



Le journal des mobilités actives

n°158 *Été/Automne 2025*

SOMMAIRE

- p. 2 : Édito du Président
- p. 3 : Baromètre FUB
- p. 4 : Jonction EST
- p. 5 : Bilan AYAV printemps 2025
- p. 6 à 8 : Des nouvelles des antennes
- p. 9 à 12 : Retour expérience Düsseldorf
- p. 13 à 16 : Revue de presse
- p. 17 à 19 : Des nouvelles des quartiers
- p. 20 : V81 ou piémont pyrénéen
- p. 21 à 22 : Université interdite d'accès aux PMR
- p. 23 : Interview : les jardins de Julien
- p. 24 : De Royan à Agen
- p. 25 : Information Partenaires
- p. 26 : Actualités Vélo Routes & Voies Vertes
- p. 27 : Balades à Vélo Toulousaines

ISSN : 2260-3441
Dépôt légal : Septembre 2025

En progrès mais peut mieux faire : c'est le message des cyclistes à Toulouse Métropole.

En effet les résultats de la 4ème édition du baromètre des villes cyclables lancé par la FUB viennent de tomber : Toulouse reçoit un D (moyennement favorable à la pratique du vélo) alors que pour le précédent baromètre elle était noté E (peu favorable à la pratique du vélo). Cela montre que lorsque plus de moyens sont mis pour le développement des pistes cyclables les usagè.e.s le reconnaissent.

Le regard ne doit pas se focaliser sur Toulouse mais doit englober toute la métropole : en effet la politique cyclable est de responsabilité métropolitaine, et les communes ont peu de marges de manœuvre (financières en particulier) pour créer ou améliorer des aménagements cyclables. Dans ce contexte, certaines communes de la métropole sont tout de même mieux notées : c'est le cas de L'Union (B), Colomiers (C), Tournefeuille (C), Blagnac (C), Portet-sur-Garonne (C) et Castanet-Tolosan (C).

Ces résultats saluent certaines réalisations et projets mais le chemin reste encore long pour que Toulouse devienne une véritable ville cyclable. C'est bien illustré par la note (G : très dangereux) à la question "Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est très dangereux" : pour moi c'est l'indicateur le plus pertinent, beaucoup plus que le nombre de kilomètres de piste.

Les répondant.e.s estiment aussi que c'est assez dangereux de rejoindre les villes voisines, et que les carrefours et les rond-points sont dangereux. C'est ce que nous disons depuis longtemps aux élus. Nous l'avons d'ailleurs répété de nombreuses fois depuis le début du mandat en particulier au sujet du REV : pour que ce projet soit une réussite, il faut pouvoir entrer et sortir de Toulouse en toute sécurité : au final à la fin de ce mandat une seule traversée de périphérique aura été traitée (échangeur de la Céprière) et encore sans tenir compte de nos propositions.

A 6 mois des élections municipales de mars 2026, ces résultats sont comme un premier bilan de la politique cyclable de Toulouse Métropole. Dans ce cadre nous allons établir un bilan de la politique modes actifs de l'équipe municipale sortante. Cela va commencer par le REV qui était le projet phare de ce mandat (pour rappel le maire-président s'était engagé à le réaliser en entier).

Après le bilan, et dans la continuité de l'atelier que nous avons fait lors de notre assemblée générale, nous allons parler du futur et comme à chaque élection nous enverrons des questionnaires et des propositions ambitieuses pour les modes actifs (et plus généralement sur les déplacements) aux différentes listes candidates. Nous analyserons les réponses et nous communiquerons largement dessus. Les antennes sont aussi appelées à faire ce travail de propositions, et les soumettre aux listes candidates.

Nous partagerons bien sûr notre bilan et les propositions avec les adhérent.e.s et aussi avec le grand public.

A très vite !

Boris Kozlow - Président Association Deux Pieds Deux Roues

BAROMÈTRE FUB

Bilan 2025 : il en reste à faire !

Baromètre vélo 2025 : Toulouse et son agglomération sur la bonne piste, avec encore beaucoup d'efforts à faire !

Les résultats du baromètre vélo 2025, visibles sur <https://barometre.parlons-velo.fr/>, viennent d'être dévoilés, et la tendance est encourageante !

Depuis 2021, les évolutions vont clairement dans le bon sens :

Toulouse passe de la note "E" (peu favorable) à "D" (moyennement favorable).

La plupart des communes de l'agglomération progressent également.

Beaucoup d'actions, réclamées de longue date par 2P2R, voient enfin le jour incomplètes, mais déjà efficaces :

- Réduction de la vitesse avec de nombreuses zones 30 : une majorité des rues toulousaines concernées, et la totalité des rues de Blagnac.
- Lancement du Réseau Express Vélo (REV), avec les premiers tronçons déjà en service.
- Des rues transformées : Rue de Metz, Grande Rue Saint-Michel...
- Aux abords de certaines écoles, la circulation motorisée est désormais interdite à certaines heures : un vrai bol d'air pour les enfants et leurs parents !

Résultat : pédaler devient plus agréable et plus sûr.

Cependant beaucoup reste à faire, en effet malgré les progrès constatés, les communes de l'agglomération restent mal classées par rapport à d'autres communes de France.

Toulouse est classée 21ème sur 37 dans la catégorie grande ville (plus de 100 000 habitants), loin derrière Lyon, Bordeaux, Montpellier...

Nous appelons donc les décideurs de l'agglomération à accélérer la création d'aménagements en faveur des cyclistes, sans empiéter sur ceux dévolus aux piétons, afin que tous les usagers puissent profiter d'une ville apaisée, il est donc urgent de :

- Achever le REV, sans discontinuité et au niveau optimal de qualité.
- Supprimer les points rouges indiqués par les usagers sur la carte du baromètre
- Généraliser les rues scolaires : une grande majorité des écoles toulousaines doit avoir ses rues sans circulation motorisée aux heures d'entrées et de sorties.
- Rééquilibrer l'espace public, en faveur du vélo et des piétons : la marche est le 1er mode de déplacement à Toulouse, mais une large majorité de l'espace public reste occupée par les véhicules motorisés.
- Renoncer à de coûteux aménagements routiers, et allouer les moyens ainsi dégagés aux aménagements en faveur des modes actifs.
- Faire respecter réellement le 30 km/h, étendre les zones de rencontre limitée à 20kmh.

Rendez-vous au prochain baromètre !

Avec, nous l'espérons, un territoire encore plus accueillant pour les cyclistes, des villes plus respirables et une pratique du vélo sûre, agréable et enfin accessible à toutes et tous.

Claire De Besses - 2P2R

La Jonction Est projet d'inutilité publique ?

La jonction EST, ce projet d'échangeur routier entre la Cité de l'Espace et Quint-Fonsegrives a fait l'objet d'un nouveau débat au conseil métropolitain le 26 juin dernier. Fait rare, le projet a suscité l'opposition de 47 élues métropolitaines qui y voient une menace pour d'autres projets de mobilités notamment au nord de Toulouse. En effet, avec son coût total de 95.5M€ (dont 72 M€ à la charge de la métropole) ce projet routier pèse aussi lourd que l'ensemble du projet de Réseau Express Vélo budgété à 80 M€ sur le mandat.

On comprend dès lors le poids important que fait peser ce barreau routier sur les finances de la Métropole. Les partisans du projet, dont le Maire de Balma, n'ont pas hésité à nier l'impact climatique du projet, allant même jusqu'à le décrire comme bénéfique pour la biodiversité, tout en brandissant des chiffres mensongers : qui peut croire que cette nouvelle sortie ferait gagner 15, 20 à 30 minutes aux automobilistes ? En tout cas pas les experts du trafic dont les simulations démontrent qu'il ne ferait qu'amoinrir l'augmentation du temps de trajet^[1] de 30s à 3 minutes.

Alors que l'enquête publique a montré une nette opposition des citoyens au projet, que des arguments techniques, juridiques et financiers ont été exposés, qu'un projet mobilité alternatif a été proposé par le collectif « **Non à la Jonction Est** » dont 2P2R fait partie, le projet pourrait être déclaré d'utilité publique par le préfet.

Que nous reste-t-il alors pour empêcher ce fiasco financier et environnemental ?

Manifestement la raison a fait long-feu dans ce débat et il ne nous reste plus que la force.

La force de la loi tout d'abord : un recours auprès du tribunal administratif semble inévitable pour faire respecter le droit de l'environnement. Mais aussi, et surtout, la force démocratique : 2026 n'est pas une année comme les autres et les maires des communes de l'EST le savent : leurs électeurs sont loin d'apprécier unanimement ce projet. Les magazines métropolitains et municipaux ne font pas de publicité excessive pour le projet, bien au contraire : le dernier TIM mentionne de manière évasive une nouvelle voie verte entre l'avenue Marcel Dassault et Quint-Fonsegrives ... belle métonymie ! Le mensonge et la manipulation ne peuvent pas nous laisser indifférents. Alors préparons la mobilisation : juridique, financière, sur le terrain, et auprès des élus actuels et des candidats !

