

philippe.beringuier@univ-tlse2.fr

solene.michel-redondo@univ-tlse2.fr

Le GR 86 et son influence sur les mobilités locales



Source: Visiterouen.com

GEO0405T- MÉTHODES D'ENQUÊTE ET D'OBSERVATION DE TERRAIN

Sous la direction de Solène MICHEL-REDONDO / Philippe BERINGUIER

Membres du groupes :

ALKALI IMANE

DIALLO MAMADOU BILO

AHMAT SOULEYMAN HISSEIN

AHMAT ALI MAHAMAT

NDIAYE HAMIDOU

Sommaire

I- Présentation du projet.....	3
1. Choix du thème de recherche.....	3
2 .Formulation de la question de départ.....	4
II- Cadre d'analyse.....	4
1. La problématique.....	4
2. Enoncé des hypothèses.....	4
III- Modèle d'analyse : la méthodologie.....	5
1. Le terrain d'étude	
a) Localisation et délimitation.....	5
c) Supports photographiques.....	7
2. La méthode d'enquête.....	7
a) Observation sur terrain.....	7
c) Tableau récapitulatif des entretiens.....	9
IV - Présentation et interprétation des résultats.....	10
1. Présentation et analyse des résultats	
a) Observations et photographie.....	10
d) Analyse approfondie des entretiens.....	17
2.) Réponses aux hypothèses.....	21
Conclusion Générale.....	22
Bibliographie.....	23
Annexes.....	24

Introduction

Les chemins métropolitains sont des infrastructures vitales dans l'aménagement des territoires urbains et périurbains. Ils constituent des espaces de connexion et de circulation entre différents pôles urbains, tout en jouant un rôle important dans la valorisation des paysages et des milieux naturels.¹ Conçus pour encourager les mobilités douces et en offrant des espaces de déplacement intégrés aux dynamiques d'urbanisation.²

Dans un contexte où les métropoles cherchent à promouvoir des modes de transport durables et à améliorer la qualité de vie des habitants, ces chemins constituent des infrastructures importantes. Selon l'Observation des Mobilités Actives (2023), ces chemins participent à la structuration du maillage urbain en reliant différentes communes et quartiers, ils s'inscrivent dans des politiques publiques visant à transformer et de renforcer la mobilité active (vélo, marche) et à réduire la dépendance à la voiture individuelle.

Ces aménagements s'intègrent dans une vision plus large portée par les collectivités territoriales et les métropoles, qui veulent concevoir des réseaux de déplacement logiques et accessibles à tous (SCOT Toulouse Métropole, 2021). Des initiatives telles que les plans locaux de déplacement et les cyclables visent à encourager ces pratiques en améliorant la continuité et la qualité des infrastructures (CEREMA, 2023). Toutefois, ces chemins ne se contentent pas uniquement de répondre à des besoins de mobilité mais ils relèvent aussi une dimension sociale et écologique qui servent de corridors écologiques et d'espaces publics de nature.

I- Présentation du projet

1. Choix du thème de recherche

Dans le cadre d'un dossier d'étude sur les chemins de la métropole de Toulouse, nous nous sommes intéressés aux chemins situés à Tournefeuille, le long du GR 86. Nous avons réussi à délimiter une portion du GR86 où nous allons travailler, c'est un sentier de grande randonnée s'étendant de Toulouse à Bagnères-de-Luchon et traversant de nombreux paysages naturels et urbains. Nous nous sommes focalisés sur la commune de Tournefeuille, particulièrement à partir du carrefour giratoire situé à l'arrêt de bus Saint-Exupéry (au croisement de l'avenue Jean Jaurès et de la rocade Arc-en-Ciel) et la commune voisine de Plaisance-du-Touch. Cette zone a été choisie par sa proximité, son accessibilité du site, ainsi que par sa valeur fonctionnelle et paysagère au sein du réseau de sentiers de la métropole. Pour une bonne organisation du travail de terrain et de collecter les données, le périmètre d'étude a été divisé en deux zones distinctes à explorer. C'est ce qui nous permettra d'analyser de manière plus

¹ [Les chemins comme support de recomposition urbaine - Belveder +](#)

² [ODJ-06-06-12.pdf](#)

précise les usages, les caractéristiques du cheminement, l'intégration du paysage ainsi que les aménagements prévus ou existants pour une meilleure mise en valeur du sentier.

2 .Formulation de la question de départ

Pour bien structurer notre travail, d'abord nous avons observé le rôle du GR86 dans la métropole toulousaine. Nous avons cherché à comprendre en quoi ce sentier s'insère dans le tissu paysager et urbain, ainsi que les usages qu'en font les habitants. Nous avons fondé notre interrogation sur les caractéristiques physiques du chemin, son aménagement, son accessibilité et sa lisibilité dans l'espace public. D'ailleurs c'est ce qui nous permettra de croiser des observations de terrains, une analyse cartographique et une réflexion approfondie sur sa valorisation au sein de la ville.

II- Cadre d'analyse

1. La problématique

Après les analyses qui ont été faites dans la documentation, la problématique la plus pertinente pour établir notre dossier est la suivante : Dans quelle mesure le GR86 constitue-t-il un levier efficace pour favoriser la mobilité active?

2. Enoncé des hypothèses

Après plusieurs observations et analyses ,nous pouvons distinguer différents facteurs qui influencent l'impact du GR86 sur la mobilité active . Le sentier de grande randonnée traverse divers environnements allant des espaces naturels préservés aux zones urbaines proposant un espace varié propice à plusieurs usages .

Le secteur observé à Tournefeuille ,le GR86 traverse à la fois des zones résidentielles ,des espaces naturels et des équipements publics . Ce qui en fait un itinéraire très stratégique pour encourager la mobilité active .

Dans cette zone très urbanisée (Tournefeuille) ,le GR86 est bien balisé et aménagé praticable en toutes saisons et fréquenté par différents types d'usagers (joggeurs,cyclistes ,promeneurs et autres) . Il joue un rôle essentiel facilitant les déplacements de mobilité active permettant de relier les zones urbaines . Le GR86 favorise la mobilité active et renforce la complémentarité avec les transports en commun .

Cependant ,dans les zones rurales ,exactement à(Saint-Thomas un petit village situé à 38 en voitures) que nous avons fait des observations lors de dossier exploratoire .

Le GR86 est moins balisé et aménagé et difficile d'accès qu'à Tournefeuille .Le GR86 est moins fréquenté et moins de différents types d'usages,et les usages de loisir sont de manière ponctuelle.dans les zones rurales le GR86 est moins efficace afin de favoriser les mobilités actives au quotidien .Elle contribue à la mise en valeur des paysages .

Donc ,selon les parcours ,l'efficacité du GR86 à encourager la mobilité active varie.cela nous permet d'avancer deux hypothèses principalement:

1- Lorsque le GR86 est bien aménagé et connecté aux zones urbaines ,il constitue un véritable levier pour favoriser la mobilité active facilitant les déplacements quotidiens .

2- Par contre , dans les zones rurales ,le GR86 sert principalement à la randonnée et à la valorisation du paysage ,sans un véritable impact sur les déplacements quotidiens.

Enfin, nous pouvons dire que l'efficacité du GR86 dépend moins de sa seule existence que de l'intégration de ses différents tronçons dans une stratégie d'aménagement cohérente (accessibilité ,signalisation)

III- Modèle d'analyse : la méthodologie

Dans cette partie consacrée à la présentation de notre méthode de recherche ,nous allons vous présenter la manière dont nous avons collectés les informations que vous retrouverez sur la partie (IV) du dossier. D'abord nous allons présenter notre périmètre d'étude .Ensuite nous vous présenterons la manière dont nous avons réalisé nos croquis et cartes et enfin nous vous exposerons les raisons de choix de supports photographiques.

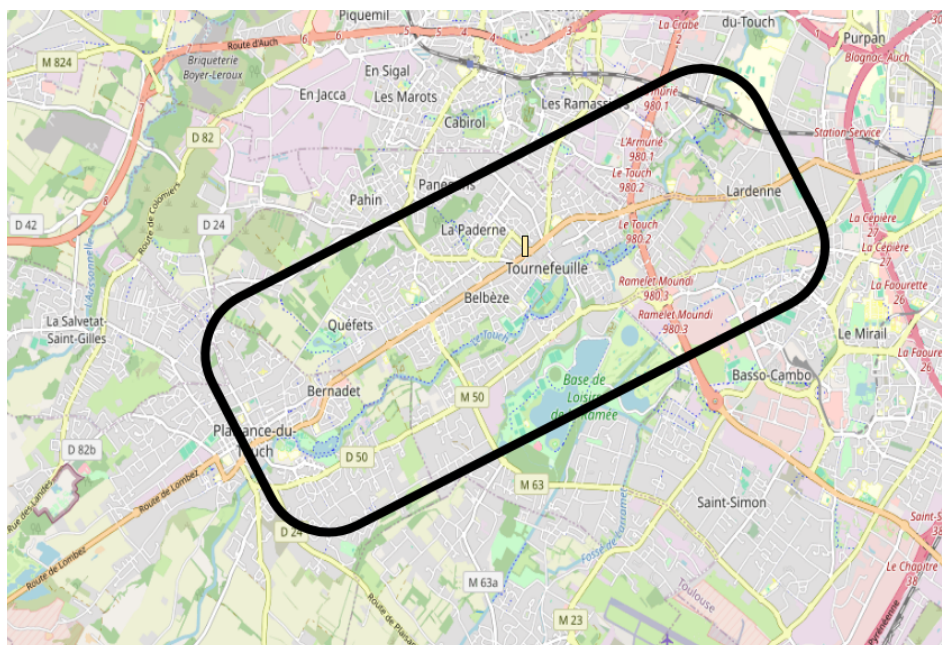
1. Le terrain d'étude

a) Localisation et délimitation

Notre analyse porte sur une portion du **GR 86** traversant la commune de Tournefeuille. Elle est située dans la première couronne périurbaine de Toulouse métropole. Nous l'avons choisi en raison de la diversité de ses paysages (équipements publics, espaces boisés, zones résidentielles) et de son potentiel pour favoriser la mobilité active. La zone étudiée s'étend du à partir du carrefour giratoire situé à l'arrêt de bus Saint-Exupéry, au croisement de l'avenue Jean Jaurès et de la rocade Arc-en-Ciel. Afin de couvrir efficacement l'ensemble du périmètre d'étude, allant jusqu'à Plaisance-du-Touch, le secteur a été divisé en deux zones distinctes à explorer.



Source : IGN , Géoportail

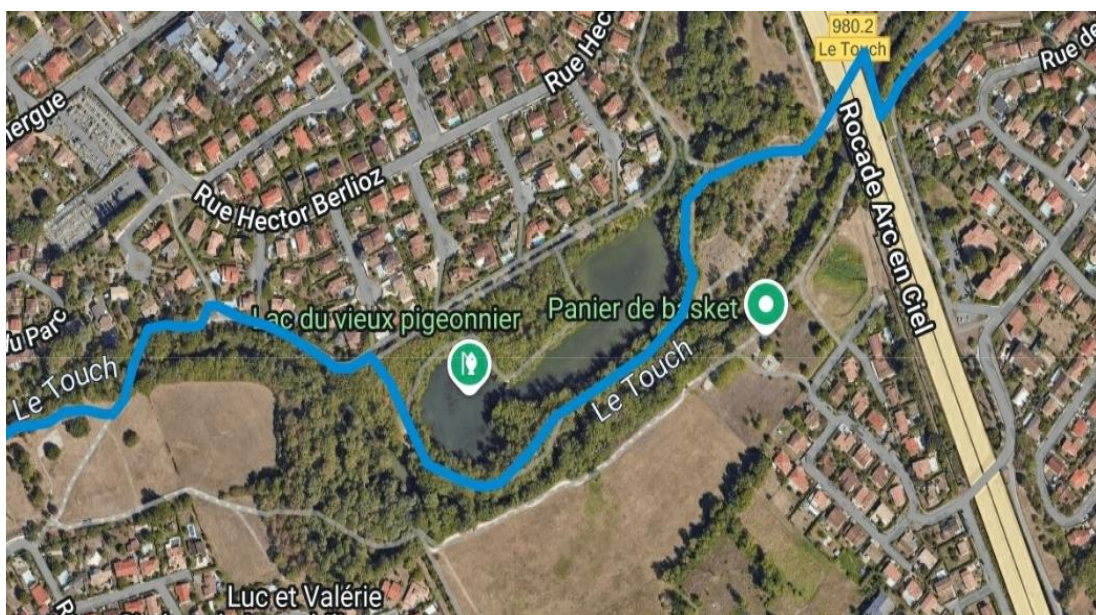


Source:Open street map

Le terrain représenté ci-dessus nous nous y sommes rendus une dizaine de fois. Parfois en groupe entier, d'autres fois en petits groupes. De cette façon, nous avons pu réaliser des entretiens divers car le public est différent selon les jours, ainsi que des photos variées car le temps n'a pas toujours été le même.

