Le journal des mobilités actives

n°147 Hiver 2021-2022

SOMMAIRE

p. 2 : Édito du Président
p. 3 & 4 : La CVCB ou Chaucidou
p. 5 : Congrès CVTC
p. 6 à 8 : J'ai un REV
p. 9 à 11 : Rencontres
p. 12 : LRT 6ème
p. 13 : AYAV 2022
p. 14 à 16 : Croix Bénite
p. 17 à 20 : Revue de presse
p. 21 : Assises de la marche
p. 22 : Transtoulousaine
p. 23 : Baromètre des villes marchables
p. 24 & 25 : Commission terrasses
p. 26 : Randonnée d'été sur la V81
p. 27 & 28 : Balade en Argentine
p. 29 : Velobi rejoint le réseau 2P2R
p. 30 : Rentrée d'automne bien chargée
p. 31 : Brèves en vrac
p. 32 : Balades du dimanche
p. 33 : Info Partenaires
p. 34 : Actualités Vélo Routes & Voies Vertes
p. 35 : Balades à vélo toulousaines

ISSN : 2260-3441
Dépôt légal : Janvier 2022

ÉDITO

Un grand merci à tous les deux !

Merci Xiane et Bernard !

Je profite de cet édito de début d'année pour remercier mes deux co-membres de bureau qui ont décidé de ne pas se représenter en tant que secrétaire et trésorier de Deux Pieds Deux Roues : Christiane (Xiane) et Bernard.
Merci Xiane et Bernard pour votre engagement, votre implication et toutes vos actions pendant ces années. Sans vous, l'association aurait eu du mal à fonctionner ces dernières années. C'est aussi en grande partie grâce à vous deux que le déménagement de notre local s'est bien passé l'été dernier (j'en profite aussi pour remercier toutes les personnes qui ont participé activement aux travaux d'aménagement et au déménagement).
Votre remplacement ne sera pas facile mais je pense que l'on y arrivera et que l'on pourra compter sur vous pour la transition.

En 2021 nos activités ont encore été perturbées par la crise sanitaire. C'est ainsi que de nombreuses activités ont été soit reportées (comme l'anniversaire des 40 ans de notre association), soit allégées (comme AYAV), soit pas organisées du tout (comme le Festival La roue Tourne ou les Balades Nocturnes).
Cela n'a pas empêché de réussir à en maintenir d'autres comme la Transtoulousaine ou AYAV de printemps : à cette occasion les élèves des écoles de Plaisance ont été exemplaires. On peut aussi saluer le travail remarquable qui a débouché sur la mise en ligne de nombreuses balades à vélo.
Par ailleurs on peut se féliciter que notre travail militant ait payé avec la future transformation de la rue de Metz, premier maillon, nous l'espérons d'un axe Est-Ouest enfin libéré du trafic motorisé de transit.
Le travail local dans les quartiers et les antennes a aussi été fructueux : on peut citer le travail collaboratif qui a permis de faire émerger la transformation de la Grande Rue St Michel. Il est cependant regrettable que la Métropole continue de refuser le travail collaboratif avec nous sur les projets transverses et structurants comme le Réseau Express Vélo.

D'autres luttes, que ce soit pour l'apaisement de la ville via le développement des modes actifs ou contre des projets d'une autre époque (celle du tout voiture) nous attendent dès cette année prochaine et les années à venir. En premier lieu on peut citer le Plan de Mobilité (PDU) qui a été annulé en première instance fin janvier 2021, et pour lequel nous demandons une refonte pour être en ligne avec la loi et les objectifs environnementaux, et beaucoup plus d'ambition pour les modes actifs.
Pour tout cela nous aurons besoin de la motivation et de l'énergie de toutes et tous !
Je nous souhaite une très active année 2022, pleine de luttes et de victoires pour la marche et le vélo !

Boris Kozlow Président de Deux Pieds Deux Roues

CVCB

Chaucidou qu'es aquò?

La CVCB ou Chaucidou vous connaissez ?

Vous avez le choix entre l'acronyme officiel (**Chaussée à Voie Centrale Banalisée**) et le doux nom contracté de « **Chau**ssée pour les **ci**rculations **dou**ces ». Venu tout droit des Pays-Bas, la CVCB est autorisée en agglomération en France en 2015 depuis que la circulation sur la bande de rive (partie à l'extérieur du marquage de la chaussée) est autorisée au cycliste mais reste interdite aux véhicules motorisés (article R 431-9 code de la route).

Le principe est tout bête. Vous avez une route double sens avec une seule voie centrale et assez étroite. Les cyclistes roulent sur la rive et les voitures au milieu de la chaussée. Pour se croiser elles doivent chevaucher la ligne de rive tout en prenant soin de s'assurer que celle-ci n'est pas occupée par un cycliste. En schéma ça donne ça :

Attention, la bande de rive n'est pas une bande cyclable, elle n'est pas sacralisée pour les cyclistes : les automobilistes peuvent la chevaucher, s'y arrêter et même y stationner. Ce n'est donc pas un aménagement cyclable à proprement parlé mais elle est appréciée des cyclistes interrogés quand elle est bien réalisée : cet aménagement est un progrès en matière de sentiment de sécurité pour ceux-ci.

Le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) met tout de même en garde sur le côté ponctuel de cette solution qui doit être mise en place après avoir épuisé les possibilités de vrai aménagement cyclable. Il permet de faire face à un passage étroit par exemple et d'assurer une continuité d'un réseau cyclable. Il nécessite une rive d'au moins 1,5 m de large pour une vraie protection du cycliste, cette rive doit être soignée : revêtement roulant comme la chaussée principale, bien entretenue et visuellement bien identifiable comme voie de circulation des cyclistes : double chevron (mais pas de logo vélo car ce n'est pas une bande cyclable) et idéalement de couleur différente du reste de la chaussée. Le trafic motorisé doit être modéré et ne doit pas dépasser 5000 véhicules/jour (dans les 2 sens). La communication doit être prévue car le fonctionnement est souvent incompris des automobilistes. Il ressort d'ailleurs que cet inconfort créé par cette méconnaissance réduit les vitesses et augmente la prudence des automobilistes.

Autres avertissements du centre d'étude public, ce dispositif ne doit pas servir à réduire la vitesse et est déconseillé le long de stationnements. De même, le stationnement sur la ligne de rive devra être évité par une interdiction formelle (interdiction jamais rencontrée localement mais assez peu de stationnement constaté).

Localement, un certain nombre de CVCB a été mis en place. Les plus anciens sur le Vieux Chemin de Grenade à Blagnac ou rue Paulin Talabot à Toulouse semblent fonctionner même si du stationnement est rencontré sur la rive et si celle-ci est trop étroite et parfois dégradée.

Plus récemment, le chemin Lapujade a été aménagé provisoirement ou encore les allées Maurice Sarraut.

Pour ces allées, les retours sont plutôt positifs même s'ils proviennent de cyclistes expérimentés (les cyclistes débutants veulent une séparation du trafic motorisé ce qui n'est pas le cas ici).

Plusieurs conditions sont réunies pour que ça fonctionne : trafic réduit, rives larges. Toutefois il a été choisi de conserver le stationnement des 2 côtés malgré les réserves du CEREMA. De plus 2 discontinuités subsistent : interruption de l'aménagement au passage à niveau et la CVCB s'arrête avant le carrefour Emile Male et ne jointe donc pas avec la piste cyclable le long du tram. Le Réseau Express vélo y passera mais le dispositif actuel sera à retravailler pour répondre au saut qualitatif qu'exige le REV. L'aménagement est toutefois mieux que la bande sur trottoir et a été conçu pour améliorer la pratique du vélo. D'ailleurs les cyclistes ne s'y trompent pas et empruntent cet axe. Les comptages réalisés par 2P2R indiquent autant de cyclistes que de voitures à l'heure de pointe ! Les grands gagnants sont les piétons qui bénéficient d'un trottoir plus large.

Allées Maurice Sarrault

En revanche rue des Vosges ou rue de Toulon la finalité semble être davantage la réduction de la vitesse – la CVCB n'est pas adaptée pour cela- et le résultat n'est pas positif pour les cyclistes, ils ne s'y sentent pas en sécurité. La rive est stationnée, il y a trop d'intersections générant des discontinuités. De vrais aménagements cyclables auraient pu être réalisés.

Citons également la D113 dans la traversée de Castanet. On est clairement dans un aménagement à minima permettant de ne rien changer (ne pas toucher au stationnement). Rive < 1m, le long de ce stationnement, trafic très dense avec de gros véhicules. La voie centrale est trop large et 2 véhicules s'y croisent mais alors roulent quasi sur la ligne de rive et les cyclistes se font alors « friser les moustaches ». Rappelons que la distance minimale de dépassement d'un cycliste de 1m s'applique en toute circonstance, même si le cycliste roule sur une bande cyclable ou une bande de rive !

D813 dans la traversée de Castanet

Finissons par une belle réussite, à Portet sur Garonne sur l'avenue de la Gare. Rives larges et bien identifiées par le double chevron mais surtout dispositif permettant d'indiquer à l'automobiliste qu'il doit rouler au milieu : l'écluse ralentisseur préconisée par le CEREMA. Pourtant le trafic n'y était pas nul lors du repérage et je m'y suis senti en sécurité.

La chaussée centrale de faible largeur empêche absolument un véhicule de doubler un cycliste tout en croisant un autre véhicule. A noter que nous sommes ici en contexte peu urbanisée. D'ailleurs la CVCB disparaît dès qu'on rentre en zone urbaine avec un trottoir partagé source de conflits piétons/cyclistes.

Avenue de la gare à Portet : avant/après

La CVCB est donc une solution qui peut être intéressante pour éviter une discontinuité du réseau cyclable sur un tronçon peu large et à défaut de pouvoir réaliser un vrai aménagement cyclable. En effet elle n'est pas considérée comme tel et ne permet donc pas de répondre au code de l'environnement en cas de rénovation ou de création de voies urbaines. Les élus et techniciens ne doivent pas en abuser pour s'exempter de pistes cyclables ou comme moyen d'apaiser le trafic.

Sébastien Bosvieux - 2P2R

CONGRÈS CVTC

Cyclable et marchable !

Le **23ème Congrès du Club des Villes & Territoires Cyclables** s'est déroulé du 28 au 30 septembre 2021 à Toulouse, dans le cadre des **Rencontres Nationales du Transport Public**.
Il a tenu toutes ses promesses tant en fréquentation qu'en contenus. Les quelques 8000 visiteurs des rencontres nationales du transport public ont pu découvrir l'espace mobilités actives (à peine 1/15 de la surface totale !) et 285 congressistes ont participé aux journées d'échanges, de rencontres et de présentation des nouveautés des professionnels du vélo. 2P2R y assistait.
Ecartons déjà les quelques couleuvres avalées : un MEET hors du temps, un ministre délégué chargé des Transports (Jean-Baptiste Djebbari) qui réussit à ne pas évoquer les modes actifs lors de l'inauguration axée sur la reprise rapide de la mobilité après la crise sanitaire, TM et Région évoquant sans vergogne l'emport des vélos dans les cars et trains, le cluster vélo qui aura attendu 15 ans pour se voir ouvrir les portes des collectivités, enfin, peu de territoires midi-pyrénéens présents.
Les plénières, master class, ateliers, mini-conférences du congrès et de l'espace mobilités actives ont permis de mettre l'accent sur des sujets tels que : **filière vélo, écomobilité scolaire et savoir rouler, services vélo, cyclologistique, quartiers de la politique de la ville, complémentarité marche-vélo, pacification des quartiers via plans de circulation.**
Saluons la « pêche » de Julie Frêche (Montpellier Méditerranée Métropole) et son courage politique d'assumer la réduction de la voiture, les plans vélo de Montauban, Tarbes, Perpignan métropole. Ressortons également :
• Géovélo souvent évoqué par les villes et son nouvel outil "Comment ça roule" recueillant les données permettant d'analyser l'évolution des déplacements vélo par territoire (données partiellement en libre accès).
• La distribution du plan régional Occitanie "Vélo intermodalités Nouvelles mobilités" sous forme papier et la présentation de l'étude intermodalité Vélo - transport terrestre EMBARQ de Vélo et Territoires :
https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2021/09/Rapport-EMBARQ-VF-1.pdf
• Le lancement d'une mission parlementaire sur la filière vélo.
• L'existence d'un club des élus nationaux pour le vélo (77 membres).
• La parution par l'ADEME d'un guide téléchargeable "développer la culture vélo dans les territoires".
Le club CVTC se confirme comme un excellent partenaire des mobilités actives avec des villes et des élus dynamiques (Avignon, Montpellier…) ; Il a toujours collaboré avec la FUB ; la déléguée générale Catherine Pilon (ex élue verte de Montreuil) siège aussi au CA de Rue de l'Avenir.
Le scoop : le CVTC qui travaille aussi le volet marche et depuis longtemps (partenaire de RDA) a décidé à l'unanimité d'ajouter officiellement au vélo la marche au cœur de son action ; le club va d'ailleurs changer de nom pour affirmer cette orientation.
Voir aussi les replays et présentations du Congrès à retrouver sur le site internet du Club et aussi les commentaires d'Olivier Razemon :
https://www.lemonde.fr/blog/transports/2021/10/07/10-choses-apprises-aux-congres-du-transport-public-et-du-velo-a-toulouse/

Jean Labbe / Boris Koslow / Fabien Foulon / Yves Roncin - 2P2R

J'AI UN REV

I have a dream !