Claire De Besses - 2P2R

[1] Oui c'est tarabiscoté, mais c'est bien ainsi que sont présentés les chiffres dans le dossier d'enquête publique

AYAVTAF PRINTEMPS 2025

Un challenge rénové

Les résultats de l'édition AYAVtaf Printemps 2025 !

Les compteurs ont tourné, les mollets ont chauffé, et les résultats du challenge vélo AYAV édition Printemps 2025 sont enfin tombés !

Cette année vous l'avez compris, nous avons tenté de repenser un peu le challenge, pimpé un peu son look, testé et implémenté des petites nouveautés. Malgré un démarrage dont la transmission était un peu fatiguée, vous avez l'air d'avoir été au rendez-vous puisque nous comptons pas moins de 813 utilisatrices.rices de la nouvelle plateforme, 153 structures inscrites (avec 158 équipes) pilotées par 170 référent.e.s ! Les grands gagnants du challenge sont les équipes qui ont compté la plus grosse part modale pendant le challenge.

Alors un grand bravo à toutes les équipes qui ont pédalé comme si la pluie n'existait pas, et mention spéciale aux champion-nes de chaque catégorie.

Les résultats :

Entreprises de moins de 100 salariés : 8 130 kms parcourus à vélo au total

Part modale : ITER (83,4 %) - Frequentis France (70,8 %) - Cogite (66,7 %)

Kms avalés : AUAT – 2 678 kms, Tisséo/Les Vélos En Commun – 1 229 kms, Safran Landing Systems – 924 kms

Entreprises de 100 à 500 salariés : 17 598 kms parcourus à vélo au total

Part modale : OVHcloud Toulouse (42,1 %) - Cerfacs (39,0 %) - CLS (24,8 %)

Kms avalés : CERFACS – 4 251 kms, Safran Nacelles Colomiers – 3 162 kms, Groupe Solvéo & Mateos – 2 956 kms

Entreprises de plus de 500 salariés : 10 800 kms parcourus à vélo au total

Part modale : Observatoire Midi-Pyrénées (37,9 %) - Météopole (35,3 %) - Université de Toulouse/Agents (30,7 %)

Kms avalés : SICOVAL – 3 312 kms, Université de Toulouse/Agents – 3 236 kms, Casci Aumovio Schaeffler – 1 553 kms

Écoles : 112 kms parcourus à vélo au total

Part modale : Maternelle Montgeard (93,3 %) (waouh bravo les tout-petits !) - Maternelle Léon Blum Cugnaux (91,2 %) - École Élémentaire Bonnefoy (90,4 %)

Kms avalés : École Calvinhac (Team Croquettes) – 64 kms, Michelet (Mich-Hell) – 30 kms, Maternelle Montgeard – 18 kms

Collèges : kilomètres non renseignés

Part modale : Collège Sabine Weiss (24,3 %) - J. Auriol, Villeneuve Tolosane (23,9 %) - Collège Saint Nicolas (23,8 %)

Lycées : 50 kms parcourus à vélo au total (seul le Lycée Airbus a renseigné les données)

Part modale et kilomètres : Lycée Airbus (20,4 %) – 50 kms

Universités : 102 kms parcourus à vélo au total

Part modale : ICAM (21,5 %) – 84 kms - INSA Toulouse (12,2 %) – 18 kms

Bref, vous l'aurez compris : c'était fun, c'était sportif, et surtout c'était collectif

Merci encore à toutes et tous pour votre belle énergie, votre bonne humeur et vos coups de pédale bien placés. Vous pouvez retrouver tous les résultats en vous connectant à votre compte, juste là : <https://app-taf.ayav.fr/resultats>

Nous vous donnons donc rendez-vous le lundi 29 septembre à 18h30 au Vélo Sentimental, 12 Boulevard Bonrepos, pour la soirée de remise des lots aux grands gagnants, partager un moment (et un verre !) convivial, échanger sur ce nouveau format et sur les prochaines éditions...

On se retrouve pour la prochaine édition ?

À bientôt à vélo!

Matthieu Mayolle pour l'équipe AYAV

DES NOUVELLES DES ANTENNES

Activités Printemps - Été

Voici quelques retours des événements printemps / été des antennes :

CASTELMAUROU : Succès populaire pour notre stand du 16/07 à Castelmaurou lors du **Tour de France 2025**

À l'occasion du passage du Tour de France 2025, l'antenne castelmaurousienne a su séduire petits et grands avec un stand animé et convivial. Installé à l'ombre des arbres, l'espace a attiré de nombreux visiteurs tout au long de la journée.

Parmi les animations phares : un photo booth ludique permettant aux participants d'enfiler (virtuellement) le célèbre maillot jaune, un panneau pédagogique à destination des enfants pour mieux connaître les règles de sécurité à vélo, ainsi qu'une tombola gratuite avec de nombreux lots à la clé, très appréciée du public.

Notre objectif qui était de nous faire connaître – promouvoir les mobilités actives, la sécurité et le plaisir de se déplacer à pied ou à vélo – a trouvé un large écho auprès des habitants, le stand a pleinement participé à l'ambiance festive de l'étape du Tour de France.

L'enthousiasme des habitants pour le vélo et les marches familiales nous ont convaincus de la nécessité des actions à mener. Un rendez-vous réussi.

Aujourd'hui, l'antenne de Castelmaurou manque de forces actives. Pour continuer à faire vivre des projets concrets du second semestre 2025, comme le Pédibus (accompagnement à pied des enfants jusqu'à l'école) ou la mise en place d'un atelier participatif de réparation de vélos, nous lançons un appel à toutes les bonnes volontés. Aucune compétence particulière n'est requise, seulement l'envie de s'impliquer localement pour une mobilité plus douce et durable. Rejoignez-nous !

Mail : castelmaurou2p2r@gmail.com

Thérèse Carrière - Antenne de Castelmaurou



QUINT FONSEGRIVES

L'antenne de Quint Fonsegrives a organisé AYAV à l'école élémentaire le 20 mai, avec hélas un succès mitigé car il y eu de forts orages le jour J.

Le 18 mai, une balade à vélo dans les rues de la ville à été organisée pour les enfants.

Les élus de la ville, dont le maire, ont participé à la balade et ont pu relever quelques aménagements défectueux. Certains ont été corrigés dans les semaines qui ont suivi.

Nicolas Monrolin - Antenne de Quint Fonsegrives



FONSORBES : Notre antenne de Fonsorbes s'est illustrée à l'occasion de plusieurs événements au mois de mai.

- Le 7 mai, nous avons fléché le parcours Fonsorbes – parc de Bidot (7km) avec des panneaux ludiques, pour mieux faire connaître la nouvelle piste cyclable le long de la route de Seysses et encourager les déplacements doux vers les lacs de Bidot.

- Le 11 mai : à l'occasion de « Sportez-vous bien », en collaboration avec l'AF3V et les différentes antennes de Plaisance, Tournefeuille, Portet, Frouzins, Fonsorbes, une quarantaine de cyclistes se regroupent à 12h30, pour demander un meilleur aménagement du chemin de Picotalent, idéalement en voie verte.

- Le 16 mai : 4 membres de 2P2R viennent en support aux trois lignes de vélobus de l'école de Cantelauze, initiée par les parents d'élèves et Natacha K. la directrice, qui est aussi 2P2R. Grand succès, avec plus de 155 élèves qui se sont déplacés à vélo ce jour là. Bravo ! Un évènement à reproduire chaque année. Ils ont gagné le challenge inter-école cette année.

- Le 17 mai : lors de notre traditionnelle bourse aux vélos, nous avons eu modestement 17 vélos vendus sur 29 déposés.

- L'après-midi du 17 mai, à la deuxième « Faites du vélo » de Fonsorbes, 2P2R arrive en tête du challenge « Geovélo » initié par le service des sports de la commune sur les deux premières semaines de mai. Les parents sont encouragés à développer le vélobus. 4 familles font le rallye vélo patrimoine qui permet de faire visiter la ville avec une dimension culturelle.

- A noter que pour la première fois, le lycée de Fonsorbes fait aussi le challenge Géovélo sur les trois premières semaines de mai, avec plus de quarante inscrits.

- Et on a dépassé pour la 1ère fois les 50 participants pour le Baromètre Vélo.

Anne et Marcellin Dagicour - Antenne de Fonsorbes

TOURNEFEUILLE : les derniers événements

- Le 10 mai, participation de l'antenne à l'évènement Esprit Recup', organisé par le Repair Café de Tournefeuille avec Alexandra de Solution.s vélo et les bricolos du Repair Café.

- Le 24 mai, la bourse aux vélos a eu lieu au Lac des Pêcheurs à Tournefeuille.

- Le 27 juin, atelier vélo à la Guinguette de Tournefeuille

- Le 13 septembre, inauguration d'un nouvel espace municipal entièrement consacré au vélo et à la mobilité durable, "Le Rayon" (voir revue de presse)

- Le 20 septembre, l'antenne a organisé, dans le cadre de la fête de l'Usine un convoi de cyclistes entre l'Usine (Pahin) et le spectacle de clôture de la manifestation.

