

# Le journal des mobilités actives

n°IAS Printemps 2021

### **SOMMAIRE**

p. 2: Édito du Président Les 40 ans de 2P2R p. 3:

Hommage à Marie-Pierre BES p. 4:

PDU p. 5:

p. 6 & 7: Piétons et accessibilité La petite histoire du Vélo p. 8 à 10:

Baromètre des villes marchables p: 11:

Autour des écoles p. 12: p. 13 & 14: **Jolie Toscane** Revue de Presse p. 15 à 18:

p. 19 à 21 : Rue de Metz versus route de Launaguet

AYAV printemps p. 22: Chili & Argentine p. 23 à 25 :

TransToulousaine - édition 4 p. 26: Campagne AF3V - VV & Vélotaf p. 27:

Balades du dimanche p. 28: Info Partenaires p. 29:

Actualités Vélo routes et Voies Vertes p. 30: Balade à vélo Toulouse à Bonrepos-Riquet p. 31:

ISSN: 2260-3441

Dépôt légal : Mai 2021

## EDITO



#### 40 ans de CycloPéditude!

Comme vous le savez sûrement, Deux Pieds Deux Roues fête cette année ses 40

#### Grâce à tou-te-s les adhérent-e-s notre belle association c'est 40 ans :

d'engagements de mobilisations

de convivialité

de concertations

de manifestations

de propositions visionnaires

de coopérations

de débats

de luttes

de revendications

de promotions des modes actifs

de protestations

de communication

de recours gracieux et contentieux de déambulations

de sensibilisation

d'observations

d'obstination

de contributions

de désobéissances civiles

#### Mais ausi:

d'Allons Y A Vélo

de Transtoulousaines

de balades nocturnes et du dimanche

de forums des associations et de fêtes de

quartier

de Journal des Mobilités Actives

de Cyclistes Brillez

de Conseils d'Administration

de Parking Day

de sessions de marquage vélo d'assemblées générales et extraordinaires

de fêtes du vélo

de diagnostics en marchant et en

roulant

d'interviews

de communiqués de presse

de convergences cyclistes de lettres d'information

de réseaux sociaux

L'association s'est construite autour de luttes liées à l'environnement (sous tous ses aspects) et de revendications pour le développement d'abord du vélo urbain et depuis 2013 aussi pour le développement de la marche à pied comme moyen de déplacement. La première de ces luttes a été celle "des berges de la Garonne" qui devaient être transformées en voies rapides pour traverser Toulouse. Aujourd'hui on n'imagine pas une autoroute urbaine sur les berges de la Garonne, par contre on pense encore à détruire des espaces naturels (il y en a de moins en moins) pour créer des boulevards urbains, des contournements, des échangeurs, des voies

Aujourd'hui encore, avec dans les cartons de tels projets obsolètes au service d'une vision dogmatique, régressive, néfaste pour l'environnement et la santé et extrêmement coûteuse de la mobilité, Toulouse Métropole cherche à atteindre l'objectif chimérique qui est la fluidification du trafic routier



C'est une sorte de mythe de Sisyphe des temps modernes : à chaque fois qu'une voie routière est construite puis mise en service on s'aperçoit qu'il faut en construire d'autres pour absorber l'augmentation du trafic créé par cette nouvelle voie! Seule la réduction du nombre de véhicules motorisés remplacés par des cyclistes et des piéton-ne-s (et des transports en commun) sur les routes existantes peut conduire à cette fluidité tant recherchée!

Les 40 prochaines années de l'association seront à n'en pas douter de la même

veine!

Voici déjà une liste (non exhaustive) de sujets sur lesquels nous interviendrons dans les prochains mois : le SDPA (Schéma Directeur Piéton d'Agglomération), la place des enfants dans la ville/métropole, le REV (Réseau Express Vélo), la piétonisation de l'axe Est-Ouest (de la Halle aux Grains à la Patte d'Oie), le DIJOS (100 de l'axe Est-Ouest (de la Halle aux Grains à la Patte d'Oie), le BUCSM (Boulevard Urbain du Canal St Martory), la Jonction Est, la ZFE (Zone à Faible Emission), ...

Il y a encore beaucoup à faire pour défendre et promouvoir les modes actifs pour une agglomération plus respirable, plus apaisée, plus conviviale, plus inclusive, plus calme, et on peut compter sur les acti-ve-f-s de l'association pour toujours affirmer et défendre ces objectifs et pour les rappeler sans cesse.

Pour cause de limitation des rassemblements, la fête des 40 ans, initialement prévue le 4 juin, va être repoussée au 18 septembre (date à confirmer)

Le 18 septembre, venez fêter les modes actifs et célébrer toutes les actions passées et futures!

Boris Kozlow Président de Deux Pieds Deux Roues

La fête se prépare

2 Pieds 2 Roues célèbre le 18 septembre 2021 40 ans d'actions, de militantisme et de promotion des modes actifs.

Tout le monde sera invité à ce rassemblement festif, anciens, actuels et futurs adhérents, sympathisants ou followers. Depuis l'ensemble des quartiers ou des antennes où notre association œuvre depuis 40 ans, une convergence s'organisera pour rejoindre les allées Jules Guesde, un des symboles de la réappropriation de l'espace public et urbain au profit des piétons et des cyclistes, au détriment des véhicules motorisés.

De nombreuses activités seront proposées, accompagnées de musique, dans une ambiance village. Chacune et



chacun aura l'occasion de découvrir l'histoire de 2 Pieds 2 Roues, parfois insolite, les victoires et les combats qui l'ont animée, les personnages marquants de notre association, les pionniers et les anciens présidents, mais aussi nos partenaires qui ont permis de bâtir cette solide et désormais incontournable expertise piétonne et cyclable sur le territoire toulousain.

Nous espérons que les contraintes sanitaires autoriseront à l'automne les rassemblements en nous permettant d'organiser cette journée conviviale, notons donc tous dans nos agendas ce jour du samedi 18 septembre 2021!

L'équipe organisation des 40 ans de 2P2R

## HOMMAGE À MARIE-PIERRE

### Une grande dame nous a quillés!

Marie-Pierre BES nous a quittés le 15 février dernier à la suite d'un cancer.

2 Pieds 2 Roues a tenu à lui rendre hommage et la date du 7 mars "veille de la journée des droits de la femme" s'est naturellement présentée pour rendre hommage à cette femme de caractère à la fois engagée et généreuse.

Émouvante cérémonie qui s'est tenue en présence de sa fille ainée Louise. Une soixantaine de personnes étaient présentes, les témoignages se sont succédés, voici celui de 2P2R lu par Guillaume au nom de l'Association :

"A Louise, Mathilde et Étienne,

Nous avons appris avec une infinie tristesse la disparition de votre maman. Nous sommes profondément touchés et émus de ne plus la savoir parmi nous. Nous vous adressons toutes nos condoléances durant ce temps de chagrin.

Marie-Pierre était adhérente à Deux Pieds Deux Roues depuis de nombreuses années. Elle a été très active au sein de l'association et aussi lorsqu'elle était présidente de l'ABAVE à Blagnac. Ses combats étaient les nôtres. Elle voulait remettre en cause les choses préétablies. C'était une femme de combat dans un monde un peu trop représenté par les hommes.

Des nombreuses actions pour faire bouger la société et les décisions politiques, nous pouvons retenir les actions communes menées dans les années 2008-2012 entre l'ABAVE qu'elle présidait et l'Association Vélo, pour demander ce que nous avions appelé une « Coulée verte de la Garonne » entre Toulouse et Blagnac avec une voie verte continue sur chaque rive ...

Ces actions ont été un succès : adoption du Projet de Grand Parc Garonne en 2010-2011 par l'équipe Cohen, maintien du projet en 2014 par l'équipe Moudenc, travaux rive droite du pont des Catalans au Vieux Pont de Blagnac, ...

Nous pourrons retenir l'énorme énergie qu'elle a mobilisée durant la première présidence à l'AUTATE. Elle a su coordonner une proposition alternative à la 3ème ligne de métro. Nous avons toujours en tête sa prise de parole où elle a tenu un discours courageux lors du débat public sur la troisième ligne de métro qui avait commencé par "Si j'avais 3,8 milliards d'euros à dépenser pour les transports, je ferais beaucoup de choses..." devant le président de Tisséo Collectivités. L'AUTATE et 2P2R auront toujours été en phase avec les objectifs à atteindre.

Il y a déjà plusieurs années, Marie-Pierre s'est mobilisée avec l'AUTATE pour faire diminuer le sexisme et le harcèlement dans les transports en commun. Et nous avons pu remarquer que Tisséo a mené récemment des campagnes de sensibilisation contre ces problèmes. Son travail a donc porté ses fruits. Nous retiendrons d'elle son sourire constant, grand, plein, ouvert qui reflétait un cœur grand, plein, ouvert, respectueux des autres, même s'ils ne pensent pas comme elle.





Confiance dans l'autre et amitié profonde avec beaucoup d'autres personnes : OUI, Marie-Pierre restera une « belle personne ».

Louise, Mathilde et Étienne, vous pouvez être fiers de votre maman qui se sera battue jusqu'au bout. Sincères pensées à vous et immense respect à votre maman."



## Restons vigilants!

#### Le point sur le recours contentieux contre la délibération du PDU.

Comme vous le savez, 2P2R a déposé, en août 2018, un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Toulouse. Ce recours avait pour objectif d'annuler le Plan de Déplacement Urbain (PDU) récemment révisé par Tisséo Collectivités.

Après plus de 3 ans d'échanges entre les 2 parties, 2P2R a été entendue par les juges du Tribunal Administratif qui ont décidé le 22 janvier 2021 d'annuler le PDU.

Les juges ont retenu deux raisons suffisantes pour annuler le PDU:

- l'absence de solution de substitution raisonnable dans le PDU.
- un dispositif de suivi du PDU insuffisant avec des critères, indicateurs et modalités retenus qui sont trop imprécis pour véritablement suivre les effets du nouveau plan sur l'environnement.

Ces 2 moyens s'opposent au code de l'environnement.

C'est une première victoire pour 2P2R mais l'issue juridique de ce recours n'est pas terminée. Car Tisséo Collectivités a décidé d'interjeter appel de cette décision auprès de la Cour d'appel administrative de Bordeaux.

