billières est pointée du doigt. « C'est là aussi un axe deux fois deux voies avec des contre-allées pour le stationnement », décrit Sébastien Bosvieux

- **La route de Saint-Simon**
- **Jean Rieux et Saint-Exupéry**
- **Route d'Agde**
- **Faubourg Bonnefoy**
- **Grande Rue Saint-Michel**
- **Rue de Metz**
- **Boulevard de Suisse**
- **Grand Rond**
- **Passerelle de la Poudrerie**

Hugues-Olivier Dumez

Toulouse : Faut-il fermer le Pont-Neuf aux voitures ? Le débat resurgit

ASPHYXIE Plusieurs associations d'usagers des modes doux manifestent ce mardi soir en centre-ville. Elles remettent sur le tapis l'idée de fermer le Pont-Neuf aux voitures

Qui se souvient qu'il y a douze ans à peine, les bus empruntaient la rue d'Alsace-Lorraine ? C'est une révolution de ce type, sur un axe perpendiculaire, que prônent les manifestants qui défilent, à pied, en début de soirée dans le centre-ville de Toulouse.

Ils remettent sur la table l'idée de fermer le Pont-Neuf aux voitures et vont même plus loin en proposant de réserver l'axe rue de Metz/rue de la République, qui traverse l'hypercentre d'est en ouest « aux modes actifs et aux transports en commun ». Bref, ils réclament la suppression du trafic de transit et la piétonnisation d'Esquirol.

« On est encore dans une vision archaïque de la ville, or, il est temps de faire entrer Toulouse dans la modernité », plaide Florian Jutisz, vice-président de [l'association 2 pieds 2 roues](#), à l'origine de la mobilisation avec l'Association des usagers des transports de l'agglomération toulousaine ([Autate](#)). Le cycliste invétéré cite l'exemple du pont de pierre de Bordeaux, interdit aux voitures depuis l'année dernière.

Monuments en péril

« Oui, mais Bordeaux a construit deux ponts ces 15 dernières années et en prévoit un troisième. Alors que nous, avec le passage du tram sur le pont Saint-Michel, nous avons réduit nos capacités à traverser la Garonne », répond Jean-Michel Lattes, l'adjoint aux Mobilités. Il reconnaît avoir étudié, « à la demande du maire », la question du Pont-Neuf emprunté en moyenne par 9.000 voitures par jour. Verdict : « Nous ne sommes pas prêts à jouer les apprentis sorciers en supprimant les fonctionnalités qu'apporte le Pont-Neuf », indique l'élu.

Du moins pas tout de suite. « Je rappelle que quand nous avons supprimé 400 bus de la rue Alsace, c'était au lendemain de la mise en service de la ligne B du métro. La troisième ligne [normalement prévue pour 2025] permettra probablement de redistribuer le réseau », projette Jean-Michel Lattes.

Les piétons qui manifesteront ce mardi soir le feront aussi sur le thème des monuments historiques en péril. Ils dénoncent « le torrent tournoyant de moteurs autour de la Halle aux grains » et estiment que des « joyaux » comme le musée des Augustins ou l'hôtel d'Assézat sont « sinistrés par un flux motorisé trop important ».

HELENE MENAL

20 minutes – 9 avril 2019

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

Nous continuons les interviews démarrés dans notre dernier numéro avec "**Vélo Végé**". Comme son nom l'indique, le Vélo Végé, c'est un vélo + de la nourriture végé. Le tout conduit, préparé et servi par Nicolas, qui a pris la suite de William, le concepteur du Vélo Végé.

2Pieds2Roues : La nourriture de rue semble en réelle expansion à Toulouse. Entre les food-trucks (camions dans lesquels est préparée et servie de la nourriture) et les food-bikes, leur équivalent à vélo, le choix est de plus en plus varié. Nicolas, en ce qui te concerne, qu'est-ce que travailler à vélo signifie ?

Vélo Végé : Je prépare de la restauration végan (sans ingrédients d'origine animale), à base de produits bio et locaux. Travailler à vélo est donc cohérent avec l'ensemble de ma démarche à faible impact environnemental. D'ailleurs, cela fait sens aussi pour les clients qui sont souvent sensibles aux questions d'écologie et d'empreinte carbone ; ils m'interrogent parfois sur mon utilisation du gaz pour cuisiner, sur l'électricité pour la charge des batteries. Travailler à vélo, c'est aussi être accessible par tous : quand on sert à manger dans la rue, on ne peut pas être élitiste par rapport à une clientèle.



2P2R : Au quotidien, qu'est-ce que travailler à vélo implique pour toi ?