Etienne Berthier - Antenne de Tournefeuille

Difficile de finir ce sujet sur Tournefeuille sans citer ce bel interview de Sophie Valcke réalisé par l'ADEME. Sophie est adjointe aux Mobilités et Déplacements et a beaucoup oeuvré pour 2P2R cf "[Les élus qui pédalent](#)"





BLAGNAC

Une participation fructueuse à des événements:

Forum des Associations de Blagnac le 06 septembre : la tenue d'un stand 2P2R, pour la deuxième année consécutive a été l'opportunité de rencontres et d'échanges avec 55 visiteurs et le recueil de suggestions et de questions sur nos balades, recommandations d'itinéraires, échanges sur les infrastructures et services ou encore l'identification de lieux où les intimidations d'automobilistes en mal de vitesse se manifestent fréquemment envers les cyclistes...malgré une limitation de la vitesse à 30 généralisée à l'ensemble de la commune depuis presque trois ans. Peut-être quelques nouvelles adhésions à venir avec tous ces contacts.

Semaine européenne de la mobilité - Ecomobility Day Airbus le 18 septembre: là aussi, la tenue d'un stand a été l'opportunité de fructueux échanges (près de 40 visiteurs), avec un intérêt marqué pour les itinéraires cyclables (dont REV) et demandes ou suggestions de services; les principaux points noirs sur des trajets vélotaf vers/autour d'Airbus nous ont été à nouveau soulignés avec l'attente associée quant à leur résolution.

Point remarquable de l'évènement : annonce par Airbus du lancement le 22 septembre de son service de location longue durée de vélos/VAEs pour ses salariés (à 30€/mois après subvention) - succès garanti et déjà évident avec la très forte fréquentation du stand Z-Ride, le prestataire contracté par Airbus pour les opérations et celle des partenaires vélocistes associés...un modèle qui mériterait de s'étendre à d'autres grandes entreprises ou organismes employeurs sur la métropole.

De nouvelles expériences de voyage à vélo partagées par deux adhérents "actifs":

Un nouvel Europa Tour de Gaël Dureau (de mai à juillet) : d'Istanbul à Tallin (80 jours, et la traversée de 10 pays : Turquie, Bulgarie, Roumanie, Hongrie, Slovaquie, Pologne, Lituanie, République d'Uzupis, Lettonie, Estonie. voir son blog <https://gaelavelo.org/>

Gaël, adepte de balades itinérantes au long cours à vélo présentera sa "balade irlandaise 2024" les jeudi 9 et mardi 21 octobre au RDV des Voyageurs à 20h30 <http://www.rdv-voyageurs.fr/evenements/balade-irlandaise-par-gael-dureau>

Un retour d'expérience d'Antoine Vernier après son parcours de la Transgarona (sens frontière espagnole-Toulouse)

<http://velo.vernierantoine.fr/voyages-et-parcours/les-voyages/la-garonne-de-lespagne-a-blagnac-transgarona/>

Prochainement:

le 30 septembre, nous célébrerons, avec le maire de Blagnac et Tisseo/Decaux, le lancement des opérations pour un premier ensemble de **stations VéloBlagnac** (16 stations sur la commune), un nouveau service qui devrait susciter un certain transfert de modalité pour des déplacements locaux.

Yves Chomette - Antenne de Blagnac

Retour d'expatriation à Düsseldorf

Après avoir vécu 11 ans à Toulouse, nous sommes partis en famille vivre en Allemagne, plus précisément à Düsseldorf en 2022. Trois ans plus tard nous sommes de retour à Toulouse et je souhaite partager avec vous mes observations à deux pieds et à deux roues dans cette ville. Partir vivre à l'étranger, cela oblige à remettre en question ses habitudes et ses idées préconçues et cela permet de découvrir d'autres manières de vivre et d'aménager les rues.

Qui connaît Düsseldorf à Toulouse? Ce n'est pas la capitale de l'industrie aéronautique, ni même de l'industrie automobile, mais c'est la capitale du Land le plus peuplé et le plus riche d'Allemagne, la Rhénanie du Nord-Westphalie, au coeur de la conurbation de la Ruhr, un ensemble de villes proches les unes des autres et bien connectées entre elles, où vivent 11 millions d'habitants. Düsseldorf est traversée par le Rhin, par le TGV (Thalys renommé Eurostar), par l'Eurovélo 3 et l'Eurovélo 15. Au nord il y a Dortmund et Essen et au sud Cologne et Bonn. **Ca y est, vous situez?** À l'ouest, les Pays-Bas sont à quelques dizaines de kilomètres.

Vous avez peut-être vu passer sur les réseaux sociaux cette image de Düsseldorf. L'autoroute à 6 voies a été enterrée grâce à la construction d'un tunnel dans les années 90 et un grand espace piéton a été créé aux bords du Rhin.

Düsseldorf a la réputation d'une ville bourgeoise et tranquille où il fait bon vivre. Le Fahrradklima-Test est l'équivalent de notre baromètre vélo, mais avec des notes allemandes comprises entre 1 (la meilleure) et 5 (la pire). À l'édition 2024, Düsseldorf avec son 4,17 se place en 10e position sur 15 villes de plus de 500 000 habitants. Pas terrible. Pourtant la situation ne paraît pas si catastrophique à de nombreux Français que j'ai rencontrés et qui se déplaçaient à vélo alors qu'ils ne le faisaient pas en France.

Le secret? Des aménagements cyclables généralement bien isolés des voies de circulation et qui couvrent aussi les zones périphériques et les liaisons entre villes. Ces aménagements sont tout de même encore insuffisants surtout en ville et l'ambition affichée du maire CDU de faire de Düsseldorf une ville vraiment cyclable se heurte à une concrétisation bien lente. Quant aux piétons, ils jouissent généralement de trottoirs larges donnant une bonne accessibilité à tous les lieux à pied.

La ville, en grande partie détruite pendant la deuxième guerre mondiale, a été reconstruite dans le contexte de l'essor du train, du tramway et de la voiture.





Les rues et les boulevards sont généralement suffisamment larges pour pouvoir faire de la place à tous les modes de manière séparée et confortable. Le réseau de transport en commun est bien développé avec un très bon maillage.

On se rend bien compte cependant que les piétons et les cyclistes n'ont longtemps pas été priorités dans les aménagements qui restent très largement dédiés à la circulation et au stationnement automobile : longs détours pour contourner les carrefours, longs temps d'attente aux feux, manque de traversées sont le lot des mobilités actives. Et surtout, encore aujourd'hui, l'espace public est totalement dominé par la voiture. C'est très frappant quand on se balade, il y a des voitures partout et presque toutes les petites rues du centre-ville sont couvertes de voitures en stationnement. Et ce sont d'énormes SUV allemands ou Tesla. Clairement, les grosses voitures font partie du paysage et de l'identité des habitants.

Ce qui n'est pas légendaire non plus, c'est une culture vraiment différente vis-à-vis du respect des règles de circulation par tous les usagers. C'est véridique, les Allemands à pied ne traversent jamais en dehors des passages prévus ou si le bonhomme est rouge, même s'il n'y a aucun véhicule à l'horizon et qu'il pleut des cordes. Tandis que dans leurs voitures ils accélèrent s'ils vous voient à pied sur leur passage quand ce n'est pas votre tour. En revanche ils s'arrêteront systématiquement s'il y a un passage piéton et vous laisseront passer. En tant que français, ce n'est pas toujours facile à vivre, car il est normal ici de se faire rappeler à l'ordre par les passants dès qu'on ne respecte pas la règle. Votre faute est encore plus grave si vous enfrez une règle devant des enfants.

A propos des enfants dans la rue justement, les Français qui arrivent à Düsseldorf, sont surpris de découvrir que les enfants vont tout seuls à l'école à pied dès leur première année d'école (il n'y a pas de maternelle, l'école commence à 6 ans révolus). **L'éducation aux règles de circulation à pied dès le plus jeune âge, et le strict respect de ces règles par tous les usagers permet aux parents d'avoir suffisamment confiance pour les laisser partir seuls.** A cela s'ajoute une culture éducative plus orientée que la nôtre vers l'autonomie, la découverte et les activités libres en plein air. Ici les enfants passent leur permis piéton en dernière année de Kita, avant d'entrer à l'école. En France, c'est en CE2.

Cette autonomisation des enfants se traduit de façon visible par l'équipement (une autre passion allemande je crois) des enfants dans la rue. Ils ont des cartables très typiques (et très chers !) : colorés, légers, robustes, ergonomiques et surtout bardés de bandes et gadgets réfléchissants. Tous les manteaux pour enfants ont des motifs réfléchissants intégrés, et il y a plein d'accessoires très mignons pour personnaliser leurs affaires en les rendant plus visibles dans le noir. Il faut dire que la luminosité, même en centre-ville, est très faible pendant une grande partie de l'année, car c'est le Nord et ici les lampadaires aux gaz n'éclairent pas fort.