Nous avons reçu fin mars 2021 un courrier de cette dernière qui nous informe de l'appel de Tisséo Collectivités. En guise de mauvaise surprise, Tisséo Collectivités demande également auprès de la cour d'appel un sursis à exécution. Si elle obtient gain de cause, cela signifierait que durant toute la phase d'appel, le PDU 2018 resterait valable. Il y a donc un enjeu important autour de cette demande de sursis.

Le CA de 2P2R a bien entendu décidé de se défendre en continuant à collaborer avec notre avocate Maitre Blanche Magarinos-Rey du cabinet d'avocat Artemisia, qui nous a donné entière satisfaction en première instance.

Les conséquences pour  $2P2\dot{R}$  sont importantes : la procédure d'appel devrait prendre environ 2 ans supplémentaires. Cela aura un impact financier non négligeable pour les caisses de l'association. On fera peut-être appel aux dons pour soulager financièrement l'association.

Nous resterons vigilants durant cette nouvelle procédure et nous mettrons tout en œuvre pour défendre au mieux les raisons qui nous ont poussés à déposer ce recours.

Les raisons principales sont pour rappel :

- Un budget cyclable pas sincère vis à vis de la réserve n°1 des commissaires enquêteurs de l'enquête publique du PDU.
- Un PDU qui prévoit une augmentation de 9% de gaz à effet de serre.
- Une augmentation du trafic automobile.
- Une augmentation de la pollution atmosphérique.

Autrement dit : un PDU qui a négligé le volet environnemental.

Guillaume Crouau - 2P2R

## PIÉTONS ET ACCESSIBILITÉ

Les services de la Métropole ont l'intention de faire évoluer la **Charte Acessibilité**, charte assurant

Une charte en question!

normalement une meilleure marchabilité de la ville aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et par conséquence, à tous les piétons.

Après débat, notre Commission Piétons a fait le choix de participer au Groupe de Travail malgré le déficit de mesures réelles sur le terrain dans ce domaine.

Dans le même temps, la Commission Piétons travaille à faire converger les dispositions de chaque Charte (Accessibilité, Chantier propre, Occupation du Domaine Public par les terrasses et les commerces, ...) et a fait des propositions dans ce sens à Monsieur Philippe Perrin au cours d'une rencontre, le 11 mars, avec Jean Labbe et Gérard Ruiz Ballesteros.

Une première réunion sur la mise à jour de cette Charte Accessibilité a eu lieu le mardi 30 mars 2021. Voici, ci-dessous, quelques extraits de la contribution préalable de notre Commission Piétons avec les objectifs que nous avons soumis au Groupe de travail et copie aux Maires Délégués concernés par ces textes.

Bien que les propositions et les remarques de 2P2R aient recueilli un bon accueil, le premier constat après cette réunion du 30 mars nous laisse tout de même sur un sentiment très mitigé. Nous ne ressentons pas une véritable volonté de faire évoluer cette Charte dans le cadre d'une réelle politique d'aménagement de la ville. Nous avons eu l'impression d'être assimilés à une équipe de SAV : « Dites-nous dans quelle rue il y a problème, on verra comment on peut y remédier ! », tel pourrait être le résumé de cette première réunion.

Gérard Luiz-Ballesteros - Commission Piétons

Extraits du courrier adressé le 28 mars 2021 à Madame Brigitte GRASSET, Responsable du Service Politiques de la Voierie de Toulouse Métropole :

« L'association 2 Pieds 2 Roues prend acte de la concertation lancée par Toulouse Métropole sur l'évolution de la Charte Accessibilité, issue de la Loi 2005-102 dite « Égalité des droits et des chances ». Il s'agit donc d'actualiser, de compléter et d'améliorer le document actuel qui date de 2016.

2P2R voudrait souligner un certain nombre de points tant sur l'évolution du contenu de la Charte que sur les aspects de bonne connaissance et de sa réelle mise en pratique par les personnes et les services concernés.

Ses dispositions ne bénéficient pas seulement aux PMR, car en facilitant l'usage de la ville par l'amélioration de la circulation et de la convivialité, la Charte ACCESSIBILITÉ profite à tous les piétons sur la Métropole.

La Charte est conçue pour une application universelle.

Hélas, nous constatons que ce concept n'est pas toujours retenu, en particulier sur les quartiers périphériques de Toulouse, notamment lors de nouveaux aménagements portant sur des axes structurants de la ville, comme par exemple ceux du Faubourg Bonnefoy LINEO9, ou de l'Avenue des Minimes.

Nous relevons que les dispositions de la Charte Accessibilité ne sont pas reprises par les Chartes spécifiques « Chantier Propre », « Livraisons », « Aménagements extérieurs des commerces », … pour les aspects qui les concernent en particulier.



De ce fait, la Charte Accessibilité reste un document « à part », plutôt utilisé pour des opérations spécifiques dans le cadre de l'aménagement de nouveaux quartiers ou ensembles immobiliers (Bordeblanche, CEAT Jolimont, Dessines moi Toulouse, …), avec des obligations légales soumises aux aménageurs.

Nous relevons aussi que les principes de l'actuelle Charte ne sont pas ou peu connus de certains Élus ou responsables administratifs, qu'ils ne sont pas toujours mis en pratique par les techniciens des Pôles Travaux ou des Services liés à l'Urbanisme (Arrêtés temporaires travaux), à l'occupation du Domaine Public (Terrasses, Commerces avec devantures ou étalages, Travaux, ...). Même méconnaissance de la part de la Police Municipale et des ASVP.

Cette Charte apparaît davantage comme une préconisation d'aménagements, plutôt

qu'une obligation.

Ces lacunes sont révélatrices d'une culture encore trop axée sur les déplacements motorisés.

En effet, les « Arrêtés temporaires Travaux » relevant de la Charte Chantier Propre se contentent de signifier de façon laconique : « Le demandeur assure la continuité piétonne ».

Cette prescription n'impose aucune mesure aux entreprises, qui se contentent dans la majorité des cas d'installer un panneau indiquant « Piétons passez en face » alors que, souvent, aucun passage n'est matérialisé ou protégé. Malgré nos actions et signalements, les corrections ne sont pas toujours apportées.

La rue appartient à tous les usagers et ne doit favoriser aucun mode de déplacement, si ce n'est le mode piétonnier dont les pratiquants sont les plus

vulnérables.

L'acceptation, ou la tolérance évidente, sur la Métropole, du stationnement des 2RM sur les trottoirs est aussi très problématique et révélatrice du manque d'intérêt porté aux piétons et PMR. Notre association demande régulièrement la création d'emplacements de stationnement spécifiques pour ces 2RM mais force est de constater que sur ce point, nous ne sommes pas écoutés.

Cette charte n'aborde pas le sujet des rues dites « sans trottoir », très nombreuses dans les Quartiers, y compris aux abords de Groupes scolaires, avec des trottoirs de 30 à 40 cms de largeur où sont implantés des poteaux électriques, téléphoniques, de signalisation ou autres.

Devant les commerces, nous relevons trop fréquemment la présence d'étalages (certains non déclarés), de panneaux porte-menus, de tapis, pots de fleurs ou autres obstacles mobiles sur les cheminements piétons qui ne respectent pas les dispositions des arrêtés d'occupation du Domaine public découlant de la Charte des aménagements extérieurs des commerces.

Enfin, un aspect essentiel y fait défaut en ce qui concerne la mise en conformité des aménagements existants sur la voierie. Il est indispensable que la Métropole prévoie les budgets nécessaires dans le cadre d'un programme pluriannuel de travaux.

Il y manque également l'organisation des contrôles et le suivi réactif des signalements.

Notre Association est donc prête à participer à l'évolution de cette charte, tout en militant pour une meilleure application de celle-ci. Nous continuerons en même temps à porter les mêmes préoccupations dans les réunions de commissions où nous participons : Terrasses et Commerces, Chantier Propre.»

## LE VÉLO

#### LA PETITE HISTOIRE DU VÉLO

Nous étions un petit groupe de cyclistes à assister à la fête du vélo à Grisolles. En ouverture de cette journée, la conférence de Cécile Benoit de la Maison du vélo. C'était passionnant, une histoire qui démontre que quelle que soit l'époque et les circonstances, le vélo a toujours eu une double fonction : celle du loisir et du plaisir et un rôle libérateur et émancipateur pour l'évolution de la société. En voici un petit compte rendu que nous espérons le plus fidèle possible.





• Savez-vous que le vélo est né à la fin du 18e

siècle, il fut d'abord Draisienne (grâce à l'invention du baron Drais) puis a évolué devenant Michaudine (Michaud). Peu à peu est né le mouvement « vélocipède » d'abord réservé à la bourgeoisie masculine. C'est dans la première moitié du XXe siècle qu'il s'est ouvert aux classes populaires, favorisant ainsi l'accès aux vacances lors de l'instauration des premiers congés payés.

Pratique, il a aussi tenu un rôle crucial au cours des 2 guerres mondiales. Ses qualités ont été appréciées durant la première guerre. Se fondant facilement dans la société, il sera très utilisé par les mouvements de résistance lors de la 2° guerre mondiale. Au débarquement de 1945, des vélos pliants furent même parachutés. Cependant son image associée à la guerre et le développement de l'automobile ont entraîné son déclin dans les années 50.

Le choc pétrolier le fera réapparaître à la fin des années 60, mais c'est à la fin des années 90 qu'une véritable prise de conscience se fera et que le vélo entrera progressivement dans notre quotidien.

## • Savez-vous aussi que le vélo a largement contribué à l'émancipation des femmes dans les années 1880/90 ?

Pourtant ces messieurs leur en ont fait voir en entretenant discours et débats sur le rôle de mère que doit tenir une femme et sur les dangers de la bicyclette pour leur santé et la fertilité. Quelques pionnières issues des milieux aisées ont fait face. Elles vont attendre l'invention de la pédale et des pneumatiques dans les années 1860 pour faire de la bicyclette un instrument de libération féminine.

Suzan Anthony, militante américaine des droits des femmes, dira en 1896 « La bicyclette a fait



plus pour l'émancipation des femmes que n'importe quelle chose au monde »



L'américaine Annie Londonderry (1870-1947) n'a pas hésité à se lancer dans le pari de faire le tour du monde à bicyclette pour gagner 5000 dollars et prouver que les femmes étaient aussi valeureuses que les hommes. Laissant à la maison mari et enfants, elle relève le défi et contribue à véhiculer l'image de la femme libérée à une époque où elles n'avaient même pas le droit de vote.