VV : Travailler à vélo peut engendrer plusieurs types de contraintes, que je vois davantage comme des conditions auxquelles il faut s'adapter. Le vélo a notamment un volume de chargement limité. Je transporte toute ma cuisine, en plus des ingrédients ! L'espace disponible sur le vélo n'est pas extensible... Je me limite donc forcément dans la diversité de ce que je propose. Un autre élément est que le vélo est relativement lourd et difficile à manier. La moindre bosse, le moindre trottoir complique les manœuvres.

2P2R : Pourtant, on pourrait croire qu'un vélo peut passer partout, qu'il est très mobile.

VV : Oui c'est vrai, si la manœuvre peut être compliquée à cause des trottoirs, je peux ensuite m'installer à peu près partout. La réglementation pour les food-bikes est assez souple concernant les zones d'implantation autorisées, contrairement aux food-trucks. Je suis aussi très autonome : pas besoin de branchement à un réseau d'eau ou à une borne électrique. Cela me permet par exemple de m'installer là où il y a du monde, lors d'événements ponctuels en ville. En règle générale, je privilégie tout de même à peu près toujours la même zone, rue d'Alsace-Lorraine pour que les clients réguliers me retrouvent facilement. (ndlr : On est bien content pour Nicolas que cette rue soit piétonne!)



2P2R : Au-delà de l'implantation, il y a des contraintes sur l'occupation de l'espace public ?

VV : Théoriquement, je dois en permanence être en mouvement. Je ne peux m'arrêter que sur la demande d'un client. En réalité, il y a de la tolérance là-dessus. Par contre, certains emplacements sont interdits : la place du Capitole, la place Wilson, le square De Gaulle. D'ailleurs, sur cette dernière zone, la mairie a publié un appel d'offre pour qu'une offre de food-bikes soit présente de façon régulière et encadrée. Enfin, je dirais que travailler à vélo dynamise le centre-ville, surtout rue d'Alsace-Lorraine qui est très « normée » dans une esthétique haussmannienne, avec des boutiques sans grande fantaisie. Les clients me disent parfois qu'avec mon vélo, je rends la rue plus vivante.



NDLR : Quelques jours après notre entrevue, Nicolas m'informe qu'une délibération municipale a récemment modifié la réglementation locale pour la vente ambulante sur le secteur, ce qui coïncide avec l'appel d'offre mentionné. Nicolas est donc maintenant installé rue de la Pomme, et espère ne pas être délogé de sitôt...

Thérèse Masquelier - 2P2R

Un nouvel atelier vélo à Brax !

Après plusieurs mois de réflexion, une visite à l'atelier de réparation de Frouzins, la lecture assidue de la fiche pratique, l'achat des outils et un budget associé, l'antenne de Brax s'est lancée.

Le premier atelier a eu lieu le samedi 6 avril sur la place du château entre 10h et 12h. Le temps pluvieux n'était pas très propice à la pratique du vélo, certes, mais les 10 vélos Braxéens passés par l'atelier sont repartis en



meilleure forme : changement de câble de dérailleur, réglage des vitesses, changement de câble de frein, réglage des freins ou réparation de crevaisons..

Il y a même eu de l'attente à l'heure de pointe qui a permis d'échanger sur les trajets du quotidien, les pistes cyclables, les RÉV et évidemment l'association 2P2R.

Nous avons choisi un emplacement de choix pour être visibles : la place du village où sont localisés tous les commerçants.

Forts de ce succès, le prochain atelier aura lieu le 4 mai sur la place du château ainsi que tous les 1er samedi de chaque mois. C'est parti !

Nathalie Courmont - référente antenne 2P2R de Brax



VIE DE L'ASSO

Ca bouge à 2P2R ..

Marie-Rose, notre secrétaire hors pair!

Après une vingtaine d'années passées au service de l'association, Marie-Rose raccroche!
Bienvenue à Christiane qui va prendre la relève.
Voici quelques témoignages qui parlent par eux-mêmes!



Marie-rose et Christiane

"Marie-Rose !!, un des piliers de l'association !

Elle fait partie de celles et ceux qui œuvrent dans l'ombre faisant un travail énorme, fort peu connu et pourtant essentiel (secrétariat, envoi journal, adhérents ...).

Je travaille avec elle depuis 2010 quand j'ai pris le poste de trésorier, le courant est passé de suite. Rigoureuse, exigeante dans le travail mais toujours de bonne humeur. D'une grande gentillesse et d'une grande écoute.

La roue tourne et elle passe la main après de nombreuses années au service de l'association: elle en a vu passer des Présidents! J'espère qu'elle continuera à venir nous aider et nous conseiller. Je suis sûr que Christiane qui prend le poste sera à la hauteur.