Je ne sais pas si c'était beaucoup mieux avant le plan de réduction des dépenses publiques d'énergie suite aux sanctions contre la Russie, mais j'ai pu constater que les chaussures et trottinettes clignotantes, ce n'est pas seulement pour le fun!

Quant à faire le trajet pour l'école à vélo, pourquoi pas? Nous avons rejoint le mouvement naissant des BiciBus en Allemagne en créant notre propre **BiciBus** pour aller à l'école française.

C'est une façon vraiment sympa de mobiliser les familles et les écoles pour encourager la pratique du vélo au quotidien pour les enfants, tout en interpellant le grand public et les acteurs politiques sur les besoins des enfants à vélo.

En 2024, le mouvement BiciBus Deutschland a reçu le prix du Fahrradpreis de l'année dans la catégorie "actions bénévoles". J'ai même participé au sommet mondial des BiciBus à Frankfurt.



Concernant les vélos pour enfant, il y a quelques différences en Allemagne et certaines marques peu présentes en France sont très bien implantées sur le marché allemand. Je pense en particulier à Puky et à Woom. En plus d'être robustes, fonctionnels et chers, les vélos allemands ont souvent la spécificité d'intégrer le rétropédalage, y compris pour les premiers vélos d'enfants. Même si le démarrage est un peu plus difficile, le freinage est beaucoup plus facile avec les jambes qu'avec les mains. Voici par exemple un vélo qui me plaît beaucoup : c'est presque un petit vélo cargo avec sa petite roue devant.



Et si vous vous posez la question, la réponse est oui, on voit des vélos d'enfant à 679€ dans les rues de Düsseldorf (qui sont, je vous le rappelle, bordées de BMW, de Porsche et de Tesla garées).

Düsseldorf comme Toulouse connaît également un boom des vélos électriques et des vélos cargos. Là aussi les marques allemandes dominent. Vous ne croiserez pas beaucoup de Yuba ou de Gaya et beaucoup de Riese & Müller et Muli.

Pour les découvrir, il y a le Cargobike Roadshow qui fait le tour des villes allemandes, et que l'on peut comparer à notre Cargobike festival qui se tient à Lyon.

Cette explosion et transformation de la pratique du vélo oblige Düsseldorf comme Toulouse à résoudre des problèmes d'aménagements et de cohabitation des modes. Beaucoup de problématiques sont comparables entre les deux villes et il serait intéressant qu'elles puissent échanger leurs pratiques et s'inspirer l'une de l'autre.



Cela pourrait être un bon sujet pour le partenariat existant entre les deux villes.

Voici quelques exemples de sujets parallèles :

- l'aménagement de la rue de la République et de la Luegallee qui ont toutes les deux été au centre de l'attention ces dernières années. C'est la rue centrale qui permet de traverser la ville pour rejoindre la rive la plus peuplée. les deux ont fait l'objet de demandes citoyennes massives, d'un aménagement temporaire et d'une pérennisation d'une large voie cyclable au détriment d'une voie dédiée à la voiture.

- la traversée du Rhin ne se fait que par des ponts très larges, dédiées à une circulation rapide (limité à 80 km/heure). Alors que Toulouse a commencé à apaiser la circulation sur ses ponts au centre et à construire des passerelles dédiées aux piétons et vélos (seulement sur l'île du Ramier), Düsseldorf pas encore !

- la rue Alsace-Lorraine a son pendant : la Schadowstrasse. Une rue piétonne et très commerçante en plein centre où la cohabitation entre cyclistes et piétons est problématique, en particulier les samedi après-midi et pendant les soldes. La Schadowstrasse est carrément interdite aux vélos pendant le marché de Noël (sans aucun itinéraire de contournement, malheureusement !).

- le plan de circulation pour limiter le trafic dans les rues résidentielles, associé à des contre-sens cyclables permet de rendre des rues agréables pour les déplacements à pied et à vélo sans grosse modification de la voirie.

- les grandes voies Eurovélo le long du Rhin font de Düsseldorf une ville étape pour le cyclotourisme, comme Toulouse traversée par le Canal des 2 Mers.

Pour moi finalement, je dois dire que je retrouve avec un grand bonheur une Toulouse en cours de transformation avec déjà plusieurs nouveaux aménagements qui changent mon quotidien positivement, mais s'il y a un point sur lequel Toulouse a un gros retard sur Düsseldorf, c'est la **signalétique**.



Je pense que Toulouse pourrait s'inspirer du Knotenpunktnetzwerk, lui-même inspiré du système néerlandais de maillage d'itinéraires cyclables composés de "noeuds" numérotés et reliés entre eux par des tronçons cyclables.

C'est idéal pour découvrir la région à vélo.

Le tourisme est justement une des priorités de l'accord de coopération entre Toulouse et Düsseldorf, alors on se lance ?

Claire Vitorge - 2P2R

"Il faut protéger les cyclistes en priorité" : à Toulouse, une association affirme que les infrastructures ne sont pas adaptées aux deux roues

À Toulouse, la sécurité des cyclistes fait débat après un nouvel accident mortel. L'association Deux Pieds Deux Roues (2P2R) estime que des infrastructures inadaptées pourraient avoir causé la chute d'un cycliste vendredi dernier.

Boris Kozlow, président de l'association 2P2R, est catégorique : il ne fait pas bon rouler à vélo dans les rues de Toulouse. "On accuse souvent les cyclistes de ne pas respecter le code, mais ce sont eux, avec les piétons, les plus vulnérables. Il faut les protéger en priorité, pas les stigmatiser."

Le récent accident mortel survenu vendredi dernier rue des Anges vient renforcer ce constat. En début de soirée, une cycliste de 52 ans a chuté avant d'être percutée par un automobiliste, un accident qui lui a été fatal.

Il s'agit du troisième cycliste victime d'un accident à Toulouse ou ses environs ces sept derniers mois. Si l'enquête est encore en cours, certains, comme Boris Kozlow, avancent déjà une hypothèse : les bordures en plastique délimitant les pistes cyclables pourraient être à l'origine de la chute. "Ce type de bordure, pas très visible, pourrait expliquer une chute, surtout si

la cycliste a tenté de doubler quelqu'un", estime le président de 2P2R.

L'association affirme avoir alerté la mairie dès la mise en place de ces aménagements sur ce risque.

"Les véhicules peuvent empiéter sur la piste cyclable"

"Si le cycliste dévie un peu et que la roue avant se prend sur le flanc du séparateur, c'est la chute. Je le sais, ça m'est arrivé, témoigne Bernard qui habite la rue et roule à vélo. J'étais distrait et j'ai dévié légèrement ma trajectoire. Rien de grave : un coude abîmé, et personne ne m'a roulé dessus mais quand j'ai entendu parler de l'accident, j'ai pensé que ça pouvait être lié au séparateur. De plus, ces bordures sont inefficaces car elles n'empêchent pas physiquement les véhicules motorisés d'empiéter sur la piste cyclable."

Bernard, qui avait évoqué la dangerosité potentielle de l'infrastructure au maire de quartier Cécile Dufraisse, lui a écrit ce week-end.

"Elles servent à protéger les pistes du stationnement sauvage. Mais si elles sont mal pensées, elles deviennent dangereuses. Il faut qu'elles soient visibles, larges, et surtout, que les pistes soient assez larges pour permettre les dépassements", insiste Boris Kozlow.

Pour renforcer la sécurité des cyclistes et des piétons, il préconise aussi une véritable réduction de la vitesse en ville. "Beaucoup de rues sont limitées à 30 km/h, mais les automobilistes roulent toujours à 50. Même à 30, un choc avec

un cycliste peut être fatal. Il faut aussi que la Ville passe entièrement à 30 km/h, y compris les grands axes".

Le Toulousain appelle enfin à l'application de sanctions réelles contre les incivilités routières. "Le stationnement sur les pistes, c'est très dangereux. Un cycliste qui doit se déporter risque gros. Moi, je passe tous les jours par les Minimes, il y a toujours des voitures arrêtées "pour deux minutes". Mais ça suffit à provoquer un drame."

La mairie de Toulouse explique de son côté que ces séparateurs de voie franchissables homologués en caoutchouc ont été installés avenue Frédéric-Estèbe pour "renforcer la sécurité des cyclistes, en complément du marquage au sol matérialisant une bande cyclable".

"Ils permettent d'éviter d'éventuels débordements et stationnements d'automobilistes sur une voie à laquelle ils n'ont pas accès", assure la mairie qui affirme aussi que "cet aménagement a été l'objet de retours positifs des usagers qui mettent en avant le bon dimensionnement de cet aménagement cyclable et son confort."

Selon les données de la Sécurité routière, en 2023, vingt-quatre cyclistes sont morts en Occitanie.

Julie Philippe

Cazères. Le Tour de la Haute-Garonne à vélo passe par ici

Haute-Garonne Tourisme, en partenariat avec l'association 2 pieds 2 roues, lance un tout nouvel itinéraire cyclotouristique : 13 étapes, près de 660 km, pour découvrir la Haute-Garonne autrement.