J'ai un rêve et je ne suis pas le seul à l'avoir et depuis bien trop longtemps : verrons-nous la réalisation d'un axe de **Réseau Express Vélo (REV)** d'ici la fin du mandat ? En 2014 c'était déjà une promesse de campagne : à la fin du mandat, seulement une carte a été publiée ! En 2020, la promesse revient, et déjà au bout d'un an et demi de mandat l'objectif a déjà été revu à la baisse : seulement la moitié du réseau serait réalisée sur le mandat!

Cependant ce rêve s'est un peu réalisé le 18 septembre, à l'initiative du collectif des Faiseurs de Villes, et en coopération avec ANV COP21, 2P2R a co-organisé le balisage de l'axe **REV n°8** (cf. carte du réseau REV de Tisséo). Il s'agissait de reproduire à moins grande échelle ce qu'ont fait les associations de cyclistes d'Ile de France au printemps sur les lignes du futur REV francilien.

Nous étions ainsi une trentaine de volontaires-activistes à poser les panneaux indicateurs sur les 40 km du tracé dans les deux sens entre St Lys et Castelmaurou. Cette action a été réalisée à partir de 8h le matin, et vers 10h on s'est retrouvé à St Cyprien pour la célébrer et répondre à quelques questions de journalistes.
Cette ligne avait été choisie car elle traversera (à terme) 4 Communautés de Communes (CC) de l'agglomération (CC des Coteaux Bellevue, Toulouse Métropole, CC du Muretain Agglo et la CC de la Save au Touch).
Nous avons lancé cette action :

- Pour rappeler au président de Toulouse Métropole qu'il s'est engagé à réaliser le REV sur le mandat 2020-2026 alors que les travaux n'ont pas démarré et que le budget annoncé est pour le moment insuffisant (66 M€ au lieu de 100 M€ nécessaires selon Tisséo Collectivités pour la partie située sur le territoire de Toulouse Métropole)
- Pour interpeller l'ensemble des collectivités territoriales de l'agglomération et des décideurs politiques (Toulouse Métropole, Conseil départemental Haute Garonne, Sicoval, Muretain Agglo,...) concernées par la réalisation du REV et les appeler à se coordonner pour assurer un déploiement rapide et cohérent sur l'ensemble du territoire d'un réseau que les cyclistes actuels et futurs attendent avec impatience et qui permettra d'accompagner la transition écologique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la diminution de la pollution
- Pour demander que les usagers soient impliqués dans la définition et la construction du REV et ouvrir le débat public sur les tracés des axes du REV
- Pour encourager à traiter en priorité les points durs et les discontinuités cyclables (périphérique, voies de chemin de fer, voies d'eau, …)
- Pour montrer ce qu'est un vrai réseau express vélo, une piste cyclable à double sens de 4 mètres de large clairement identifiée et séparée des flux automobiles et piétons (comme cela a été fait avec le réseau Chronovélo de Grenoble)

Pendant quelques jours, le temps que les services municipaux ou métropolitains enlèvent les panneaux au centre ville de Toulouse, le rêve a eu un semblant de réalité!

On peut saluer le rôle du Conseil Départemental de la Haute-Garonne sur ce sujet, qui a non seulement engagé 53 M€ il y a 2 ans, mais qui a d'ores et déjà lancé des concertations sur les différents tracés.

De son côté Toulouse Métropole, a non seulement revu à la baisse ses objectifs mais n'a engagé aucune concertation pour le moment. On a entendu parler d'une étude de priorisation, mais les résultats de cette étude sont pour l'instant restés dans des tiroirs. Le REV ne serait-il pas en fait le cauchemar de Toulouse Métropole, obligé de réaffecter de l'espace public actuellement occupé par les modes motorisés au profit des cyclistes ?

Je rêve donc que les promesses des élus soient tenues, que les usagers soient consultés, que ce réseau soit co-construit avec les usagers et qu'il soit à la hauteur des attentes.

Passons enfin du rêve à la réalité ! Boris Kozlow - Président 2P2R

REV DES VILLES OU REV DES CHAMPS ?

REV des villes ou REV des champs ?

Vélo Tournefeuille, antenne locale de 2 Pieds 2 Roues, a amorcé une réflexion autour du meilleur tracé pour la partie du futur **Réseau Express Vélo #8 (REV Fonsorbes/Plaisance/Tournefeuille/Toulouse/Castelmaurou)** qui devrait traverser notre commune.

Rappelons tout d'abord le but des REVs :
- Trajet le plus direct possible pour relier les villes de la Métropole et des environs à vélo.
- Usage surtout utilitaire (domicile/travail/activités). Aussi le temps de trajet et la proximité des services doivent être des critères primordiaux de choix du tracé.

Nous avons cru comprendre qu'un tracé le long du Touch était sérieusement envisagé par la métropole. Un tel tracé aurait évidemment l'avantage de la simplicité (et serait moins coûteux) car il y a de la place et d'être plus bucolique.

Sans préjuger d'un parcours précis, il nous a donc semblé intéressant de comparer un tracé le long du Touch (le «**REV des champs**») ou un tracé plus urbain, en l'occurrence le long de la route départementale D632 ou de la rue du Petit Train (le «**REV des villes**»).

Ces tracés sont reportés sur la carte ci-après. Ce travail s'est construit à partir d'un sondage des membres de notre antenne. Une nette préférence pour le tracé urbain a émergé. Voici une synthèse des arguments en faveur de cette option urbaine et les désavantages du REV des champs.

Carte de trois tracés possibles pour le maillon du Réseau Express Vélo à travers Tournefeuille. En **rouge** le long de la rue du Petit Train (tracé du Linéo 3, notre préférence), en **violet** le long de la route D632, et enfin en **vert**, un tracé qui suivrait le Touch. En fond et trait plus fin, les deux REV du schéma directeur cyclable d'agglomération.
Carte disponible sur le lien :
http://u.osmfr.org/m/381641/

Vive le REV des villes
- Trajet le plus rapide et le plus direct, ce qui répond aux exigences du REV.
- Axe déjà structurant, avec de nombreux commerces et zones d'habitations desservies.
- Véritable équité entre les transports motorisés et les modes doux, qui passeraient au même endroit. A notre goût, les pistes cyclables sont trop souvent construites à l'écart, car la place est déjà prise par les voitures.
- Meilleur maillage multimodal avec le Linéo 3
- Démonstration aux automobilistes qu'un autre mode de déplacement est possible
- Ceux qui passeront de la voiture au vélo garderont le même trajet.

Les défauts du REV des champs
- Le Touch fait trop de méandres, le temps de trajet sera rallongé ce qui est contraire aux objectifs des REV.
- Le Touch est trop éloigné des centres d'intérêt (commerces, culture, ...), ce qui limite les arrêts sur un trajet.
- Les bords du Touch sont en zone naturelle stricte et les espaces boisés classés. D'après l'ancien PLUiH, c'est une zone de grand intérêt pour la biodiversité avec des plantes protégées (=ZNIEFF)
- Les abords du Touch ne sont pas urbanisés ni éclairés, ce qui crée des problèmes de sécurité pour les cyclistes en déplacement pendulaire (donc la nuit pendant l'hiver). Et éclairer les abords du Touch nuirait à l'écosystème.
- Zone inondable, il est également éloigné des habitations, ce qui rallonge le trajet (il faut rejoindre le REV, puis s'en éloigner pour rejoindre sa destination).
- Il y a déjà un chemin de promenade sur les berges plébiscité par tous, incompatible avec des cyclistes en déplacement domicile-travail; on anticipe des conflits entre usagers.

Au bilan, le «REV des villes» a très clairement la préférence de 2p2r Tournefeuille. En concertation avec les autres antennes de l'Ouest Toulousain (Plaisance, Fonsorbes), nous penchons pour un parcours le long de la Rue du Petit Train (plutôt que la RD632) qui nous semble plus facile à réaliser, plus agréable et optimise la connexion avec le bus Linéo 3

Antenne 2 Pieds 2 Roues de Tournefeuille

RENCONTRES

Balade à Carcassonne !

Au début, nous avions évoqué avec **Barbara de Cyclinks** l'idée de faire une rencontre à mi-chemin entre Toulouse et Montpellier entre les associations 2P2R et CycLinks. Plus l'échéance approchait, plus on voulait associer et partager cette rencontre avec d'autres associations vélos : c'est **Clément de CarcaVélo** qui a été partant pour organiser le parcours d'une balade programmée le 24 octobre.
Nous avons donc tracé un itinéraire adapté aux familles pour le matin qui permettait de découvrir les aménagements cyclables de Carcassonne. Ils sont peu nombreux et surtout orientés loisirs, peu utiles aux Vélotafeurs du quotidien et aux parents avec enfants qui veulent aller à l'école ou aux activités diverses. Certains itinéraires sont même dangereux car ils passent au milieu des parkings voitures et sont parsemés de potelets peu visibles.

L'itinéraire créé permet de faire le tour de la ville basse et de prendre des voies vertes le long du Canal du Midi ou de l'Aude. Il se termine à la cité Comtale et le fameux château de Carcassonne. Pour les plus courageux un itinéraire a été fait l'après-midi vers la retenue du lac de Cavayère, avec peu d'aménagements pour y accéder.
Il y a eu de suite l'enthousiasme de nombreuses personnes intéressées par ce partage entre cyclistes de différentes villes et associations. Une communication a également été faite vers La Roue Qui Tourne de Castelnaudary et relayée vers ses adhérents.
Deux semaines avant le 24 octobre, des toulousaines avaient lancé l'idée d'y aller à vélo ce qui fut fait en partant la veille par un itinéraire bis aux berges du Canal du Midi praticable en hiver.
Le diner organisé le samedi 23 au soir avec les représentants des associations de Montpellier, Carcassonne et Toulouse a permis une bonne dynamique d'échange et de partage inter associations. Ce fut une soirée fort enrichissante pour tous.
Le lendemain, tous les participants à cette journée découverte de Carcassonne se sont retrouvés à l'arrivée des trains de Toulouse et Montpellier : une cinquantaine de cyclistes !
Ce convoi de cyclistes dans Carcassonne a permis de montrer qu'on peut y circuler sur certains itinéraires certes peu nombreux mais qui se développent sous l'impulsion de CarcaVélo avec la pugnacité de leurs demandes répétées.
Le beau convoi a traversé le Vieux Pont avant de monter à la cité comtale vers la Porte Narbonnaise : aucun aménagement cyclable d'accès n'existe, dommage pour le lieu touristique principal de l'Aude !
Un beau soleil a accompagné la visite de la cité.
L'après-midi a été l'occasion de découvrir le lac de Cavayère, splendide espace de loisir avec son chemin valloné qui fait le tour du lac : mais toujours pas d'aménagement cyclable continu pour y accéder ou pour revenir vers le centre de Carcassonne.

La Cité - Porte Narbonnaise

Une journée qui fut intense mais trop courte.
Merci aux participants et merci aussi aux **Cléments, Xavier, Jules** pour l'encadrement du parcours avec l'aide de quelques Carcassonnais et Toulousains.
Merci à **Barbara** qui a co-organisé cette balade avec l'aide de **Joëlle, Chantal, Sophia.**
Nous vous présentons en pages suivantes les associations Cyclinks de Montpellier et CarcaVélo de Carcassonne

Emmanuel Dupas - 2P2R

CycLinks la nouvelle née

C'est octobre 2020 que Sophia et moi, avec d'autres adhérents de Vélocité, avons accueilli le groupe balade de 2P2R à Montpellier. En fières amphitryonnes nous vous avons reçus autour d'un pot au Broc, près de notre beau Peyrou. Nous avons ensuite guidé une balade nocturne - et un peu mouillée par une pluie d'automne - jusqu'à rencontrer et photographier tonton Albert, notre premier et fier totem compteur.