b) Cartographies

Afin d'élaborer et de réaliser nos croquis et représentation cartographique, nous nous sommes penchés sur Google Earth, Google Maps, Géoportail et sur des cartes papier disponibles à la mairie de Tournefeuille. Ceci est en fait, nous avons grossièrement sélectionné un parcours et avons cherché à le réaliser une fois sur le terrain. Dans un premier temps, nous avons décidé de nous préoccuper de deux zones d'études distinctes à l'échelle locale et à l'échelle de la métropole sans prendre en compte leur interconnexion. Cependant après discussions et échanges entre les membres du groupe et avec les professeurs encadrant notre étude, nous avons décidé d'élaborer un parcours cohérent prenant en compte l'ancrage local et l'inscription du GR86 dans le territoire métropolitain. Tout cela nous a permis de produire des cartes thématiques qui illustrent le tracé du sentier, les équipements, les types de milieux traversés mais aussi les continuités et les ruptures observées sur le terrain.



c) Supports photographiques

Nous aurions pu intégrer à notre dossier un grand nombre de photos. En effet, tout au long de nos recherches et de nos sorties sur le terrain, nous avons pris une multitude de photographies. Ces dernières nous ont permis de cerner au maximum l'espace que nous étudions mais ne sont pas toutes pertinentes ni ne sont d'un grand apport à notre problématique. Néanmoins, nous allons vous proposer une sélection de photos qui, selon nous, mettent en exergue les caractéristiques de notre zone d'étude et de l'intégration de Tournefeuille dans la métropole toulousaine. Toutes ces images vont enrichir notre analyse et vont nous permettre de documenter quels sont les points forts et les points faibles liés à la pratique de la mobilité active sur cet itinéraire.

2. La méthode d'enquête

a) Observation sur terrain

Après avoir élaboré une grille d'observation, nous avons débuté nos parcours déambulatoires à partir du carrefour giratoire situé à l'arrêt de bus Saint-Exupéry, au croisement de l'avenue Jean Jaurès et de la rocade Arc-en-Ciel. Afin de couvrir efficacement l'ensemble du périmètre d'étude, allant jusqu'à Plaisance-du-Touch, le secteur a été divisé en deux zones distinctes à explorer. Dans un premier temps, nous avons opté pour une observation statique afin d'identifier les dynamiques et éléments significatifs susceptibles d'éclairer notre analyse. Par la suite, des observations mobiles, voire participatives, ont été mises en œuvre pour mieux appréhender les logiques de mobilité autour du tracé du GR 86. Nous avons également suivi le GR 86 afin de vérifier s'il emprunte le même itinéraire que la rivière du Touch. Dans un second temps, nous nous sommes volontairement éloignés d'environ 5 km de ce tracé et du cours d'eau, tout en restant dans les environs du sentier de

randonnée, dans le but de mesurer l'influence potentielle du GR 86 sur les mobilités des usagers situés en périphérie. Enfin, pour analyser l'impact de ce sentier à l'échelle métropolitaine, nous avons privilégié deux directions : un axe nord en direction des Ramassiers et de Saint-Martin-du-Touch, zone marquée par la présence d'Airbus, et un axe est en direction de Basso Cambo, deux secteurs constituent des nœuds de mobilité importants, fréquentés par une diversité d'usagers.

b) Guide d'entretien semi-directif

Après avoir commencé nos observations sur le terrain, nous avons progressivement mis en place notre stratégie pour récolter des données qualitatives. L'objectif était de mieux comprendre les dynamiques autour du GR86 à Tournefeuille, les usages quotidiens, les obstacles, et la manière dont ce sentier s'intègre dans le paysage urbain et social. Pour cela, nous avons élaboré un guide d'entretien semi-directif, qui nous a permis de garder une certaine souplesse tout en suivant des thématiques précises comme : la manière dont les acteurs perçoivent et utilisent le GR86, leur vision de la mobilité douce, les points forts et les faiblesses du sentier, les projets d'aménagement en lien avec ce territoire. Avant même de choisir nos questions, on s'est demandé qui interroger pour avoir une vision complète : des acteurs institutionnels, comme Toulouse Métropole, en charge de l'aménagement du territoire, des associations engagées localement, comme Deux Pieds Deux Roues, des organismes spécialisés, comme le Comité Départemental de la Randonnée Pédestre (CDRP 31), et bien sûr, des usagers du GR86, qu'ils soient habitants, sportifs ou simples promeneurs.

Nous avons ensuite réparti le travail au sein de notre groupe. Hissein, par exemple, s'est chargé de contacter certains acteurs et de réaliser plusieurs entretiens, notamment avec les institutions et les associations. Pour cela, nous avons préparé des mails dans lesquels nous expliquions clairement qui nous étions (étudiants en géographie), le cadre de notre étude, et pourquoi nous souhaitions discuter avec eux. Certains échanges ont eu lieu par mail, d'autres ont été réalisés en direct ou par téléphone. Grâce à cela, nous avons pu obtenir des entretiens formels avec : Blaise Delmas, de Toulouse Métropole, qui nous a donné une vision globale de la politique cyclable de la métropole et de la place du GR86 dans ce système. Apolline Maquet, du CDRP 31, qui nous a expliqué comment le GR86 est géré, balisé, et quelles sont les difficultés rencontrées sur le terrain. Florence Navarro, de l'association Deux Pieds Deux Roues, qui utilise le GR86 au quotidien et nous a partagé son expérience concrète et critique sur les aménagements existants.

En parallèle, nous avons mené des entretiens informels avec des usagers. Pour cela, nous avons adopté une méthode simple : se rendre sur le GR86, observer les gens qui l'empruntent (en particulier les week-ends), et les aborder avec bienveillance. Certains entretiens ont été réalisés pendant que les personnes marchaient, faisaient du vélo, ou étaient assises sur un banc. La plupart des personnes interrogées étaient très ouvertes et prêtes à nous parler de leur expérience. D'autres, plus occupées, nous ont quand même accordé quelques minutes pour répondre à nos questions. Nous avons mené au total plusieurs entretiens enregistrés, et

d'autres sous forme de conversations spontanées. Les profils des usagers rencontrés étaient variés : jeunes adultes, retraités, familles, salariés (notamment d'Airbus...) Ce mélange nous a permis d'avoir un bon aperçu de la diversité des usages et des attentes. Une grande partie des personnes interrogées connaissait bien le GR86, certaines l'utilisent tous les jours, d'autres de manière plus occasionnelle. Leur ressenti a été essentiel pour compléter notre analyse.

Enfin, ces entretiens n'auraient pas été possibles sans une vraie adaptation sur le terrain. Certains rendez-vous ont été annulés, d'autres ont été improvisés. Le climat, l'accessibilité des personnes, la disponibilité... tout cela a influencé notre organisation. Mais cette flexibilité nous a permis d'aller au-delà du cadre théorique, et d'être au plus proche de la réalité.

c) Tableau récapitulatif des entretiens

	Personnes enquêtées	Date, durée, localisation	Fonctions	Enquêteur (s)
Entretien 1	Blaise Delmas et Charlotte cresson	14/04/2025 dans leurs sièges, 35 minutes, dans leur bureaux.	Responsable de services modes doux et accessibilité.	Hissein ahmat
Entretien 2	Jean Marie Classe	18/04/2025 l'entretien a duré 30 minutes	Membre de la FFRP depuis 1998, et acteur incontournable de la création et le l'entretien des sentiers de randonnée pedestre	Hissein ahmat
Entretien 3	Apoline Maquet	16/04/2025 ,dans leur siège, 40 minutes. dans leur siège .	Agent de développement sentiers pour la Fédération française de randonnée (haute-Garonne)	Diallo mamadou et Hissein ahmat
Entretien 4	Florence Navarro	12/04/2025-30 minutes, Dans un parc à Tournefeuille.	Adhérente de l'association 2 pieds 2 Roues	Hissein ahmat
Entretien 5	Valérie	07/04/2025, 15 minutes, en plein air sur un arbre sur le GR86.	Retraité.	Hissein et Mahamat ahmat

Entretien 6	Sylvain	09/04/2025- 20 minutes ,dans un parc à Tournefeuille.	consultant en cybersécurité.	Hissein et mahamat ahmat
Entretien 7	Michel	10/05/2025,30 minutes ,en plein air sur le GR86.	Responsable Ressource Humaine.	Hissein et mahamat ahmat
Entretien 8	Christine	01/05/2025,30 minutes ,en plein air sur le GR86.	Assistante de direction	Hissein et mahamat ahmat
Entretien 9	Romain	20/04/2025,30 minutes,en plein air sur le GR86.	Employé polyvalent	Diallo mamadou et Hissein
Entretien 10	Jérôme	26/04/2025 ,dans un parc.	professeur de lycée.	Diallo mamadou et Hissein.

IV - Présentation et interprétation des résultats

1. Présentation et analyse des résultats

a) Observations et photographie

Suite à nos multiples observations et différentes données récoltées, nous avons pu dégager 3 grands axes de thématique les plus visibles.

À l'échelle locale, la nature périurbaine de Tournefeuille, ses équipements et les usages du quotidien des habitants favorise la pratique des mobilités actives ;

La part prédominante des aménagements végétalisés par la commune de Tournefeuille notamment, incite à l'usage des mobilités actives, en plus de décourager les mobilités polluantes à cette échelle.

De plus, sa voie fluviale, arboré par Le Touch et L'Ousseau, les différentes surfaces et cours d'eau, qui constitue une partie de la trame vert et bleu métropolitaine, encourage la pratique sportive via l'usage des mobilités actives.

Son identité périurbaine de la commune de Tournefeuille, dû l'étalement urbain, qui a commencé à se former vers la fins des années 70, ainsi que ses espaces verts tels que les les bois, les parcs végétalisés, les ripisylves et les chemins au passé agricole, favorisent nettement l'usage ,par le biais des infrastructures verte, qui donne lieu à des mobilités actives et une diversité des pratiques les incluant.

La réhabilitation par les municipalités des chemins et son maillage à l'échelle locale, ainsi que la réappropriation des locaux qui, en plus, trouvent d'autres chemins annexe d'origine agricole ou rurale afin de répondre à leur besoin, contribue à l'emploi quotidien des mobilités actives. Les activités sportives et ses infrastructures autour du GR86 tels que les terrains de foot, de rugby, de tennis, la pratique de la pêche, encouragent les mobilités actives des locaux.

D'autres facteurs tels que le paysage visuellement plaisant, l'ambiance sonore positive et ses nuisances temporisées par la végétation ainsi que le climat ensoleillé surtout en fin de journée, en week-end et en vacances, participent à l'adoption de ces mobilités dans le quotidien des habitants et des usagers.



Prise le 4 mai à 11h39 par Imane Alkali
-> usage du sentier du GR 86

Prise le 11 avril à 17h par Imane Alkali
-> chemins et leurs usages déviés malgré les indications

Prise le 4 mai à 10h15 et 10h32 par Imane Alkali
-> différents types de chemins observés dans un même quartier

À l'échelle métropolitaine, les aménagements et l'inconvénient que peut constituer les mobilités polluantes sont les principaux leviers de l'incitation à l'usage des mobilités actives de par l'axe du GR86 ; La mise en service des Vélôtoulouse par Tisséo, avec un prix attractif et une prise en main intuitive récemment, a contribué à un nouveau type de déplacement actif et accessible à tous à une échelle plus large, reliant plusieurs communes et les grandes stations de terminus de bus, métro et trains.

L'accès aux zones d'activité tels que Airbus et des différents pôles, en créant une alternative entre mobilité motorisée et vélo, afin de réduire les flux pendulaires.

L'absence de parking à la gare de Colomiers causée par les récents aménagements des stationnements de bus et des travaux du métro de la ligne C, encourage les usagers à se tourner vers des alternatives douces ou actives, notamment grâce à l'articulation du maillage de circulation par les Vélôtoulouse.

Le paysage végétal et les aménagements en faveur de la sécurité et du confort des cyclistes, incitent de nombreux usagers, notamment en fin de journée, à recourir aux déplacements en vélo, d'autant plus que de Tournefeuille à Basso Cambo, la durée du trajet est d'environ vingt minutes, trajet pouvant varier selon les travaux effectués.