A Paris, on voit partout apparaître des affiches de « femmes libérées », le bois de Boulogne est un lieu de rassemblement de ces femmes modernes qui lisent le magazine « le Vélocipède illustré ». Une véritable « vélocipédomanie » s'empare des milieux huppés de la Capitale. La tenue vestimentaire de ces élégantes se libère et les femmes

adoptent le Bloomer, sorte de pantalon bouffant plus pratique que les jupes.

• La petite histoire du Tour de France : Épreuve mythique, le Tour de France est aujourd'hui une des compétitions les plus suivie au monde. Il est né en

1903. Cette année-là sur 60 coureurs au départ seuls 21 franchiront la ligne d'arrivée au terme de 2428 km en 6 étapes et les coureurs n'ont aucune assistance, pas de dopage mais beaucoup de tricheries. Il n'était pas rare que les coureurs montent dans un train pour gagner quelques kilomètres, les déclassements s'en suivaient. D'une année à l'autre, la course bénéficie d'un important suivi médiatique et d'un nombre de spectateurs toujours croissant. La presse était friande des récits épiques à relater. Les journaux,



puis la radio à partir de 1929 et énfin la télévision en 1948 modifient considérablement la physionomie du tour. Sa dimension populaire a été renforcée par une forte pression commerciale avec la Caravane permettant aux marques de se faire connaître.

• Le cyclisme a ses héros :

C'est pour Grisolles un héros local qui a marqué la mémoire populaire : Jean Dargassiès, forgeron de son état mais aussi champion cycliste qui participe aux premiers tours de France. Il passe en tête à Grisolles sous la clameur populaire.

Arrivé 9° au classement général du tour 1904, il sera finalement 4° après la disqualification des premiers coureurs

pour tricheries.

Dino Bartoli : Si l'histoire du cyclisme est peuplée de champions et de stars du vélo, un coureur italien, Dino Bartoli, fait figure de héros. Vainqueur de 2 tours de France (1938 et 1948) et de 3 tours d'Italie (1936, 1937, 1946) l'histoire du coureur italien est passée sous silence. Pourtant le cycliste professionnel est un héros de la résistance qui a sauvé des juifs.





Profitant de son statut et de sa notoriété de champion cycliste, il devient messager clandestin et transporte des papiers d'identité cachés dans le cadre de son vélo. Sa bravoure lui a permis de sauver plus de 800 juifs. Il a par la suite obtenu le statut de « juste parmi les nations » ainsi que la nationalité israélienne à titre posthume.

• La crise pétrolière des années 70 va ramener le vélo dans l'espace urbain,

En France, l'écologie apparaît aux élections présidentielles de 1974 en la présence de René Dumont. Les premiers plans vélos apparaissent à Strasbourg et La Rochelle met ses premiers vélos en libre-service.

Les Pays Bas prennent conscience de l'intérêt du vélo sur le plan économique et relancent les aménagements cyclables que le développement industriel et

automobile avait freinés.

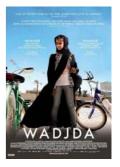
C'est surtout dans les années 90 que le vélo encore considéré comme sportif ou activité de loisir devient utilitaire. Léger, économique et bon pour la santé, il est une alternative efficace sur les petites et moyennes distances. Le vélo grapille peu à peu de l'espace urbain au détriment de la voiture.

Aujourd'hui le vélo est symbole de liberté et il ouvre de nouvelles perspectives économique et écologique permettant de voyager autrement. Les retombées

économiques dans ce secteur sont florissantes.

Malheureusement, ailleurs dans le monde, dans les pays où les droits des femmes sont bafoués, l'usage du vélo reste un combat de tous les jours. Les femmes s'exposent à des sanctions, du harcèlement et de l'incompréhension comme en témoigne le film Wadja qui raconte l'histoire d'une fillette au Yémen qui se bat pour réaliser son rêve : avoir un vélo.

Peu à peu, pourtant, des petites avancées se font grâce à l'acharnement et à l'activisme de certaines femmes qui bravent les autorités religieuses et morales. Des clubs de cyclisme féminin ont fait leur apparition. Une petite ouverture mais avec 2 siècles de retard sur l'Europe, gageons que le vélo puisse, là aussi, faire avancer la condition féminine au Moyen-Orient.



Joëlle Monchauzou Monteil - 2P2R

### Prix à la baisse!

## Profitez des nouveaux prix de nos guides du Canal des 2 Mers :

• 1 guide (N°1 ou N°2) = **6€** (au lieu de **9€**) + 3,94€ frais de port

• 2 guides = offre PROMO adhérents à **10**€ (au lieu de **15**€) + 5,91€ frais de port

• 2 guides = offre spéciale grand public à 12€ + 5,91€ frais de port

Pour passer votre commande, vous trouverez tous les renseignements utiles sur notre site https://www.2p2r.org/ à la rubrique Balades / guides > Nos guides.

Pour vous épargner les frais de port, vous pourrez venir récupérer vos guides directement au local de l'assocition

## BAROMÈTRE

Merci pour volre participation!

Pour sa première édition, **le baromètre des villes** marchables aura connu un succès honnête : plus de 68 000 réponses : une base solide pour l'avenir.



Le contexte n'a pas permis un succès plus probant : la situation sanitaire a limité toute communication par tractage ou à l'occasion de réunions physiques, le calendrier n'était pas idéal (hiver, démarrage avant les fêtes de fin d'année). Surtout, la marche au quotidien n'est pas reconnue en France : aucune politique nationale (comme pour les autoroutes, le TGV et heureusement- depuis peu- pour le vélo). Le piéton est un marcheur qui s'ignore, a fortiori il n'est pas militant dans l'âme, n'est pas organisé en association (tels les cyclistes avec, par exemple, la FUB, le club des villes et territoires cyclables, les professionnels du vélo, etc.) et les amis marcheurs du sport loisirs ne sont pas encore des « urbains », engagés.

Résultats : Toulouse répond?

Pour notre région, les premiers chiffres de cette vaste enquête nationale sont très positifs : 6000 réponses en Occitanie, 3000 en Haute-Garonne, second département derrière les Bouches du Rhône et devant... Paris! Toulouse:1500 réponses (beau score). Ce qui fait très plaisir : 14 communes de la périphérie immédiate classées au palmarès (nombre de réponses supérieur à 50). Blagnac et Tournefeuille dépassent les 100, Roques complète le podium avec 81 questionnaires retournés; au ratio (pour 1000 habitants), Odars remporte la palme avec un indice de 41,3! Bravo à toutes ces communes et grand merci à tous ceux qui se sont mobilisés pour relayer l'information. Quelquefois, il a suffi d'un mail pour, en deux trois jours, doubler le score (n'est-ce pas Cornebarrieu, Pibrac, St Jean)? Voici le lien vers résultats : http://bit.ly/2WuXIwH

Des enseignements

Cette opération avait pour but de sensibiliser habitants, élus, techniciens à la marche : c'est en route ; de constituer une première référence qui manquait, un premier inventaire des ressentis des citoyens français : c'est fait. L'analyse des résultats à venir dans les prochaines semaines va permettre de se poser des questions au niveau des associations environnementalistes ou d'usagers de l'espace public, au niveau des conseils municipaux et des autres collectivités. Bien sûr, les organisateurs auront tiré des marges d'amélioration pour la prochaine édition de ce baromètre (dans deux ans). Après la restitution publique des résultats le 2 juin suivra un colloque national le 18 septembre à Marseille.

FFRP, RDA et 60 millions de piétons vont pouvoir enclencher le programme de leur collectif « Place aux Piétons », issu de leur manifeste commun. Lien vers ce manifeste : https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2020/06/ManifestePlaceAuxPietons.pdf

Saluons nos trois têtes de réseaux qui ont eu le mérite d'initier au niveau national, avec ce baromètre des villes marchables en fer de lance, une opération complète (manifeste, plan d'action) en faveur de ce mode de déplacement prometteur qu'est la marche.

Leur ambition : arriver à la construction de politiques locales et nationales à la hauteur des enjeux que la marche représente en matière de mobilité, de santé publique, d'environnement, de climat et de bien-être au quotidien dans nos villages et quartiers.

La marche est l'avenir de nos cités.

Jean Labbé - 2P2R

## AUTOUR DES ÉCOLES...

Ca bouge!

Dans le numéro précédent du JMA, nous vous faisions part d'un projet naissant d'aménagement des rues desservant le groupe scolaire Pierre et Marie Curie, quartier Minimes-Raisins à Toulouse. Depuis, les projets sur le sujet se multiplient.

À Pierre & Marie Curie, la phase « dossier-négociation » va être relayée par une phase « animation » avec l'organisation d'une « rue aux enfants » (ce 18 juin si tout va bien) rassemblant parents, 2P2R, les faiseurs de ville, comité de quartier, maison du vélo, équipe pédagogique...

À l'école de la Juncasse, rue Louis Plana, les parents d'élèves ont pris les choses en mains, rencontré Mme Ferrer, maire de quartier, très à l'écoute de la question. La démarche évolue bien et les parents, Oriol, Julien, ont rejoint Adrien et Gérard comme

référents 2P2R de quartier.

Sur le secteur, 5.3 (Busca St Michel), pour l'école Ricardie, un diagnostic a eu lieu associant Mairie, parents, 2P2R; déjà quelques réalisations concrètes (suppressions 6 places stationnement pour élargissement trottoirs, marquage zone 30, ralentisseurs)

précèdent la suite de la concertation, notamment avec les riverains.

Les antennes ne sont pas en reste avec, par exemple, Tournefeuille où les parents commencent à se mobiliser sur 5 écoles autour d'un projet de fléchage des cheminements piétons lancé par la mairie; A Cugnaux, la rue devant l'école Léon Blum est passée en zone de rencontre, le dispositif de rue scolaire a été expérimenté avec succès et va être pérennisé." (cf. dossier via le lien https://www.ladepeche.fr/2021/04/08/acces-a-lecole-une-experience-a-lecole-leon-blum-9475237.php)

Créé à l'initiative de Boris, le groupe de travail « SDPA » (Schéma Directeur Piéton d'Agglomération) a décidé d'orienter son travail à partir des écoles et de tester un process d'analyse de la marchabilité des parcours vers les écoles. Cécile et Claire se sont portées volontaires pour conduire un inventaire expérimental centré sur l'école Michelet

(quartier St Aubin).