Voie verte du Lido à Sète

Nous sommes venues à Sète le lendemain vous rejoindre avec l'association la Roue Libre du Thau, pour ensuite rouler vers Agde. Nous venions d'organiser la première Fancy Women Bike Ride à Montpellier, une balade au nom des femmes pour les femmes, et réfléchissions depuis à comment donner suite à cet élan.

Les bénévoles de 2P2R ont été pour nous une source de conseils, informations et surtout encouragements à construire et à amener une nouvelle voix à l'agora Montpelliéraine du vélo. Car, nous en sommes sûres, une meilleure représentation des usagers et usagères de la bicyclette passe aussi par une représentation plus variée des voix parlant vélo. Les thématiques que nous voulions centrer étaient pleines de sens et d'intérêt. Quelques mois après à peine nous avons donné la lumière à **CycLinks**, des vélos et des liens. Notre volonté : parler du rôle du vélo en tant qu'outil d'émancipation au sens large du terme. Pour se dépasser, trouver son bien-être, s'affranchir de soi-même et des contraintes physiques, économiques, sociales.

Notre premier événement, dans le cadre de Mai à vélo, a été une **SunriseRide** : nous avons invité Montpellier à inaugurer la nouvelle et emblématique piste de Figuerolles, un dimanche matin aux aurores.

SunriseRide (Aurore à vélo), la vélorution "ghandienne", est une vision poétique sur la ville du futur, une invitation à s'approprier l'espace public à vélo sans conflits entre usagers et sans le stress qui pourrait en découler. Pendant une bonne partie de l'année, rouler le dimanche à l'aube est une astuce pour expérimenter la ville avec un ratio vélo/voiture plus favorable.

La lenteur de la balade est indiquée ; c'est une option acceptée et bienvenue pour favoriser l'inclusion et le mélange entre personnes ayant des expériences et des pratiques de vélo différentes. Novices et usagers de la bicyclette plus aguerris, se retrouvent autour d'un moment d'échange convivial. Toute SunriseRide proprement dite doit en fait se terminer avec un petit-déjeuner dans un lieu facilement accessible et préalablement identifié.

En plus de porter la SunriseRide en tant qu'élément poétiquement militant, CycLinks vise à parler davantage vélo, à travers des présentations de livres, des projections de films, des débats et conférences. Parler vélo le long de l'année pas qu'avec des chiffres, mais avec les émotions aussi.

Je tiens finalement à m'adresser particulièrement au groupe balade de 2P2R : vous rayonnez bien au-delà du territoire Toulousain. Merci de l'opportunité dans ce journal pour exprimer notre reconnaissance et admiration pour vos actions. Vous montrez un exemple qu'on a envie de suivre ! Marquons noir sur blanc, le motto prononcé à Carcassonne, lors de la sympathique rencontre qu'on a joyeusement et sérieusement organisée en octobre !

Se balader, dans la joie et le plaisir, peut être aussi un acte profondément militant !

Vivement qu'il le soit de plus en plus ! On parlait de ceci avec Olivier Schneider, en balade vers notre belle Villeneuve les Maguelone, après la dernière AG de la FUB. Amenons les décideurs en balade à expérimenter la beauté d'aller à bicyclette ! La beauté et le plaisir arriveront où les chiffres ne pourront pas. Et par là je ne peux que renouveler la promesse d'une aurore à vélo, #SunriseRide Urbaine dans votre belle Toulouse, un dimanche matin… sans oublier d'essayer de résoudre la diatribe tant féroce qu'amicale sur la suprématie lexicale entre pain au chocolat ou chocolatine !

Il ne nous reste plus qu'à décider quand !

Barbara Crimi présidente et co-fondatrice CycLinks [https://linktr.ee/cyclinks]

À Carca Vélo ça bouge !

L'association Carca Vélo est née en 2011. Elle fête donc ses 10 ans avec de l'ordre de 70 adhérents. Bien entendu, tout repose sur le bénévolat et l'implication des adhérents.
Si en 2011, son rayon d'action était la ville de Carcassonne, qui est très étendue avec un centre historique et des hameaux éloignés, désormais son rayon d'action est à l'échelle de la communauté d'agglomération, qui est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) pour ses 83 communes.
Un regard en arrière montre que les actions réalisées par Carcavélo ont été et sont utiles : des réalisations ont vu le jour depuis 2011 : des bandes et pistes cyclables, des arceaux de stationnements spécifiques vélo, la mise en place d'un système de location en libre-service de vélo électrique (« Cyclolib »), des panneaux M12 « tourner à droite », des zones 30 km/h.
On peut dire que la ville de Carcassonne s'est quelque peu apaisée. Pour autant, on est loin du compte et les sujets ont peu changé : avoir des trajets sécurisés et continus du centre ville aux différents lieux d'activité (travail, éducatif, loisir, hameaux, centres commerciaux, communes périphériques), des stationnements en nombre dignes de ce nom, un aménagement correct de la véloroute V80 (le chemin de halage du canal du midi), limiter le trafic automobile de transit dans le centre historique, l'aménagement à venir de la gare de Carcassonne en pôle d'échange multimodal.

Le travail à faire reste considérable et demande de la pugnacité. Si le constat peut être fait que l'usage du vélo n'est plus considéré comme anecdotique par les élus, force est de constater que tant les moyens financiers, que la formation des services en charge de la voirie font défaut, et trop souvent les règles établies par la loi d'orientation des mobilités de 2019 en matière de bandes/pistes cyclables sont méconnues ou ignorées.
Une des particularités, par rapport à une métropole comme Toulouse, est d'avoir de nombreux interlocuteurs : plusieurs gestionnaires de voirie (communes et département) et une autorité organisatrice de la mobilité (la communauté d'agglomération). Il y a donc un jeu de billard à plusieurs bandes dont doit tenir compte CarcaVélo. Cela peut être décourageant.
Ainsi les élections municipales ont conduit en 2014 à un changement politique provoquant l'annulation du schéma cyclable auquel CarcaVélo avait contribué en 2011-2012.
Malgré cela, CarcaVélo continue au travers de son activité à être force de proposition auprès des différentes collectivités, afin de développer la part modale du vélo (plus proche des 1 % que des 3 % de moyenne nationale, et très loin de l'objectif 9 % en 2024).
Actuellement , les actions de Carcavélo sont les suivantes :

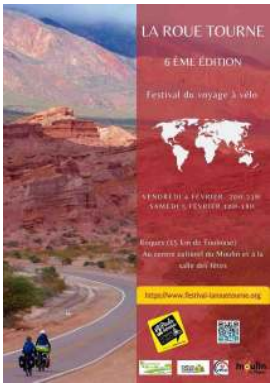
- Vélorutions et balades à la fois conviviales et productives (remontées de ce qui ne va pas auprès des gestionnaires de voirie) de l'ordre de 4 par an ;
- Ateliers de réparation participatifs mis en sommeil depuis 18 mois du fait de la crise sanitaire ;
- Réunions et suivi des sujets avec les collectivités concernées : mairie de Carcassonne, Carcassonne Agglo, le Conseil Départemental. Parmi les sujets d'actualité qui retiennent notre attention, le futur Schéma de Cohérence et d'Organisation Territorial avec l'agglo, l'aménagement de la véloroute V80 avec le Conseil Départemental, les aménagements cyclables réalisés par la mairie

Clément Dédies - Carca Vélo [http://carcavelo.over-blog.com/]

LRT 6ÈME

Le festival est à nouveau là!

La 6e édition de la Roue tourne… bientôt !



En dépit d'une situation sanitaire incertaine, l'équipe de la Roue tourne a travaillé d'arrache pieds et a bouclé sa programmation, avec le détail des horaires et le résumé des projections sur le tout nouveau site internet du festival : https://www.festival-larouetourne.org/

Cette année, il nous a semblé important d'essayer de maintenir ce festival dans la mesure du possible, alors même que la pratique du vélo n'a jamais autant été encouragée pour sauvegarder le climat et la santé. Car le vélo, c'est la liberté ! Qui n'a pas besoin de rêver d'un ailleurs, même si c'est au coin de la rue ? Qu'on se le dise, aller au festival, c'est aussi une façon d'encourager notre capacité collective à la résilience.

C'est donc une fois de plus une invitation au voyage, au respect de l'autre et de la planète à laquelle nous vous convions les 4 et 5 février 2022. La soirée du vendredi 4 février inaugure le festival au Moulin, où nous pourrons rencontrer Virginie et Benoit Trouve, dans leur cheminement original entre les Charentes et la Tasmanie avec la projection de leur film « Grains 2 selles, roulons vers l'essentiel ». Ce périple à vélo devait les conduire jusqu'en Thaïlande, il s'achèvera finalement en Tasmanie, transformant profondément leur façon de voir le monde.

Le Samedi 5 février, nous aurons également des projections captivantes, parmi lesquelles l'Amérique latine aura une place de choix, avec les somptueux paysages d' « Andes en roue libre » de la famille Praud-Durrieu et « Sur les voix des Amériques » de Julien Defourny. La dimension écologique est également très présente dans « Cyclean Trip » de Florian Danielo, qui a courageusement pédalé en Afrique et en Amérique tout en ramassant des déchets dans les nombreux pays qu'il a traversés. Il est aussi question de volonté, avec « la roue libre » de Sarah Denard qui montre comment on peut vaincre sa peur en apprenant à faire du vélo à l'âge adulte. Notre continent est aussi bien représenté, dans « Yass in Italia » qui nous amène faire un tour d'Italie drôle et dynamique, tandis que « la boucle » de François Bourgine et « Destination Lofoten » de Mathieu Delbecque nous rappellent à quel point l'Europe peut aussi conduire à la beauté et à la poésie.

Comme pour les éditions précédentes, vous trouverez aussi de nombreux exposants locaux et régionaux, mais aussi pour la première fois, des acteurs locaux (CD31, Agglomération du Muretain) qui vont aussi tenir un stand et montrer leurs futurs projets. Il y aura aussi des ateliers et en particulier un atelier animé par la famille Darribère Pleyt intitulé « Vélocologie tour », un atelier GPS, un atelier « comment préparer son voyage », et plusieurs ateliers pour les enfants.

Venez nombreux, on vous attend !

IMPORTANT

- Comme chaque année, nous faisons un appel aux BÉNÉVOLES, donc n'hésitez pas à nous contacter (voir rubrique contact sur le site internet)

- Au moment où nous rédigeons cet article, la situation sanitaire reste très incertaine relativement à la propagation du variant omicron, il faudra donc aller sur le site internet du festival pour être plus à jour sur la situation fin janvier. (confirmation de la restauration en particulier)

Attention, le Pass sanitaire sera exigé à l'entrée, et le masque obligatoire en intérieur au Moulin et dans la salle des fêtes sur la durée du festival.

Anne Dagicour pour l'équipe organisatrice du festival.

AYAV 2022

Une nouvelle dynamique !

Réflexion autour d'AYAV en 2022 :

AYAV semble vouloir prendre un nouvel élan.
Depuis la crise sanitaire et l'essor incontestable de la pratique du vélo dans les déplacements du quotidien, AYAV pourrait avoir besoin d'un changement de braquet. La dimension scolaire d'AYAV est notamment au cœur des sujets sur l'évolution souhaitée pour les prochaines années. C'est en effet en sensibilisant la jeunesse, parfois plus attachée aux questions liées à l'environnement, que la pratique du vélo pourrait se démocratiser encore plus rapidement. Cependant n'oublions pas que AYAV s'est en premier lieu construit autour d'un tissu d'entreprises. Il est donc dans la volonté d'AYAV de toucher un nombre beaucoup plus grand d'entreprises, qui sont parfois identiques d'une année sur l'autre, et d'en chercher de nouvelles. Cette charge supplémentaire pourrait ne plus être supportable par les bénévoles de 2 Pieds 2 Roues et de la Maison du Vélo. La possibilité serait d'orienter AYAV vers une professionnalisation de cette opération pour lui donner l'envergure souhaitée.