Bonne continuation à Marie-Rose"

Bernard (Trésorier 2P2R)

"Marie-Rose c'est le chef d'orchestre du secrétariat, elle donne le rythme des permanences, elle mène à la baguette les actifs présents, elle hausse parfois le ton quand tout s'agite ! Mais Marie-Rose c'est aussi la secrétaire qui a adopté notre application de paiement en ligne au premier clic, qui mine de rien intègre les évolutions informatiques avec dextérité même si il y a quelques années il fallait saisir à la main les centaines de doubles adhérents de la Maison du Vélo (on se répartissait la liste !!). Elle m'a beaucoup aidé quand j'étais président et j'avoue avoir été motivé pour aller aux permanences du mercredi pour l'entendre râler ;-), échanger des sourires complices, écouter ses mots attentionnés et son intérêt pour les personnes !"

Sébastien Bosvieux (ancien Président 2P2R)

"Marie-Rose, merci pour ces années de présence dévouée et souriante, et ces accueils chaleureux qui faisaient de la permanence du mercredi un havre de paix et d'amitiés."

Julien Savary (ancien Président Vélo Toulouse)

"Merci Marie pour ton loooooong engagement pour l'association !

Secrétaire sans faille durant toutes ces années qui aura supporté (à tous les sens du terme) quatre présidents, reine de la permanence qui coordonne tout son petit monde avec toujours un mot gentil et un bisou affectueux, pilier sur lequel on peut toujours s'appuyer pour toutes les tâches invisibles mais indispensables au bon fonctionnement de l'association, seule personne à avoir été à la fois secrétaire de l'Association Vélo puis de 2 Pieds 2 Roues.

Bravo pour cet engagement sans faille durant toutes ces années, tu as bien mérité de prendre un peu de repos !

Florian Jutisz (président de 2007 à 2011)

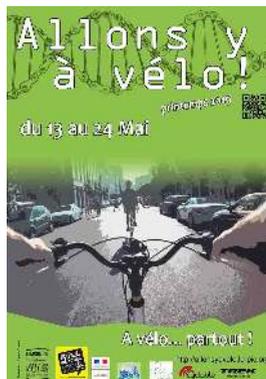
AYAV Programmation printemps 2019

Des nouvelles d'Allons-Y À Vélo pour le printemps 2019

Pour un jour ou toute la semaine, oublions notre réflexe automobile et prenons le vélo pour aller à l'école, au travail, au cinéma, faire les courses !

"Allons-Y A Vélo" (AYAV) est une opération conviviale et dynamique visant la promotion du vélo comme mode de déplacement quotidien. AYAV invite chaque cycliste, régulier ou occasionnel, à inciter tous et chacun au sein de son entité (école, entreprise, administration, ...) à utiliser le vélo comme moyen de transport quotidien.

Pour participer, c'est tout simple : un peu de communication sur les bienfaits de se déplacer à vélo toute l'année, la distribution du matériel cycliste offert par AYAV aux cyclistes de votre entité, éventuellement une animation autour du vélo, et le tour est joué !



La prochaine édition de printemps, du 13 au 24 mai, propose un nouveau thème: « A vélo, pas seulement au boulot ».

Chaque référent est invité à convaincre un autre référent dans une entité autre que les entreprises ou écoles habituelles, par exemple un magasin, une bibliothèque, une MJC, une piscine. Le rôle du nouveau référent sera alors de convaincre, non pas les employés, mais le public et les usagers de venir à vélo. Chaque référent ayant convaincu un autre référent dans ce cadre se verra récompensé lors de la soirée de remise des prix !

Tous les détails et le formulaire d'inscription sur le site:

AYAV <https://allonsyavelo.le-pic.org>.

Pour toutes questions, n'hésitez pas à nous contacter : toulouseallonsyavelo@free.fr

Sophie Valcke - AYAV

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 à partager, vous avez un avis à partager.. écrivez nous sur le mail toulouse@fubicy.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 toulouse@fubicy.org, on vous présentera nos actions et les différents domaines d'intervention de 2P2R sur toute l'Agglomération Toulousaine

COHABITATION!

*La marche est
le ciment*

Dossier du Journal Le Monde daté 28 mars 2019 « **Mobilité urbaine, l'ère de la cohabitation** »

Synthèse de l'article : « **La marche est le ciment de la ville** » (Sonia Lavadinho - spécialiste de mobilité urbaine, chercheuse à l'École Polytechnique de Lausanne)

Pour mieux se partager la ville il faut aller vers la multi-modalité, c'est à dire l'association des différents modes de transport : marche à pied, auto, bus, train type RER, tramway, métro, vélo/VAE et toutes les déclinaisons mono ou bi-roues ainsi que trottinettes et rollers. Mais pour éviter que cette multiplicité ne tourne à la jungle, il faut favoriser la cohabitation. On ne peut pas saucissonner les rues en autant de voies qu'il y a de modes de transport, actifs ou motorisés. Comme l'espace est rare en ville, il faut créer les conditions d'une cohabitation avec un ralentissement des vitesses à 30 ou même 20 km/h. Il s'agit de rentrer dans une **logique de co-veillance** : on se ménage mutuellement et la seule règle qui s'impose est la priorité aux plus faibles.