Le 23 mars dernier, CEREMA et RUE de l'AVENIR, organisaient un webinaire d'une journée sur le thème des aménagements d'abords d'écoles. Autant dire que le sujet est national et prégnant ; Dunkerque, Caen, Grenoble, Lille, Montreuil, Paris ont pris les devants qui en réalisant des rues scolaires, qui en organisant des rues aux enfants (cf. lien vers ce webinaire : https://www.cerema.fr/fr/actualites/1200-personnes-reunies-agir-abords-ecoles-plus-surs).

Coïncidence (mais y a-t-il des coïncidences ?), l'Etat lance un des axes fort de son plan vélo : le programme « Savoir Rouler À Vélo (SRAV) » dans les écoles élémentaires. Ce 22 mars, Le rectorat vient d'installer le comité de pilotage pour la Haute-Garonne. Représenté par trois membres actifs, 2P2R y a fait des propositions qui rejoignent celles suggérées par la FUB dans son mode d'emploi du programme SRAV.



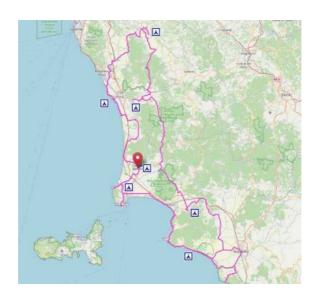
2P2R œuvre pour que Toulouse raccroche les wagons au sujet de ces abords d'écoles, points chauds d'insécurité, de pollution et aux enjeux éducatifs et sociaux tellement riches et porteurs.

Jean Labbé - 2P2R

## JOLIE TOSCANE

Envie de dépaysement?

Cet été on devrait pouvoir "re-voyager" ? Christiane et Gil vous ont concocté un super parcours en Toscane (510 kms en 8 jours, août 2019)



Approche en voiture: 1050 km pour rejoindre Campiglia Marittima

#### Jour 1:54 km Campiglia – Piombino.

Mise en jambe en plusieurs étapes : visite de la ville fortifiée de Campiglia, recherche de l'agricampeggio, montée (quelle bavante) et visite du site étrusque de Populonia, bain à la plage de Baratti, visite de Piombino (coucher de soleil sur la Corse toute proche).



## Jour 2 : 62 km Piombino – Castiglione de la Pescaia. Première partie dans les plaines

lagunaires ; puis très belle piste en corniche dans la côte rocheuse ; galère après Punta Ala sur une piste annexée par un particulier (ne pas nous suivre ! nous n'en sommes sortis qu'à la grâce de notre bonne étoile) ; dernière partie dans un très bon restau pour nous remettre de nos péripéties.



#### Jour 3:78 km Boucle en Maremma (à vide).

Par une piste cyclable puis des petites routes, cap sur Grosseto dont le centre ville vaut le détour. Puis par une piste cyclable toute neuve le long du Fiume Ombrone, nous allons nous baigner sur une plage du Parc de la Maremma, et terminons par un pique-nique sur la plage du camping au coucher de soleil (et au réveil des moustiques!).



#### Jour 4: 61 km Castiglione - Scarlino. Fin de la

première partie balnéaire. Par de petites routes nous remontons vers le nord, dans une campagne tranquille. Après l'installation au camping, nous partons boire un spritz au village fortifié de Scarlino (montée raidasse mais quel coucher de soleil!).

**Jour 5 : 73 km Scarlino – Casale Marittimo**. Un bel enchaînement de vallées au milieu de forêts, une longue montée régulière jusqu'au village mignon de Canneto, une montée raide (nous poussons le tandem) jusqu'à Casale qui justifie une bonne bière et redescente jusqu'au camping, accueillant.

Jour 6 : 62 km Casale – Chientina. Remontée à Casale dans un paysage typique de Toscane (oliviers, cyprès, belles maisons) ; café à Casino di Terra avant la longue montée régulière vers Miemo, joli hameau perdu au milieu de forêts. Restes de porcs-épics en bord de route avant de rejoindre Chientina et son agricampeggio où nous serons seuls à passer la nuit après notre seul orage.



#### Jour 7 : 63 km Chientina – Vada. Journée montagnes

russes. Après les montées à Casciana Terme et Casciana Alta, belle route en corniche jusqu'à Santa Luce. Nous traversons ensuite la vallée pour Rosignano Marittimo où un rafraîchissement est nécessaire. A Vada, choix difficile parmi tous les campings balnéaires. Nous finissons à Marina di Cecina par un bain et un spritz en bord de mer.

Jour 8:57 km Vada – Campiglia – Vada (à vide). La journée débute par une piste à travers une magnifique pinède, puis nous prenons un peu de hauteur au milieu des vignes entre Bolgheri et Castagneto Carducci. Retour en bord de mer à San Vincenzo pour une glace avant d'attaquer la montée à Campiglia où nous récupérons notre voiture laissée au camping, pour retourner à Vada.



le parcours : https://drive.google.com/file/d/1fVBmFzoNzG2y0wkvTPD8eaWewZaf3vI6/view?usp=sharing Xiane et Gil PIGUILLEM-HEURTEL

Envie d'autres balades : consultez le site de **La Roue Tourne**: https://larouetournefestival.wordpress.com/itineraires-de-balades-ou-voyages-a-velo/

## Toulouse : où seront les prochains aménagements cyclables

Toulouse Métropole confirme une enveloppe de plus de 15 millions d'euros pour de nouveaux aménagements et des modernisations cyclables en 2021. Le Réseau Express Vélo est au centre des attentions.

Quand le Réseau Express Vélo, cet ensemble de 13 lignes semblables à un réseau de transport, sortira-t-il de terre ? En ces temps d'incertitudes budgétaires liées à la crise du Covid, le « Monsieur Vélo » de Toulouse Métropole se veut rassurant. « Dès cet été, nous allons tester le premier bras du Réseau Express Vélo, entre Toulouse et la zone aéronautique. Nous allons aménager une jonction manquante, entre Colomiers et Cornebarrieu, explique Philippe Perrin. Cette première ligne passera par la rue de la République, l'avenue Etienne-Billières, l'avenue de Grande-Bretagne à Toulouse, puis par le quartier de Saint-Martin-du-Touch. Colomiers et Pibrac ».

## "Le vélo doit faire partie des priorités", même en période de restrictions budgétaires

Pour encourager la pratique du vélo, quatre compteurs vélo dits « Totem » sont d'ores et déjà installés, à Cornebarrieu, Colomiers, Blagnac et au rond-point de la Crabe, à Saint-Martin-du-Touch. Ils comptent les vélos, mais n'affichent pas les chiffres pour le moment. Ils ont été financés par le projet européen Commute.

« Les budgets du Réseau express Vélo seront finalisés lors du vote du Plan pluriannuel d'investissement, en juin prochain à la métropole », ajoute Philippe Perrin. Pour le vice-président de Toulouse Métropole, ce sera « l'heure de vérité » pour le Réseau Express Vélo.

« En cette période de restriction budgétaire, où le Covid a grevé de 20 % le budget de la métropole, le vélo doit faire partie des priorités. Je n'ai pas de craintes. Si on n'a pas le budget complet dans un premier temps, on fera du temporaire qui dure. Sans oublier qu'en ces temps de crise, le soutien à l'économie est primordial. »

En attendant, dix créations ou rénovations de pistes cyclables sont déjà actées pour la fin de l'année 2021.

#### Dix créations ou rénovations de pistes

Il s'agit de Toulouse Boulingrin, du chemin de Gabardie sur la section Vasseur – RM112, entre le giratoire Auchan et la voie SNCF; du boulevard Gaussen (Toulouse nord); du chemin de Virebent entre Launaguet et Toulouse; du canal du Midi entre Matabiau et commissariat (réfection); du canal latéral rive gauche (liaison Ernest-Wallon); avenue Trentin (Minimes), entre la rue Chaussas et l'avenue d'Elche; entre Colomiers et Cornebarrieu, liaison Monnet – Latécoère; entre l'avenue Desbals et le giratoire Charles Fabre à Toulouse Reynerie. Enfin, un projet de voie verte entre le quartier Saint-Simon et l'avenue Eisenhower.

Cyril Doumergue

La dépêche – 27 avril 2021

## Toulouse : "Beaucoup de situations dangereuses devant les écoles", selon Deux pieds deux roues

Boris Kozlow, président de l'association toulousaine qui milite pour les déplacements à vélo « Deux pieds deux roues », évoque les diagnostics accessibilité/piétons en partenariat avec les différents usagers.

Avez-vous le sentiment que la ville de Toulouse fait suffisamment d'aménagements pour sécuriser les abords des écoles ?

On voit plus d'identifications aux abords des écoles avec des barrières colorées, des crayons indiquant le nom des écoles, des zones à 30 km/h qui ne sont pas toujours respectées mais il y a encore beaucoup de situations dangereuses. Il y a encore des parents qui accompagnent leur enfant en voiture et qui se garent comme ils peuvent, sur les trottoirs, il manque des zones où ils pourraient stationner. Parfois, les gens déposent leur enfant presque devant la porte de l'école, résultat : ça encombre les trottoirs et ça fait beaucoup d'enfants qui circulent à pied et sont parfois obligés de marcher sur la chaussée. Il y a aussi le problème des chantiers dont certains ne respectent pas la charte d'accessibilité, on l'a souvent indiqué à la mairie et on a publié des photos sur les réseaux sociaux. On a fait des propositions à la mairie de Toulouse.

La dépêche - 23 avril 2021

#### Avez-vous été entendu ?

Pour l'instant, sur toutes les propositions que nous avons faites, la mairie n'en a pas retenu beaucoup. Cela reste très timide dans la réalisation. Nous avons l'ambition de faire des diagnostics accessibilité/piétons dans plusieurs écoles – on est quand même tous bénévoles à Deux pieds deux roues –, une par quartier, afin que cela se diffuse et qu'au final la mairie s'empare du sujet. Nous allons commencer par l'école Pierre et Marie Curie aux Minimes.

On veut travailler avec les parents d'élèves, les enseignants, les directions d'école. On a lancé aussi un diagnostic pour l'école Michelet, boulevard Michelet à Toulouse et potentiellement vers le quartier Saint-Michel. Tout cela prend du temps : évaluer les trottoirs sur un rayon de 1 à 2 km, les aménagements cyclables et faire des propositions.

## Comment sensibiliser l'opinion publique à la sécurité des piétons autour des écoles ?

Nous avons planifié une date, le 18 juin, pour une action « Les rues aux enfants » (collectif national), comme cela se fait dans les autres villes. Ce sont d'ailleurs carrément les municipalités qui ont lancé ces initiatives dans certains cas. Le principe est de fermer les rues autour des écoles, parfois c'est sur la période de l'arrivée et la sortie d'école mais cela peut aussi être toute la journée. L'espace est enfin rendu aux enfants. On veut montrer que c'est faisable. On prévoit une journée, le 18 juin, à l'école Pierre et Marie Curie.