Le retour d'AYAV hiver
AYAV revient pour la campagne d'hiver. L'opération AYAV hiver se déroulera cette année du **14 au 18 février**. Les entreprises et les groupes scolaires peuvent s'inscrire sur le site dédié : AYAV
Durant cette semaine, les entités inscrites pourront faire la promotion des déplacements en vélo pour rejoindre son lieu d'études ou de travail. Toujours plus d'entités candidates dans l'agglomération toulousaine, notamment dans la phase hivernale ce qui prouve que l'usage de la bicyclette s'inscrit dans le quotidien des toulousaines et toulousains. Cette édition hivernale sera aussi l'occasion de sensibiliser les cyclistes à la nécessité d'un bon éclairage.
Des distributions de lots seront organisées par la Maison du Vélo et 2 Pieds 2 Roues. Enfin le traditionnel challenge inter-entreprises (sur cinq jours) ou inter écoles/collèges/lycées (sur une journée) se tiendra durant la semaine afin de déterminer les entités les plus méritantes pour l'utilisation des modes actifs.

Et finalement, les dates de l'**édition de printemps** sont déjà fixées. Elle se tiendra du **30 mai au 10 juin 2022**. Les inscriptions ne seront ouvertes qu'après AYAV hiver.
N'hésitez plus ! C'est le moment ou jamais de vous lancer dans l'organisation d'AYAV sur votre lieu de travail.
Vous trouverez ici toutes les informations nécessaires : Devenez référent AYAV
Et, pour les établissements scolaires, c'est ici : AYAV dans les établissements scolaires

Adrien Warnan pour l'équipe d'organisation AYAV

CROIX BÉNITE

Je surveille les vitesses !

Lettre à 2 Pieds 2 Roues d'un radar pédagogique

Chemin de Croix Bénite

Bonjour, « deuxpiedsdeuxrouïstes »,
Je vais me présenter très brièvement avant d'entrer en matière :
Je m'appelle ETP38_69ChemindeCroixBénite, j'ai été conçu par l'entreprise Elan Cité [1], et, grâce aux techniciens de Toulouse Métropole (TM), j'habite depuis le 01/02/2020 sur le trottoir impair du chemin dont je porte le nom [2].
Mon travail consiste, d'abord, à relever les vitesses des véhicules motorisés circulant sur la voie sur laquelle je veille, et, ensuite, à les afficher sur mon écran de manière à ce que les conducteurs sachent (je vous avais dit que je suis pédagogique) s'ils ont dépassé ou pas la vitesse maximale autorisée sur ladite voie. Dans mon cas, j'ai été programmé pour afficher, en vert, les vitesses en-dessous de 50km/h, et, en rouge, celles en-dessus de 50km/h.

En revanche je n'ai pas été programmé pour afficher soit des têtes qui sourient soit des têtes qui font la gueule, selon les cas. Dans le genre « pédagogique » je suis plutôt sobre (dans les quartiers nordistes de Toulouse, tout le monde le sait, la sobriété l'emporte sur l'esthétique…).
Peut-être ne le saviez-vous pas, mais au-delà de cette tâche d'affichage, je stocke aussi chacune des vitesses relevées.
Et c'est à partir de ces données stockées grâce à mon œil de lynx que mon vrai travail « pédagogique » commence, car je vais pouvoir toutes les traiter sur une période déterminée et ensuite je serai en mesure d'en rédiger un Rapport de mesures : par exemple, celui allant du 01/02/2020 au 29/09/2021 (quelque 600 jours) que, suite à leur demande, TM a bien voulu transmettre aux référents 2P2R du 3.2 et au Comité de quartier de Lalande, fait la bagatelle de 822 pages.
Tout en reconnaissant que sa lecture n'est pas toujours aisée, certains deuxpiedsdeuxrouïstes, suivant l'invitation faite par Félix il y a quelques semaines, se sont penchés sur ce gros pavé et ont pu comprendre d'eux-mêmes, ma vraie nature « pédagogique », car ils ont pu en tirer plein de belles leçons (c'est ça la pédagogie !) [3].
Entre autres, je leur ai appris que :
a/ Sur ce « chemin » aujourd'hui véhiculisé, 2.612.621 véhicules l'ont emprunté en sens Entrant et 2.232.284 en sens Sortant (heureusement qu'il ne s'agit que d'un chemin !), bref, si on additionne les deux sens, l'on obtient 4.844.905 véhicules motorisés, c'est-à-dire, 8.075 véhicules par jour.

[1] https://www.elancite.fr/radar-pedagogique/
[2] Au 69, exactement
[3] Voir Post sur Twitter de Jean-François : https://twitter.com/2pieds2roues/status/1451694197808025605?s=21

b/ En tout, à l'endroit où je me dresse, 2.048.882 (1) véhicules roulaient à moins de 40km/h, 2.143.403 (2) entre 40-50km/h, 503.097 (3), entre 50-60km/h, 110.238 (4) entre 60-70km/h, 53.050 (5) entre 70-90km/h et pour finir 4.235 (6) au-delà de 90km/h.
c/ Le record absolu de vitesse étant 159km/h. Oui, vous avez bien lu, il ne s'agit pas d'une erreur de frappe, je répète en toutes lettres : cent cinquante-neuf kilomètres/heure
d/ Vu que la largeur de la chaussée de ce chemin permet difficilement le croisement de, par exemple, deux camions d'éboueurs, vu que la largeur des trottoirs de ce chemin rarement dépasse 1,40m, vu qu'à plusieurs endroits les trottoirs deviennent de vrais « entonnoirs » de, à peine 0,70m (soixante-dix centimètres, oui, j'insiste, il ne s'agit pas d'une coquille), vu que, sur les 1.400m de longueur de la voie à étude il n'y a qu'une bande cyclable longue de quelque 200m sur le seul tronçon de trottoir digne de ce nom, je leur ai appris (plutôt rappelé car mes amis deuxpiedsdeuxrouïstes le savaient bien depuis belle lurette) que, une voiture roulant sur une voie de la sorte à plus de 40km/h non seulement est un danger lorsqu'elle dépassera (si elle ne s'en écarte pas d'au moins 1,5m) les cyclistes obligés de rouler sur la chaussée , mais aussi pour les piétons cheminant sur les trottoirs (surtout pour les enfants, dont les têtes ont la fâcheuse habitude d'être à hauteur des rétroviseurs des voitures qui tout logiquement représentent une très grande majorité des 4.844.905 véhicules motorisés ayant emprunté cette voie dans la période étudiée).
e/ Si ma vue d'aigle a constaté que des milliers et des milliers de conducteurs chevauchaient leurs machines motorisées à moins de 40km/h, détrompez-vous chers lecteurs et lectrices, dans nombre de cas, ce n'était pas par conviction de leur part, mais plutôt par obligation, car pendant les heures de pointe sur cette voie (de 7h30 à 9h30, et de 16h30 à 18h30), l'engorgement de la chaussée les obligeait tout simplement à rouler au trot.
f/ Si l'on revient aux données numériques du point b, et si l'on additionne (3)+(4)+(5)+(6), soit l'ensemble de véhicules roulant à plus de 50km/h, l'on obtient la somme de 652.620. Et pédagogue que je suis, cela veut dire que, en moyenne, sur les 602 jours étudiés, plus de 1.000 voitures par jour ont roulé en excès de vitesse, sur cette voie, soit 42 voitures par heure en excès de vitesse (0,7 voitures en excès de vitesses par minute)
g/ Si à la somme totale du point f l'on additionnait (2), c'est-à-dire, les véhicules roulant entre 40 et 50km/h, on frôlerait les 4.000.000 de véhicules roulant à une vitesse qui représente, eu égard aux caractéristiques de la voie où je me dresse, un vrai danger pour tout cycliste roulant sur la chaussée et un vrai danger potentiel pour tout piéton marchant nonchalamment sur le trottoir. Si mes comptes sont bons, cela nous ramène à 6.660 véhicules par jour potentiellement dangereux pour les usagers cyclistes et piétons, soit 277 véhicules par heure (quelque 30 voitures par minute). Si vous aimez les sports extrêmes venez faire du vélo sur le chemin de Croix Bénite : poussées d'adrénaline assurées toutes les deux secondes !)

h/ Avec toutes ces données, lorsqu'un conducteur lambda, ou un technicien lambda d'une agglomération urbaine quelconque, ou un maire de quartier lambda, ou un maire lambda d'une quelconque commune hautement urbanisée, ou même un président lambda d'une agglomération urbaine qu'elle soit ou pas l'un des référents mondiaux de l'industrie aérospatiale, en France ou en Navarre, vous sortiraient une phrase du genre « Ce sont les cyclistes qui respectent le moins le code de la route ! » ou « Ce sont les cyclistes qui représentent un danger pour les piétons », ou encore, « Les cyclistes mettent en danger la sécurité de vieilles dames, elles nous l'ont dit dans des lettres - que l'on se gardera bien de publier! », et bien, chères lectrices, chers lecteurs, vous aurez à portée de main et/ou de pied, grâce à ma démarche pédagogique, tout un arsenal de données (absolument officielles et objectives) pour couper court à leur raisonnement. Si le conducteur lambda vous crache ces phrases, on pourrait songer à lui accorder l'absolution, car elles sont probablement le fruit de son ignorance ; en revanche, point de salut pour les autres catégories lambda précédemment énoncées.
Bien que « pédagogique » je dois cependant avouer mes limites dans l'art d'exploiter les milliers de données recueillies cependant par mes soins : il y a des aspects que je ne saurais aborder, ou auxquels je n'aurais même pas songé. Et, c'est grâce entre autres à Claire, pédalant et cheminant surtout sous les cieux d'Ancely, que j'ai appris bien d'autres choses (elle a vraiment l'art de la pédagogie dans la peau cette deuxpiedsdeuxrouïste clairvoyante): après avoir consulté le site de la Sécurité routière [4], et après avoir fait un calcul approximatif (mon rapport a beau faire 822 pages, il comporte quelques imprécisions - j'en appelle à mon jeune âge !), elle a conclu que si toutes ces infractions par excès de vitesse avérées selon le Code de la route avaient été matérialisées, elles auraient rapporté aux caisses de l'Etat, la coquette somme soit de 20.000.000 de euros (calcul très grossier) soit de 46.000.000 de euros (calcul plus affiné).
Sans vouloir pêcher par manque de modestie, les enseignements que le parc de radars pédagogiques (en 2020 nous étions une quarantaine [5]) peut apporter à une association telle que 2Pieds2Roues sont fort intéressants : le radar pédagogique que je suis, pense qu'il serait judicieux que votre association demande tout officiellement aux autorités de TM, non seulement les analyses que leurs techniciens font de tous ces millions de données stockées, mais aussi de les rendre accessibles et consultables par tous les administrés [6].
Je sais que nombre de deuxpiedsdeuxrouïstes sont très forts en informatique [7], et qu'ils seraient le mieux placés pour tourner dans tous les sens cette manne statistique : je suis certain que moi et mes autres camarades dressés sur les trottoirs du territoire de TM pouvons vous rendre un bon service pour mieux cerner l'insécurité, sur les piétons et sur les cyclistes, créée par les véhicules motorisés en aire urbaine.
Si vous voulez recevoir une copie de mon rapport de mesures, vous n'avez qu'à me le faire savoir : je me ferai un plaisir de vous en envoyer un exemplaire, même dédicacé, si vous le souhaitez.
Je repars reprendre mes obligations de comptage et d'affichage. Venez me voir travailler un de ces quatre si cela vous chante !

Pédagogiquement vôtre,

Félix Martín Moral - 2P2R référent 3.2

[4] https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-aux-risques/reglementation-de-la-vitesse-au-volant
[5] https://www.ladepeche.fr/2020/03/02/toulouse-vient-de-se-doter-de-40-radars-pedagogiques,8768186.php
[6] C'est aussi l'avis d'Olivier
[7] Ce n'est aucunement le cas de Félix

Toulouse : c'est quoi ces petits panneaux verts disséminés dans l'agglomération ?

Les 13 lignes du Réseau Express Vélo doivent voir le jour d'ici 2025, à Toulouse et dans l'agglomération. Des pistes larges, avec priorité aux cyclistes aux feux et aux carrefours, pour favoriser la circulation des deux roues. Trois associations se sont mobilisées pour baliser une des futures lignes du REV, et sensibiliser usagers et collectivités.

Toulouse/ Le Réseau Express Vélo (REV), projet de 13 lignes de vélo rapides, à l'échelle de l'agglomération, doit voir le jour d'ici 2025. Des pistes larges, avec priorité aux carrefours, pour favoriser l'usage du vélo. Les études sont lancées par le conseil départemental de Haute-Garonne et Toulouse Métropole, notamment. **Pour sensibiliser les habitants de l'agglomération, les associations 2 Pieds 2 Roues, Faiseurs de ville et ANV Cop21 ont organisé une opération de balisage d'une ligne du futur REV, samedi 18 septembre**. Entre Saint-Lys à l'ouest et Castelmaurou à l'est, plus de **200 petits panneaux ont été placés**. Ils indiquent « REV 8 », soit la ligne 8 du futur REV, et les différentes villes et quartiers traversés, à l'image d'une ligne de bus ou de métro.