La rue ne doit plus être pensée comme un simple axe de transit mais comme un espace où les gens peuvent se rencontrer. L'idée est de repenser le réseau des rues d'une manière vivante, c'est à dire pleine de vie et **amie de la vie** avec différentes ambiances. Montréal a conçu un programme de « ruelles vertes » qui prévoit de végétaliser et de désasphalter certaines petites rues. Pour permettre aux habitants de réinvestir ces espaces et aussi de lutter contre le phénomène des îlots de chaleur. Certaines rues peuvent même être fermées à toute circulation automobile comme à Barcelone. On va ainsi vers plus de vert, plus de cohésion, plus de rencontre, plus de santé.

Le développement des **micro-mobilités** est en même temps essentiel. Il faut prendre le bon transport au bon moment pour la bonne distance. Et passer aisément d'un mode à un autre, en conjuguant modes structurants qui vont loin et modes diffuseurs sur les derniers kilomètres. A Copenhague, des trains permettent de sortir de l'agglomération, de rejoindre les banlieues et de circuler entre elles. Une berge ou un parc sont fléchés pour faire à pied, à roller ou en vélo les deux ou trois derniers kilomètres entre les points centraux de transport et le bureau ou le domicile.

En se tournant vers la **multi-modalité** la ville facilite la mobilité pour tous y compris les plus modestes. Un système de tarification intégré permet de relier entre eux tous les modes de déplacement. En Suisse les pass couvrent le bassin de vie de sorte que ceux qui habitent en seconde ou troisième couronne ne sont pas pénalisés. La marche est le ciment de la ville car elle fait le lien entre les différents modes de transport. La marche peut cohabiter avec d'autres modes de déplacement dès lors que ceux-ci circulent à vitesse lente. Non pas en faisant des rues piétonnes à tout prix mais en injectant le plus possible de marche pour que cela redevienne un réflexe naturel.

Pour décongestionner son métro, Transport For London a développé une action « Tub and Walk » qui explique qu'il est plus facile, plus rapide, plus agréable de marcher que de prendre le métro pour peu de stations. Sur les plans de métro sont indiqués tous les trajets piétons possibles de station à station - notamment en traversant tel ou tel parc - avec leur temps de trajet. Bilbao a travaillé sur les **liaisons inter quartiers** incitant à se déplacer vingt ou trente minutes à pied.

La ville a systématiquement gommé les obstacles, résorbé les coupures en créant ponts,



passerelles, ascenseurs, rampes pour faciliter l'accès aux personnes âgées ou handicapées. C'est désormais l'une des villes les plus marchables d'Europe : 70% des déplacements se font en marchant.

La marche sert le lien social. La facilité à traverser une rue encourage une meilleure connaissance de ses voisins, accroît le recours aux commerces locaux, pousse les personnes âgées à sortir de chez elles... Dès que vous développez des zones de rencontre avec des vitesses ralenties pour les modes mécaniques et avec une priorité piéton, **les sociabilités reprennent**. Les micro-mobilités vont dans le même sens : en diminuant la vitesse des véhicules elles diminuent le besoin de se protéger dans une coque, elles poussent à sortir de sa bulle. Plus on est disponible, sensible, ouvert à ce qui se passe autour de soi, plus on se rapproche de la finalité de la ville qui est la rencontre.

Trois cas tirés de l'article : « Initiatives pour se partager la ville » (Claire Legros, Adrien Naselli, Laetitia Van Eeckhout).

A **Londres** la santé est à la mode. On valorise dans les restaurants la nourriture saine («healthy food»). De même l'entité des Transports du Grand Londres a lancé en 2017 sa stratégie «Healthy streets for London» où la pratique du vélo est mise en avant avec l'objectif de la rendre plus sûre. Il est prévu de doubler en dix ans le nombre de trajets à bicyclette, avec 1,5 million de trajets par jour ouvré en 2026 contre 730 000 en 2016. Le projet «**cycle superhighways**» se déploie déjà depuis 2010 et a dépassé les 100km : ces voies rapides vélo permettent de rejoindre la périphérie et le centre sans croiser de voiture. En complément Londres met en place des «**quietways**» (chemins tranquilles) pour les cyclistes qui n'aiment pas la vitesse. Ce sont des pistes cyclables situées dans des rues où le trafic n'est pas dense et qui permettent de suivre un chemin balisé. Les différents arrondissements de Londres peuvent ainsi postuler à une aide de 30 millions de livres (25 millions d'euros) pour adapter leur voirie et leur signalétique.