Cela constitue une connexion entre la ligne A du métro le sentier du GR 86, en favorisant un placement rapide et sans nuisance sonore qui impacte la qualité du parcours et en plus, éviter les bouchons créés par les flux pendulaires, en heure de pointe.

Cependant, en comparaison avec la marche ayant une place primordiale à l'échelle locale (de Tournefeuille notamment), cette mobilité n'est quasiment pas adoptée dû à la dangerosité qu'elle peut constituer pour les usagers, le manque d'aménagement tels que les trottoires et la fragmentation des chemins par les mobilités polluantes et même actives comme les vélos qui ont une certaine légitimité et priorité dans les politiques d'aménagements, sur une échelle plus large, dans un contexte de développement territoriale durable.



Prise le 12 mai à 7h42 par Imane Alkali

-> trottoir dangereux par son étroitesse et sa proximité avec les voies de circulations.



Prise le 12 mai à 8h14 par Imane Alkali

-> chemin bétonné reliant le Chemin de l'Armurier à Airbus Atlantic, uniquement pour vélo et aménagé pour cet usage (visible seulement vers l'entrée Nord/ du côté de Airbus).



Prise le 12 mai à 7h39 et 8h36 par Imane Alkali

-> usage prédominant des mobilités polluantes ou actives qui se résume au vélos.

La GR86 constitue un intermodalité douce pour lever l'obstacle des routes entre Toulouse et Tournefeuille mais aussi encourager la transition vers des mobilités à bas carbone, impliquant l'activité physique humaine.

Les différents parcours observatoires effectués dans le sentier du GR 86 pour comprendre si celui-ci relie efficacement les autres communes des alentours de la métropole toulousaine nous ont permis de thématiser les résultats de la manière suivante :

Communes	Fréquentation par les mobilités actives	Qualité de l'aménagement	Ouverture vers d'autres zone	Problèmes identifiés
Tournefeuilles	Une zone très fréquentée par les usagers (jogging, promenade en famille loisir, marche avec/non accompagné des chiens, cycliste).	Zone aménagées pour les mobilités actives, notamment tout au long du GR86.	Desservis vers Toulouse/ peu vers Colomiers et la partie Nord-Ouest de l'agglomération toulousaine (uniquement par mobilité douce).	Manque de signalisation, chemins étroits/ tension entre usagers et mobilités actives.
Basso Cambo	Limitée par accès métro, usage du vélo prédominant sur les autres mobilités actives.	Une traversée urbaine sans parcours balisé.	Via la Ramée, mais fragmentation sur la route de Bayonne avec le bus 67.	Sécurité de la traversée routier/ faible lisibilité.
Colomiers	Utilisées pour des trajets courts, en vélo vers St-Martin du Touch et Tournefeuille.	Accès faible Pistes cyclables discontinues.	Une connexion existe mais pas aussi diffusée qu'à l'intérieur de la commune.	Pas d'indication sur le sentier de la GR86 (à Ramassiers notamment) cheminement discontinu.
Saint Martin du touch	Quasiment faible et peu diversifiée (vélo uniquement ou la marche pour accéder aux transports en commun).	Discontinue avec Tournefeuille. Environnement non favorable aux mobilités actives piétonnes.	Rupture avec le GR86 qui empêche la pratique des mobilités actives vers Tournefeuille, contrairement à Colomiers et Lardennes.	Absence d'intégration de trottoirs piétons pour se déplacer en sécurité.

Le GR86 constitue un corridor continuellement emprunté par les usagers. C'est une zone avec pour usage premier la randonnée mais qui est aussi largement utilisée dans certains secteurs pour des mobilité active à l'échelle de Tournefeuille.

Sur les tronçon entre le collège de Lapitrie, la base de loisir de la Ramée et le passerelle carrelas, le sentier est très fréquenté, il profite au mieux les habitants à proximité. Cependant, le sentier est peu utilisé comme un moyen de déplacement intercommunal actif, les usagers qui veulent emprunter le sentier de la GR86 comme objectif domicile-travail ou domicile-étude, il faut un aménagement continue, non fragmenté et bien sécurisé par des balisages. Autrement il est encore très limité, désengorger comme un voie structurante de déplacement entre commun un sentier perçu pour zone de loisir et non pour déplacer à mobilité active à l'échelle métropolitaine

Pour conclure, les analyses de l'observation répondent partiellement à l'ensemble des hypothèses analysées durant notre parcours observatoire selon lesquelles le GR86 favorise l'impact positif sur l'usage des mobilités actives des usagers à l'échelle locale de Tournefeuille. En partant sur les observations effectuées dans le terrain et l'entretien réalisé avec la Fédération français randonneurs, des réponses ont été effectuées de manière nuancée. La GR86 est un sentier randonnée bien aménagé qui profite aux usagers pour diverses activités: jogging, promenade, Vélo de loisir etc. sur les mêmes territoires des tensions peuvent exister entre usage cycliste et espace piéton étroit qui favorise la marche avec/non accompagnés des chiens. Le manque de panneaux de signalisation pour sensibiliser les usagers en est aussi une cause qui provoque des tensions. c'est le cas du passerelle carrelas une espace étroit qui est emprunté pour tous usage. A Tournefeuille, le GR86 fonctionne comme un véritable corridor de loisir, de sport et de déplacement doux pour les habitants, notamment autour de la base de loisir Ramée, cet endroit est très bien aménagé car desservi par voiture, vélo, ce qui favorise la fréquentation quotidienne de cette zone. Cependant, si le sentier du GR86 est constitué un tronçon de déplacement actif pour les usagers peut elle être pareille à l'échelle métropolitaine ? En revanche la GR86 élargit à l'échelle métropolitaine, montre des enjeux limités c'est-à-dire il n'est pas fréquemment emprunté par les usagers pour se déplacer intercommunale ment. Les observations effectuées entre Tournefeuille direction Basso cambo, Saint Martin du touch, Colomiers, montrent souvent des tracés fragmentés et discontinus qui ne permettent pas aux usagers de se déplacer fonctionnels faire le trajet avec piéton ou cycliste entre domicile travail ou étude tous les jours car cela nécessite beaucoup d'effort physique et de temps, ce qui n'est pas rentable du tout. Le sentier du GR 86 n'assure pas une continuité bien définie entre les communes, il est fragmenté physiquement (route, zone industrielle, franchissement non sécurisé), il a des raisons d'aménagement qui impact aussi le trajet, le manque de signalétique, de balisage pour orienter les mobilité actifs dans leur déplacement. Pour certains usages, ils conçoivent que le sentier ne se voit pas comme un véritable trajet intercommunal mais plutôt comme un sentier d'évasion, de loisir entre famille et convivialité grâce à la nature emblématique qu'il abrite (confort, espace vert, bruit des oiseaux, et corridors écologiques et fluvial). Dans ce cas, la plupart des trajets de déplacement-domicile travail et école effectués entre les communes se font par transport commun et voiture. Des bus sont mis en disposition pour assurer le déplacement quotidien des

habitants (le bus 67 qui relie Basso cambo, 48 vers colomiers, le TER sncf colomiers, Toulouse centre). Le GR 86 passe à proximité des transports entre les communes qui connectent les trajets intercommunaux. Par contre, nous tenons à préciser que durant nos observations effectuées à des heures de pointage, nous observons plusieurs cyclistes emprunter le sentier du GR 86 au long touch en particulier dans les tronçons à l'échelle de tournefeuille cela suggère que malgré les ruptures discontinues des territoires. Certains usagers empruntent quand même le sentier comme moyen de se déplacer régulier dans certains secteurs comme Basso cambo en passant par la Ramée et non uniquement pour se balader. En regardant la façon dont ils roulent à une vitesse maximum, cela démontre aussi que ce sont des cyclistes expérimentés qui ont l'habitude de faire un trajet à longue distance et maîtrisent très bien les couloirs discontinus sans balisage, toutefois cet usage est limité à ceux qui savent le faire.

b) Compte rendu des entretiens

Nous avons mené une série d'entretiens avec des acteurs institutionnels, associatifs et usagers afin de mieux comprendre les dynamiques autour du GR86 et des mobilités douces sur notre territoire d'étude, notamment à Tournefeuille. Ces échanges nous ont permis de dégager une vision riche, nuancée et à plusieurs échelles (locale, métropolitaine, départementale) des enjeux liés à l'usage des sentiers et aux mobilités alternatives.

Nous nous sommes entretenus avec Blaise Delmas, de la direction Mobilité à Toulouse Métropole. Il nous a exposé les deux piliers de la politique métropolitaine en matière de mobilités douces : d'une part, le développement d'un maillage d'infrastructures cyclables avec le Réseau Express Vélo, et d'autre part, la mise à disposition de services (location de vélos, vélo-école, etc.). Si le GR86 n'est pas une priorité pour la métropole, en tant qu'axe principalement dédié à la randonnée de loisir, il reste néanmoins reconnu comme complémentaire dans l'offre d'itinéraires doux. Le rôle du comité départemental de randonnée est ici central pour sa gestion.

Apolline Maquet, agente de développement au Comité Départemental de Randonnée Pédestre de Haute-Garonne, nous a présenté les missions de son organisme : balisage, entretien, valorisation du GR86. Bien que peu de données chiffrées soient disponibles, le comité observe une fréquentation régulière de randonneurs itinérants, mais regrette le manque de soutien financier pour l'entretien et la promotion du sentier. Elle insiste sur le fort potentiel touristique et environnemental du GR86, mais déplore son absence dans les politiques publiques de mobilité ou d'aménagement.

Nous avons aussi rencontré Florence Navarro, membre active de l'association Deux Pieds Deux Roues à Tournefeuille. Son usage quotidien du GR86 en vélo pour aller travailler illustre l'intérêt croissant pour les mobilités douces locales. L'association organise des actions de sensibilisation (comme le défi "Allons-y à Vélo") en partenariat avec les écoles, entreprises et collectivités. Elle note cependant des freins persistants : manque de signalétique, étroitesse de certaines passerelles, revêtement dégradé, manque d'intégration avec les transports en commun. Malgré cela, le GR86 est perçu comme un espace vert et sécurisé qui améliore la qualité de vie et encourage une évolution des mentalités post-Covid.

Enfin, les entretiens avec des habitants de Tournefeuille (comme Valérie M. et Christine) confirment l'importance du GR86 comme lieu de promenade, de sport et de lien social. Certains usagers, notamment des employés d'Airbus, l'utilisent aussi pour leurs trajets domicile-travail, en raison de son tracé continu et de sa tranquillité. Ce sentier est apprécié pour son ambiance naturelle, sa sécurité (éloignement de la circulation automobile), et la diversité d'usagers qu'il attire : coureurs, familles, marcheurs du quotidien. Ces différents entretiens montrent une convergence forte autour de la valorisation du GR86 comme levier pour la mobilité douce, même si des disparités existent entre les ambitions affichées, les moyens alloués, et les usages réels.

c) Corpus

	Fonctions	Rapport avec le GR86 /Usage	Fréquentation	Remarques
Entretien 1	Acteur inconditionnel de la création et adhérent de l'association 2 pieds ,2 roues du GR86	il s'occupe de l'entretien du GR86	vient deux fois avec l'association pour les entretiens.	L'objectif du GR86 n'est pas d'emmener les gens de chez eux à leur « boulot » mais de leur faire rencontrer la nature via de la marche.
Entretien 2	Responsable de services modes doux et accessibilité.	Il contribue à la mise en œuvre de la politique cyclable de Toulouse Métropole.	Il s'occupe de mobilité active et leur accessibilité à l'échelle métropole Toulousaine.	Il juge que GR86 fait partie de chemins importants de métropole que des employés utilisent pour des trajets domicile-travail
Entretien 3	Agente de développement sentiers pour la Fédération française de randonnée	Gestionnaire du GR86,des entretiens et toutes autres activités .	Ils viennent deux fois pour l'entretien annuel et de fois pour des observations.	met en avant le rôle de comité départemental de randonnée sur le GR86 .
Entretien 4	Adhérente de l'association 2 pieds 2 Roues	Il utilise le GR86 pour trajet domicile-travail	une fréquentation quotidienne à vélo.	Apprécie le sentier et met en avant son impact et rôle de leur association.
Entretien 5	Retraité.	Viens sur le GR86 pour faire du vélo et de la promenade.	une fois par semaine et souvent le week-end .	L'endroit est très calme avec un paysage magnifique où je peux marcher tranquillement .
Entretien 6	consultant en cybersécurité.	Promène son chien dans le GR86.	il vient deux fois par jour	apprécie l'endroit et juge bien aménagé .
Entretien 7	Responsable Ressource Humaine.	Il fait du sport (course à pied) et aussi du vélo.	un usager qui vient deux fois par semaine.	juge que le paysage est beau et trouve que l'aménagement est insuffisant.
Entretien 8	Assistante de direction	Elle vient sur le GR86 pour se promener avec elle et faire de la marche.	Il vient quotidiennement sur le sentier ,souvent deux fois dans la journée .	L'endroit est calme propice à une promenade et activités de loisirs.
Entretien 9	Employé polyvalent	L'usagers utilise pour se balader pour profiter de la nature.	Un usager occasionnel qui vient deux à trois par mois.	Il trouve que le sentier est magnifique et loin des bouchons .
Entretien 10	professeur de lycée.	Il vient sur le sentier pour se	un usager régulier sur le	Il juge que le sentier est bien protégé

		promener avec la famille et parfois seul.	sentier.	impact positif sur les habitants.
--	--	---	----------	-----------------------------------

d) Analyse approfondie des entretiens

Notre étude, centrée sur l'intégration des mobilités douces et du sentier du GR86 dans les dynamiques périurbaines, s'est appuyée sur une série d'entretiens menés avec des acteurs institutionnels, associatifs et des usagers locaux. Le cas spécifique du GR86, traversant la commune de Tournefeuille, offre un terrain propice à la réflexion sur la valorisation d'un sentier de grande randonnée à l'échelle métropolitaine, ainsi que sur ses usages du quotidien, notamment en lien avec la mobilité active.