"L'objectif est de réfléchir au tracé idéal, et montrer le travail qui reste à accomplir pour permettre le passage de véritables autoroutes à vélo, en ville et en périphérie"

La dépêche – 18 septembre 2021

« Le but de l'opération est de rendre le projet visible, **et de montrer aux collectivités que nous sommes attentifs à la réalisation,** et à la mise en œuvre des budgets adéquats », a expliqué Boris Kozlow, président de 2 Pieds 2 Roues. "Le Réseau Express Vélo, **on en parle depuis plusieurs années, mais on n'en voit pas la réalisation**, a commenté Raphaël André, du collectif Faiseurs de ville. Le but de cette opération, c'est de guider les cyclistes sur les 40 km de cette ligne 8, mais aussi de commencer à réfléchir au tracé idéal avec les usagers, et montrer le travail qui reste à accomplir pour permettre le passage de véritables autoroutes à vélo en ville et en périphérie". Le conseiller départemental Julien Klotz, présent, a précisé que le Département conclurait en décembre une série de réunions de concertation, sur les 7 lignes où sa compétence peut s'exercer, hors Toulouse Métropole. S'ensuivra deux ans d'études finales et de procédures administratives, et un an de travaux. Avec pour horizon du REV, l'année 2025.

Cyril Doumergue

Toulouse. Rush de Noël : la grande pagaille au centre-ville entre piétons, vélos et voitures

Alors que le rush des courses de Noël bat son plein et que le centre-ville est particulièrement bondé, certains Toulousains s'étonnent de la place accordée à la voiture.

A l'approche de **Noël**, nombreux sont les Toulousains qui se rendent au centre-ville de Toulouse pour faire des emplettes ou tout simplement profiter du marché de Noël ou encore du village du **Père Noël**.

Trop de voitures au centre-ville ?

Alors que les vacances scolaires débutent, **le rush de Noël** risque d'être encore particulièrement important ce week-end et durant les prochains jours, entraînant un afflux massif de piétons, de cyclistes mais aussi d'automobilistes. Et justement, certains Toulousains verraient d'un bon œil que le centre-ville soit plus apaisé, surtout lors de ces périodes où les rues de l'hypercentre sont particulièrement bondées.

« Journée noire » ; « Il y avait des voitures partout » ; « Marcher en sécurité n'est pas possible »… Le week-end dernier, certains habitants se sont plaints sur les réseaux sociaux du nombre conséquents de véhicules au centre-ville, qui **gâchait un peu le plaisir de flâner en ville.**

Des plaintes également relayées par l'association Deux Pieds Deux Roues, qui pointait notamment du doigt « la balade de Noël des motards », qui s'est déroulée le samedi 11 décembre. Certes organisée pour la bonne cause, la manifestation – accusée d'avoir amplifié les embouteillages – n'a donc pas plu à tout le monde.

« La mairie encourage les gens à venir en voiture »

Parkings du centre-ville saturés, embouteillages place Wilson, rue du Poids de l'Huile, rue de Metz ou encore dans d'autres petites rues de l'hypercentre : la présence des voitures était bien visible le week-end dernier.

Or, une mesure mise en place par la mairie est particulièrement pointée du doigt par Deux Pieds Deux Roues : **la gratuité des parkings pour les fêtes de fin d'année.**

« La mairie de Toulouse encourage les gens à venir en voiture en offrant des heures de stationnement gratuit dans les parkings, alors qu'il y a d'autres solutions pour venir au centre-ville. Il faudrait, surtout avec l'arrivée de la future ZFE, qui va exclure certaines voitures, **offrir des solutions alternatives aux habitants**. La voiture, ça pollue, ça fait du bruit, ça prend énormément d'espace », indique Boris Kozlow, le président de l'association 2 Pieds 2 Roues, qui constate : **« A Toulouse, on n'ose pas s'attaquer à l'usage de la voiture ».**

« Les parkings gratuits, c'est important ! »

Du côté de la mairie de Toulouse, on défend une mesure mise en place depuis de nombreuses années. « Durant cette période, il y a évidemment beaucoup de piétons, sans doute un peu plus de cyclistes et il y a en effet quelques voitures qui circulent sur

la voirie, c'est incontestable », note de prime abord **Maxime Boyer**, adjoint au maire en charge de la voirie et vice-président de Toulouse Métropole en charge du vélo.

Il ajoute : « Les parkings gratuits, c'est important. On est sur une période de Noël : **on a besoin de faire fonctionner le petit commerce de centre-ville**, et de permettre à celles et ceux qui font leurs achats de pouvoir transporter plus facilement les paquets qu'ils ont dans les mains. Car souvent, c'est plus pratique en voiture qu'en vélo, à pied ou en transports en commun. Je rappelle que cette mesure offre trois heures de gratuité, c'est sur un temps très court, et ne concerne que les parkings du centre-ville, les dimanches du 12 et du 19. Le petit commerce a connu des mois passés difficiles. Il y a eu les gilets jaunes, le Covid. Ces petits moments de gratuité des parkings en ouvrage, c'est un petit plus pour les accompagner. Car ils en ont bien besoin ! »

« Une idée reçue »

« C'est quand même un comble que l'élu en charge du vélo dise ça ! », s'étonne Boris Kozlow qui estime que l'affirmation selon laquelle les voitures favoriseraient le petit commerce est **« une idée reçue »**. « Au contraire, il y a des études qui montrent que les modes doux comme le vélo ou la marche favorisent le commerce ».

Pour le président de Deux Pieds Deux Roues, « il faudrait aller plus loin » dans la sanctuarisation du centre-ville. « Les zones de rencontre limitées à 20 km/h, ce n'est pas du tout respecté. Il y a des choses annoncées qui dans les faits ne fonctionnent pas. On aimerait bien que comme dans d'autres grandes villes, on développe à Toulouse des plans de circulation qui empêchent le trafic de transit. Cela se fait à Barcelone, à Caen, à Lille… Il y a des solutions peu coûteuses qui ne sont pas mises en œuvre, parce qu'il y a encore trop de frilosité. **Il y a un dogme de la fluidité du trafic automobile**. La fluidification, dans l'esprit des élus actuels, c'est toujours de ne pas la contraindre, et de créer de nouvelles routes… », reprend Boris Kozlow.

Qui ajoute : « Flâner, ce n'est pas toujours très agréable en ville. Prenez par exemple la rue de la Colombette, où les trottoirs sont très étroits, et où la mairie a été obligée de rajouter des potelets pour empêcher les voitures de stationner sur le trottoir ».

« Le tout-voiture ce n'est plus de la règle. La fin de la voiture non plus »

Maxime Boyer, lui, se défend de favoriser la voiture au centre-ville.

« Le tout voiture de l'hypercentre, ce n'est plus la règle aujourd'hui ! Mais la fin de la voiture, non plus. Il faut trouver des solutions équilibrées et que chacun fasse attention aux autres au niveau du partage de l'espace, ce qui n'est pas évident. **On ne peut pas exclure de manière unilatérale la voiture du centre-ville**. On a des objectifs ambitieux mais pour autant il faut accompagner la transformation des usages de manière constructive et pas de manière radicale. Ça ne serait pas notre vision du vivre-ensemble », souligne l'adjoint au maire.

"Il faut être dans une logique d'inclusion. J'entends qu'il ne faut pas développer l'usage de la voiture au centre-ville et c'est notre démarche au quotidien : on accélère la piétonnisation, on crée des zones de rencontres, la valorisation du vélo comme mode de déplacement prioritaire et de la marche à pied. Regardez ce qui a été fait rue d'Alsace, rue des Lois, ou place Saint-Sernin. On a également des projets structurants sur la rue de Metz, sur la Grande Rue Saint-Michel mais aussi sur la rue Croix-Baragnon ou la rue Boulbonne. On est sur cette idée de décongestionner, de décarboner et de favoriser les modes doux. On va créer 822 nouvelles places de stationnement sécurisées pour les vélos dans les parkings souterrains du centre-ville. On va avoir d'ici la fin du mandat des solutions définitives, pérennes et efficaces".

Maxime Boyer

Adjoint au maire

« Pas plus de voitures aujourd'hui »

« Le projet de la rue de Metz, **on applaudit même si on reste vigilant** sur les axes de transit qu'il faut supprimer », souligne Boris Kozlow qui reste en revanche « dubitatif » concernant la politique du développement du vélo à Toulouse.

« En septembre, il a été annoncé qu'il n'y aurait que la moitié du Réseau Express Vélo qui serait fait d'ici la fin du mandat, et pour l'instant, on ne voit pas beaucoup de choses sortir. On est assez dubitatifs là-dessus. C'est seulement un réseau sécurisé, confortable avec une continuité, qui pourrait favoriser le développement de l'usage du vélo pour tous les publics ». Et donc, à ses yeux, contribuer au fait qu'il y ait moins de voitures dans l'agglomération toulousaine et au centre-ville.

« Il ne faut pas être sur des visions claniques et s'opposer aux uns et aux autres », estime quant à lui Maxime Boyer. « Ce qui est certain, c'est qu'il n'y a **pas plus de voitures aujourd'hui qu'auparavant »**, assure l'élu.

Gabriel Kenedi

Actu Toulouse – 18 décembre 2021

ASSISES DE LA MARCHE

la marche avance !

La journée fera date, en France : le vendredi 17 septembre 2021, à l'initiative du collectif national « place aux piétons », se sont tenues, à Marseille, les premières assises nationales de la marche : inédit !

Concernant ce mode actif de mobilité qu'est la Marche, les citoyens français partent de loin ; alors, organisateurs et militants, lucides, n'étaient peut-être pas euphoriques comme dans certains colloques mais fortement heureux d'avoir réussi cette étape, fondamentale dans **la reconnaissance de la marche au niveau national.**

Bien sûr, des contenus et des intervenants intéressants : trois séances plénières et six ateliers ont alterné au cours de la journée, devant quelques 500 congressistes (jauge de 100 en présentiel, 400 en visio-conférence).

Cet évènement marseillais s'inscrit dans un processus réfléchi, construit, élaboré par le collectif « place aux piétons ». Un manifeste et un programme d'actions ont été posés, rédigés, présentés. Merci aux trois structures du collectif d'avoir privilégié leurs points communs, réuni leurs sensibilités, leurs approches, pour proposer une démarche cohérente.

Vers un plan marche national

Le baromètre des villes marchables (cf. article p 23), lancé cet hiver, constituait le fer de lance, le catalyseur de ce programme ; les résultats en ont été présentés aux assises qui en constituait le second pas. Au travers de ce baromètre puis de ces assises, il s'agissait de mettre en visibilité le sujet de la marche ; maintenant, place au temps de la concrétisation avec la troisième étape à venir : à ces mêmes assises, les organisateurs ont officiellement demandé **un plan marche national**, comme existe le plan vélo, couronné du succès que l'on connait.

Un élan tous azimuts

Ce plan, pour exister, nécessite d'être tiré par des locomotives fortes, nombreuses, diverses : des élus, députés et sénateurs, se saisissent de la question de la marche ; les trois ministères Sport, Santé et Transition Écologique se sont déjà réunis à deux reprises pour élaborer une feuille de route vers un plan marche ; le coordonnateur interministériel au vélo, Thierry du Crest, s'est vu attribué un adjoint et ne cache pas qu'il pourrait devenir délégué aux modes actifs ; en 2022, sera créée une mission « vélo et marche » au sein de la direction des transports. Il est réjouissant de compter des chercheurs, des philosophes en pointe sur le sujet, de voir le CEREMA partenaire privilégié du collectif.

Le Club des villes et territoires cyclables (CVTC) assume son intérêt déjà ancien pour la marche et va l'accentuer ; son changement de nom annoncé (congrès de Toulouse, fin septembre) va illustrer cette nouvelle orientation. Avec les nouvelles équipes municipales, une dizaine de villes en France ont initié ou réactivé leur plan piéton ; les associations FUB mixtes (piéton-vélo) apparaissent de plus en plus nombreuses. Des collectifs «place aux piétons» s'organisent localement (St Etienne, Nantes…).