Pensé dans une logique de mobilité douce et durable, ce circuit met en avant villages, producteurs, hébergeurs et points d'eau, tout en s'appuyant sur 13 gares pour une intermodalité idéale, dont celle de Cazères. "Grâce au travail minutieux de 2 pieds 2 roues, les parcours ont été conçus pour garantir confort et sécurité : étapes accessibles (32 à 64 km), dénivelés modérés (320 à 750 m), et une grande boucle complétée à terme par des circuits locaux. De quoi séduire autant les familles que les cyclistes aguerris". Le lancement de cet itinéraire cyclotouristique est prévu le 17 septembre prochain à 12 h 30 à Martres-Tolosane. Le public est invité à découvrir l'étape Martres-Tolosane / Carbonne (27 km) qui passe par la ville de Cazères. L'occasion de découvrir le patrimoine jacquaire local et la Maison Garonne située sur la Via Garona. "Depuis Martres, la Garonne sert de fil conducteur. On longe son cours, en profitant de ses rives paisibles. Puis, en bifurquant vers la vallée de la Lèze, on rejoint progressivement Auterive, où l'Ariège vient se mêler au paysage. L'étape offre ainsi un beau jeu de vallées, entre eau, verdure et villages accueillants".

Plus d'infos sur le site : www.hautegaronnetourisme.com

Correspondant de la rédaction de Haute-Garonne

Tournefeuille. Le vélo à l'honneur avec l'ouverture du Rayon

Samedi 13 septembre, la ville de Tournefeuille a inauguré Le Rayon, un nouvel espace municipal entièrement consacré au vélo et à la mobilité durable. Situé au 2, avenue Jean-Jaurès, ce lieu se veut une ressource de proximité pour les habitants désireux d'adopter des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. L'ouverture de cette structure intervient à quelques jours du lancement de la Semaine européenne de la mobilité, qui se déroule du 16 au 22 septembre, et dont l'objectif est de promouvoir partout en Europe des alternatives à la voiture individuelle.

L'inauguration s'est tenue en présence de Frédérique Parre, maire de Tournefeuille, de plusieurs élus de la commune (Madame Meiffren, 1re adjointe au maire, déléguée à la transition écologique, Madame Sophie Valcke, Conseillère déléguée aux mobilités et déplacements et M. Casellas, Conseiller délégué aux associations et à la vie sportive) ainsi que de Laurent Soulié, conseiller métropolitain de Toulouse Métropole vice-président de la commission mobilité. Dans les discussions, tous ont salué la concrétisation d'un projet municipal pensé avec les citoyens et les associations locales. "Le Rayon est un nouveau service public municipal, 100 % tournefeuillais, dont nous avons défini les objectifs et les contours avec les habitants et que nous allons faire vivre ensemble", a rappelé Madame Meiffren.

Soutenu par l'ADEME et développé en partenariat avec l'association 2 pieds 2 roues et la Maison du Vélo de Toulouse,

Le Rayon propose plusieurs services : location de vélos longue durée, y compris à assistance électrique, cours de remise en selle pour adultes, ateliers de réparation, ainsi qu'un espace d'information sur les mobilités douces. L'ambition est de faire de ce lieu une porte d'entrée pratique et conviviale vers un usage plus fréquent du vélo dans le quotidien des habitants.

L'ouverture de ce nouvel équipement s'inscrit dans un contexte où la place du vélo dans la ville devient une question centrale. Pour les élus comme pour les associations partenaires, Le Rayon doit incarner à Tournefeuille un véritable levier de changement des habitudes de déplacement. L'invitation est claire : se remettre en selle, partager la route et contribuer ensemble à un avenir plus durable.



Correspondant de la rédaction de Haute-Garonne

"Sans séparation physique, il n'y a pas de sécurité pour les cyclistes" : comment le REV bouleverse les rues toulousaines

À Toulouse, le Réseau Express Vélo (REV), en cours de déploiement par Toulouse Métropole, propose un changement majeur dans la cohabitation entre les vélos les voitures. Sébastien Bosvieux, représentant de l'association 2 Pieds 2 Roues, revient sur les enjeux de ce projet et les défis à relever.

Le REV va-t-il vraiment changer la cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes ?

Globalement, oui. Nous plaçons beaucoup d'espoir dans ce réseau, car il doit marquer un saut qualitatif. Le cahier des charges piloté par Tisséo prévoit que les pistes soient séparées physiquement de la circulation. Fini le simple coup de peinture au sol. Pour nous, c'est essentiel, autant pour la sécurité réelle que pour le sentiment de sécurité.

Quels sont les principaux obstacles à ce développement ?

L'espace public est limité à Toulouse. Il faut faire cohabiter piétons, bus, voitures et vélos. Forcément, cela signifie réduire la place de la voiture. C'est un choix politique. Un exemple intéressant est celui de la Grande rue Saint-Michel, passée en sens unique, avec moins de stationnements et plus de place rendue aux cyclistes et aux piétons.

La ville de Toulouse a-t-elle du retard sur l'installation des pistes cyclables ?

Je ne pense pas que la ville de Toulouse ait vraiment du retard sur les installations des pistes cyclables. Disons qu'elle a mis un peu de temps avant de se lancer dedans, mais c'est un mal pour un bien, parce qu'il ne faut pas se lancer non plus tête baissée dans ces aménagements-là. Au départ, le REV devait être achevé à la fin du mandat. Rapidement, l'objectif a été réduit de moitié, et aujourd'hui certains axes comme la route de Narbonne prennent du retard. Mais on préfère que les choses soient faites correctement, car ces projets impliquent une réflexion globale sur les plans de circulation. L'idée, ce n'est pas de se dire "on va essayer de rajouter une piste et on ne va rien changer au reste", c'est aussi avoir une vision comme la Grande-rue-Saint-Michel, on se demande comment on veut organiser la mobilité sur cette rue, donc, ce n'est pas simplement dire, on fait une piste cyclable. La piste cyclable, c'est la porte d'entrée.

Les travaux peuvent susciter de vives critiques. Qu'avez-vous à dire sur cela ?

Il y a forcément des désagréments. On ne fait pas d'omelette sans casser des œufs. Quand on aménage une rue, il faut accepter une phase de travaux. À terme, l'objectif est de réduire les bouchons et de permettre à ceux qui ont réellement besoin de leur voiture de circuler plus facilement.

Domitille Perpère

DES NOUVELLES DES QUARTIERS DE L'AGGLOMÉRATION

*Ca avance dans les
Quartiers*

Nous démarrons avec ce numéro du JMA quelques témoignages sur les avancées et les difficultés des aménagements dans nos quartiers : on commence dans ce numéro par quelques quartiers de Toulouse.

Quartier 7 - Lalande

Points positifs :

Les aménagements ci-dessous ont été réalisés et/ou finalisés les trois ou quatre dernières années : ils ont entraîné une amélioration évidente pour les déplacements à pied et à vélo (avant sur Dortis, Moulis et Croix Bénite, il n'y avait même pas de trottoirs, encore moins de bandes/pistes cyclables).

1/ Aménagement trottoirs : chemin de Croix Bénite (entre le chemin Dortis et le bd Henri Gaussen)

2/ Aménagement trottoirs + bandes cyclables sur les chemins Dortis et Moulis

3/ Création de la rue (trottoirs + bandes cyclables) Sébastienne Massu, reliant les chemins Dortis et Moulis et desservant l'école primaire Josephine Baker.

4/ Aménagement trottoirs sur la moitié du chemin de Lapparou (côté chemin de Croix Bénite)

5/ Aménagements trottoirs chemin des Izards (entre la rue Jorge Semprun et la route de Launaguet)

6/ Aménagement cheminement piéton dans l'impasse reliant la rue Sarah Bernhardt et le ch. de Croix Bénite

7/ Création des emplacements pour stationner les voitures sur la chaussée de l'impasse Sappho

8/ Création d'un passage piéton sur la chaussée de la route de Launaguet au regard de l'impasse Madeleine de Scudéry

9/ Finalisation (au bout de quatre ans d'attente) de la pose des bordures et des plots anti-stationnement sur les deux trottoirs de la route de Launaguet (entre la rocade et le rond-point Portes des Sables)

10/ Création des deux écluses sur la chaussée pour réduire la vitesse des voitures sur la chaussée du chemin de Croix Bénite (près du chemin de Lapparou) et sur celle de la rue Charles Trenet (près de l'impasse Sappho)

11/ Est en cours le réaménagement du parking situé à côté de la mairie de Lalande et de la Poste (avenue de Fronton)

Points négatifs :

Les nouveaux trottoirs (Dortis, Moulis, Croix Bénite, Lapparou...) sont systématiquement barrés par les conteneurs d'ordures car aucun aménagement à cette fin n'a été prévu.