## Toulouse : voitures, vélos, piétons... pour une meilleure cohabitation sur la route, "il faut tendre vers la séparation des flux"

Comment mieux organiser la cohabitation entre voitures, vélos et piétons à Toulouse ? Eléments de réponse avec Sébastien Bosvieux, vice président de l'association 2 Pieds 2 Roues.

## Selon les remontées que vous avez, le nombre de conflits entre usagers de la route augmente-t-il ?

Ils sont toujours présents et ont tendance à s'accentuer. Cela s'explique parce qu'il y a de plus en plus de rues mixtes - comme les zones de rencontre, les rues piétonnes, etc - et d'avantage de cycliste du fait d'un changement des mentalités et de cette année de crise sanitaire. Les gens n'ont pas toujours en tête qu'être cycliste c'est être un usager de la route parmi d'autres. Et il faut aussi que les piétons et voitures considèrent que le vélo ne sert pas qu'à se promener...

#### Comment faire selon vous pour pacifier le centre-ville ?

Il y a quelques années, lorsqu'il y avait encore peu de cyclistes, on avait l'utopie qu'un partage de l'espace était possible. En fait, cela ne fonctionne pas. Il faut tendre vers la séparation des flux. Cela demande des aménagements et une redistribution de l'espace public. Pour les voitures, les grands axes de l'hypercentre n'ont pas vocation à accueillir un trafic de transit, comme c'est le cas par exemple rue de Metz. Il faudrait revoir

les plans de circulation et assécher les cœurs de quartier. Pour les vélos, on pourrait imaginer des itinéraires non-mixtes et dimensionnés au trafic.

## C'est ce que vous préconisez par exemple pour la rue d'Alsace-Lorraine ?

Sur cet axe, il y a une grande insécurité ressentie, tant de la part des piétons que des cyclistes. On ne pense pas qu'elle puisse se régler avec une interdiction d'accès aux vélos. La rue d'Alsace-Lorraine est une rue piétonne. Aménager une piste cyclable ne serait pas pertinent (en plus d'être illégal). Cela risque même d'augmenter potentiellement le nombre d'accidents. Il vaudrait mieux prévoir des parcours alternatifs pour les vélos. Plusieurs pistes pourraient être étudiées comme les bords de Garonne ou les boulevards, si ces derniers étaient mieux aménagés et qu'un travail était mené sur les contre-allées.

## Quels aménagements devraient en priorité être réalisés à Toulouse pour les vélos ?

Il n'y a pas de solutions magiques partout. Les aménagements les plus faciles ont déjà été faits. Là, ils restent ceux qui demandent soit des arbitrages politiques (comme enlever des places de stationnement ou de voie de circulation de voitures), soit la réalisation d'infrastructures importantes (pour le réseau vélo express par exemple). On sait que le budget, c'est le nerf de la guerre. Il faudra faire des choix.

Propos recueillis par Ch.D.

La dépêche – 19 mars 2021

## Une vélo-station de 1000 places va voir le jour

Le jeudi 1er avril, Toulouse Métropole a acté la réalisation d'une vélo-station de 1000 places au centre-ville du côté de la gare Matabiau. Voici le projet.

oulouse Métropole a acté le projet jeudi 1er avril : une vélo-station de très grande taille va voir le jour au centre-ville de Toulouse, du côté de la gare Matabiau.

Pour rappel, la gare Matabiau doit devenir un véritable Pôle d'Echanges Multimodal « regroupant l'ensemble des fonctions de transports (gare ferroviaire, métro, bus urbains, cars interurbains, vélos) ». rappelle Toulouse Métropole dans la délibération votée.

Parmi les opérations prévues figure donc la réalisation de cette vélo-station à Marengo, sur le site du futur parvis Marengo, l'un des quatre parvis de la future gare Multimodale.

#### Située près de la Médiathèque Cabanis

Elle sera située juste en face de la gare de bus actuelle et des bureaux de Toulouse Métropole, non loin de la médiathèque.

Toulouse Métropole explique: « Dans le cadre de l'élabora-



La future vélo-station sera réalisée à proximité de la gare Matabiau, sur le futur parvis Marengo. (@Patrice Nin/Ville de Toulouse)

tion d'une stratégie d'accessibilité et de stationnement au pôle d'échanges, il a été identifié un besoin de stationnement vélo de 2500 à 3000 places, à répartir sur les différents parvis du pôle

d'échanges. Ainsi, pour le parvis Marengo, ce besoin se traduit par l'implantation d'un ouvrage de stationnement de 1000 places, répondant au besoin de stationnement des vélos, des vélos à assistance

électrique, ainsi que des vélos à grand gabarit (vélo cargo, vélo avec remorque, tandem, tricycle, vélo couché, handicycle...)»

#### Un site abrité, gardé et multiservices

La collectivité poursuit : « Cette vélo-station sera abritée dans un bâtiment fermé et sécurisé de type silo à vélos, se déployant sur plusieurs niveaux. En complément du gardiennage, le bâtiment accueillera un certain nombre de services à destination des cyclistes (borne de gonflage, casiers, local d'auto-réparation, guichet d'information...)»

#### 4 millions d'euros de budget

Le bâtiment sera concu pour intégrer des services vélos concédés (location de movenne et de longue durée, ateliers de réparation). Surtout, le projet vise à proposer une offre de stationnement vélo de moyenne et de longue durée pour l'ensemble des usagers du pôle d'échanges. Le coût du chantier est évalué à 4 millions d'euros.

## METZ VS LAUNAGUET

## Priorités dans la vi (ll)e?

Comme vous le savez fort bien, **le projet de réfection de la rue de Metz** a officiellement été lancé (https://www.toulouse.fr/web/publications/-/a-toulouse-78-avril-2021?redirect=%2F).

Les principaux enjeux de cette « mue », à mettre en rapport avec la continuation de « l'embellissement du centre-ville » sont, entre autres, « apaiser la circulation, sécuriser les déplacements des piétons et des vélos... ». Si nos sources sont correctes la réfection de la rue de Bayard (quelque 600m) avait coûté 8,6 millions d'euros : celle de la rue de Metz (quelque 900m) devrait logiquement coûter un peu plus.

Dans un premier moment, nous allons calculer le degré d'accessibilité (facilité/difficulté) pour les piétons à 'se mouvoir', à 'se déplacer' dans la rue de Metz. Puis, nous allons faire de même avec la route de Launaguet (quelque 4.500m, soit 5x900). Nous allons ensuite comparer les deux degrés d'accessibilité ainsi obtenus, et pour finir, nous tâcherons d'identifier, s'il fallait choisir, laquelle de ces deux voies majeures mériterait une action prioritaire pour « sécuriser les déplacements des piétons ». Inutile de rappeler que «

accessibilité » va de pair avec « sécurité ».

Pour ce faire nous nous sommes munis d'une canne en bois (90cm) mise à l'horizontale et nous avons parcouru à pied ces deux voies, des deux côtés. Chaque fois que notre canne heurtait un obstacle (que ce soit au niveau du sol ou de la hanche ou de la tête), nous avons considéré que cela représentait un frein majeur aux déplacements sécurisés d'une personne en fauteuil-roulant, ou d'une personne marchant sur des béquilles, ou d'un adulte tenant un enfant par la main, ou de deux adultes se croisant, ou d'un malvoyant. Ces freins constituent, donc de vrais obstacles infranchissables pour un piéton à la déambulation fragilisée. De même, lorsqu'une bordure (à monter ou à descendre) dépassait les 12cm, soit le diamètre de la poignée en courbe de la canne en question, nous avons considéré qu'il s'agissait aussi d'un obstacle majeur pour les usagers des trottoirs.

Nous avons résumé les résultats de nos déambulations « cannées » dans deux tableaux. Pour des raisons pratiques, nous avons « découpé » la route de Launaguet en cinq tronçons de quelque 900m chacun, ce qui rend plus aisé et intuitif l'exercice de comparaison proposé.

Voici les constats :

### Rue de Metz (900m)

	Côté impair	Côté pair	Autres	Passages piétons (PP)	Accessibilité (/10)
Du Pont Neuf <del>- )</del> Allée François Verdier (± 900m)	Aucun obstacle infranchissable	Aucun obstacle infranchissable (cependant, quelques bordures des trottoirs rabalssés font 3cm)	Métro : Esquirol (A), F. Verdier (B) Linnéo (4, 7, 9) Bus (14, 44)	13  1 PP tous les 70m	9,8/10



### Route de Launaguet (4500m)

	Côté impair	Côté pair	Autres	Passages Piétons (PP)	Accessibilité (/10)
Bd Pierre et Marie Curie → rue Arthur Rimbaud (accès métro La Vache) (±900m)	50 obstacles infranchissables (lampadaires, poteaux, potelets, plots, bordures, marches, 4 haies)	a/ 9 obstacles infranchissables (2 haies) b/ Entre les rues M.Loubens et A. Rimbaud (±300m) trottoir impraticable à 100%	Aucun transport en commun	8 1 PP tous les 125m	0,5/10
Rue Arthur Rimbaud → imp. Launaguet ( ± 900m )	16 obstacles infranchissables (dont 6 sous le pont SNCF, plus haie sur 50m)	6 obstacles infranchissables (dont 2 haies) Sous le pont SNCF largeur 80cm	Bus 61 (Trois Cocus ↔ périphérie) à hauteur de la rue Van Dyck	5 <u>1 PP</u> <u>tous les 180m</u>	2/10
imp. Launaguet → rue Sarah Bernhardt (±900m)	6 obstacles infranchissables dont: a/ chantier au 215 (cycliste tué 01/2020) b/ au 231 (pas de trottoir)  Enjambement rocade: 13 voies à traverser (du 229	Absences d'obstacles infranchissables  Enjambement rocade: 7 voies à traverser	Bus 61 (Trois Cocus ↔ périphérie)	1 PP tous les 180m	1/10 (côté impair) 8/10 (côté pair) Moyenne : 4,5/10
rue Sarah Bernhardt → ch. de Turlu (±900m)	au 255) 2 haies	(du 216 au 234) 1 conteneur recyclage	Bus 61 (Trois Cocus ↔ périphérie)	7 1 PP tous les 130m	8/10
(±900m)  ch. de Turlu →  ch. de  Boudou/bvd H.  Gaussen  (±900m)	4 obstacles infranchissables (dont 2 haies)	Aucun obstacle infranchissable	Bus 61 (Trois Cocus ↔ périphérie)	4 1 PP tous les 225m	7/10

Nous n'avons pas tenu compte de certains paramètres tels que le nombre de véhicules empruntant ces deux voies, la vitesse moyenne de ces véhicules, l'inclinaison (le devers) de la surface des trottoirs, la dégradation des revêtements des trottoirs, le degré de propreté, le nombre de véhicules stationnés sur les trottoirs, le nombre de feux-rouges, la présence de groupes scolaires à proximité, l'évolution démographique, le nombre d'accidents corporels (et leur gravité...) ayant été recensés, l'intensité de la pollution atmosphérique et/ou sonore...: tous sans exception, et d'une manière plutôt intuitive, feraient plonger davantage la note d'au moins les quatre premiers tronçons de la route de Launaguet, alors que celle de la rue de Metz, ne subirait pas de trop fortes variations.