La dynamique est lancée, le chemin balisé. **Tout projet, toute démarche d'envergure repose sur un historique, scandé de dates-clefs. Assurément, pour le développement de la marche en France, le 17 septembre 2021 à Marseille, moment fondateur, en fera partie.**

Jean Labbé - 2P2R Commission Piétons

[1] Manifeste : https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2020/06/ManifestePlaceAuxPietons.pdf
[2] Programme action : https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2020/10/programmeCollectifPOP2020.pdf

TRANSTOULOUSAINE

partants pour 2022 !

Le 22 octobre dernier, la réunion de bilan de l'édition 2021 a été l'occasion d'une belle remise en question à partir de laquelle le groupe organisateur a rebondi, retrouvé motivation, idées et enthousiasme. Et le conseil d'administration de 2P2R appuie !

En effet, la quatrième Transtoulousaine, qui s'est déroulée le dimanche 3 octobre, a connu des fortunes diverses : la situation sanitaire imposant le pass sanitaire, la pluie annoncée ont limité inscriptions et participations : seulement -car nous avions été habitués à mieux- 200 personnes ont emprunté les cinq itinéraires convergeant vers le théâtre de verdure. A l'arrivée, la pluie apportant le froid a limité les contacts, les échanges. Cependant, l'ambiance est restée chaleureuse et les retours des participants -heureux de l'avoir faite- toujours aussi positifs : aucun retour négatif ! des fidèles ont répondu « présent » aux 4 Transtoulousaines organisées depuis 2018 !

Les autres satisfactions : le groupe organisateur dynamique, un Gérard domptant les nombreuses embûches administratives, les binômes de référents par parcours ou départ, hyper-actifs : merci à Christiane-Gil, Sophie-Sylvie, Elise-Bernard, Félix-Madeleine, Françoise-Boris, Isabelle-Philippe, Claire et ses copines, Didier et ses acolytes ! au total plus de trente bénévoles : belle mobilisation !
Autres satisfactions, côté des partenaires : des liens se tissent avec les associations de PMR comme Handi-social ou APF31 ; Champ d'actions (nettoyage des cours d'eau) était présent ; Tisséo a affiché la Transtoulousaine sur ses panneaux d'information du métro et des linéos ; les réseaux sociaux ont bien fonctionné cette année ; TM -via ses pôles techniques- a procédé à quelques aménagements de voirie à notre demande.
Pour 2022, des idées de départs, de parcours fusent déjà, le côté convivial prévu à l'origine notamment à l'arrivée (grand pique-nique, stands, musique…) sera relancé.
On reparle de convergence mixte vélo/marche : et si une Péri-Toulousaine à vélo rejoignait les points de départs de la Trans-Toulousaine puis l'arrivée pour une grande fête commune ?
Dès janvier, le groupe se réunira pour mettre sur les rails cette cinquième édition (volontaires : svp, écrivez à contact@2p2r.org). En attendant, place aux « Bonus » : on reprend chacun des itinéraires 2021 (cette fois sous le soleil !) le troisième dimanche du mois soit les 23/01, 20/02, 20/03, 24/04, 22/05.

Jean Labbé pour l'équipe de la Transtoulousaine

BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES

Objectifs atteints !

Clos en mars 2021, résultats publiés en septembre, le premier baromètre des villes marchables, a connu un réel succès quant à ses objectifs. Comme prévu, il devient une référence de données. Comme prévu, il a complètement joué son rôle de mise en visibilité de la marche en France. Comme prévu, il a su déclencher la poursuite d'une véritable action nationale dans ce domaine plus qu'oublié en France (cf. article sur les Assises de la Marche).

Lancé sur une idée de la Fédération Française de randonnée (FFR) avec la complicité de la FUB qui vient de clore, elle, sa troisième consultation des villes cyclables, cette opération a bien sûr connu erreurs de jeunesse et circonstances défavorables : lancement en période de fêtes, covid, univers piéton non structuré, exploitation délicate des réponses…

Toutefois, 68 510 personnes ont répondu dont 43 000 questionnaires exploitables, 5000 communes concernées dont 200 communes référencées pour lesquelles chiffres et commentaires spécifiques existent.

3 buts atteints : cela suffit largement à constituer une base de connaissances recueillies directement auprès des usagers. Désormais, quand on cherche des données sur la marche, on dispose (dixit l'ADMA) de trois types de ressources : l'enquête mobilité des personnes de l'INSEE, l'enquête mobilité certifiée CEREMA (EMC2 ! anciennement EMD, Enquête Ménages Déplacements) et le baromètre du collectif Place aux Piétons (FFR, 60 Millions de Piétons, Rue de L'Avenir).

La presse nationale s'est largement fait l'écho des résultats présentés lors des premières assises de la Marche à Marseille. Baromètre et assises ont parfaitement mis en exergue et complété le travail de fond des entités pro-marche en France pour faire admettre que le mode de déplacement le plus utilisé en France soit enfin pris en considération, à la hauteur des énormes enjeux sous-jacents.

Des chiffres, des ressentis

Parmi les premiers enseignements, il ressort de l'analyse des réponses : déjà, que les Français aiment bien marcher dans leur commune !

54% des personnes interrogées déclarent que la marche est leur mode principal de déplacement
82% marchent pour un déplacement « utile » : travail, course, spectacle…

Des villes sont appréciées pour la marche : Strasbourg, Rennes, Nantes, Annecy, Dijon, Metz, bizarre ce sont aussi des villes appréciées par les cyclistes !

Cependant, en général, les répondants sont mécontents et attribuent en moyenne la note de 9.2 sur 20 sur la marchabilité de leur ville. Trois chiffres :

63% pensent qu'il est dangereux de se déplacer à pied, notamment pour les PMR, personnes âgées,
60% estiment qu'il est dangereux pour les enfants de se rendre à l'école à pied !
69% reprochent à leur commune d'être peu à l'écoute des besoins des marcheurs

Les demandes les plus fréquentes (en % de répondants) :

des actions de promotion de la marche, 71%
des cheminements piétons plus larges, dépourvus d'obstacles, 41%
des trottoirs réservés à la marche, 30%
une modération de la vitesse des engins motorisés, 27%
une continuité, un maillage des réseaux de cheminements.

Avec Toulouse, douze autres communes de l'agglomération figurent dans le tableau des 200 villes classées en France : Blagnac, Castanet-Tolosan, Colomiers, Cornebarrieu, Cugnaux, Plaisance du Touch, Pibrac, Ramonville St Agne, Roques, St Jean, St Orens de Gameville, Tournefeuille.

Il est possible d'éplucher plus précisément les réponses sur chacune de ces communes ; si cela vous intéresse, n'hésitez pas à contacter l'association : contact@2p2r.org.

Jean Labbé - 2P2R

COMMISSION TERRASSES

à sens unique !

Déjà en 2020, au terme de la réunion « **Extension des Terrasses** » du 09 septembre, animée par Madame la Maire Déléguée à l'occupation du domaine public, le PV de réunion, reçu plusieurs semaines après, reprenait, contrairement à la réalité des débats, les propositions des représentants des professionnels comme conclusions de cette réunion !!! Malgré le courrier de protestation de 2P2R, rien n'y fit, aucune réponse ou justification en retour.

Par contre, sans s'en réjouir, une recrudescence de Covid au niveau national obligea le gouvernement à prendre des mesures plus coercitives, en particulier en direction des débits de boisson et autres lieux de consommation, limitant les contacts et de fait, modérant les ardeurs municipales et professionnelles.

Circulez, il y a rien à voir !

Le 22 septembre dernier, nouvelle réunion afin de se prononcer sur la prolongation des extensions de terrasses : là, beaucoup d'associations ne reçurent aucune convocation, pas plus que le représentant désigné de 2P2R (votre rédacteur !).

C'est par le croisement de plusieurs infos que j'apprends qu'une prochaine réunion de cette commission regroupant associations (piétons, PMR, centre-ville, …), représentants des professionnels des cafés et de la restauration et aussi patronaux, aura lieu à cette date.

Il suffisait de déambuler dans les rues de Toulouse, dans tous les quartiers pour se rendre à l'évidence : les mesures de distanciation n'étaient pas respectées dans beaucoup de cas et nombre de terrasses dépassait largement des limites fixées sur les trottoirs.

Déjà, j'étais intervenu auprès de Madame la Maire Déléguée à l'occupation du domaine public à propos de plusieurs débordements des cafetiers constatés au cours de mes différents déplacements dans le centre-ville, ou de même nature dans certains quartiers périphériques.

Malgré différentes interventions, cette élue a fait le choix de ne répondre à aucune des sollicitations associatives.

Le 22 septembre, la question nous fut donc posée de la prolongation ou non des extensions de terrasses.

Comme pour la réunion précédente, l'ensemble des Associations présentes s'y est opposé.

Comme pour la réunion précédente, l'ensemble des Associations s'est opposé au retour des terrasses chauffées.

Comme pour la réunion précédente, l'ensemble des Associations a demandé des contrôles plus accrus et suivis des pénalités prévues. Les contrôles et pénalités annoncées étant ridiculement bas au regard des excès que chacun peut constater dans les rues de Toulouse.

Étrangement, les représentants des professionnels ne dirent un mot durant toute la réunion.
Au contraire, on assista à des règlements de comptes particuliers, virulents, entre les gérants de certains bars du centre-ville (place de la Trinité) et des résidents locaux.

Les piétons ? Rien à cirer !

Le calme revenu, Madame la Maire Déléguée nous informa que les terrasses Covid seraient donc prolongées, que pour les chauffages des terrasses, il fallait attendre une interdiction nationale et leva la séance.
Les représentants des professionnels, tout sourire, se rapprochèrent de Madame la Maire Déléguée et il était clair que cette réunion avait été préparée à l'avance avec les conclusions annoncées favorables à la prolongation des extensions de terrasses et toutes les conséquences qui en découlent.
Un nouveau variant, apparemment plus rapide dans sa propagation arrive. Je n'ai pas vu ou enregistré des mesures plus coercitives face aux regroupements de personnes, en particulier dans les cafés !
C'est un changement totalement radical de ton et de concertation auquel les associations sont confrontées par rapport à notre interlocuteur du mandat précédent.
Dans ces conditions, faut-il continuer à assister en vain à ces réunions ? Je suis persuadé du contraire !

Gérard Ruiz-Ballesteros - 2P2R Commission Terrasses

Groupe mobilités douces de Mons

2P2R a répondu présent à la demande du groupe mobilités douces de la Commission Extra Municipale Transition Énergétique de Mons qui organisait cet automne sa **première Journée Vélo** destinée à promouvoir l'usage des mobilités douces.
Malgré un temps peu clément, les curieux ont pu tester des vélos électriques, la roue électrique, échanger sur leurs pratiques, les itinéraires, les points dangereux et les freins à l'usage du vélo. Un sondage a également été proposé.
2P2R a animé un atelier marquage qui a rencontré un vif succès. Au delà de l'intérêt pratique de cette proposition, elle a permis de créer des liens entre les pratiquants Monsois et notre association qui ont aboutit concrètement à quelques adhésions et à une participation de Monsois à la réunion de la mairie de Balma sur le plan vélo.

Florence Napoly et Claude Romain - Groupe mobilités douces de Mons

RANDONNÉE D'ÉTÉ SUR LA V81

Une bien belle rando !

Du piémont pyrénéen à la mer

Un groupe de 22 randonneurs cyclistes, tous membres de 2 Pieds 2 Roues mais pas forcément toulousains (parmi eux aussi quelques membres de l'AF3V) a organisé et réalisé début juillet une randonnée en piémont pyrénéen sur une portion de la V81.
Le tracé de la randonnée est visible ici. [https://www.visugpx.com/68HgLs79JD]
Trois motivations pour cette randonnée : découvrir les nouveaux aménagements de la V81 entre Roquefort sur Garonne et St Girons, rencontrer le collectif de cyclistes du Couserans à St Girons en leur apportant notre soutien pour leurs projets dont l'entrée nord de St Girons et voir ou revoir les superbes paysages des Corbières (Puivert, Bugarach, Gorges de Galamus, arrivée sur Maury par exemple).
Pour ce qui est de la V81 nous avons pu apprécier la réalisation en quasi site propre du tronçon Roquefort sur Garonne St Lizier (exceptées quelques centaines de mètres à Mane).

Les gorges de Galamus

Picnic à Saint Girons

L'arrivée à St Girons et la traversée pour rejoindre la voie verte vers Foix sont toujours aussi problématiques et ce fut l'essentiel de nos échanges lors d'un picnic avec le collectif cycliste du Couserans et des représentants de la municipalité de St Girons.
Question paysages, le moins que l'on puisse dire est que nous n'avons pas été déçus même si parfois les pentes nous ont fait tirer la langue !