Ces entretiens ont permis de croiser les regards et d'extraire des enseignements clés sur les pratiques, les perceptions et les enjeux de cet espace. À travers l'analyse de ces témoignages, plusieurs grands axes d'interprétation se dégagent.

Premièrement, les entretiens avec Toulouse Métropole, et notamment Blaise Delmas, montrent une volonté politique affirmée de promouvoir les mobilités douces par un maillage structuré d'aménagements cyclables, en lien avec le Réseau Express Vélo. Néanmoins, le GR86, en tant qu'itinéraire pédestre d'itinérance, reste en marge des politiques cyclables prioritaires. Il est perçu comme un complément utile mais non structurant dans la stratégie globale. Cela reflète une certaine hiérarchisation des modes actifs, où la randonnée demeure sous-valorisée dans les politiques de mobilité urbaine.

Deuxièmement, du côté des associations et comités spécialisés, le GR86 est vu comme un espace précieux mais fragile. Apolline Maquet (CDRP 31) et Jean-Marie Classe (FFRandonnée) insistent sur l'importance patrimoniale et écologique de l'itinéraire, tout en soulignant son abandon relatif en matière de financement, de valorisation et de coordination intercommunale. Leur analyse révèle un paradoxe : ce sentier a un fort potentiel d'attractivité (touristique, santé, écologie), mais il souffre d'un manque d'intégration dans les politiques d'aménagement du territoire et de mobilité durable. Les retours montrent aussi une absence de données quantitatives fiables sur la fréquentation, freinant la prise de décisions fondées.

Troisièmement, les associations de terrain, comme Deux Pieds Deux Roues, permettent d'illustrer l'usage réel du GR86 au quotidien. Florence Navarro évoque un usage fréquent et multiple : trajet domicile-travail, promenade, sport, déplacement scolaire. Le sentier est utilisé à la fois comme une alternative à la voiture et comme un lieu de vie sociale. Toutefois, elle identifie plusieurs obstacles structurels à cet usage quotidien : mauvaise signalétique, revêtement glissant, étroitesse de certaines sections, absence de connexions avec les transports publics et d'équipements de stationnement sécurisé pour les vélos.

Enfin, les entretiens avec les habitants (comme Valérie et Christine) confirment la diversité des usages : promenade familiale, course à pied, déplacements domicile-travail (notamment pour les salariés d'Airbus), promenade de chiens, etc. Le GR86 est apprécié pour son cadre naturel, traversant une rivière qui la Touche, sa tranquillité, et l'accessibilité du sentier. Il est

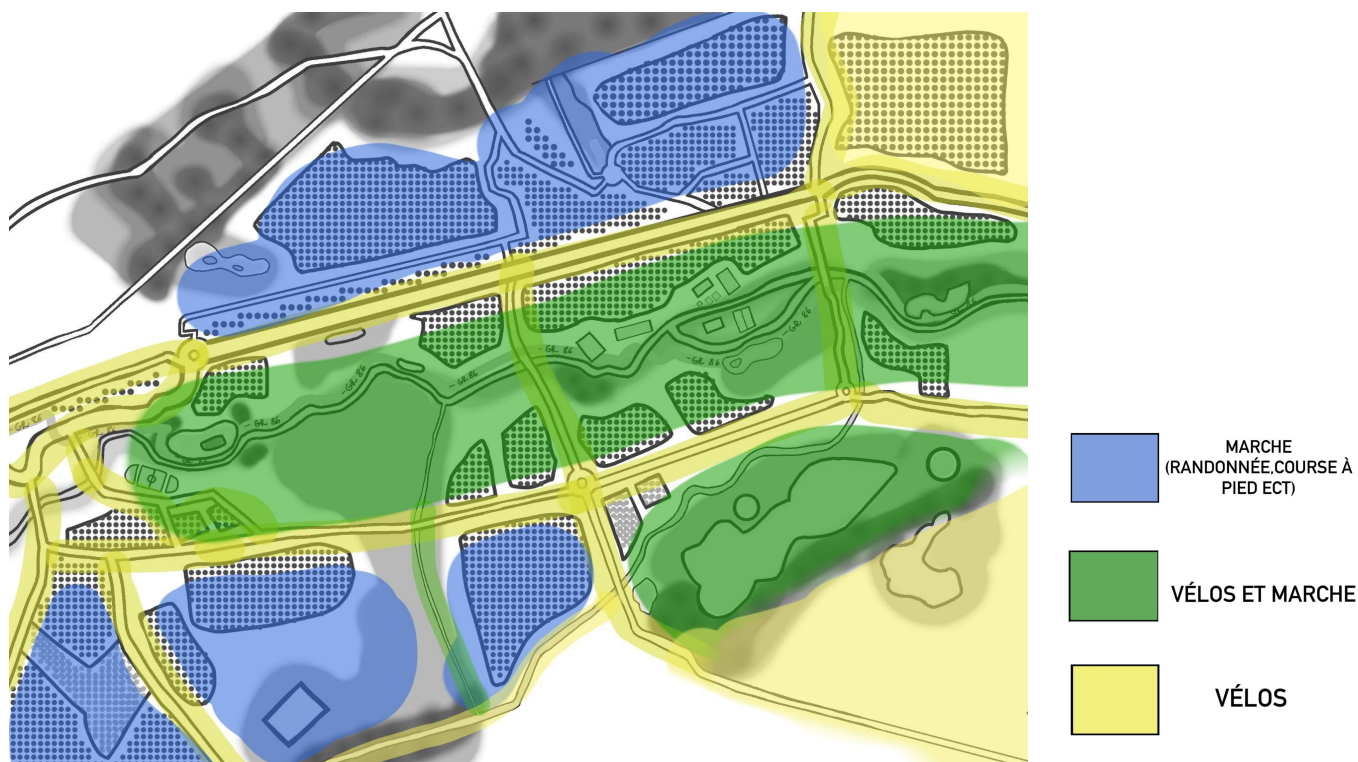
perçu comme un espace de respiration dans un tissu urbain dense. Les usagers expriment cependant une attente en matière de continuité, de lisibilité du parcours, et d'entretien.

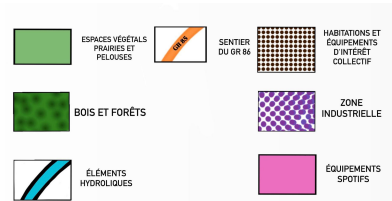
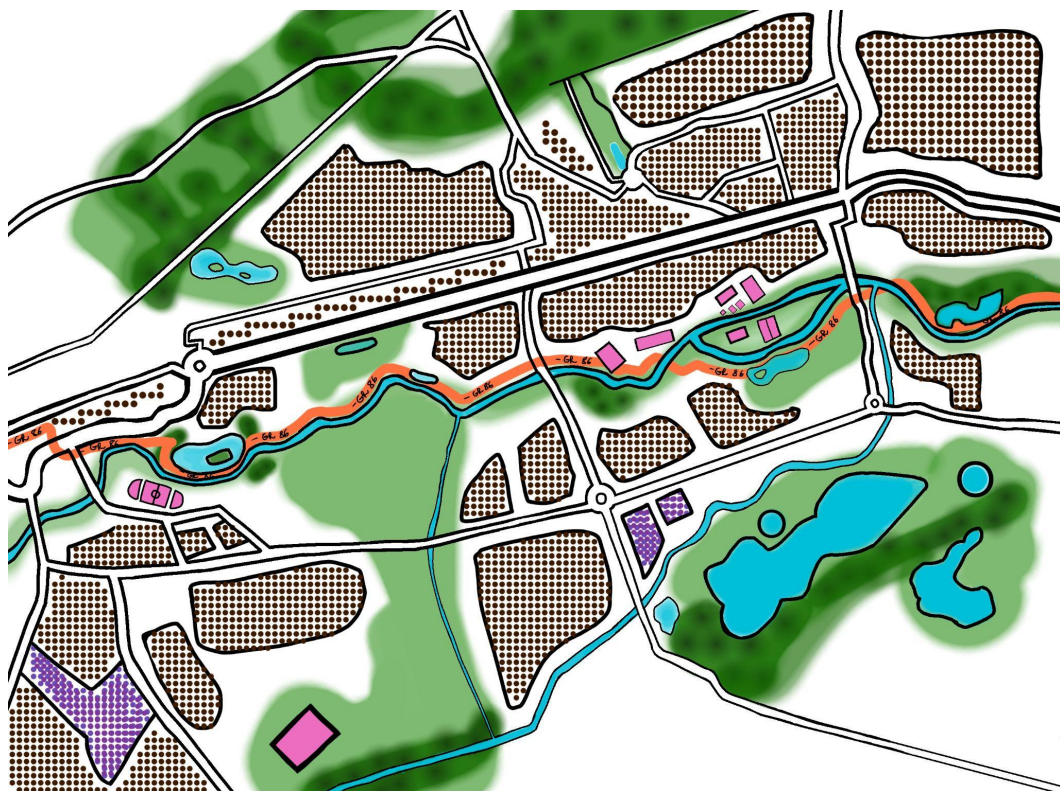
L'ensemble de ces témoignages met en évidence le caractère multifonctionnel du GR86, à la croisée de plusieurs enjeux : mobilité douce, écologie, qualité de vie, santé publique, attractivité territoriale. Pourtant, ce sentier souffre d'un déficit de reconnaissance institutionnelle, d'une faible valorisation politique et d'un manque de moyens, malgré un potentiel clairement perçu par les acteurs de terrain et les usagers.

En conclusion, le GR86 illustre les contradictions de la gestion des mobilités douces dans les espaces périurbains : il est utilisé, aimé, pratiqué, mais reste un "angle mort" des politiques de mobilité et d'aménagement. Sa valorisation passe par une meilleure coordination intercommunale, un soutien institutionnel renforcé, et une reconnaissance plus claire de sa valeur sociale et écologique. Cela permettrait de faire du GR86 un véritable levier de transition territoriale durable.