Du 10 mai au 4 juin a lieu « la consultation citoyenne sur la "requalification" de la rue de Metz » (web jeparticipe.toulouse.fr), et ça tombe très bien, parce que le citoyen que je suis compte s'opposer de toutes ses forces, à cet aménagement, fort coûteux et aucunement nécessaire, alors que des aménagements absolument nécessaires ne sont aucunement prioritaires dans les plans de nos décideurs.

Je lance un appel à tous les membres de notre association pour qu'ils donnent leurs avis sur ce sujet, tout en caressant l'espoir qu'ils viendront rejoindre le mien.

Si c'est dans la rue de Metz que se trouve l'un des plus beaux musées de beaux-arts au monde, c'est sur le côté impair de la route de Launaguet, à quelques dizaines de mètres de l'enjambement de la rocade, que se trouve le trottoir (sur une voie urbaine supportant un trafic de dizaines de milliers de véhicules motorisés par jour) le plus étroit au monde (ou du moins du monde développé). Chacune de ces deux voies a ses atouts touristiques.



Cela se prêterait à l'humour, si à côté de cette curiosité viaire ne se trouvait pas le chantier qui, suite à une

occupation illégale de la chaussée est à l'origine de la mort particulièrement atroce d'un cycliste le 19 janvier 2020 : presque rien n'a changé depuis, malgré nos nombreux signalements (le dernier en date du 24/04) et mises en garde auprès des autorités, car le trottoir (presque sans interruption) et la chaussée (ponctuellement) continuent d'être occupés en dépit du bon sens et, pire, à l'encontre de toute légalité (aucun aménagement piéton n'a jamais été réalisé).

Venez faire un tour du côté de la route de Launaguet, et, ensuite, comparez-la par vousmêmes à la rue de Metz : si vous considérez que c'est sur cette dernière rue qu'il faut prioriser les efforts pour « sécuriser les déplacements piétons » au détriment de la première, et bien, c'est que l'on n'habite pas sur la même planète.

Félix Martín Moral - 2P2R Commission piétons

## Assemblée Générale 2021

Nous avions bien tenté de louer la salle San Subra pour tenir notre AG comme en 2020, juste avant le 1er confinement, mais la crise sanitaire en a décidé autrement et c'est en **distanciel** que s'est tenue notre AG 2021, le 27 mars : 60 personnes ont participé à la vsio-conférence, 355 ont participé aux votes.

Quelques faits marquants 2020 :

- La plupart de nos activités "piétons" et "cyclistes" ont été maintenues depuis le début de la crise sanitaire
- Actions de promotions des modes actifs (manifestations et communication)
- Lutte contre le vol: nombreuses sessions de marquage "Bicycode" organisées Pour l'année 2021, le bureau de l'association a été reconduit avec Christiane Heurtel (Secrétaire), Bernard Cely (Trésorier) et Boris Kozlow (Président)

## **AYAV PRINTEMPS**

on va y aller!

#### AYAV Printemps, c'est parti, envers et contre tout!

Les inscriptions à l'édition d'AYAV printemps qui se déroulera du 25 mai au 25 juin sont ouvertes.

Nous sommes conscients de la difficulté, cette année encore, à l'organiser, mais nous comptons sur le dynamisme habituel et sur les idées des référents pour faire avec, malgré tout!



#### Le film de promotion d'AYAV est désormais accessible à tous :

Version courte : https://www.youtube.com/watch?v=izvkVeAB34Y Version longue : https://www.youtube.com/watch?v=yBTqNIBT9bo

A diffuser sans modération.

Enfin, une précision importante pour les établissements scolaires : les challenges écoles, collèges et lycées ne prendront en compte qu'une seule journée de la semaine AYAV (une semaine pour les entreprises). C'était une demande des référents des écoles, qui trouvaient difficile de faire un comptage sur 4 jours.

Le formulaire d'inscription est commun à toutes les entités https://allonsyavelo.le-pic.org/spip.php?article17

Par contre, pour les retours du challenge, il y aura deux formulaires différents. **En selle les enfants!** Il est encore temps d'organiser AYAV dans les écoles, collèges et lycées.

Toutes les informations pour se lancer dans l'aventure : AYAV dans les établissements scolaires : https://allonsyavelo.le-pic.org/spip.php?article136 Le déroulement de la soirée de lancement, fixée au 18 mai dépendra, bien

entendu des marges de manœuvre laissées par la situation sanitaire.

Adrien Warnan - Equipe organisation 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 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

## CHILI ARGENTINE

Quel périple!

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

3ème partie : San Pedro de Atacama (Chili) Susques (Argentine)

En flânant dans les rues de San Pedro, je suis înterpellé par Pierre, un Français qui travaille dans une agence de tourisme et comme j'ai un peu de temps à cause de la fermeture de la frontière argentine, ça tombe bien. Je cherche à gravir un sommet à pied mais ici à moins de 5000 m d'altitude, il n'y a rien (ou des petites collines!). Je serais bien tenté par le majestueux volcan Licancabur mais d'une part, il est assez difficile et n'est accessible que depuis le versant bolivien car coté Chili, il est miné. Pierre me conseille alors de tenter le Cerro Toco qui culmine à 5604 m d'altitude mais me recommande d'abord de faire une excursion plus tranquille pour m'acclimater.

Pierre me propose de faire une excursion de 3 jours en Bolivie en 4X4. Ce n'est pas trop dans ma philosophie de voyage mais c'est très compliqué d'aller dans cette région bolivienne à vélo, c'est très aride avec peu de points d'eau et de villages et que des pistes sableuses ou caillouteuses. A vélo je risquerais de me perdre, de sécher sur place et de finir dévoré par les condors! Je pars alors en Bolivie en minibus chilien et 4X4 bolivien et franchis la frontière à Hito Cajon. Nous sommes 6 dans le 4X4 : Wilson le chauffeur guide bolivien, un couple italien Diego et sa compagne et 2 sœurs brésiliennes. Diego est garde dans le parc naturel des Dolomites. Nous entrons en Bolivie par le parc national Éduardo Avaroa et le premier arrêt est à une lagune avec une source thermale. Il fait frisquet mais avec un beau soleil, le maillot de bain est indispensable : c'est un vrai bonheur de se baigner dans une eau à 35 40 °C voir même plus chaud. Par contre que c'est dur d'en sortir! La piste continue avec des arrêts aux Laguna Verde, Laguna Blanca, Laguna Colorada et une fumerolle qui crache en permanence de la vapeur d'eau. Les Laguna Verde et Laguna Blanca sont complètement mortes malgré les couleurs irréelles. C'est l'arsenic et le cuivre qui lui donne sa belle couleur verte. La Laguna Colorada est par contre peuplée par une myriade de flamants roses de 3 espèces différentes. Ces gracieux oiseaux ont une incroyable capacité d'adaptation sur ce terrain hostile en subissant des tempêtes de neige ou le rayonnement intense du soleil avec des nuits glaciales. C'est le dépaysement complet à plus de 4000 m d'altitude. Nous dormons dans un hôtel à Villa Mar unique village à plus de 100 km à la ronde! Le lendemain 12 septembre, je fête mes 63 ans sur l'altiplano bolivien au bord du salar d'Uyuni lieu magique.



La visite commence par des chaos gravés dans le grès par l'érosion. Parmi les figures rocheuses, Wilson insiste sur un rocher monumental qui ressemble à la coupe du monde de foot!

Puis nous déjeunons à côté de la Laguna Negra après une petite randonnée à pied d'environ 1 h vers la lagune. Nous continuons par un arrêt sur le plateau au-dessus du Canyon Anaconda qui vu du ciel ressemble paraît-il à un serpent.

Au village de Julaca nous croisons la voie ferrée Antofagasta Uyuni où circule des engins dignes des « Trains pas comme les Autres »! C'est aussi un arrêt dégustation à un bar qui vend des bières artisanales parfumées dont une à la coca. Le soir nous arrivons au bord du salar et dormons dans l'hôtel de sel à Chuvica.



Tout est en blocs de sel à part les sanitaires qui sont séparés du reste de l'hôtel pour éviter que les murs ne s'effondrent à cause de l'humidité! Le lendemain on part sur le salar dès la sortie du village en direction de l'île Incahuasi.



L'impression est complètement irréelle lorsque Wilson contourne l'île avec le 4X4. On se croirait effectivement dans un bateau qui navigue autour de l'île! Nous gravissons le sommet de l'île à pied et nous faisons quelques photos en « embrassant » des cactus centenaires.

Après nous partons vers Salinas de Garci Mendoza pour déjeuner et refaire le plein du 4X4. Une roue du 4X4 crève juste à l'entrée du village et heureusement, il y a un garage qui a des pneus d'occasion! Sur la place où nous déjeunons, une boutique arbore fièrement le slogan: « Con Evo, vamos bien! » Avec Evo, nous allons bien! Nous aurions dù aller à la ville d'Uyuni et au cimetière de trains, mais ce n'est pas possible car il y a des manifestations avec blocage des routes. Je reviendrai un jour à vélo mais depuis l'Argentine par la Quiaca et Villazon.