Quels enseignements retenir de cette semaine passée ensemble ?
Le premier sans conteste concerne **la force du groupe dans l'adversité**. Nous avons eu au cours de la semaine un incident mécanique majeur (fourche avant cassée) avec chute et un autre plus bénin (dérailleur cassé). Dans les deux cas le groupe s'est organisé pour traiter au mieux la situation (sécurisation du lieu de la chute, transports de bagages, accompagnement, atelier mécanique). Le tout bien aidé par un renfort extérieur (merci à lui !).
En second, une petite réflexion sur **la « mixité » vélos musculaires, VAE**. Pour la première fois notre groupe comprenait une proportion importante d'utilisateurs de VAE (6 sur 22). Ces derniers sont tout naturellement amenés à vouloir utiliser les possibilités offertes par leurs machines (départs plus tardifs, pauses allongées par ex). Il s'ensuit quelques problèmes de synchronisation dans le déroulé de l'étape. A contrario les performances accrues permettent reconnaissances improvisées ou transports de bagages supplémentaires. Il nous faut donc dorénavant penser l'organisation des étapes en fonction de ces nouvelles données.

Jean-Louis Charpenteau pour le groupe de la rando

BALADE EN ARGENTINE

La suite du périple !

De Observatorio El Sauce (Chili) à Santiago du Chili à vélo couché.
4ème partie : Susques (Argentine) à Jujuy (Argentine)

Après une bonne nuit passée dans le hangar de stockage d'un hôtel car celui-ci était complet et après un bon petit déjeuner, je reprends la route dans un paysage grandiose, mais je ne prends pas la mythique route 40 car c'est une mauvaise piste à Susques (mais c'est peut être ça qui en fait le mythe !) et ça commence par bien grimper. La météo est au beau fixe et malgré l'altitude à plus de 3600 m, la température est idéale pour avancer. C'est un vrai bonheur de pédaler sur cette route en bon état. Le soir j'arrive à la nuit tombante chez des éleveurs de lamas ou un couple de cyclovoyageurs allemands a déjà installé la tente à l'abri du vent. Je fais de même, mais il faut commencer par nettoyer le terrain encombré par du verre cassé à la lueur de la lampe frontale ! En effet le ramassage des ordures doit être défaillant dans ces endroits isolés.

Salinas Grande et son lama en sel

Nos hôtes tiennent aussi un petit restaurant où il est possible de manger et de prendre le petit déjeuner. Nous sommes aussi invités à faire téter un jeune lama le matin avant de partir ! Nous nous séparons avec le couple allemand car il partent vers le Chili. La route est très facile jusqu'à « Salinas Grande » un lac salé plus modeste que le salar d'Uyuni. La route traverse « Salinas Grande » et dessert un village de sel touristique avec un lama en sel (pas en selle!) où il est possible de manger. Les lunettes de soleil sont indispensables et j'en profite pour faire une petite ballade sur le sel qui crisse sous mes pneus.
Ils ont même installé des toilettes avec une fosse pour éviter de polluer « Salinas Grande ». Après la route grimpe assez raide à tel point que même les camions chargés montent lentement. Je bivouaque le soir à-côté de quelques ruines pour être à l'abri du vent. Mais il faut aussi bien choisir l'endroit et le nettoyer car il y a encore du verre brisé ! Peut être des restes de soirées trop arrosées ?
Le lendemain la route continue à grimper à plus de 4000 m avant d'attaquer la descente infernale vers Purmamarca. Au sommet marqué par une stèle je fais quelques photos avec des motards argentins. Je me rends compte en regardant la descente qui m'attend de la puissance de la tectonique des plaques qui a fait surgir les Andes depuis les profondeur des océans. On est vraiment tout petit ! En effet à certains endroits on retrouve des fossiles marins à plus de 4000 m d'altitude.
C'est un festival de couleurs et de plis plus ou moins ordonnés produit par la surrection des Andes entre la plaque pacifique et la plaque sud américaine.
A cet instant je me dis que la descente jusqu'à Purmamarca va être une vraie partie de plaisir, mais ça ne va pas se passer comme prévu. La butée d'un câble de frein lâche alors qu'il me reste plus de 1500 m de dénivelé négatif à faire sur une route de montagne en lacets !

Je cherche dans mes pièces détachées et je n'ai pas de câble de rechange car celui ci s'est effiloché et est donc inutilisable. Je fais signe à des gens qui descendent, on tente une réparation provisoire avec du fil électrique mais ça ne tient pas. Je vais faire toute cette descente avec un seul frein. La vallée est grandiose mais j'ai d'autres soucis. Dès qu'il y a un bas coté bien gravillonné, j'y passe car ça freine bien. En combinant avec le frein arrière de parking je vais faire beaucoup d'arrêts pour laisser le tambour du frein restant refroidir. J'arrive finalement à Purmamarca de nuit et après avoir cherché dans plusieurs hôtels, j'en trouve un assez modeste en plein centre. En effet Purmamarca est une ville très touristique et les prix sont assez élevés. Je suis très content d'y arriver après cet incident mécanique car je sais que la route jusqu'à Jujuy est en pente douce. Le lendemain, je cherche un magasin de vélos mais il n'y en a pas. Certains restaurants de la ville proposent des « Pizzas al Roquefort ». Ce n'est pas du roquefort mais du fromage bleu argentin … de vache ! Le lendemain, je repars vers Jujuy toujours avec un seul frein mais comme la descente est assez douce, c'est beaucoup plus facile. Je m'arrête dans un restaurant qui est aussi un lieu d'exposition et de vente d'artisanat local. C'est l'endroit idéal pour faire quelques petits cadeaux aux amis proches. Je m'arrête aussi dans un village où il y a une gare ferroviaire abandonnée avec une voie dans un triste état. Ça fait belle lurette qu'aucun train n'est passé ici. C'était la ligne qui allait vers la Bolivie par la Quebrada de Humahuaca.
Je vais rester plusieurs jours à Jujuy pour réparer mes freins et visiter la ville.
La première nuit, je dors en Auberge de Jeunesse, puis je déménage chez Maria, membre de la communauté des cyclovoyageurs « Warmshowers » [1]; j'y rencontre un cyclovoyageur colombien et bien que la maison soit petite nous sommes très bien accueilli dans la famille de Maria avec son fils. C'est aussi l'occasion de faire un peu de lessive depuis San Pedro de Atacama ! Je vais aussi passer non sans émotion devant l'ancien centre de torture de l'époque de la dictature militaire. La municipalité a installée un panneau pour rappeler cette période noire de l'histoire récente de l'Argentine qui s'est terminée par le fiasco de la guerre des Malouines : « aquí se cometieron crimenes de lesa humanitad durante la ultima dictatura civilo-militar (1976 1983) » Ici des crimes contre l'Humanité ont été commis pendant la dernière dictature civilo-militaire (1976 1983). Après la dernière nuit chez Maria, je reprends la route vers Salta.

[À suivre]

Pierre Virlogeux - 2P2R

[1] Warmshowers est un réseau mondial d'hébergement entre cyclovoyageurs : www.warmshowers.org Il a été nommé ainsi car après une bonne étape le cyclovoyageur souhaite en premier une douche chaude. C'est aussi un moyen de faire des rencontres sympathiques pendant le voyage.

VÉLOBI REJOINT LE RÉSEAU 2P2R

Vélobi, le Lobby du Vélo!

Velobi, un nouveau relai de 2P2R sur Léguevin

Velobi est une nouvelle association léguevinoise qui s'est montée début 2020. Notre but est de promouvoir la pratique de la bicyclette, sans pour autant être sportifs ou spécialistes. Le 19 septembre 2021, nous avons tenu une foire aux cycles, à proximité de la coulée verte. Outre un dépôt de vente de cycles ouvert à tous, nous avons proposé un atelier réparation et nous avons pu informer sur les circuits de balades locales, pu échanger avec tous ceux intéressés par la pratique de la petite reine, au quotidien, que ce soit pour aller à l'école, au travail ou faire des courses. Nous espérons dialoguer régulièrement avec les collectivités autour de ces sujets ; nous sommes adhérents de la FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette, qui, à l'échelle nationale, œuvre pour une pratique du vélo au quotidien.. Notre association est un relais local de "2 Pieds 2 Roues", fameuse association toulousaine.

A l'origine de notre projet, deux mamans qui étaient un peu perplexes de voir autant de voitures garées sur le parking de l'école. Qu'est ce qui nous empêchait, et nous les premières, d'emmener les enfants à vélo ? Alors autant agir pour sensibiliser, accompagner et transformer notre ville en un espace cyclable au quotidien…

En commençant par des balades familiales, une fois par mois, accessibles dès 4 ans qui sont autant de moments d'échanges en famille, entre familles, sur des parcours exclusivement léguevinois, à la découverte d'itinéraires faciles, pratiques et sécurisés en groupe. Le 19 septembre dernier, notre balade mensuelle nous a conduit chemin de Cazalas, vers la maison forestière Saint Louis, nous étions plus de 40. Avec déjà une vingtaine de familles adhérentes, nous espérons fédérer les bonnes volontés pour donner vie à un léguevin cyclable.

Les actions envisagées au niveau de l'association sont déjà pour certaines bien en place :

- balades à vélo mensuelles entre adhérents dans Léguevin et ses alentours
- foire aux vélos (1ère édition en septembre 2021, 2ème édition au printemps 2022)
- journée AYAV (projet avec les écoles et le collège pour juin 2022)
- diagnostic des points sensibles pour la circulation à vélo réalisé sur la commune, document partagé avec la municipalité
- rencontre avec les élus de la commune pour discuter des différents sujets en lien avec la mobilité douce

Groupe de balade Vélobi - septembre 2021

Sur Léguevin, les challenges sont nombreux :

- Projets de pistes cyclables intercommunaux pour rejoindre les REV n° 9 & 10
- Projet de piste cyclable route de Toulouse, entre le rond-point de la Méditerranée et le rond-point de l'Europe
- Sécurisation des cheminements piétons/vélos : un premier diagnostic vélo sur la commune a été établi : exemple de vrai point noir pour la circulation à vélo : la traversée de la D42 entre le collège et la route de Castelnouvel

La mairie devrait lancer sous peu un Groupe de travail sur la mobilité, où VELOBI fera entendre sa voix !

Lucie Subrin, Mathieu et Swen Monnereau - VELOBI

2P2R applaudit la dynamique créée à Léguevin et souhaite « bonne route » à VELOBI !

RENTRÉE D'AUTOMNE BIEN CHARGÉE

Le plein d'activités ..

La rentrée d'automne a été pleine d'activités pour 2P2R avec en plus un déménagement !

La foire aux vélos de Ramonville

Forum des associations Casselardit

Forum associations Toulouse

Déménagement local 2P2R au 88 Bd Embouchure

Atelier réparation à Castanet

Accompagnement opération "Toutes à vélo"

Journée du Vélo à Mons

Appels à volontaires !

Un article à publier ?
Vous avez fait une belle balade à vélo ou à pied, 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.

BRÈVES EN VRAC

Ca peut vous intéresser ..

On a chiné pour vous ces quelques infos:

- **FUB - barometre des villes cyclables 2021**

Un bilan de participation en hausse : 113 000 en 2017, 185 000 en 2019, 277 384 en 2021. 1625 communes qualifiées en 2021 : la quasi totalité des antennes de 2P2R sont qualifiées. les résultats détaillés seront présentés le 10 février au congrès de la FUB : une réunion de bilan s'est tenue le 13 décembre.