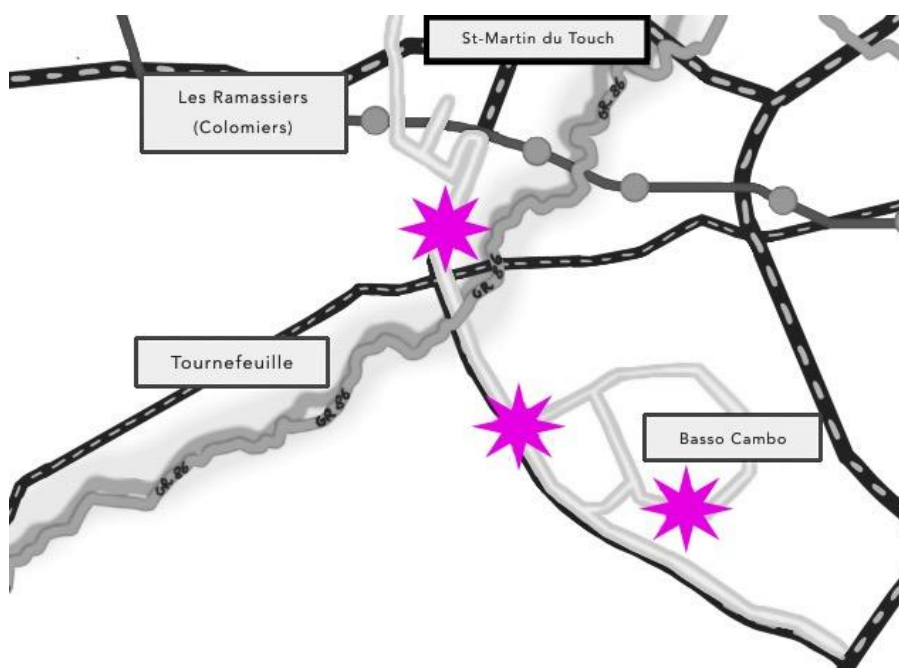
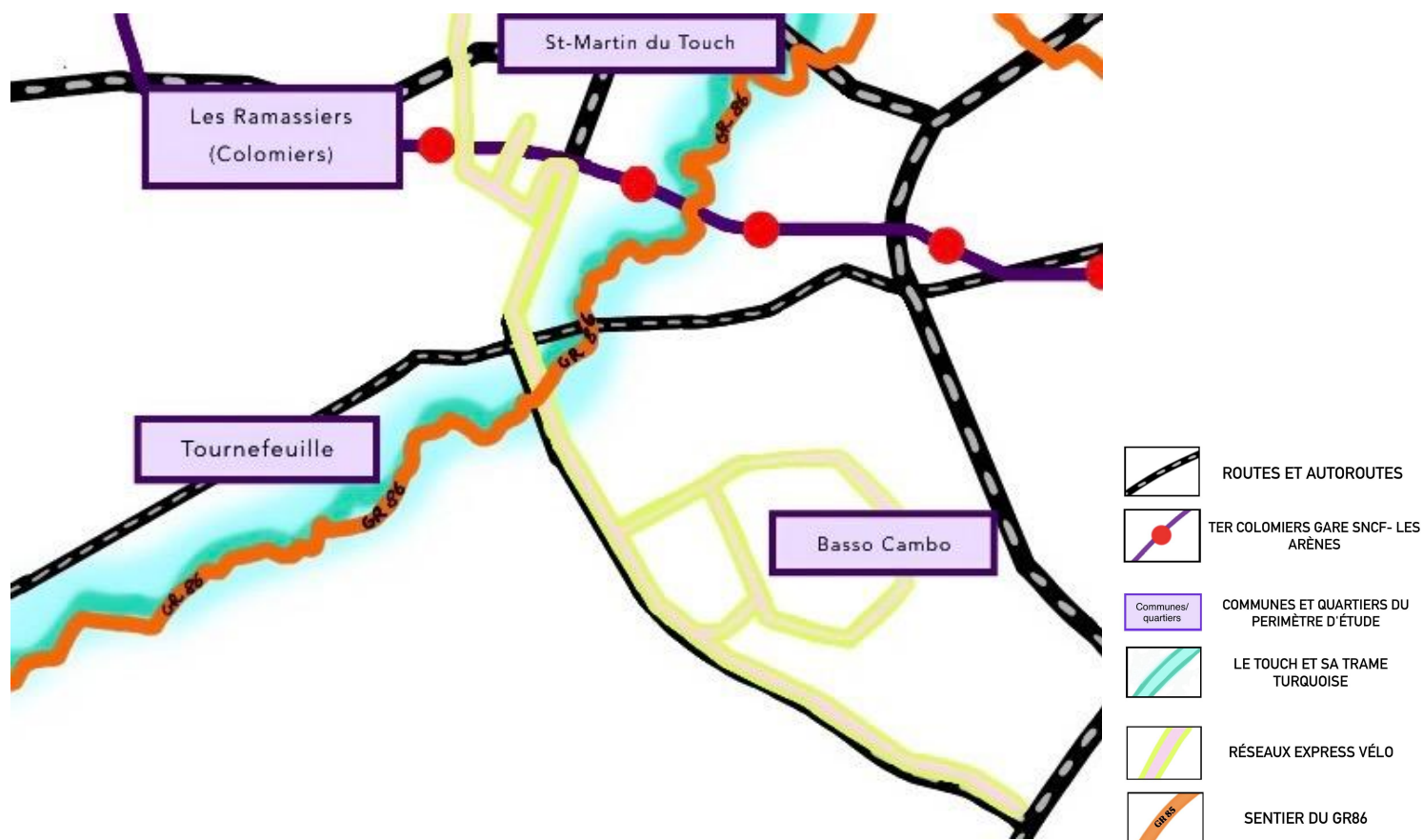
e) Synthèse sous forme de croquis

Croquis de synthèse à l'échelle locale





Croquis de synthèse à l'échelle métropolitaine



2.) Réponses aux hypothèses

Grâce aux entretiens réalisés avec des habitants ,des usagers réguliers et occasionnels,ainsi que les observations de terrain réalisées sur le GR86. Nous avons pu mieux cerner l'impact de cet itinéraire sur la mobilité active.

Le GR86,dans son tracé intégré urbain,apparaît comme un levier efficace pour les mobilités actives ,en particulier pour les promeneurs,joggeurs,cyclistes .L'accessibilité du GR86,sa continuité et sa connexion avec les zones urbaines renforcent l'attractivité et son usage au quotidien.Les entretiens menés nous confirment que les usagers empruntent le GR86 pour le trajet domicile-travail ,loisirs , . cela **confirme notre première hypothèse** un aménagement bien connecté au tissu urbain peut faire d'un sentier de randonnée véritable axe de déplacement quotidien.

En revanche,dans son tracé rural du GR86, les usages sont différents et moins fréquentés .cela est dû à plusieurs facteurs: L'accessibilité du sentier ,peu continu ,et l'aménagement qui est un facteur clé. Tous ces facteurs réunis sont les causes limitant les déplacements journaliers .Mais par contre dans ces portions sont davantage fréquentées pour des pratiques de détente (randonnée ,promenade) par un usage beaucoup plus limité qu'en ville.Ces constats viennent appuyer **l'hypothèse 2** .Dans ces zones le GR86 joue un rôle remplissant une fonction pour les activités récréative plutôt que usage sur les trajets journaliers .

Par ailleurs ,les différents types d'usages ne s'expliquent pas seulement par l'aménagement et l'accessibilité du sentier .La proximité avec les zones très urbanisées ,des infrastructures adaptées ,le sentiment de sécurité ,l'entretien et la signalisation du sentier jouent un rôle important dans la fréquentation. Plusieurs usagers interrogés soulignent que si on aménage davantage augmentera la fréquentation.

Enfin,l'idée d'un environnement préservé portée par certaines portions du GR86,ne doit pas faire oublier les problèmes d'entretien évoqués à plusieurs reprises .Cela remet en question l'opinion qu'un espace naturel serait forcément bien entretenu .Également des tronçons davantage aménagés favorisent la mobilité active.

En somme , le GR86 peut bien constituer un levier de mobilité active,mais son impact repose davantage sur la nature du sentier que de l'efficacité de son intégration urbaine et sa fonctionnalité.L'attractivité d'un itinéraire ne dépend pas uniquement sur les aménagements mais plusieurs facteurs liés à l'usage ,l'entretien et sa connexion avec le territoire.

Conclusion Générale

En guise de conclusion, l'étude menée sur le GR86 dans la commune de Tournefeuille nous a permis de découvrir et appréhender le rôle fondamental que ce sentier de randonnée peut jouer dans l'essor à l'échelle locale des mobilités actives. Ce projet nous a conduit à mobiliser de nombreuses compétences et connaissances acquises au semestre précédent, à mettre en pratique les protocoles correspondants, mais aussi à maîtriser et apprendre de nouvelles notions. Chaque membre du groupe ayant des affinités différentes avec l'une ou l'autre des approches, nous avons réparti le travail en fonction de ces préférences. Cependant, chacun a également eu l'occasion de se confronter à l'approche la moins familière, car elles sont inséparables. Tout cela a rendu ce dossier enrichissant et formateur pour nous tous. A travers des observations de terrains que nous avons fait, des entretiens avec différents acteurs et une analyse complète du contexte métropolitain, nous constatons que le GR86, qui a été conçu à l'origine comme un itinéraire de loisir et de randonnée, est réapproprié davantage comme un support de déplacement quotidien par les usagers.

La proximité avec des équipements publics, les paysages divers traversés et la qualité des aménagements à Tournefeuille favorisent une attractivité par rapport aux fréquentations élevées du sentier, tant pour les loisirs que pour des trajets domicile-travail. Ce qui démontre que le GR86 peut être vraiment un moteur de mobilité douce et durable si les infrastructures sont bien intégrées au tissu urbain.

Toutefois, à l'échelle métropolitaine son efficacité reste limitée comme vecteur de mobilité. Le manque de connexion intercommunale, les fragmentations, l'absence de signalisation et l'absence d'intégration dans les grands schémas de transport diminuent son potentiel en tant qu'axe structurant. Mais le sentier conserve sa fonction récréative dans les zones de faible densité, ce qui montre une inégalité au niveau de l'utilisation liée à l'organisation du territoire et à l'aménagement.

Ainsi, pour valoriser ce sentier de randonnée il ne faut pas se limiter à son entretien mais cela nécessite une approche plus globale c'est-à-dire associer les différents acteurs (institutionnels, collectivités territoriales, associations et usagers) pour réaliser un maillon pertinent d'un réseau de mobilités actives. Et pour cela il va falloir une meilleure coordination intercommunale, un soutien financier accru mais aussi une reconnaissance par rapport au rôle que peut jouer le GR86 dans la transition écologique et sociale des mobilités.

En fine, ce sentier de randonnée et de loisir qu'est le GR86 offre une possibilité confortable pour la réinvention de la mobilité dans les territoires urbains si il est intégré dans les stratégies d'aménagement durable et pensé comme un espace qui assure une multifonctionnalité à la croisée des enjeux d'écologie, de santé, de transport et de cohésion sociale.

Bibliographie

- Cerema. (2023). *Résultats de l'enquête Mobilités 2023*. Cerema. [En ligne]. Disponible sur : <https://www.cerema.fr/sites/default/files/inline-files/resultats-enquete-mobilites-2023-v9-b.pdf> (Consulté le 10 mars 2025).
- Balti, S., Leger-Smith, A., & Pere, A. (s.d.). *Les Chemins comme support de recomposition urbaine*. Revue Belvédère. [En ligne]. Disponible sur : <https://revue-belveder.org/index.php/les-chemins-comme-support-de-recomposition-urbaine/> (Consulté le 10 mars 2025).
- Anonyme. (2010). « Quelle place pour la mobilité dans l'aménagement du territoire ? », *Natures Sciences Sociétés*, vol. 18, n°2, p. 147-158. [En ligne]. Disponible sur : <https://shs.cairn.info/revue-natures-sciences-societes-2010-2-page-147?lang=fr> (Consulté le 10 mars 2025).
- Géoportail. (s.d.). *Carte interactive des mobilités et zones protégées en France*. Institut national de l'information géographique et forestière (IGN). [En ligne]. Disponible sur : <https://www.geoportail.gouv.fr/carte?c=1.3569309340894298,43.584162316231726&z=16> (Consulté le 10 mars 2025).

Annexes

État des prises de contact et rendez-vous.

Les prises de contact se sont faites sur le terrain et par mail. Les membres du groupe se sont divisés selon les acteurs à interroger. Nous avons quatre acteurs : les usagers, les acteurs publics, et les associations.

- Pour les usagers , nous avons organisé des sorties de terrain d'étude afin d'interpeller les personnes qui utilisent le GR86 de manière régulière ou occasionnelle . La majorité de nos enquêtés sont rencontrés lors de leur . Nous avons expliqué notre demande d'entretien dans le cadre de nos études universitaires et avons pris leur contact téléphonique afin de s'organiser pour un rendez-vous.
- Pour les acteurs institutionnels et associatifs les prises de rendez-vous se sont faites par mail. Les contacts de ces acteurs ont été respectivement trouvés dans leurs sites officiels. Les mails d'entretiens ont été envoyés en expliquant notre démarche qui s'inscrit dans notre travail universitaire.

Mail de demande de rendez-vous

Madame, Monsieur

Étudiants en deuxième année de Géographie Aménagement Environnement à l'université Toulouse Jean-Jaurès, dans le cadre d'un travail de recherche sur le GR86 (un sentier de grande randonnée allant de Toulouse à Bagnères-de-Luchon) la commune de Tournefeuille est notre périmètre d'étude . Nous aimerions en savoir davantage en quoi le GR86 peut-il être un levier efficace pour la mobilité active.