Orvault est une commune de 25 000 habitants de la périphérie de Nantes. La commune est coupée en deux par le périphérique : un côté très urbain et un côté plutôt rural. Entre les deux un service de bus, quelques cyclistes qui affrontent le dénivelé et beaucoup de voitures sans passager. A l'initiative de l'association «Les Ateliers Ecolo-citoyens» s'est créé en septembre 2018 le service «**Cocliquo**» d'**auto-stop citoyen** avec le soutien de Nantes Métropole et de la municipalité d'Orvault. Les voitures participantes arborent sur leur pare-brise une fleur écarlatée. Le candidat à l'auto-stop se place à un arrêt balisé près de l'un des 6 panneaux aimantés disposés dans la ville et positionne sa carte d'adhérent en métal en face de l'une des destinations affichées. L'idée est de favoriser le recours à l'auto-stop sur de petites distances (pour changer les habitudes) avec une mise en confiance apportée par la déclaration sur le site Cocliquo (téléchargement de la carte d'identité).

A **Brest** pour désenclaver le nouvel éco quartier des Capucins situé dans l'hyper centre mais isolé par la rivière Penfeld, un **téléphérique** a été installé. Ce ne fut pas sans difficultés au début avec des incidents en série : chute de cabine, ouverture inopinée des portes, arrêts intempestifs conduisant à des interruptions du fonctionnement. Mais depuis 2018 le succès est là avec 800 000 passagers transportés sur l'année alors que la prévision était à 675 000. Sept jours sur sept le téléphérique permet de franchir en 3 minutes les 460m qui séparent la ville ancienne de Brest et le quartier des Capucins avec au milieu le quartier de Recouvrance. D'un coût de 19 millions d'euros, la liaison par câble est intégrée au réseau de transports publics avec un billet qui permet de continuer en bus ou tram. L'objectif mis en avant par la métropole est de favoriser la marche et les transports en commun et d'éviter autant que possible d'amener des voitures dans ce nouveau quartier.

François Poret - 2P2R Commission Piétons

Le premier rôle de l'**Association Valentin Haüy (AVH)** est d'accueillir les personnes en situation de handicap visuel et celles menacées par la malvoyance ou la cécité. Des équipes sont à leur disposition dans toutes les implantations régionales et locales que compte l'association en France pour les informer, leur proposer des solutions et leur redonner confiance en l'avenir.



Elle mène des actions pour l'acquisition de l'autonomie, défendre les droits des personnes en situation de handicap visuel, contribuer à la formation professionnelle et favoriser l'emploi, promouvoir l'accès à l'écrit. Elle propose également aux personnes déficientes visuelles des sorties culturelles, des cercles amicaux, des activités de création artisanale, des randonnées, des séjours touristiques...

Elle leur propose également de participer à des activités sportives adaptées comme le « cécifoot » ou le « torball ». C'est le cas sur Toulouse où elle propose également la pratique du tandem.

L'association de Toulouse possède son propre parc de tandems. Les sorties sont organisées le jeudi matin, de 9h00 à 12h00, départ et retour au siège de l'association situé au centre de Toulouse (7 rue Idrac - 31000 Toulouse). Nous roulons entre 20 et 50 km, suivant le niveau des personnes présentes. Pour les plus vaillants, des sorties plus longues sont organisées ponctuellement.

Devant la demande croissante, nous sommes à la recherche de pilotes bénévoles.

Vous pratiquez régulièrement le vélo (rythme cyclotourisme) mais vous n'avez jamais fait de tandem, ce n'est pas un problème. Nous organisons pour les pilotes volontaires des séances de découverte, en place arrière puis en place pilote. En général pour un cycliste régulier, une seule sortie suffit et à son issue, il est apte pour sa première sortie avec nous, avec un non voyant en place arrière.

Venez nous rejoindre pour vivre une expérience sportive riche en relations humaines !



Sortie au moulin de Monbrun

Contactez nous :

- Association Valentin Haüy Toulouse - Tel : 05 61 62 44 45
- Jean Luc GALDEANO - Tel : 06 16 24 32 59
- @ : jlgaldeano@orange.fr



Stand AVH - LRT Février 2019

VELO A MONTREAL

Priorité vélo !

En arrivant à Montréal un peu avant Noël pour des vacances en famille, je ne m'attendais pas à être interpellée par le sujet des « vélos en ville », mais plutôt par le patin à glace ou par les batailles de boules de neige...