Pour gravir le Cerro Toco j'achète des feuilles de coca sur un marché préventivement contre le « soroche » (mal des montagnes). Au départ de San Pedro c'est la même route et comme l'ascension ne dure que la journée on part avec un sac à dos léger. Les 4X4 qui nous amènent au point de départ sont bloqués par une plaque de neige à 4700 m d'altitude. Après quelques tentatives, nous partons à pied et je suis surpris par la facilité du sentier, à part un ou 2 passages dans les rochers, c'est de la montagne à vaches mais qui monte à 5604 m d'altitude et c'est ce qui ralentit le plus la progression. Heureusement la coca a bien aidé! Je serais le dernier du groupe à atteindre le somment mais aussi l'aîné. La descente est très facile et j'en profite pour faire quelques photos d'une des antennes de l'ALMA (Atacama Large Millimeter Array) que j'ai évoqué dans l'article précédent.

Le 18 septembre, c'est la fête nationale chilienne et je suis chez Samy l'hôte de Marco et nous la fêterons chez des amis de Samy avec un « asado » (grillade) gargantuesque.

Je quitte San Pedro par la route du Paso Jama qui vient d'être ré-ouverte vers l'Argentine. Je suis suivi par les 2 chiens de Samy et impossible de les semer avec mon chargement et la montée très raide. Un des 2 rejoindra sa maison spontanément vers midi. L'autre me suit jusqu'au soir et Samy et Marco viennent le récupérer en voiture car ils savaient où je passais! Je rencontre une autre voyageuse à vélo qui est roumaine et monte plus vite que moi.

Je dors le soir chez un éleveur de chèvres, que j'avais repéré en allant en Bolivie mais je leur demandais simplement l'autorisation de camper, mais je n'aurais pas besoin de planter la tente! Ils m'accueillent dans une chambre très modeste mais avec un vrai lit! Le lendemain ils me proposent de monter en camion un peu plus loin sur la route car il me reste encore 1000 m de dénivelé très raides.



Je suis étonné de ne pas voir la cycliste roumaine rencontrée la veille et avant de quitter mon hôte je le lui signale. J'avertis plusieurs automobilistes pour qu'ils préviennent la police à San Pedro, je ne comprends pas pourquoi elle a disparu car il n'y a qu'une route sauf vers la Bolivie mais c'est vraiment impraticable et dangereux à cause des distances énormes et des pistes en mauvais état! J'apprendrais plus tard que quelqu'un l'a rencontrée. Puis je pédale en direction de l'Argentine. Mais la route continue à grimper en



Majestueux volcan Licancabur au coucher du soleil

montagnes russes et j'arrive en fin d'après-midi à un col à 4810 m d'altitude (Paso Jama). Après le col, je m'arrête sur le versant Est à l'abri du vent avant la tombée de la nuit à environs 4600 m d'altitude et j'installe rapidement la tente car la nuit va être glaciale! En effet il y a des plaques de glace au bord de la route qui est heureusement bien dégagée. Je range à l'intérieur tout ce qui craint le gel : réserves d'eau, appareils photo, éclairages du vélo, lampe frontale, GPS, ordinateur et téléphone portable, batteries et même une cartouche de gaz qui pourrait geler. J'étale une couverture de survie sous le matelas mousse et j'introduis un sac à viande dans le duvet. Bien sûr je m'habille très chaudement en multipliant les couches. J'arrive quand même à faire cuire quelques pâtes agrémentées de sauce tomate. Cette nuit sera mon plus haut bivouac à vélo depuis Vancouver, il y a presque 10 ans. Pas de douche chaude ce soir, mais ce n'est pas grave, le froid tue les odeurs! Bien calfeutré et emmitouflé dans le duvet, je vais passer une très bonne nuit très calme, il n'y a pas de circulation, car le poste frontière avec l'Argentine est fermé la nuit. Le lendemain matin, le soleil réchauffe très vite l'atmosphère et l'étape sera beaucoup

plus facile avec plus de descentes. J'atteins la frontière dans l'après-midi, mais celle-ci n'est signalée que par un simple panneau et un changement d'état de la route, car il n'y a plus de bas côté asphalté comme au Chili. Je fais des photos avec des motards chiliens qui rentrent chez eux. La douane est au village de Paso Jama où je passe la nuit dans un hôtel assez basique. Le seul endroit pour grignoter quelques bricoles est la station service YPF (compagnie nationale argentine) et c'est très limité. Le lendemain, je croise une voiture qui fait demi-tour derrière



moi, me double et s'arrête devant moi. Une femme en descend avec un sac en plastique contenant des pommes et des céréales. C'est une famille chilienne qui rentre chez eux et ils ne peuvent pas passer la frontière avec des produits alimentaires sauf des conserves. Alors plutôt que de jeter ils m'en font cadeau! J'arrive à Susques premier village depuis Paso Jama en 2 étapes avec une autre nuit en bivouac moins froide que la précédente. Je croise la mythique route 40 qui n'est qu'une mauvaise piste en terre à cet endroit. Le soir, Je dors dans un hôtel qui était pourtant complet, mais ils me proposent de dormir dans un hangar où ils stockent du matériel et un lit. Ils me permettent même de prendre une douche chaude ce qui est très appréciable. (à suivre)

Pierre Virlogeux - 2P2R

### **TRANSTOULOUSAINE**

### Force 4!

Pour sa quatrième édition, la traditionnelle convergence piétonne est prévue pour le dimanche 3 octobre 2021.

L'an passé, malgré la crise sanitaire, la Transtoulousaine a connu un très beau succès : son concept même échappait aux interdictions alors en vigueur, la météo fut parfaite, les participants venus aussi nombreux qu'en 2019 : 300 personnes! Un signe de reconnaissance, un témoin de l'envie de bouger (dans son corps, dans sa tête), la preuve que l'idée même de la TT est une idée qui a du sens...



Pour fêter les 40 ans de 2P2R, les organisateurs se sont mis en 4 pour vous mitonner 4 nouveaux itinéraires. Cette année, les départs se feront depuis Blagnac, Fonbeauzard, St Orens de Gameville, Portet sur Garonne. Bien entendu, la désormais traditionnelle boucle autour du Ramier (100% accessible) viendra compléter la palette des randonnées possibles. Les organisateurs n'ont pas non plus résisté au plaisir de fixer l'arrivée au si agréable théâtre de verdure. Les marcheurs pourront ainsi profiter du cadre, des transports en commun tout proches et découvrir les premiers nouveaux aménagements de l'ile du Ramier. Cette année, les départs/étapes intermédiaires seront toujours aussi animé(e)s, que ce soit au Sept-Deniers (avec le marché de la place Job), à Limayrac ou encore à Borderouge.

Gageons que nos amis des associations ou comités de quartiers nous réservent quelques surprises supplémentaires...

Réservez cette date du 3 octobre et d'ici là préservez votre santé, entretenez votre forme par exemple en marchant avec le prochain bonus (23 mai) ou avec nos amis du CDRP31, de la MJC des Ponts Jumeaux, de Colomiers qui organisent de plus en plus de balades.

L'équipe de la Transtoulousaine

## Précisions sur les parcours en 2021

Tous les départs sont joignables par les transports en commun Respect obligatoire des règles sanitaires en vigueur

- Blagnac : départ place de l'Eglise, 10 km Départ intermédiaire : place JOB, quartier Sept Deniers, 6 km
- Fonbeauzard : départ parc du Château de Fonbeauzard, 16 km Départ intermédiaire : Borderouge, 7,5 km
- St Orens: départ en face de la mairie, 16 km Départ intermédiaire : Limayrac / gymnase de l'Hers
- Portet : départ sous la halle proche église, 12 km Garona : boucle autour de l'île du Ramier, 6 km.

Contact: toulouse@lesensdelamarche.fr

## CAMPAGNE AF3V

Pour du Vélotaf de qualité

Des Voies Vertes de qualité pour favoriser le VELOTAF (Campagne AF3V)

L'AF3V a lancé une campagne auprès des candidats aux élections régionales et départementales de Juin 2021, en leur demandant d'agir pour des voies vertes de qualité qui sont celles qui peuvent favoriser le « **vélotaf** », le vélo du quotidien.



L'AF3V leur demande de soutenir 10 engagements :

1. Créer des comités d'itinéraire avec les usagers

Pour mieux prendre en compte leurs besoins en mobilité du quotidien

2. Employer des revêtements lisses et durables

Pour encourager les déplacements utilitaires et favoriser l'inclusion sociale

3. Aménager les voies vertes en enrobé plutôt qu'en stabilisé

Pour préserver l'environnement, grâce au meilleur bilan écologique de l'enrobé

4. Créer des corridors biologiques distincts des voies vertes

Pour sauvegarder la biodiversité le long des voies

5. Supprimer les barrières inadaptées et les potelets dangereux

Pour améliorer l'accessibilité universelle des voies vertes

6. Généraliser la priorité donnée aux piétons et aux cyclistes

Pour mieux sécuriser les intersections des voies vertes

7. Raccorder les voies vertes aux gares et aux stations de transports collectifs Pour renforcer l'intermodalité et fluidifier les déplacements

8. Prévoir une largeur de 5 m pour les voies vertes

Pour faciliter la cohabitation entre les usagers, plus nombreux chaque année

**9.** Assurer l'entretien régulier et la maintenance hivernale des voies vertes Pour garantir la qualité de l'infrastructure toute l'année, comme pour le réseau routier et TER

10. Soutenir le projet Vélo expresS porté par l'AF3V

Pour favoriser l'autonomie des publics précaires dans leur mobilité grâce aux voies vertes

Voir le site: https://voiesvertesvelotaf.af3v.org

Cliquez sur « Je soutiens »

Voir les candidats qui se sont engagés.

La campagne a le soutien d'associations d'usagers : APF France Handicap, Fédération Française de Roller & Skateboard, FF Vélo (Féd. Française de Cyclotourisme), ... et de France Nature Environnement qui regroupe 3000 associations de protection de la nature et de l'environnement.

Julien Savary - Délégation AF3V

## BALADES

### On va y retourner le Dimanche!

#### Programme des balades du dimanche de mai et juin 2021

Les balades printanières du dimanche sont soumises cette année aux aléas des restrictions sanitaires. Celles qui étaient programmées en avril n'ont pu se faire et sont reportées. Le vélo est par principe un bon élément de distanciation physique, le vélo est bon pour la santé, les balades favorisent le lien social et éloignent de l'isolement contraint depuis un an. Pour répondre à ce besoin, les mois de mai et juin vont faire bouchées doubles. Pour la sécurité de tous, les gestes barrières seront respectés. Pour le moment, les déplacements en groupe étant soumis à la jauge maximale de 6 personnes, nous nous déplacerons en sous-groupes de 6 bien distincts pour permettre au plus grand nombre d'en profiter.

Voici le programme officiel pour mai et juin.