Étant un acteur clé , sur nos travaux de recherches nous sommes certains d'apprendre davantage grâce à vos connaissances sur notre problématique. serait-il possible de vous rencontrer pour un entretien afin d'en discuter ?

En vous remerciant d'avance pour votre réponse, Respectueusement

Grille d'entretien - Blaise Delmas		
Questions à poser	Objectif de la question	Thèmes/items
Introduction		
Pouvez-vous présenter brièvement votre service et son rôle dans la promotion des mobilités douces ?	c'est de connaître la personne interrogée et le rôle de sa direction.	Présentation du service des mobilités douces.
-Comment s'intègre votre stratégie globale de développement des modes active à l'échelle de Toulouse Métropole?	Identifier les axes de développement des mobilités actives.	Stratégie globale de mobilités urbaines.
Quels sont les enjeux spécifiques de la commune de Tournefeuille et la métropole de Toulouse par rapport aux mobilités actives ?	Comprendre les défis locaux et métropolitains.	Problématique locales, politique de mobilité.
Comment le GR86 s'intègrent dans les réseaux globaux de la mobilité de tous dans la métropole ?	Examiner l'interconnexion du GR86 avec les autres modes de transport.	Le réseau de mobilité et complémentarité des modes.
Disposez-vous de données sur la fréquentation du GR86 à Tournefeuille ?	Évaluer l'usage du GR86 par les habitants.	Fréquentation, études et statistiques.
Quels sont les types d'aménagements réalisés pour favoriser l'usage de la mobilité douce, à l'échelle de la métropole, et qui s'inscrivent dans les logiques, surtout de Toulouse ?	Identifier les infrastructures mises en place.	Aménagement urbains, accessibilité.

Est-ce que les réseaux de mobilité de Toulouse sont connectés aux autres modes de transport(les bus, métro) ?	Évaluer l'intermodalité des transports.	Transports et connexion des réseaux.
Y a-t-il des obstacles pour l'utilisation des mobilités actives à l'échelle de la métropole ?	Identifier les freins et les défis à surmonter.	La sécurité, l'accessibilité, la sensibilisation.
Est-ce qu'il y a des actions menées par la Métropole pour valoriser les mobilités actives à l'échelle de la Métropole ?	Identifier les politiques publiques en faveur des mobilités douces	De promotion, initiatives locales.
Et là, au niveau des partenariats, vous travaillez avec des associations, soit des interpôles ou d'entreprises, pour démobiliser tous ?	Identifier les partenariats en place.	Coopération, actions collaboratives.
Que pensez-vous de l'impact qui a créé ces réseaux doux sur la métropole, sur l'établissement environnemental ?	Examiner les effets écologiques et sociaux.	Le développement durable, la qualité de vie.
Et par rapport au conflit d'usage, est-ce que vous soulevez des conflits par rapport à l'usage ?	Identifier les tensions et proposer des solutions.	Conflits de mobilité, cohabitation des modes.
pensez-vous que GR86 contribue à favoriser la mobilité active ?	Évaluer l'efficacité du GR86 en tant qu'axe de transport actif.	Impact locaux, changement de pratiques.

Grille d'entretien - Association Deux Pieds et Deux Roues		
Questions à poser	Objectif de la question	Thèmes/items
Introduction		
Pouvez-vous présenter brièvement l'association et son engagement en faveur de la mobilité active ?	Connaître les missions et actions de l'association.	Mobilité douce, engagement associatif
Quel est votre lien avec le GR86 et comment intégrez-vous dans vos actions ?	Identifier les interactions entre l'association et le GR86.	Initiatives locales
pouvez-vous présenter les objectifs ou soit l'importance de votre association ?	Déterminer si le GR86 est réellement utilisé pour la mobilité quotidienne.	Déplacements utilitaires, fréquentation
Travaillez-vous en partenariat avec la Mairie, des écoles ou des entreprises pour promouvoir la mobilité douce?	Identifier les obstacles empêchant une utilisation plus large du GR86.	Sécurité, accessibilité, continuité des itinéraires
Comment percevez-vous l'usage du GR86 pour les déplacements quotidiens ? (est-il utilisé pour aller au travail, à l'école, aux commerces, etc. ?)	Comprendre les usages du GR86.	Utilisation au quotidien, trajets courants.
Aménagement et accessibilité		
Quels sont les freins actuels à l'utilisation du GR86? Qu'est-ce qui s'empêche au quotidien des usagers?	Recueillir des propositions pour renforcer l'attractivité du GR86.	Aménagements, sécurité, sensibilisation

Grille d'entretien - Association Deux Pieds et Deux Roues		
Le GR86 est-il un itinéraire adapté aux cyclistes et piétons ?	Évaluer l'accessibilité et l'adaptation des infrastructures.	Accessibilité, sécurité des usagers
Quels types d'améliorations suggérez-vous pour encourager encore plus l'usage du GR86 ?	Identifier les besoins d'amélioration.	Infrastructures, signalisation, continuité des itinéraires.
L'itinéraire est-il bien intégré aux autres modes de transport, par exemple, (bus, trams ,parking à vélo) ?	Comprendre son impact sur les comportements de déplacement.	Intermodalité, connectivité du réseau.
Les infrastructures de sécurité (éclairage, revêtements, etc..) sont-elles suffisantes ?	Identifier son impact vis-à-vis des habitants.	Sécurité, confort des usagers.
À votre avis, le GR86 permet-il de réduire, pour les habitants et les usagers réguliers, l'usage de la voiture dans leurs déplacements quotidiens ou de loisirs ?	Évaluer les changements de comportements.	Transition vers la mobilité douce.
Selon vous le GR86 a-t-il un impact sur la qualité de vie des habitants ?	Identifier les effets sur les habitants et l'environnement.	Bien-être, cadre de vie, attractivité.
Avez-vous constaté une évolution des mentalités et l'augmentation des pratiques de mobilités douces ?	Observer l'évolution des comportements.	Sensibilisation, adoption progressive des modes actifs.
Avez-vous mené ou participé à des campagnes de sensibilisation ou des événements ?	Recueillir des exemples concrets d'actions mises en place.	Communication, promotion.

Grille d'entretien - pour les usagers du GR86		
Questions à poser	Objectif de la question	Thèmes/items
Introduction		
1-Êtes-vous résident de Tournefeuille et depuis quand ?	Cerner le type de population qui emprunte les lieux	Ancrage local.
Connaissez-vous le GR86 ? Si oui, comment l'avez-vous découvert ?	Vérifier la notoriété du GR86 auprès des usagers.	Connaissance du réseau.
3-Pour quelles raisons vous rendez vous sur le GR 86?	Identifier les différents usages du GR86.	vélo,sport,marche
A quelle fréquence utilisez-vous le sentier ?(quotidiennement ,hebdomadairement occasionnellement)	Évaluer l'intensité d'utilisation.	Habitudes, fréquence d'usage
5- A quelles heures vous y rendez-vous ? Pourquoi ?	Cerner les horaires de fréquentation en fonction des usages	Fréquence d'usage
6-qu'est -ce qui vous attire sur le sentier ?	Identifier les motivations des usages.	Attraits du GR86.
7-Le GR 86 est -il facilement accessible depuis votre domicile ?	Évaluer l'accessibilité depuis leurs domicile	proche,loin

8- Que pensez-vous de l'aménagement du sentier ?	Recueillir des opinions sur la qualité des infrastructures.	Aménagement, entretien.
9-Les infrastructures de sécurité (telles que les panneaux d'avertissements), sont-elles suffisantes ?	Identifier les besoins en sécurisation.	Sécurité, signalisation.
10- qu'est-ce qui vous encourage à utiliser le GR86 ?(santé,nature,accessible)	Identifier les infrastructures les plus appréciées et les besoins d'amélioration.	Santé, nature, accessibilité.
11- quels sont,les difficultés qui vous empêchent d'utiliser le GR86 régulièrement dans vos déplacements ?	Évaluer le ressenti des habitants sur la sûreté du parcours.	sécurité, entretien,
12- -Depuis que vous connaissez le GR 86 ,vos habitudes de déplacements ont-elles changé ?	Observer l'impact sur les usages quotidiens .	Évolutions des comportements.

Grille d'entretien avec Fédération française de randonnée (comité de Haute-Garonne)		
Question à poser	Objectif de la question	Thèmes/items
Introduction		

-Pouvez-vous nous présenter brièvement le GR 86 et son tracé en Haute-Garonne ?	La présentation de l'interviewé et pour comprendre la géographie et l'importance du sentier.	Caractéristiques, tracé.
Quel rôle joue le Comité départemental FFRandonnée dans la gestion ou la valorisation de cet itinéraire ?	Identifier les acteurs impliqués dans la gestion de sentier	Gestion, entretien
Quelle est la spécificité du GR 86 par rapport aux autres sentiers de randonnée du département ?	C'est comparer avec d'autres itinéraires de randonnée.	Particularités du parcours.
Quels sont les principaux types d'usagers du GR 86 dans ce secteur (habitants, touristes, randonneurs réguliers, familles, scolaires, etc.) ?	Recueillir des données sur le profil des usagers.	Habitats, touristes, familles.
-En quoi les pratiques évoluent-elles depuis quelques années (effet Covid, conscience environnementale...) ?	Analyser les tendances de fréquentation.	Évolutions des usages,
Avez-vous remarqué qu'au lieu de faire des échanges ou partenariat avec d'autres communes, ou soit avec la métropole de Toulouse, la métropole de GR86 ?	Recenser les partenariats institutionnels.	Favoriser la coopération à l'échelle locale, projet intercommunal.
Le GR 86 est-il pris en compte dans les politiques publiques locales de mobilité	Vérifier son intégration dans les stratégies locales.	Mobilité, urbanisme

ou d'aménagement du territoire ?		
comment faites-vous pour entretenir les zones ?	Identifier les moyens déployés pour l'entretien.	Gestion des infrastructures.
Existe-t-il des projets en cours ou offre-t-il pour le GR 86 pour l'instant ?	Explorer les développements futurs du sentier.	Évolution, financement.
Comment la Fédération de randonnée évalue-t-elle l'impact du GR 86 sur les territoires qu'ils traversent ?	Mesurer les effets économiques et environnementaux du sentier	Dynamique territoriale et attractivité touristique.
Quels sont, selon vous, les freins qui empêchent l'utilisation de la GR86 pour les âgés et les mobilité réduite?	Identifier les difficultés d'accès et d'inclusivité.	Accessibilité, infrastructures adaptées.
A votre avis, quel est le potentiel du GR86 à l'échelle intercommunale et métropolitaine dans le développement de la mobilité douce ?	Évaluer son rôle dans les déplacements actifs.	Intermodalité, continuité des itinéraires.
Selon vous, y a-t-il une évolution sur les rôles de la Fédération française sur la question mobilité ?	Comprendre l'évolution des rôles et des missions portées par la Fédération.	Adaptation aux enjeux modernes, mobilités durables.
Que pensez-vous des conflits d'usages entre les cyclistes et les piétons?	Identifier les tensions et proposer des solutions.	Veiller au partage de l'espace public et à la sécurité des usagers.
Que pensez-vous de la sécurité sur le GR 86?	Analyser les risques et les protections mises en place.	Aménagement sécurisés, dispositifs de signalisation.
Est-ce que vous sensibilisez les gens sur l'usage?	Examiner les initiatives de communication et formation.	Action de sensibilisation et de promotion des bonnes pratiques.