Les nouveaux trottoirs de l'avenue de Fronton, suite à la création d'un couloir bus en site propre, ont entraîné une détérioration radicale pour les déplacements à pied et à vélo dans la zone, entre St-Alban et Lalande.

De même, sont en train d'être dressés sur les trottoirs des panneaux publicitaires Decaux (appelés « sucettes ») sur les trottoirs, ce qui entraîne aussi une détérioration certaine de la sécurité pour les piétons et pour les cyclistes (rond-point Lili Boulanger, route de Launaguet)

Felix Martin Moral et Claude Ferrié - Référents Quartier 7



Quartier 10 - Jolimont Soupetard Rosaie Gloire Gramont Juncasse Argoulets :

- Avancement REV 18 : le tronçon Jolimont / Marengo est presque terminé (septembre 2025) et cet été ont démarré les travaux sur le carrefour de la Rosaie et la place va être remaniée. Le chantier REV 18 se poursuivra ensuite via la route d'Agde sur le tronçon Rosaie / Argoulets.

- Aménagements favorisant la mobilité douce Piéton Cycle sur le quartier Soupetard et Rosaie à proximité des écoles/ collège/lycée :

- aménagement de la rue de la Solidarité sécurisant l'école Soupetard,
- mise en sens unique du haut de la rue Plana sécurisant l'école La Juncasse,
- aménagement piétonnier pour la traversée du chemin des Argoulets et rue Offenbach (accès des lycéens).

Il reste tellement de choses à faire, d'espaces à aménager, de circulation à améliorer , de points noirs à traiter.... pour le bien être de toutes les mobilités !



Estelle Valette & Cyril Baulon - référents quartier 10

Quartier 14 - Saint-Simon Lafourquette Oncopole Campus Santé du Futur Zones d'Activités Sud

Concernant le quartier 14, les évènements marquants sont :

- la sécurisation du rond-point au bout du bd Thibault et sur le chemin de la Saudrune.

- la réfection de la voie verte rue de Gironis entre l'école maternelle Buffon et le passage sous l'A64.

- l'ajout de stationnement vélo devant la salle des fêtes de Lafourquette ainsi que l'école maternelle.

- l'ajout de racks à vélos à l'intérieur de l'école primaire Buffon.

- la réfection totale du parking de la salle des fêtes de Lafourquette/école maternelle Buffon => sécurisation de l'accès piéton notamment pour les enfants allant à l'école.

À venir :

- la réfection de la place des Glières doit commencer en octobre.

Olivier FEL - référent quartier 14 Lafourquette



Quartier 12 - Pont des Demoiselles Ormeau Montaudran La Terrasse Malepère

- réfection de la piste cyclable avenue Edouard Belin (près du CNES). C'est une vraie amélioration tant l'ancienne piste était dégradée et source de conflits d'usages.

- les travaux d'aménagements de la voie M2, sur la route de Revel côté St Orens et le nouveau quartier Malepère sont en cours avec l'apparition d'un REV22.

La rocade va enfin être franchie (sortie 18) avec un parcours sécurisé. Dommage que la partie côté Toulouse ne soit pas prévue avant minimum 2028. C'est un gros changement également pour les modes doux.



- les travaux pour un 1er aménagement cyclable avenue Saint Exupéry sont décalés de quelques mois à fin 2025 du fait de la nécessité de reprendre les canalisations d'eau. L'aménagement sera un CVCB un peu particulier, à défaut d'un REV. C'est une amélioration pour les milliers de déplacements quotidiens, mais ça n'est pas à la hauteur de la sécurité qu'on pourrait attendre sur une avenue en 2025.

- un nouveau Lineo (12) voit le jour entre Rangueil et Borderouge longeant la rocade.

Baucoup d'améliorations, mais ce quartier est encore en retard et il reste encore trop de secteurs sans aménagements ou non sécurisés.

Grégoire Lewis - référent quartier 12

V81 OU PIÉMONT PYRÉNÉEN

*Une superbe
véloroute !*

La V81 ou Vélosud

Un rêve, commencer un voyage à vélo par un bain dans l'Atlantique et le terminer par un bain dans la Méditerranée tout en côtoyant les Pyrénées sans pour autant en faire les cols et les sommets.

C'est ce que nous avons fait cette année sur une véloroute au nom moins officiel de **Vélosud**, mais plus parlant que **Véloroute du piémont pyrénéen ou plus court la V81**.

Le dénivelé, le poids des sacoches et du matériel de camping mais aussi notre envie de découvrir, de visiter nous ont poussé à la prudence et il nous a fallu 11 jours entre les 2 bains de mer, avec des étapes de 30 à 60 kilomètres.

Nos étapes : Bayonne, Orthez, Pau, Betharam, Le lac de l'Arrêt Darré, St Bertrand de Comminges, Salies de Salat, La Bastide Serou, Mirepoix, Rennes les bains, Maury et la gare de Leucate.

Pour chacune d'entre elles : sa singularité, des arrêts et des moments de visite, un partage entre découverte, culture, tourisme (arrêt d'une journée à Pau).

Si l'océan reste vite derrière nous, les montagnes ne vont pas nous quitter, elles vont évoluer d'un jour à l'autre, d'une région à l'autre. Béarn ou bien Bigorre, Comminges ou Couserans... les ambiances et les paysages sont différents mais toujours remarquables.

Il va nous falloir avaler quelques montées, jamais impossibles, quelques descentes, toujours bienvenues. Apprécier le plat et la tranquillité des voies vertes, la variété des petites routes sinueuses avec ça et là des rencontres intéressantes. Jamais l'ennui, jamais 2 jours qui se ressemblent. L'arrivée sur la mer, est magique. C'est le pays cathare et ses châteaux, paysages de roches et de calcaire, gorges profondes et vignobles ensoleillés jusqu'à ce que la mer bleu nous saute aux yeux. Le bain est inévitable.

Coté pratique : un bon fléchage qui évite de vivre avec son GPS, point de souci de subsistance alimentaire, il y a toujours et partout des villages où l'on trouvera de quoi se restaurer. La difficulté majeure sera l'hébergement, on aurait bien voulu trouver des campings à distances raisonnables pour équilibrer nos étapes. Ce ne fut pas le cas, il y a très peu de camping sur la V81, et ceux qui sont placés sur la véloroute cumulent une trop grande distance entre eux à laquelle s'ajoute le dénivelé qui n'est pas négligeable. Nous avons donc trouvé des solutions chez l'habitant ou bien en hébergement de groupes comme à Betharram (si on veut bien faire abstraction de l'histoire honteuse du site) : la qualité du logement pour un prix dérisoire nous a permis d'y passer une soirée et une nuit très confortables.

La 2^e partie du voyage a été moins dure à équilibrer avec des campings calmes et très agréables où les cyclistes y sont les bienvenus.

Faire la V81, c'est vivre une très belle aventure qui se déroule dans un cadre splendide ; elle est parfaitement accessible parce que proche de chez nous. Longer les Pyrénées, aligner les paysages c'est comme dérouler le film des Pyrénées d'ouest en est. C'est aussi les vivre différemment, sans avoir à affronter les hauteurs, en explorant tous ces espaces de vie dans les paysages manifiques du piémont.

Le parcours a accueilli, suivant les étapes, entre 4 et 10 personnes.

Joëlle Monchouzou Monteil - 2P2R



UNIVERSITÉ INTERDITE D'ACCÈS À DE NOMBREUX PMR

Ca coince !

Si, outre l'enseignant universitaire que je suis, j'avais été une personne à mobilité réduite se déplaçant en fauteuil-roulant par ses propres moyens (soit un « fauteuilroulantiste » non motorisé), et bien... je n'aurais pas pu, le jeudi 16 janvier 2025, assurer en présentiel, la conférence intitulée « **Le droit à la mobilité pour les piétons : Toulouse versus Bilbao** ». Elle s'est finalement tenue au Centre des Ressources en Langues (BU, Université Toulouse Capitole, site de l'Arsenal) devant quelques quinze personnes, dont deux « deuxpiedsdeuxrouistes » (Michèle et Jean).

Dans la « cité » de Toulouse, pour cette catégorie de citoyens il est physiquement et humainement impossible (ou presque) de se déplacer par leurs propres moyens depuis un lieu situé à une distance comprise entre 1 et 4 km jusqu'à notre université. L'espace public urbain dans notre cité leur est rendu inaccessible (ou presque) car non seulement il est parsemé d'obstacles de toutes sortes mais aussi dépourvu par moments des aménagements de base nécessaires (des trottoirs suffisamment larges, entre autres).

En revanche, si le rédacteur de cet article avait été un enseignant PMR « fauteuilroulantiste » exerçant à la Universidad del País Vasco (soit Euskal Herriko Unibertsitatea, en langue basque) dans la « cité » de Bilbao, et habitant à une distance comprise entre 1 et 4 km de son lieu de travail, il aurait pu, sans encombre, assurer la conférence en question. Car il aurait pu s'y rendre par ses propres moyens, tellement l'espace public urbain y est parfaitement (ou presque) accessible et magnifiquement (ou presque) aménagé.