À Toulouse, je me déplace tous les jours à vélo, alors il est vrai que c'est un sujet qui me concerne de près, et j'aimerais tant, au quotidien dans ma ville, me sentir plus en sécurité sur mon vélo, mieux acceptée en ville, ne pas être mélangée aux voitures, avoir plus d'espaces dédiés, ne pas prendre la place des piétons...



En sortant d'une visite au Musée des Beaux Arts, je remarque sur le sol dans le métro de Montréal, un dessin indiquant que les passagers peuvent mettre leur vélo dans le métro « dans la première voiture », un premier bon point pour la ville de Montréal!

(voir article de la Société de transport de Montréal « bienvenue aux vélos dans le métro »

<http://www.stm.info/fr/velo/bienvenue-aux-velos>)

En extérieur, le long des trottoirs, il y a des petits poteaux marqués de chiffres et aussi d'un vélo dessiné qui m'intriguent. Ce sont des parcmètres pour les voitures ET des accroches vélo en même temps! Gain de place.



Dans un quartier proche du Parc de la Fontaine, je tombe nez à nez avec une pancarte annonçant des travaux pour la création d'une **VELORUE**... non?!?!?



Mais qu'est-ce? Regardez bien la photo : la ville a transformé une rue en voie prioritaire pour les cyclistes, où les voitures peuvent circuler MAIS doivent rester derrière les vélos.

Le [site internet de la ville de Montreal](#) explique ce fonctionnement, en voici un extrait : « Elle permettra d'accueillir un plus grand nombre de cyclistes qu'une

piste cyclable, tout en optimisant son aspect sécuritaire. Il est à noter que les aménagements réalisés profiteront également aux résidents, qui auront accès à des espaces de vie plus conviviaux. »

Dans d'autres quartiers de ville certaines rues sont mises en sens unique pour les véhicules à moteur, et la voie ainsi récupérée est aménagée et sécurisée en piste cyclable double-sens!

Montréal n'est pas encore le paradis pour les cyclistes, la voiture (bien grosse, type 4x4, mais les taxis sont tous des Hybrides) y règne toujours et les hivers glacés sont bien longs, mais cela fait vraiment plaisir de voir les efforts de la municipalité pour faire une plus grande place aux vélos, efforts appréciés je pense par les montréalais et montréalaises!

Florence Vertès - Adhérente 2P2R

LA ROUE TOURNE

*Toujours une
success story!*



La 4^e édition de « **La Roue Tourne** » a eu lieu les vendredi et samedi 8 et 9 février 2019.

Le cadre se prêtait aux rencontres : après plusieurs semaines de travaux, le moulin de Roques a fait peau neuve et a ré-ouvert pour le festival : les festivaliers ont ainsi pu profiter de trois salles de projection, mais aussi d'une buvette ensoleillée avec vue sur le parc en contre bas, discuter avec les aventuriers de tous âges, mais aussi les exposants de tente et de vélos près de la salle des fêtes.

Comme les années précédentes, le public est venu en voiture, mais aussi à vélo. Des néophytes ? Pas uniquement, on reconnaît les voyageurs habitués à ce rendez-vous désormais annuel, ceux qui posent des questions spécifiques : comment il s'appelait le bar de jazz en Albanie ? Ceux qui parlent technique : c'est bien un vélo Fährad TX 400 ? Tu es parti avec quel type de tente ? Ceux qui vont directement au deuxième étage du Moulin à la recherche d'une destination qui dépayse. Ainsi les deux projections de « Destination Népal » font salle comble, de même que la « Planète à Bicyclette » de la famille André, et « Pédale et tu verras » de Stéphanie Fontaine. La projection sur le Japon remplit aussi la salle rapidement. Il y a aussi les thèmes qui font réfléchir, comme la projection « se remettre en selle » sur les détenus du centre de détention de Seysses qui partent occasionnellement à vélo pour se réconcilier avec eux-mêmes. Le beau temps a aussi attiré les adeptes du caniVTT et les apprentis dessinateurs dans l'atelier carnet de voyage qui s'essaient à faire des croquis dehors.

Dans la salle des fêtes, l'association 2p2r a aussi présenté sa proposition de schéma directeur cyclable d'agglomération, et notamment un Réseau Vélo Express (REV) permettant d'optimiser les déplacements à vélo sur de grands axes. Le tout est consultable sur le site internet <https://velomax.2p2r.org>. 2p2r continue à militer pour le vélo au quotidien, en convainquant de nouveaux adhérents lors du festival. Pédaler tous les jours ou pédaler en voyage, c'est un mode de vie, et aussi une belle leçon de vie.