Selon vous, comment le G86 peut-il être efficace pour favoriser la mobilité active?,(vélo, marche, etc.)	Étudier les pistes d'amélioration concernant l'infrastructure.	La continuité des itinéraires et les équipements.
--	--	---

Grille d'entretien Jean Marie Classe acteur inconditionnel de la création du GR86 et de l'entretien des sentiers de randonnée pédestre		
Question à poser	Objectif de la question	Thèmes/items
Pouvez-vous vous présenter s'il vous plaît ?	La présentation de l'interviewé	fonction,nom
Pouvez-vous nous présenter brièvement le GR®86 et ses objectifs principaux ?	Est de savoir sur la tracé du GR 86 et sont objectifs	Randonnée,loisirs
Quels ont été les facteurs qui ont motivé l'implantation du GR®86 dans cette zone ?	est de comprendre les logiques d'aménagements et le choix du tracé.	contexte géographique ,atouts paysagers,tourisme,
Quelle est la place de la mobilité active dans les objectifs initiaux du projet ?	est identifier la place qui occupe la mobilité active dans leurs projets	vision du projets,stratégie
Le GR®86 s'inscrit-il dans une stratégie plus large d'aménagement ou de mobilité au niveau local ou régional ?	est savoir sur l'intégration du GR86 politiques d'aménagements à quelle échelle	communale ,départementale,régionale

Quels ont été les principaux critères pris en compte pour tracer l'itinéraire du GR®86 ?	d'identifier les critères choisie pour la tracé du GR 86	accessibilité,besoins des usagers
Quelles infrastructures spécifiques ont été mises en place pour encourager la marche ou d'autres formes de mobilité active (signalétique, sécurisation) ?	est de savoir l'aménagements mise en place pour accompagner les usagers	signalisation,chemins sécurisés etc..
Des aménagements particuliers ont-ils été réalisés pour connecter le GR®86 aux zones résidentielles, scolaires ou commerciales ?	identifié les aménagements qui sont faite pour connecter le sentier au tissu urbain	interconexiones ,aux commerces,école,et d'autres équipements.
Le parcours prend-il en compte l'accessibilité pour différents publics personnes à mobilité réduite . (PMR) ?	Est de savoir l'accessibilité du site aux personnes à mobilité réduite .	accessible,ou inaccessible
Selon vous, dans quelle mesure le GR®86 a-t-il permis de favoriser la marche et les déplacements doux ?	identifier l'impact du GR86 sur les mobilités douces .	marche,cyclisme,
Le GR®86 a-t-il permis de réduire l'usage de la voiture sur certains trajets ?	Est d'évaluer les changements d'habitudes sur l'usage.	domicile-travail,ou loisirs

Observez-vous une complémentarité entre le GR®86 et d'autres modes de transport (vélo, transports en commun) ?	identifier si le GR86 est connecté aux réseaux de transports .	Bus ,tramway
Quels freins à la mobilité active persistent malgré l'existence du GR®86 ?	Est d'identifier les contraintes d'usage.	chemins non balisés, zones fragiles .
Quelles actions ont été menées pour faire connaître le GR®86 auprès de la population locale ?	les actions menées pour promouvoir le sentier.	Panneaux d'affichage,
Existe-t-il des partenariats avec les écoles, associations ou entreprises pour promouvoir son usage ?	identifier les partenariats avec d'autres organismes .	Associations,entreprises
Comment les retours des usagers sont-ils pris en compte dans la gestion du GR®86 ?	identifier la manière de collecter des informations.	Applications ,Enquête
Quels ajustements ou améliorations envisagez-vous pour renforcer l'attractivité du GR®86 ?	identifier les changements faits sur l'attractivité.	Nouveaux projets,aménagements.
Envisagez-vous une extension ou une meilleure connexion à	Est de savoir sur le futur aménagements	futur projet sur la connexion à d'autres mobilités.

d'autres itinéraires de mobilité douce ?		
Des projets similaires sont-ils en cours ailleurs dans la métropole toulousaine ?	identifier si ya des sont en cours.	projets en cours et pas
De manière générale, considérez-vous que le GR®86 est un levier efficace pour encourager la mobilité active ? Pourquoi ?	identifier si le GR86 est un véritable levier pour favoriser la mobilité active.	Promenade,vélo,

Entretien n°1 - Jean Marie Classe - Membre de la FFRP depuis 1998 et adhérent de l'association 2 pieds, 2 roues.

et acteur inconditionnel de la création et le l'entretien des sentiers de randonnée pédestre.

1. Contexte et objectifs du GR®86

Le GR®86 a été imaginé à la fin des années 1980 suivant une politique de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre, reconnaître, baliser, et entretenir des itinéraires de randonnées, et publier les descriptifs correspondants à destination des randonneurs.

1. Pouvez-vous nous présenter brièvement le GR®86 et ses objectifs principaux ?

Le département de la Haute-Garonne était parcouru par 2 GR®, le 10 (Traversée des Pyrénées) et le 653 (Chemin de Compostelle – Voie d'Arles). La logique de territoire voulait faire la liaison entre les extrémités du territoire nord et sud et entre ces deux GR®.

2. Quels ont été les facteurs qui ont motivé l'implantation du GR®86 dans cette zone ?

Toulouse / Luchon a un itinéraire direct qu'est la vallée de la Garonne. A côté de cela, les coteaux de chaque côté du fleuve offrent des découvertes importantes sur le patrimoine local.

La sortie de Toulouse est particulièrement intéressante le long de la rivière du Touch.

3. Quelle est la place de la mobilité active dans les objectifs initiaux du projet ?

La mobilité active en ces termes n'est apparue qu'en 2018. Auparavant on ne parlait que de plaisir de la randonnée et de parcourir des itinéraires « qui épousent souvent des voies ancestrales, parcourent des sites naturels d'exception, s'inscrivent à la croisée des chemins de la culture, de l'art, de la nature et du patrimoine, gardent les traces du passé, mais savent évoluer pour se tourner vers l'avenir. Voies de voyages, de découverte de soi et des autres, gage d'aventure, ces itinéraires sont le fruit du travail d'une fédération en mouvement, qui n'a eu de cesse - depuis sa création - d'aménager, de protéger et de mettre en lumière le terrain de jeux des randonneurs (descriptif FFRP)».

4. Le GR®86 s'inscrit-il dans une stratégie plus large d'aménagement ou de mobilité au niveau local ou régional ?

L'itinéraire a pour objectif de rejoindre les Pyrénées, les traverser et rejoindre l'Espagne et quelques-uns des sites importants à proximité de la frontière.

En parallèle au VIA GARONA (GR®861), il permet de faire aussi le tour du département en évitant un aller / retour.

2. Conception et aménagement du parcours

5. Quels ont été les principaux critères pris en compte pour tracer l'itinéraire du GR®86 ?

Découverte du patrimoine local, itinéraire le plus souvent « nature », qui intéresse les randonneurs de Grande Randonnée.

Le GR®86 en tant qu'axe vertébral nord sud, sert aussi de support à des boucles de randonnées situées à proximité des villages traversés, et à la Route Européenne d'Artagnan (randonnée cavalière) dans sa traversée de la Haute Garonne.

6. Quelles infrastructures spécifiques ont été mises en place pour encourager la marche ou d'autres formes de mobilité active (mobilier urbain, signalétique, sécurisation) ?

C'est le Conseil Départemental de la Haute-Garonne qui a en charge cette problématique. Les aménagements ont été réalisés sur le GR®861, bord de routes, signalétique ...

Le GR®86 sera traité prochainement de la même façon.

Quelques aménagements ont pu être effectués de façon locale par les collectivités locales.

7. Des aménagements particuliers ont-ils été réalisés pour connecter le GR®86 aux zones résidentielles, scolaires ou commerciales ?

Ce n'est pas le principe des GR® qui se tournent plutôt vers le patrimoine et la nature. Les références vers des établissements publics ou commerciaux sont décrites dans les topos guides pour informations et services.

8. Le parcours prend-il en compte l'accessibilité pour différents publics (personnes âgées, familles, PMR) ?

Les comités départementaux de randonnée pédestre (CDRP) ont instauré, en partenariat avec des établissements de santé, des randonnées destinées à ce public. Les GR® restent à destination des randonneurs aguerris.

Il se peut qu'une partie d'itinéraire soit aménagée en conséquence , bord de rivière, bord de lac, parcours thématiques.

3. Impacts sur la mobilité active

9. Selon vous, dans quelle mesure le GR®86 a-t-il permis de favoriser la marche et les déplacements doux ?

De plus en plus de personnes utilisent la marche comme activité physique, en particulier la marche nordique, le Bungypump, le Fast Hiking.

La Grande Randonnée (GR®) reste une activité physique ou sportive, qui demande une bonne condition physique, une appréciation des aléas liés au milieu et un équipement adapté dans une pratique individuelle ou collective.

10. Le GR®86 a-t-il permis de réduire l'usage de la voiture sur certains trajets ?

Peu ou pas d'impact majeur sur les trajets au quotidien.

11 Observez-vous une complémentarité entre le GR®86 et d'autres modes de transport (vélo, transports en commun) ?

Cette problématique existe pour le GR®86, mais les moyens de transport en commun sont très espacés par rapport aux besoins des randonneurs, pas de gares concernées entre Toulouse et Montréjeau / Gourdan-Polignan, et très peu de bus réguliers, hors transports scolaires. Des initiatives ont été proposées à une époque, et d'autres sont en projet, mais il faut une coordination importante.

12. Quels freins à la mobilité active persistent malgré l'existence du GR®86 ?

Nous sommes hors sujet par rapport à cette notion de mobilité et la randonnée pédestre sur les GR[®] n'est pas inscrite dans cette définition.

5. Communication et sensibilisation

13. Quelles actions ont été menées pour faire connaître le GR[®]86 auprès de la population locale ?

A partir de sa finalisation, des randonnées itinérantes ont été organisées pour faire connaître cet itinéraire avec l'apport des communes traversées pour l'hébergement et la restauration. En particulier la « Pass Pyrénéa », Toulouse-Saragosse,

Un Topo Guide a été édité par le Comité Départemental de la Randonnée Pédestre (CDRP 31) avec le soutien de nos partenaires, Communauté des Communes, Office de Tourisme et Syndicats d'Initiatives des territoires traversés.

Le GR[®]86 est désormais référencé sur internet (haute-garonne.ffrandonnee.fr – Marando.fr), instagram et Facebook.

14 Existe-t-il des partenariats avec les écoles, associations ou entreprises pour promouvoir son usage ?

Cet itinéraire est dans tous les catalogues des associations affiliées à la FFRP. Des actions ont été menées auprès des écoles pour l'entretien des sentiers. D'autres types d'activités de pleine nature, vélo, équitation, trails, utilisent son tracé.

15. Comment les retours des usagers sont-ils pris en compte dans la gestion du GR[®]86 ?

Avec l'usage des smartphones, les retours sur les incidents se font avec une application nationale « Suricate » qui permet à tout un chacun de signaler les anomalies de parcours. Ce sont les communautés des communes qui sont au plus près des itinéraires de randonnées GR[®] et PR.

Le petit entretien et le balisage sont de la prérogative du Comité Départemental de la Randonnée Pédestre (CDRP 31).

6. Perspectives et améliorations

16. Quels ajustements ou améliorations envisagez-vous pour renforcer l'attractivité du GR[®]86 ?

Développer un réseau d'hébergements à la hauteur de ce type de trajet au long cours (itinérance).

17. Envisagez-vous une extension ou une meilleure connexion à d'autres itinéraires de mobilité douce ?

Le GR®86 a la particularité d'être par son état naturel praticable par les activités dites de pleine nature. Il va être donc difficile pour certaines activités genre roller, planche à roulettes ou quad électrique d'accéder aux sentiers.

18. Des projets similaires sont-ils en cours ailleurs dans la métropole toulousaine ?

D'autres projets de sentiers de randonnée sont en projet autour de Toulouse, le GR® Métropolitain qui va parcourir la proche banlieue, et l'Arc Tolosan qui se situera plus loin de la ville rose, mais en Haute Garonne. Ces deux projets ont l'objectif de fournir des supports pour randonner en utilisant les transports en commun pour rejoindre ou quitter le parcours.

19. De manière générale, considérez-vous que le GR®86 est un levier efficace pour encourager la mobilité active ? Pourquoi ?

Au travers de reportages ou émissions, la mise en avant comme moyen de découvertes culturelles ou patrimoniales peut inciter diverses personnes à venir se joindre aux milliers de randonneurs qui parcourent nos territoires.

L'objectif du GR® n'est pas d'emmener les gens de chez eux à leur « boulot » mais de leur faire rencontrer la nature via de la marche, voire du vtt ou du cheval.

Donc ce n'est pas de la « mobilité » telle que décrite par les politiques, qui elle concerne les transports doux ou pas.

Entretien n°2 - blaise delmas - Responsable de services modes doux et accessibilité.

1-Pouvez-vous présenter brièvement votre service et son rôle dans la promotion des mobilités douces ?

Je m'appelle Blaise Delmas, direction mobilité à Toulouse Métropole. Avec Charlotte Cresson, ma collègue, on travaille au service mode doux et accessibilité. On initie et on contribue à la mise en œuvre de la politique cyclable de Toulouse Métropole, en deux mots. (rire)

1 -Comment s'intègre votre stratégie globale de développement des modes active à l'échelle de Toulouse Métropole?