Aussi simple que ça.

Tout au long de cette conférence, je crois avoir démontré la véracité de mes propos : il faudrait cependant avoir l'avis des gens qui y ont assisté.

Vous pouvez consulter [ICI les archives photographiques](#) qui illustrent ces propos, en particulier, la « muraille » de conteneurs d'ordures qui barraient le jour-J (« ji » pour jeudi, car le jeudi, jour de ramassage d'ordures, c'est toujours ainsi !) les deux trottoirs du bd Honoré Serres ([Voir photos ici](#)), l'une des artères incontournables pour les piétons dans cette partie de la ville, située à moins de 1 km de l'Université Toulouse Capitole.

Par ailleurs, le 11/02, l'Université Capitole a fêté le 20ème anniversaire de la Loi handicap : à l'occasion, lors des actes officiels, je me suis permis d'alerter les autorités universitaires sur les faits ci-dessus décrits.

Si (très succinctement) cette loi a, entre autres, jeté les bases pour rendre accessibles (dans ses murs) les enseignements universitaires à ses étudiants en situation de handicap, il faudrait que cette université soit « physiquement » rendue accessible à ces mêmes étudiants. En effet il est paradoxal de célébrer, grâce à ladite loi, par exemple, les avancées en matière d'aménagement pour leurs examens, si ces étudiants mêmes ne peuvent pas se rendre depuis leur domicile, ou depuis les stations-métro (Compans Caffarelli, Capitole, Jeanne d'Arc) et/ou arrêts-bus (L1, L14, 29, 45, 70...), et ce par leurs propres moyens, dans l'enceinte du site de l'Arsenal, par exemple, pour pouvoir les y passer.



Boulevard Honoré Serres - 7h30



J'ai suggéré au président de l'Université de demander aux autorités municipales de faire des aménagements, ne serait-ce que provisoires (suppression, par exemple, d'une bande de stationnement rues Caffarelli et des Puits Creusés, deux rues aux trottoirs incompatibles aux déplacements des PMR) pour que, du moins, nos milliers d'étudiants piétons (dont quelques dizaines de PMR en fauteuil-roulant) puissent accéder dignement et en toute sécurité au site de l'Arsenal dès cette rentrée (septembre 2025).

Je crois que pour l'instant, les choses n'ont pas beaucoup bougé...

Félix Martin-Moral - 2P2R

BALADES DU DIMANCHE

*C'est programmé
pour vos week-ends!*

Voici le programme pour Automne – Hiver 2025/2026

- Samedi 5 octobre : le musée Clément Ader à Muret. Balade au départ de Toulouse
- Samedi 11 octobre : sur les pas des Chanoines à Rieux Volvestre
- Samedi 25 octobre : le musée de la Radio à Saint Lys
- Dimanche 9 novembre : balade patrimoine à Toulouse
- Samedi 22 novembre : Foix - Roquefort les Cascades – Pamiers
- Dimanche 7 décembre : le marché de Noël à Blagnac
- Samedi 17 janvier : Montech et Montauban
- Samedi 24 janvier : le moulin à papier de Brousse au départ de Bram
- weekend des 14 et 15 février : Sète et l'étang de Thau
- Dimanche 8 mars : balade à l'occasion de la journée internationale du droit des femmes

Joëlle Monchauzou Monteil pour le groupe des balades du dimanche

Appels à volontaires !

Un article à publier ?

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

2P2R vous attend !

Si vous voulez vous engager pour la défense des modes actifs et participer aux activités variées de notre association, contactez nous sur le mail contact@2p2r.org, on vous présentera nos actions et les différents domaines d'intervention de 2P2R sur toute l'agglomération toulousaine.

INTERVIEW : LES JARDINS DE JULIEN

Le vélo, mon outil de travail

2P2R : Bonjour Julien, en quoi consiste ton activité professionnelle ?

Julien : Je suis jardinier pour les particuliers à vélo

2P2R : Comment est née ton entreprise ?

Julien : Elle est née de plusieurs envies et un changement de trajectoire professionnel. Mon travail précédent et mes valeurs ne correspondaient plus. Je veux donner du sens à ce que je fais, rendre service.

Rencontre avec Denis, un jardinier qui partait à la retraite et qui m'a proposé de le suivre sur ses chantiers pendant presque 1 an...

2P2R : Pourquoi as-tu choisi de travailler à vélo ?

Julien : Pour des raisons écologiques (bruit, empreinte carbone), pratiques (facilité de circulation), pour moi parce que j'aime me déplacer à vélo et la qualité de vie en ville. Avec ce moyen de transport, je suis contraint de gérer la matière, les déchets verts (ou ressource verte, je préfère ce terme) autrement que les entreprises du paysage conventionnels. Je n'amène pas ma ressource verte à la déchetterie. Selon moi, aucun « déchet vert » ne doit sortir du jardin, tout doit être revalorisé sur place et retourner au sol.

2P2R : Est-ce que le fait d'utiliser le vélo comme outil de travail a des impacts pour toi, dans ta façon de travailler ?

Julien : Voir réponse à la question d'avant pour gérer la ressource verte. Je suis tenu de broyer la matière sur place. Si les clients n'en veulent pas, je peux la redistribuer à d'autres clients ou bien aux jardins partagés de Toulouse.

2P2R : Quel type de vélo utilises-tu pour gérer la charge portée ? Tu as fait des aménagements ?

Julien : J'utilise un Riese & Muller avec une remorque plateau de Toutenvélo, c'est tout. J'assemble façon « tetriss » ma remorque pour chaque chantier !

2P2R : Tes clients sont-ils surpris de voir un travailleur arriver à vélo ?

Julien : Oui, ils sont toujours agréablement surpris. Ils n'imaginent pas que je puisse transporter autant de matériel sur une remorque (j'ai déjà tracté 250kg environ).

2P2R : Quels sont selon toi les avantages de se déplacer à vélo ?

Julien : Le stress engendré par la circulation de la route n'est pas présent ou l'est beaucoup moins. L'allure de déplacement est tout à fait adaptée au milieu urbain, on est en plein dans le déplacement doux. Le contact direct avec son entourage. Un sourire ça se voit, une bonne parole ça s'entend. Les autres usagers de la route sont plus attentifs.

2P2R : Vois-tu des inconvénients à la pratique du vélo dans le cadre professionnel ?

Julien : L'aménagement de certaines pistes cyclables ou entrée/sortie de piste (délimitée par des plots) devraient être un poil élargi parce que des fois je me sens un peu trop gros pour les autres usagers ou bien ça passe juste. Il arrive parfois que je désattèle la remorque pour passer en sécurité.

2P2R : Comment te contacter ?

Par téléphone, sur instagram, ou email :

Julien Cartiaux

<https://www.escapad.coop/montpellier-toulouse-et-perpignan-decouvrez-les-jardiniers-velo-doccitanie>

E-mail : lesjardinsdejulien31@gmail.com - Tél : 06 83 50 81 64



DE ROYAN À AGEN

*Une balade avec
des interdictions..*

Après être arrivés par le train puis le bac entre La Pointe de la Grave et Royan, mon vélo et moi avons quitté Royan pour rejoindre la **Véloroute du Canal des Deux Mers à Vélo qui va de Royan à Sète.**

Le début est agréable, en bord d'estuaire, assez vallonné, on va de village en village (Saint Georges de Didonne, Meschers, Talmont, Mortagne ...), certaines parties sont sur des chemins, il faut bien regarder où on pose les roues ; ensuite on s'éloigne un peu de l'estuaire pour contourner la centrale du Blayais, c'est très plat mais moins agréable comme revêtement et comme paysage. Le fléchage est facile à trouver.

Précision que ne donne pas le site de la véloroute : **le village de Talmont est "interdit**

aux vélos, même tenus à la main" !! [1] Je n'avais encore jamais vu ça !!

A l'entrée du village sont installées trois barres d'attache mais pas de casiers ou box. En bonne cyclo-randonneuse, je transporte sur mon porte-bagage mon indispensable matériel de camping et je ne peux pas prendre le risque de me le faire voler : comme il était 9h du matin et qu'il ne faisait pas très beau, j'étais la seule touriste. J'ai donc traversé le village avec mon vélo tenu à la main pour aller voir la jolie église. J'ai eu droit à une réflexion de deux locaux à qui j'ai expliqué que je ne pouvais pas laisser Jolly Jumper (c'est le nom de mon fidèle compagnon) sans surveillance. La discussion s'est arrêtée là.

L'étape à Blaye est très chouette : le camping est dans la citadelle de Vauban qui est une véritable ville dans la ville. Certes, ça monte un peu pour y arriver mais le coucher de soleil sur l'estuaire est magique ! Ville animée et quelques restaurants avec terrasses en bord de Gironde.

Nouveau bac pour Lamarque et traversée du Médoc bien agréable entre vignes et jolis villages, fléchage plus aléatoire ; belle piste cyclable pour rallier Bordeaux. J'ai décidé là de reprendre le train jusqu'à la Réole pour avancer et retrouver vite le canal.