• 9 mai : balade en boucle au départ de Pamiers vers Mirepoix

14 mai : en boucle au départ de Carbonne vers Cazères

• 16 mai : au départ de Toulouse vers 5 confluences dans le Muretain

23 mai : au départ d'Albi vers Trébas et la vallée du Tarn

• 29 et 30 mai : weekend en cyclo-camping au départ de Moissac vers Molière

6 juin : nouveauté avec un grand tour de Toulouse, la "péri-toulousaine"
13 juin : de Foix à Boussens par les voies vertes

• 13 juin : accompagnement du vélo Musical avec l'Association Apoic à Montech.

• 20 juin : au départ de Toulouse, balade en forêt de Bouconne

 27 juin : balade courte au départ de Toulouse N'hésitez pas à vous inscrire et bonnes balades. Contact : lesbaladesdudimanche2p2r@gmail.com

L'équipe des Balades du dimanche

### Toute l'Occitanie en train ...

Oubliez les prises de tête entre les trains parfois à 1€ et ceux qui le sont tout le temps.

Ne regrettez pas votre âge en regardant l'offre Libertio Jeunes.... En effet, avec moins de 45 euros, vous avez la libre circulation en train sur toute l'Occitanie durant 5 week-ends!

Non, ce n'est pas une n-ième offre nouvelle offre tarifaire des TER.

En fait, cela existe depuis la fusion des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon...Une option de "bonus week-end" reprise par la grande région Occitanie lors de sa création et de

l'harmonisation des tarifs TER entre les deux régions.

Coment ça marche ? Sélectionner deux gares proches l'une de l'autre. Achetez-vous un abonnement «**Frequencio 31j**» avec un début de validité le premier samedi où vous avez besoin de vous déplacer en Occitanie et rajoutez 20 € pour le pass week-end. Le tour est joué (et c'est légal !). Vous vous déplacez alors gratuitement de Pau à Avignon, de Port-Bou à Agen, depuis La Tour de Carol à Figeac, depuis Avignon jusqu'à Auch. Et cela pendant 5 week-ends consécutifs.

Navré, le pass week-end ne s'achète pas tout seul ; il faut l'adosser à un Fréquencio dont vous n'avez pas besoin. Pourquoi prendre deux gares proches ? Pour ne payer que le montant minimum (24,30 euros) de l'abonnement Frequencio ... Pourquoi commencer un samedi ? Pour avoir 5 week-ends dans les 31 jours de votre abonnement. Si vous prenez votre abonnement un lundi, vous ne bénéficierez que de 4 week-ends. Les titres s'achètent sur les bornes TER en station (vous aurez alors un ticket), en gare (vous aurez un billet format SNCF) ou bien en ligne à condition d'avoir une carte Pastel. Bon voyage et bonnes balades

Xavier Horion - 2P2R

## INFO PARTENAIRES

Profitez-en!

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 10% de remise sur vélos, accessoires (sauf électronique), et sur bonneterie, 20% sur main d'œuvre



13 rue Arnaud Bernard 10% sur les accessoires vélo

## SESPACE CYCLE Motard

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



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



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 10% sur tous les accessoires vélo



17 rue Delpy 10% de remise sur facture réparation

## MOVebike

9 rue Rivals 62 Avenue Etats Unis 10% de remise sur vélos et accessoires

## Atelier Bicyclette

33, avenue Crampel 5% de remise



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



Expert vélo à domicile 10% de remise sur main d'oeuvre



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



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



47 avenue de Grande Bretagne 10% de remise



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



### Voies vertes

#### Véloroute Baïse (V82) terminée, Piémont (V81) avance

Dans le sud deux Véloroutes avancent.

#### La Véloroute de la Baïse (V82) ouverte en totalité 150 kms

La Véloroute Vallée de la Baïse (V82) relie celle du Canal des Deux Mers à Vélo (V80) à

l'écluse Larderet (près de Buzet) à celle du Piémont

Pyrénéen (V81) à Galan, près de Lannemezan. Réalisée en 4 ans, elle a 13 kms communs avec la Véloroute Transibérique de Vianne à Barbaste, puis elle rejoint Nérac, et continue dans le Gers par Condom, Valence-sur-Baïse, St-Jean-Poutge (à 8km de Vic-Fézensac), Mirande, puis dans les Hautes-Pyrénées par Trie-sur-Baïse et Galan où elle rejoint la V81, à 14 kms de Lannemezan.

C'est un parcours sur « route partagée » avec de courts passages en site propre, des dénivelés parfois sévères, des



sections sur route circulée, mais qui a le mérite d'exister : signalétique posée. Elle passe à 18 kms d'Auch.

#### La Véloroute du Piémont Pyrénéen (V81) : avance

La Véloroute du Piémont Pyrénéen (V81) qui reliera Bayonne à Le Barcarès sur 600 kms, avance :

#### Hautes-Pyrénées: 130 kms ouverts en 2021

St-Pé-de-Bigorre-Lourdes-Tarbes (52 kms) sera créé par l'agglo Tarbes-Lourdes-Pyrénées en 2021 : l'appel d'offres est lancé ;

Tarbes-Lannemezan-Tibiran-Jaunac (à 1 km de St-Bertrand-de-Comminges) (76 kms) a été ouvert en Août 2020!

#### Haute-Garonne : 17 kms ouverts en vallée du Salat

Le parcours cyclable de la Garonne (appelé aussi Trans-Garona) est ouvert entre St-Bertand-de-Comminges, St-Gaudens et Roquefort-sur-Garonne (63 kms) : il ne manque que les panonceaux V81.

Dans la vallée du Salat le département a ouvert deux tronçons en Voie Verte de 11 kms et 6 kms, il ne manque plus que la traversée de Mane (3 kms).

#### Ariège : des liaisons ouvertes et prévues

12 kms en Voie Verte existent dans la vallée du Salat, ils ont été prolongés de 3 kms entre Prat et Lacave (jonction avec la Haute-Garonne). Il manque les 2 kms de St-Lizier à St-Girons.

St-Girons-Vernajoul existait en Voie Verte (42 kms), et la jonction Vernajoul-gare de Foix (3 kms) a été ouverte en mars 2021!

Le département prépare la suite : Foix-Pamiers-Mirepoix.

Pour les descriptions voyez le site national AF3V https://www.af3v.org

Julien Savary - Délégation AF3V



## BALADE À VÉLO N°99

De Toulouse à Bonrepos-Riquet

#### BALADES A VELO TOULOUSAINES N° 99 – Toulouse à Bonrepos-Riquet

<u>Distance aller</u>: 22km Difficultés: des montées

Balade pour relier le canal du Midi à Bonrepos-Riquet où le canal du Midi fut

expérimenté par son créateur.

Balade un peu "cyclo" à cause des montées - inévitables car on franchit des coteaux -, et des 4 kms difficiles de St-Jean à Lapeyrouse, mais la majorité du parcours est sur routes tranquilles, avec des vues de coteaux et vallées, et de beaux villages. A réserver aux adultes entraînés.

Départ : Toulouse (Place du Capitole) (Km 0).

Rejoignez la route d'Albi et suivez cette D688, bordée d'aménagements cyclables : bandes cyclables et couloirs bus dans Toulouse, pont sur la rocade, puis piste cyclable dans l'Union jusqu'à l'église.

Après l'église de l'Union et le feu (Km 6,4), prenez à gauche la D77F (direction St Geniès, Lapeyrouse-Fossat), qui traverse la ville de St Jean (ch. de la belle Hôtesse, ch. de

Verdale) jusqu'au rond-point des Harkis (près de l'église).

Continuez tout droit, croisez la D77 (à partir de là c'est la campagne). Attention, les 3 kms qui suivent sont difficiles ; route du Clos du Loup étroite, très circulée à certaines heures (plus calme le dimanche). Vous arrivez au village de Lapeyrouse (église à clochermur, château, point d'eau et WC sur la place) (Km 13).

Là prenez en face la D61b (dir Bazus 5), puis D61 qui descend pendant 4 kms vers la vallée du Girou. Dans la plaine, au carrefour, traversez la D20 et allez en face (dir Bazus).

Au carrefour suivant allez à droite, franchissez le ruisseau (Km 17).

Àu carrefour avec la D45 (Km 17,1) prenez celle-ci vers la droite (direction Garidech), elle serpente dans la plaine jusqu'à la traversée de la D888 (Km 14,1). Traversez Garidech en suivant l'avenue de la Gare D45, qui va traverser l'A68 (Km 16,5) puis file jusqu'au carrefour D20 (Km 18,7), d'où on monte. Après le ruisseau, au Km 20,7, suivre à gauche la D45, route de Pierre-Paul Riquet, qui monte doucement à la place de la mairie (Mairie, Eglise, Château) (Km 22).

Château Bonrepos-Riquet

Visitez le Château, l'Orangerie, le parc, les bassins d'essais

(site: https://www.bonrepos-riquet.fr/).

Retour possible : par St-Marcel-Paulel, Lavalette, D59e et D66, Pin-Balma, route de Mons D50, Balma, Toulouse.

Julien Savary - 2P2R

# Pieds LA MARCHE & Province LE VELO

## À vos agendas

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) ; c'est en visio-conférence en cette période de pandémie.

Prochaines dates: 26 mai, 30 juin, 1er septembre, 29 septembre.

### BALADES MOCTURNIES

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

#### BALADES DU DIMINANCHIE

Programme détaillé sur : <a href="https://www.2p2r.org/balades-guides/">https://www.2p2r.org/balades-guides/</a> Prochaines dates : 14 mai : en boucle de Carbonne vers Cazères, 16 mai : au départ de Toulouse vers 5 confluences dans le Muretain, 23 mai : Albi vers Trébas et la vallée du Tarn, 29 et 30 mai : weekend au départ de Moissac, 6 juin : la "péri-toulousaine", un grand tour de Toulouse, 13 juin : De Foix à Boussens, 13 juin : vélo Musical à Montech, 20 juin : balade en forêt de Bouconne, 27 juin : balade courte au départ de Toulouse

#### Et aussi...

Sessions de marquage Bicycode le premier samedi de chaque mois de 14h à 18h à notre local situé au 5 avenue Collignon, 31200 Toulouse (prenez RDV ici!) ANA Printemps du 25 mai au 25 juin

Fête nationale "Mai à vélo": des activités sont proposées par la Maison Du Vélo Les 40 ans de 2 Pieds 2 Roues le samedi 18 septembre (date à confirmer)