- **Imaginons ensemble le Grand Parc Canal**

Le projet lancé par Toulouse Metropole va donner lieu à plusieurs temps : enquête et diagnostic de terrain auprès des habitants et acteurs du territoire (sep 2021 à janv 2022), partage d'une vision commune (janv 2022), proposition et programmation des usages avec les habitants et acteurs du territoire (fev à avril 2022), prototypage et test des nouveaux usages avec les habitants (mai à aout 2022).
Plus d'info sur le site https://jeparticipe.toulouse.fr/processes/grand-parc-canal/f/296/

- **Collectif associations FUB région Occitanie**

Un collectif associations FUB région Occitanie se met en place. L'objectif de ces collectifs est de constituer un échelon intermédiare entre la fédération nationale et les associations locales, qui peut peser plus fortement pour obtenir de grandes victoires collectives au niveau départementat ou régional (contact 2P2R : Fabien Foulon)

- **Enquête SNCF sur les vélos dans les trains**

La Sncf lance une enquête sur l'amélioration du transport des vélos dans le train : n'hésitez pas à la partager largement pour lui donner du poids et encourager ces infrastructures qui permettent le développement du multimodal train + vélo.
L'enquête est disponible ici:
https://room.myfeelback.com/website/238jc4omddqQx0hA/fullPage?fbclid=IwAR39XJuxaIyr5RpctdZYPAFURcxfYVpouA1sJb2owHgW1Ry8zGlUZhHJ0QE

- **Velhome : une plateforme de parkings vélos entre particuliers**

Parce que les cyclistes ne veulent plus être victimes de vols, Velhome propose des parkings vélos sécurisés entre particuliers. La plateforme met gratuitement en relation des cyclistes souhaitant garer leur vélo en toute sécurité et des hôtes mettant à disposition un espace de stationnement. Fondée sur la solidarité, la confiance et la simplicité, la solution collaborative est disponible partout en France. Plus d'informations sur : https://www.velhome.co/

- **Sécurisons les accès aux écoles !**

2P2R a déjà travaillé sur ce type de dossier (cf écoles P &M Curie) mais les décisions d'apaisement se font attendre : le collectif "Faiseurs de Ville" veut passer à la vitesse supérieure pour Toulouse et relance une dynamique pour enfin aboutir à des créations de rues scolaires, déjà bien nombreuses dans d'autres villes françaises. Le kit de présentation :
https://docs.google.com/presentation/d/1QlS9My193IFKJX8OOa9xn0y1Jlmxh0L6CCg1COCM2JI/edit#slide=id.p

BALADES

C'est programmé pour vos dimanches!

Voici le programme prévisionnel des balades du dimanche pour ce début d'année 2022

- 16 janvier : Toulouse, les machines et la cité : une sympathique balade dans Toulouse.
- 30 janvier : balade Géocache ; au départ de Toulouse, balade facile et ludique, il faudra utiliser nos GPS.
- 5 février : convergence vers le Festival de la Roue Tourne à Roques sur Garonne plusieurs départs de Toulouse ou des environs.
- 13 février : Balade dans Toulouse pour découvrir le Street Art toulousain, avec l'un de ses artistes.
- 6 mars : Balade urbaine à la découverte des femmes qui ont marqué leur histoire, suivi d'un film au cinéma « Le Cratère » mettant en lumière d'autres femmes moins célèbres mais non moins méritantes.
- 13 mars : les confluences dans le Muretain ; au départ de Toulouse, balade facile et printanière vers les confluences Louge, Lèze, Ariège et Garonne.
- 26/27 mars : week end avec visite de Sorèze, Revel et St Félix de Lauragais. Un weekend au départ de Villefranche de Lauragais pour une balade vers la cité de Sorèze le samedi, nuit à St Ferréol, retour le dimanche par St Félix Lauragais.
- 10 avril : les chemins d'Eduardo et de Patricia ; balade printanière et facile aux portes de Toulouse mais dans des zones sauvages et préservées.
- 1er mai : les gorges et les viaducs du Viaur ; au départ de Tanus, nous descendrons au pied des viaducs : attention au dénivelé !
- 8 mai : l'abbaye de Lagrasse au départ de Lézignan, découvrir un trésor architectural et patrimonial dans un des « plus beaux villages de France ».
- 15 mai : la péritoulousaine pour faire le tour de Toulouse à l'occasion des 40 ans de 2 Pieds 2 Roues.
- 21/22 mai : week-end dans les PO, au départ de Port La Nouvelle, la mer et la magnifique vallée de l'Agly.
- 28 mai : L'Isle Jourdain pour des visites intéressantes et retour sur Toulouse à vélo.
- 12 juin : les lacs du Sud-ouest Toulousain au départ de Toulouse, balade facile, permettant de découvrir des zones vertes et agréables en quelques coups de pédales.
- 5 juin : du côté de Castelsarrasin et Moissac ; une région et un patrimoine à découvrir au départ d'une gare SNCF.
- 18/19 juin : week-end au lac de St Ybars par la vallée de la Lèze ; au départ de Toulouse, un weekend sympa au bord de l'eau et la jolie vallée de la Lèze à découvrir.
- 26 juin : Boucle entre lac de la Thésauque et de la Ganguise au départ de Villefranche de Lauragais, d'un lac à l'autre et pourquoi pas un petit plongeon.

Les balades sont susceptibles d'être modifiées, annulées ou interchangées selon les disponibilités des organisateurs ou de toutes contraintes extérieures.

Les balades sont préparées par des bénévoles de l'association qui ont pensé à tout ou presque ! mais l'association ne sauraient être tenue responsable d'un non-respect de la discipline de groupe ou du code de la route par un des participants. Le casque est fortement recommandé. En cas d'accident seule la responsabilité de la personne est engagée. Une participation de 1€ au profit de l'association est demandée à chacune des balades de même que l'adhésion à partir de la 2ème balade.

Contact : lesbaladesdudimanche2p2r@gmail.com

L'équipe organisatrice des balades du dimanche

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 !

L'échappée belle

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

ARNAUD BIKE
13 RUE ARNAUD BERNARD
WWW.ARNAUDBIKE.FR

13 rue Arnaud Bernard
10% sur les accessoires vélo

ecox.fr
éco-mobilité

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

RÉPARATION VÉLO TOULOUSE

17 rue Delpy
10% de remise sur facture réparation

MOVebike

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

cyclable

4 Rue Jean Suau, Toulouse
1 Allée des Corbières, Colomiers
10% sur tous les accessoires vélo

Atelier Bicyclette
NEUF & OCCASION TOULOUSE

33, avenue Crampel
5% de remise

TREK
TOULOUSE OUEST

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

2 roues Vertes

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

Sens de la MARCHE

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

XXCycle

9, rue d'Hélios, l'Union
6% sur tous les articles hors promotion

ESPACE CYCLE Motard

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

L'EQUIPIER CYCLISTE

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

Toulouse BikeS

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

MécaniCycle
Réparation de vélo à domicile 06 81 15 69 83

47 avenue de Grande Bretagne
10% de remise

Actualités des Vélo Routes et Voies Vertes : la Vallée du Lot à vélo (V86) ouverte sur 235km en Aveyron

En 2021 le Département de l'Aveyron a créé la Véloroute «**La Vallée du Lot à vélo (V86)**»

Il a ouvert la totalité de l'itinéraire principal le long du Lot, entre Balaguier-d'Olt (limite Lot) et StLaurent-d'Olt (limite Lozère) sur 166km environ (avec 11,7km dans le Cantal), et la variante « Voie de Conques », par Conques et la vallée du Dourdou, entre Grand-Vabre et Espalion (69km). 235km au total.

Un dépliant est diffusé qui décrit même l'itinéraire jusqu'à La Canourgue en Lozère, alors que rien n'est fait au-delà de StLaurent-d'Olt.

Mais l'itinéraire principal dans la vallée n'est qu'un itinéraire «immédiat» ou «provisoire» car au lieu de sécuriser deux portions difficiles dans la vallée encaissée où la seule route plate est très circulée, l'itinéraire les contourne par les hauteurs, avec de fortes pentes : de Capdenac-gare à Bouillac, la D840 est évitée en passant par Asprières ; et d'Entraygues à Estaing, la D920 est évitée en passant par Golinhac.

Il reste aussi à améliorer le revêtement de la Voie Verte entre Bozouls et Espalion et à créer une liaison entre la Véloroute et Rodez.

La Véloroute créée offre déjà de formidables possibilités de balades et randonnées pour découvrir la vallée du Lot et celle du Dourdou sur des routes plates et peu circulées et sur des Voies Vertes préexistantes.

Elle permet déjà de relier Capdenac-gare (accessible en train) à Conques, grand site régional, à Bozouls et à Espalion. Elle permet aussi d'atteindre Entraygues par la vallée à partir de Capdenac-Gare.

Bravo donc, itinéraire imparfait mais magnifique, à découvrir.

Rappel : 2P2R et l'AF3V ont demandé cette Véloroute et organisé deux « randonnées militantes à vélo » sur l'itinéraire, en 2011 et en 2017, ces actions portent leurs fruits !

Dans la vallée du Dourdou

Voir la première des 5 fiches décrivant cette Véloroute sur la site de l'AF3V: https://www.af3v.org/les-voies-vertes/voies/1016-la-vallee-dulot-a-velo-v86-de-balaguier-d-olt-a-grand-vabre/

Julien Savary - Délégation AF3V

BALADE À VÉLO N°100
De Bonrepos-Riquet à Toulouse

BALADES A VÉLO TOULOUSAINES
N° 100 – Bonrepos-Riquet à Toulouse

Distance aller : 23km
Difficultés : une montée, 4km en VV Balade pour relier Bonrepos-Riquet, où le canal du Midi fut expérimenté par son créateur, au canal du Midi.

Complète la balade 99-bis Toulouse-BonreposRiquet. Parcours avec une montée à St-Marcel-Paulel, puis facile par Montrabé et la Sausse.

Départ : Bonrepos-Riquet, place de la Mairie (Km 0). Prendre la D20F qui descend raide, puis la D20 à droite puis la D57 qui passe sous une route, puis sur le Girou (pont).

Au carrefour avec la D32 (rte de Gragnague) traversez et montez sur la D57 jusqu'à la Mairie de St-Marcel-Paulel (place, arbres, bancs) (Km 2,6). Continuez sur la D57, en montée forte, jusqu'au carrefour D57-D77 (Km 3,9). Là suivez vers la droite la D77 (direction Gragnague). Cette route du Bois de Bégout puis « route des Crêtes » ondule (à peu près plate), en plein soleil, avec des vues belles. Avant le pont sur l'A68 voir la stèle des Fusillés du Bois de la Reule, et au carrefour après le pont (Km 7,6), allez en face sur la D59A (dir. Rouffiac), route plate parallèle à l'A68. Au rond-point suivant allez à gauche (direction Beaupuy) et après le pont sur l'A86 (Km 8,6) prenez à droite le Chemin de Birabel (lim 3,5t) qui descend très raide (pente 8% sur 800m) jusqu'au Golf St-Gabriel 2 et au pont sur la voie ferrée (Km 10,4).
Là suivez à gauche le Chemin de Saint-Jean (piste sur trottoir) jusqu'au pont sur la Sausse (Km 10,9) où commence la Voie Verte des bords de la Sausse, qui traverse le complexe de loisirs de Malpas, puis change de côté et se termine allée de Longueterre (Km 12,3).
Là traversez la Sausse, suivez le Chemin de la Sausse, puis allez à gauche passer sous l'A86. Au rond-point de Flotis suivez le Bd de Ratalens qui passe au pied de la Clinique de l'Union, et au « 3ème rond-point » (Km 13,7) prennez le chemin VTT qui longe Calliceo et descend au bord de la Sausse où il devient une Voie Verte ombragée qui serpente jusqu'au Lac de St-Caprais-parking (Km 16,5).
Par l'Av. de St-Caprais et la M888 rejoignez le carrefour de l'Av. Atlanta (Km 18,3), et par la route d'Albi et l'Av. Fg Bonnefoy le canal du Midi (Km 21) et la place du Capitole (Km 23,3).

Voie Verte de la Sausse à Montrabé

Julien Savary - 2P2R

88 Bvd de l'Embouchure
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

Relecteurs
Sophie Valcke, Gil Piguillem
Conception Publication
Didier Joint

Meilleurs Voeux pour 2022 !

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) ; c'est en visio-conférence en cette période de pandémie.
Prochaines dates : 26 janvier, 23 février, 30 mars, 27 avril, 25 mai, 29 juin.

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 30 janvier : balade Géocache au départ de Toulouse, 5 février : convergence vers le Festival de la Roue Tourne à Roques, 13 février : Balade dans Toulouse - Street Art toulousain, 6 mars : Balade urbaine à la découverte des femmes qui ont marqué leur histoire, 13 mars : les confluences dans le Muretain, 26/27 mars : week end avec visite de Sorèze, Revel et St Félix de Lauragais, 10 avril : balade printanière et facile aux portes de Toulouse, 1er mai : les gorges et les viaducs du Viaur, 8 mai : l'abbaye de Lagrasse.

Et aussi...

Festival La Roue Tourne - Roques les 4&5 février 2022
AYAV hiver du 14 au 18 février 2022
Assemblée Générale 2022 de 2P2R le samedi 12 mars
Fête des 40 ans de l'association le 14 mai 2022 sur les allées Jules Guesde
AYAV printemps du 30 mai au 10 juin 2022