A la Réole, il a fallu porter le vélo pour monter sur la passerelle de la gare ... heureusement, d'autres sympathiques voyageurs m'ont aidée ! Super camping municipal en bord de Garonne et jolie ville avec des bâtiments médiévaux et un festival de musique au moment où j'y étais !

A partir de là, bonheur de pédaler le long du canal latéral à la Garonne (qui s'appelle désormais Canal de Garonne). Il fait frais, c'est ombragé, à droite le canal, à gauche la Garonne et au milieu le ruban de la piste cyclable ! D'écluse en écluse les km défilent ... agréable pause au Mas d'Agenais, sa jolie place avec la belle halle et l'église avec le tableau de Rembrandt.

Après deux jours et demi et le magnifique Pont-Canal j'ai rejoint la gare d'Agen, un peu triste de ne pas avoir plus de temps pour continuer la balade.

Cécile Dubois - 2P2R



écluse de Mariannette près d'Agen

[1] Talmont rejoint une liste de sites interdit aux cyclistes : [Gazette N° 19 – Talmont-sur-Gironde, le BPF interdit aux cyclistes !](#)

INFO PARTENAIRES

Profitez-en !

Les vélocistes partenaires offrent des réductions aux membres de 2P2R sur présentation de leur carte d'adhérent. [Voir ici la liste complète des partenaires.](#)



13 all Paul Feuga, Toulouse
5% sur tous les vélos
10% sur les accessoires



6 rue de La Laque, Toulouse
5% sur accessoires et main d'œuvre.



Atelier itinérant, d'entretien et réparation. Réduction de 10% sur pièces et main d'œuvre.



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



Au plus proche de vous
Plaisance du Touch
5% de réduction sur pièces et main d'œuvre.



35 bis route de Toulouse
Cornebarrieu
5% sur l'achat d'un vélo en bon d'achat



47 avenue de Grande Bretagne
10% de remise



164 Rte de Revel, Toulouse
20% de réduction sur une formation de 2h à l'entretien de vélo.



45 Boulevard de Suisse
5% sur tout : les vélos, les VAE, la main d'œuvre et les accessoires.



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



185, avenue des Etats Unis
2839 Route de Baziège Labège
10% sur vélos et main d'œuvre,
12% sur accessoires



La santé de votre vélo
Médical Vélo Gagnac.
5% sur vélos, accessoires et main d'œuvre



27 bd des Minimes Toulouse
Réduction de 10% sur main d'œuvre et accessoires vélos



164 Route de Revel, Toulouse
6% de remise sur vélos et VAE, 10% sur accessoires et atelier



33 avenue Crampel, Toulouse
5% de remise



50% sur l'inscription
Souscription en ligne à l'offre découverte à tarif réduit

Véloroute Trans Garona, 40kms manquent pour rejoindre Toulouse

Le projet de Véloroute suivant la vallée de la Garonne est porté par le Département de la Haute-Garonne depuis 21 ans, avec des investissements continus sur un itinéraire en majorité en « voie partagée » qui suit la vallée de ce fleuve. L'objectif est de relier Toulouse à St-Béat et Fos (frontière espagnole), en passant par St-Gaudens et St-Bertrand de Comminges, soit 173km.

Depuis 2004 l'itinéraire est appelé « Parcours cyclable de la Garonne » et les panneaux de jalonnement portent encore ce nom sur les 110km centraux, même si la Véloroute est aujourd'hui rebaptisée « Trans Garona ».

Les premiers tronçons réalisés entre 2004 et 2019 vont de Marquefave (près de Carbonne), à Chaum, sur 110km, en passant par Cazères, St-Martory, BousSENS, Roquefort-sur-Garonne, St-Gaudens, St-Bertrand. Le dernier tronçon ouvert, en 2021, va de Chaum à Fos sur 21km.

En 2025 il manque 40km pour rejoindre Toulouse, entre Marquefave, Le Fauga, Muret et Portet-sur-Garonne. Pas un km nouveau n'a été réalisé depuis 2021, malgré les demandes répétées des associations 2P2R-AF3V.

Le Département annonce qu'il va réaliser en 2025 un tronçon de 2,4km entre Marquefave et le nord de Noé (470 000€ pris en charge à 100% par le Département), et en 2026 un tronçon de 3,6km entre le nord de Noé et Le Fauga. Il s'appuiera sur 4 tronçons de Voie Verte qui existent déjà dans ce secteur à Capens et Noé.

Après ce prolongement, fin 2026, il manquera encore la jonction de St-Gaudens (3km), et près de 25 kms entre Le Fauga et Portet-sur-Garonne, en majorité sur la Communauté d'agglomération du Muretain, qui a intégré la Véloroute dans ses projets.

Ce grand axe du Schéma régional des VVV avance, mais très lentement entre Marquefave et Portet-sur-Garonne où il pourra jouer un rôle important dans les déplacements du quotidien.

L'association 2P2R, délégation départementale AF3V, demande une réalisation rapide des kms manquants – en priorité à Portet-sur-Garonne-, et l'amélioration des kms déjà créés.

Voir fiches sur le site national AF3V: <https://www.af3v.org/>



2kms manquent à Portet
(Saudrune-Midi-Cueillette)

BALADES A VÉLO TOULOUSAINES

N° 110 – Muret-Le Fauga par la Véloroute et la Voie Verte de la Louge

Distance : 26km A/R

Difficultés : 800m Ch. du Hourc de Louge

Intérêt : découvrir un itinéraire sécurisé et des villages proches de la Louge

Le Muretain agglomération a créé un itinéraire cyclable sécurisé de 12km entre Ox, St-Hilaire, Lavernosse-Lacasse et la gare du Fauga. Cette balade permet de le découvrir.

Départ : Muret, Allées Niel (Km 0) Suivre Av. des Pyrénées, puis au rond-point l'Av. de Rudelle qui franchit la voie ferrée (Km 1,7), puis suivre à gauche le Chemin de la Briqueterie qui va passer sous l'autoroute A64. Continuer en face sur le chemin qui longe la voie ferrée et le lac de Four de Louge (sentiers, ombre).



Début de Voie Verte à Ox

Au carrefour (rochers) prendre à droite le Chemin du Four de Louge, puis le Chemin du Moulin, puis la D15h. Au cimetière d'Ox (Km 5,6) commence l'itinéraire aménagé avec une Voie Verte d'1,5km, qui descend sous les bois et remonte à St-Hilaire (Km 7,1). Là l'itinéraire suit la rue de l'Oraison, puis la Voie Romaine, avec zone 30km/h et « Vélorue » (marquages au sol pictos vélo et 30, ralentisseurs, écluses et coussins berlinois). On traverse en sécurité un axe de 1,5km sur le plateau bordé de maisons. A St-Hilaire centre, belle église, boulangerie, pique-nique possible au bord de la Louge (accès par D45G).

Au carrefour D45, lieu-dit Villeneuve (Km 8,6) commence une 2ème Voie Verte de 1,3km qui continue sur le plateau, passe devant des maisons de maître, puis descend franchir la Louge sur une nouvelle passerelle. Elle se termine au carrefour de l'impasse de Pacherot (Km 9,9).

300m plus loin, au rond-point de la rue des Tourterelles, l'itinéraire continue sur le Chemin des Pountils, qui serpente dans la plaine avec un statut de Voie Verte sur 1km, jusqu'au carrefour avec la D43 et un passage à niveau (Km 11,6). Les 200m suivants conduisent à la gare du Fauga (Km 11,8).

Au retour, au rond-point, on peut aller visiter Lavernose-Lacasse : aller par la rue de la Fusion, retour par l'Allée de la Plaisance et la rue des Lilas. Voir la Mairie dans un château, et son parc, et la belle église surplombant la Louge.

L'AF3V demande le prolongement de la Véloroute entre Ox et Muret (4km) en sécurisant l'itinéraire de cette balade.

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

Revue de Presse
Florian Jutisz
Relecteur/Correcteur
Annik Leparoux
Conception Publication
Didier Joint

À vos agendas

RÉUNIONS (ouvertes à toutes et tous !)

Le Conseil d'Administration se réunit le dernier mercredi de chaque mois (en général), à 19h45 au 88 Boulevard de l'Embouchure.
Prochaines dates : 24 septembre, 29 octobre, 26 novembre, 17 décembre.

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 : 5 octobre à Muret, 11 octobre à Rieux Volvestre, 25 octobre à Saint Lys, 9 novembre balade patrimoine à Toulouse, 22 novembre : Foix - Roquefort les Cascades – Pamiers, 7 décembre marché de Noël à Blagnac, 17 janvier : Montech et Montauban, 24 janvier : le moulin de Brousse au départ de Bram, 14 et 15 février : Sète et l'étang de Thau

Et aussi...

*Soirée de remise des prix AYAM 2025 le 29 septembre
Fête des 3 Quartiers le 11 octobre au Port de l'Embouchure
Réunion avec TM sur le Code de la rue le 13 novembre*