Car ils ont des messages à transmettre, ces voyageurs. « Avez-vous eu peur ? » demande une personne à Stéphanie Fontaine qui a voyagé avec sa chienne en Amérique du sud, pendant un an. « Oui, avant le voyage ! » répond cette dernière, qui rappelle aussi qu'on peut tout organiser, mais que tout vole en éclat ensuite, on ne peut pas tout prévoir. Mais il faut faire confiance aux gens. « **Un autre monde est possible** » est la dernière image de son film, tandis qu'Alexandre Hagenmuller strasbourgeois qui a voyagé en Europe à la rencontre des musiciens rappelle que la valeur Européenne doit être défendue, ainsi que la solidarité et l'ouverture des frontières. Son générique finit par un « merci » dans toutes les langues européennes. Le voyage à vélo apprend aussi la gratitude.

Anne Dagicour pour l'équipe La Roue Tourne

Un petit mot sur **LES BALADES DU DIMANCHE**

L'esprit de ces balades du dimanche allie à la fois le plaisir de la balade et le militantisme de 2 pieds 2 roues.

Le plaisir, c'est de passer une journée ensemble, de rouler tranquille sur les petites routes délaissées par les voitures. C'est faire une visite culturelle ou touristique ou de profiter d'un paysage en quelques coups de pédales. Quelquefois aussi, nous nous déplaçons pour aller voir une expo dans une ville voisine..

Le militantisme de 2 pieds 2 roues nous anime aussi: nous privilégions les déplacements en train ou covoiturage.

Le départ des balades se fait depuis Toulouse ou à partir d'une gare desservie par les TER. C'est un long combat que nous menons pour que la SNCF ouvre davantage ses trains aux cyclistes. Le nombre de places dans les trains reste insuffisant et problématique, tout comme l'accessibilité en gare et la cadence des trains TER.

Les organisateurs des balades sont des mordus de voyages à vélo, désireux de transmettre leur passion et peut-être, de faire découvrir une forme de tourisme sportive, écologique et économique. C'est dans cet esprit que nous nous associons aux actions militantes pour soutenir les créations de voies vertes ou cyclables sur la région.

Voici le programme sur les deux mois qui arrivent. Il est riche d'idées intéressantes.

- Les 4 et 5 mai, **le tour de l'étang de Thau**. C'est une belle région à découvrir avant le rush estival, le vélo est parfait pour ça.
- Le 25 mai, **Montricoux** belle balade au départ de Montauban.
- Le 9 juin, **balade en pays de Foix**, départ gare de Varilhes.
- Le 16 juin, balade originale puisque musicale, en partenariat avec l'association La Pause Musicale **à partir de Montech**.
- Le 23 juin, **les sources du Canal du Midi et les 3 lacs**.

Pour plus de renseignements, n'oubliez pas de consulter [le site internet de balades](#)

Puis l'été sera là et nos adeptes des balades vont alors se lancer sur les voies vertes et véloroutes pour des vacances actives. En associant train + vélo, certains partent même très loin. Sachez que l'Europe est sillonnée de voies cyclables et que pour découvrir un pays un vélo peut être suffisant...

N'hésitez pas à nous rejoindre le dimanche, le seul risque c'est d'attraper, comme nous, le virus du vélo.

Joëlle Monchazou Monteil - 2P2R Balades du dimanche

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 rue Arnaud
Bernard
10% sur les
accessoires vélo



9 rue Rivals
5% 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



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



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



33, avenue Crampel
5% de remise



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



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



4 rue des Braves
10% de remise



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



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

La piste cyclable Roquefort-Salies-du-Salat (8km) avance!

Enfin la Haute-Garonne investit. Suite à la Balade Journée des Voies Vertes du 30 septembre 2018 (30 cyclistes 2P2R-AF3V) et à l'action des habitants (Conseil local de Développement de la Communauté de Communes) le Département aménage une piste cyclable de 8km entre Roquefort-sur-Garonne et Salies-du-Salat (élément de la Véloroute V81).

Inauguration prochaine, nous y serons !



Panneau de travaux à Salies-du-Salat
(photo : Avril 2019)



La piste cyclable-Voie Verte en construction le long de la route, avant Salies-du-Salat (grave émulsion qui va s'éclaircir)

Julien Savary - 2P2R Délégation AF3V

Brèves en vrac..

On a chiné pour vous quelques infos intéressantes:

- **Mon Vélo Dans Le Train**

Embarquer les vélos dans les trains et dans les cars doit devenir un droit !

Près de 7800 personnes ont déjà apporté leur soutien au collectif Train+Vélo !

- **L'IGN enrichit sa collection de cartes TOP100.**

L'IGN et l'AF3V proposent de nouvelles cartes au 1/100 000° qui présentent toutes, les tracés de voies vertes, de véloroutes et d'EuroVelo.

- Un lauréat local de l'appel à projets Vélo & Territoires de l'ADEME : l'organisation **PIGNON SUR RUE** vise à structurer et mettre en œuvre une véritable stratégie locale de développement du Vélo et de l'EcoMobilité sur le Muretain.

- **Généralisation de l'apprentissage du vélo** : la revendication de la FUB pour mettre les futures générations en selle a été entendue. Le site dédié www.savoirrouleravelo.fr a été lancé en avril 2019.

- **AG 2P2R** : notre AG s'est tenue le 23 mars avec une cinquantaine d'adhérents. Un exposé/débat sur les sujets d'actualité a été réalisé (PDU, TransToulousaine, SDPA, SDCA). Bienvenue aux 5 nouvelles personnes qui vont intégrer le CA!

BALADES A VELO TOULOUSAINES

N° 93 – Scandibérique en Lot-et-Garonne de Mézin à Gabarret

Distance aller : 30km

Difficultés : 6km non revêtus (difficiles par temps humide)

Balade sur la Véloroute EV3 Scandibérique (Véloroute des Pèlerins) avec un jalonnement officiel clair pour rejoindre la limite des Landes (23km), puis Gabarret.

Départ : Mézin, devant la Mairie (Km 0). Descendre en passant devant le Musée du Liège jusqu'au carrefour avec la D626 puis au carrefour D626-D5. Là commence une Voie Verte (Km 0,8) parallèle à la D5, qui traverse la D5 au Km 1,7.

On continue sur l'ancienne voie ferrée sur un chemin terreux-empierreé, suivi par un GR, plat et en plein bois, roulant et agréable en été, mais difficile en période humide à cause de passages humides et des tracteurs qui l'empruntent.

A la maison de garde-barrières de Poudenas (Km 4,8) il faut visiter ce beau village perché avec aire d'arrêt ombragée au bord de la D626. On continue sur le même chemin sur 6km, avec quelques passages difficiles (gros graviers ou herbe). Après l'ancienne gare de Sos (Km 10,3) l'itinéraire quitte l'ancienne voie ferrée et remonte au carrefour D109-D656 (Km 11,2) au pied de Sos, qui mérite une visite malgré la montée (place à arcades, bar-restaurant, épicerie Proxi, Promenade du Pitouret avec bancs pour pique-nique, ... Aller-retour 2km).

Il faut ensuite rouler 2km sur la D656 jusqu'à un chemin à gauche qui monte raide sur 400m. On roule alors sur le plateau sur des routes peu circulées, souvent dans la forêt de pins, jusqu'à la mairie de St-Pé-St-Simon (Km 18). Après une longue descente la Véloroute arrive au pont sur le ruisseau Le Rimbez, limite avec les Landes (Km 21,8), où le jalonnement se termine, les Landes n'ayant pas encore posé les panneaux.

Un panneau indique : Escalans 3,2km/ Gabarret 5,7km, et on trouve en continuant tout droit : après une montée raide sur 300m, le parcours est plat, on continue tout droit jusqu'au carrefour avec la D35 (Escalans) (Km 25). On suit cette D35, et cette route de Castelnaud arrive à Gabarret au carrefour D35-D656 (Km 27,5). La Mairie est à 200m, et le début de la Voie Verte, Av. de la gare, à 600m.

Conseil : par temps humide suivez la D656 entre Mézin et Sos.

Cet itinéraire sera amélioré par le Lot-et-Garonne (revêtement du chemin en terre sur 7km, sécurité sur 2kms de la D656), et par jalonnement de 6kms situés dans les Landes.



Voie Verte entre Mézin et Poudenas

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

Permanence :
le mercredi de 17h30 à 19h30

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

Organisation Bus Cyclistes :
www.buscyclistes.org

Publication : Didier Joint

A vos agendas !

RÉUNIONS (ouvertes à toutes et tous !)

Le Conseil d'Administration se réunit le dernier mercredi de chaque mois (en général), à 20h15 à la Maison du vélo, 12 boulevard Bonrepos à Toulouse (face à la gare Matabiau).
Prochaines dates : 22 mai, 26 juin, 22 juillet, 28 août.

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 : 4 et 5 mai (le tour de l'étang de Thau), 25 mai (Montricoux), 9 juin (Balade en pays de Foix), 16 juin (balade avec l'association La Pause Musicale, à partir de Montech), 23 juin (les sources du Canal du Midi et les 3 lacs).

Et aussi...

AYAM édition de printemps du 13 au 24 mai 2019
Congrès de la FUB du 10 au 12 mai 2019 au Mans
Foires aux vélos de Tournefeuille le 12 mai, de Fonsorbes le 25 mai, de Launaguet le 2 juin 2019.