La politique de Toulouse Métropole, alors il y a deux volets principaux. Le premier, c'est la mise en œuvre d'infrastructures cyclables : tout ce qui est pistes cyclables, bandes cyclables, voies vertes, couloirs de bus ouverts aux vélos. L'objectif, c'est de réaliser un maillage cyclable le plus complet possible pour répondre à tous les usages à vélo avant tout utilitaires, mais aussi ludiques, pour les usages du quotidien. Le deuxième volet, ce sont les services. Les services se déclinent sous plusieurs formes. D'abord, la location de vélos. Ce service-là, maintenant, c'est plutôt Toulouse Métropole qui s'en occupe. C'est l'ICO Vélo Toulouse. Ensuite, on a un partenariat avec la Maison du Vélo qui met en œuvre pour notre compte un certain nombre de services comme la location longue durée de vélos, et une vélo-école. Donc pédagogie avant tout auprès des scolaires, et un peu moins, mais ça existe quand même, auprès des publics adultes.

2 Quels sont les enjeux spécifiques de la commune de Tournefeuille et la métropole de Toulouse par rapport aux mobilités actives ?

C'est comme partout sur le territoire. Les enjeux ne sont pas différents à Tournefeuille, d'ailleurs. C'est ce qu'il vient de dénoncer, bien sûr. Oui, on n'a pas identifié d'enjeux spécifiques pour cette commune. Pour déployer le réseau cyclable maillé, il y a un schéma directeur cyclable d'agglomération qui a été voté en 2019 par la Métropole, mais aussi par les communes membres. La réflexion porte notamment sur le niveau 1 du Réseau Express Vélo, avec certains axes qui passent à Tournefeuille. Le niveau 2 est structurant : ce sont des cartes où on fixe des itinéraires prioritaires pour avoir des aménagements les plus structurants possibles.

Il n'y a pas de commune où les enjeux seraient différents des autres. La méthodologie est la même.

Les enjeux sont les mêmes pour toutes les communes. En fonction de la taille de la commune et des zones d'activité, on ne déploie pas les mêmes moyens. Par exemple, à l'est, comme à Drémil-Lafage, on a un projet à plus long terme de pistes cyclables de continuité. Si on va vers Colomiers, où il y a la zone aéronautique, on mettra plus de moyens parce qu'il y a un gros enjeu de déplacements domicile-travail vers cette zone. Oui, nous avons enquêté. Il y a des employés d'Airbus. C'est notre terrain d'études. Ils viennent même passer entre 18 heures et 20 heures de travail.

. 3- comment le GR86 s'intègre dans les réseaux globaux de la mobilité de tous dans la métropole ?

De manière plutôt secondaire, parce que la priorité politique de toute métropole, c'est pour les usages domicile-travail. Le GR86, c'est clairement de l'itinérance à pied, de loisirs. Donc, ça vient compléter à la marge l'offre de mobilité douce pour les usagers par rapport à la pratique sportive, par rapport à l'attractivité économique et touristique du site. Mais, pour être honnête, on déploie peu de moyens pour cet aménagement-là. C'est surtout le comité départemental de randonnées pédestres, qui est le pilote les GR, qui entretient et qui communique sur cet itinéraire. Nous, on ne fait qu'accompagner ce mouvement-là, mais on n'est pas vraiment actifs sur le sujet. C'est plutôt au niveau local qu'ils décident des GR, c'est ça ? Alors, le GR, ce sont des propriétés de la Fédération française de randonnées pédestres. C'est mis en œuvre par l'antenne locale départementale, qui est le CDRP31, comité départemental de randonnées pédestres, qui en assure la communication, l'entretien, le petit balisage rouge et blanc, et surtout toute la communication derrière, pour que ce soit utilisé par les pèlerins. C'est comme partout sur le territoire. Les enjeux ne sont pas différents à Tournefeuille, d'ailleurs. C'est ce qu'il vient de dénoncer, bien sûr. Oui, on n'a pas identifié d'enjeux spécifiques pour cette commune. Pour déployer le réseau cyclable maillé, il y a un schéma directeur cyclable d'agglomération qui a été voté en 2019 par la Métropole, mais aussi par les communes membres. La réflexion porte notamment sur le niveau 1 du Réseau Express Vélo, avec certains axes qui passent à Tournefeuille. Le niveau 2 est structurant : ce sont des cartes où on fixe des itinéraires prioritaires pour avoir des aménagements les plus structurants possibles. Il n'y a pas de commune où les enjeux seraient différents des autres. La méthodologie est la même. Les enjeux sont les mêmes pour toutes les communes. En fonction de la taille de la commune et des zones d'activité, on ne déploie pas les mêmes moyens. Par exemple, à l'est, comme à Drémil-Lafage, on a un projet à plus long terme de pistes cyclables de continuité. Si on va vers Colomiers, où il y a la zone aéronautique, on mettra plus de moyens parce qu'il y a un gros enjeu de déplacements domicile-travail vers cette zone. Oui, nous avons enquêté. Il y a des employés d'Airbus. C'est notre terrain d'études. Ils viennent même passer entre 18 heures et 20 heures de travail.

4-Disposez-vous de données sur la fréquentation du GR86 à Tournefeuille ?

On n'a pas d'infos. Comme on n'est pas gestionnaire des GR, finalement, on n'a pas beaucoup d'informations. Je ne peux que vous renvoyer vers le comité. Vous le connaissez, le CDRP 31 ? Non, pas du tout. Nous n'avons pas eu de contact. D'accord. Je pourrais vous donner le nom de la personne qui pourra vous donner ces informations-là, sans problème. Là, on passe sur les aménagements.

5- Quels sont les types d'aménagements réalisés pour favoriser l'usage de la mobilité douce, à l'échelle de la métropole, et qui s'inscrivent dans les logiques, surtout de Toulouse ?

Ce sont tout le déploiement du réseau express Vélo, les infrastructures cyclables, si vous voulez. On a un programme qu'on établit chaque année, sur la base d'un budget fixé par les élus, de mise en œuvre de pistes cyclables de différents intérêts, à commencer par ceux qui sont dans le cadre du réseau express Vélo, qui sont des itinéraires au long cours qui dépassent les frontières de Toulouse-Métropole, ce que disait Charlotte, et également des pistes cyclables d'intérêt un peu plus local, qui sont le niveau 2 dans les continuités cyclables entre chaque commune. Et en ce qui concerne Tournefeuille, actuellement, en cours, il y a les travaux sur la M50, sur l'avenue du Marquisat, que j'ai vu qui sont structurants, même si ce n'est pas le rêve. C'est du niveau 2. Mais voilà, c'est des aménagements très qualitatifs entre Toulouse et Tournefeuille. Et on a, sur l'axe du Raid 8... Avenue de l'Ardenne. Oui, il y a eu des aménagements et il y en a encore à venir sur cet axe-là, qui a déjà bien avancé. Oui, ça a bien avancé. Mais on a une grosse étude en cours, à la fois au centre de Toulouse et sur Tournefeuille, pour assurer une continuité de l'aménagement cyclable... Aller chercher une carte. Oui, bonne idée. Le plus qualitatif possible jusqu'en limite de commune. D'accord. Et d'ailleurs, à terme, ça doit aller au-delà de Toulouse, parce que c'est la vocation du réseau express vélo de dépasser la commune pour se connecter aux voisins. En l'occurrence, là, c'est la communauté d'agglomération du Muretain. D'accord. Donc, on doit se connecter à Saint-Lys, je crois, après Tour-en-Feuille, ou Plaisance. Plaisance, oui, c'est ce que j'ai pensé. Oui, à terme. Mais après, dès qu'on dépasse Tournefeuille, c'est plus notre collectivité, c'est le conseil départemental... Qui s'occupe des aides. Oui, qui s'occupe des travaux de notre collectivité.

6- est-ce que les réseaux de mobilité de Toulouse sont connectés aux autres modes de transport(les bus, métro) ?

Alors, oui, on essaie dans la mesure du possible. Avec les bus, pas tellement, bien qu'en fait, on est liés aux bus, parce que souvent, les aménagements... Souvent, quand il n'y a pas d'arbres suffisants, on réalise des aménagements cyclables qui sont partagés avec les bus. C'est ce qu'on a, par exemple, sur l'avenue de l'Ardenne ou à Tournefeuille, fin de l'avenue de Jean-Jaurès, sur une partie où c'est des couleurs de bus ou d'aéro vélos. Et après, sinon, notre réseau express vélo, on essaie de le connecter aux gares, aux stations de métro. Notamment celles qui sont en bout de ligne, qui sont des points de rabattement très utiles pour les vélos, qui viennent donc se stationner aux gares Basso Cambo, par exemple, pour ensuite terminer

leur itinéraire... Je me sens trop bien. D'accord. Mais voilà, c'est l'objectif. Notre rêve numéro 6, qui passe pas très loin de Basso Cambo, pour permettre de desservir la station. J'ai pas réussi à avoir l'impression, sous le coude, en grand, mais ça c'est du coup les tracés du réseau express vélo à l'échelle d'ici aux collectivités. En blanc, il y a Toulouse-Métropole, et en gris, les autres intercôts. Et là, c'est en zoom, avec les tracés un peu plus précis, à l'échelle de la métropole, avec tout ce réseau structurant, toutes les lignes pour que les trousseaux soient réalisées en cours de réalisation ou à venir. Tout ça, vous pouvez le trouver, sur le site de tisser aux collectivités, et sur le site internet de Toulouse-Métropole. Et après, sur la page Je participe, vous aurez les tracés un peu plus précis, avec la concertation également, la page Je participe du rêve.

7- Y a-t-il des obstacles pour l'utilisation des mobilités actives à l'échelle de la métropole ?

Des obstacles, il y en a plein. Il y a des obstacles environnementaux, parce que de plus en plus, on réalise des aménagements qui sont hors des routes, et donc qui impactent forcément l'environnement, la nature, les arbres. Et maintenant, on ne peut plus faire n'importe quoi, comme on a fait jusqu'à pas si longtemps. On ne peut pas abattre des arbres pour faire passer une piste cyclable. Il faut faire des enquêtes environnementales, voir s'il y a des espèces protégées, des espèces animales ou végétales à protéger, qui peuvent être contraignantes. Il y a des contraintes en termes de places aussi. On peut être chez des privés qui ne veulent pas rendre. Alors on essaie, quand on estime que l'aménagement est très utile, d'exproprier, mais ça prend des années. Il y a une contrainte financière. Des fois, on peut faire des aménagements, mais ça nécessite des investissements en infrastructures qui sont colossaux. Les freins peuvent être aussi politiques. Sur une voie, on peut faire un aménagement cyclable, mais au détriment du stationnement. Les riverains, les élus ou les deux sont parfois hostiles à ça. Du coup, ça nous empêche de faire l'aménagement qualitatif qu'on imaginait. On est obligé de composer avec tous ces éléments pour proposer quelque chose de sécurisé, malgré tout pour les vélos. Mais pas forcément les plus attractifs possibles. Notre objectif serait de faire des pistes cyclables séparées de la chaussée, partout. Sauf que dans la vraie vie, avec tout ce que je viens de dire avant, ce n'est pas toujours possible. C'est des couloirs de bus ouverts en vélo. Ce n'est pas l'optimal, mais c'est un compromis. Tu as dit quoi comme obstacle ? Je n'ai pas tout entendu pour voir si je complète. Les obstacles environnementaux,

financiers, financiers, politiques. Après, on a une spécificité. Ce qu'on a dit à Toulouse, peut-être par rapport à d'autres villes encore plus, c'est qu'on a un espace public qui est très contraint. De façade à façade, on a peu de place. C'est ce qui fait qu'il faut finalement enlever d'autres usages pour intégrer le vélo. C'est ce qui fait que c'est encore plus compliqué. La ville est ancienne, il n'y a pas assez de place. Après, il y a des villes anciennes où il y a de la place, où il suffit d'enlever des voitures. Souvent, on a beaucoup d'emprises. On doit passer le rêve où on se retrouve avec uniquement deux voitures, des trottoirs très petits, des emprises vraiment très contraintes. On ne pourra de toute façon pas faire un aménagement aussi large qu'on le souhaiterait. Encore moins en gardant le stationnement comme la Niblaise. Des fois, on est obligé de mettre un sens unique. C'est ce que j'ai dit, par exemple, sur l'avenue La Grande Rue Saint-Michel, on a réussi à passer en sens unique. Mais c'est quand même un cas exceptionnel pour l'instant pour pouvoir faire passer la piste cyclable telle qu'on l'imagine. Il y a d'autres voies où ce serait techniquement possible. Mais en termes de circulation du quartier, ça mettrait tout en pagaille. Pour l'instant, on n'a pas de validation politique pour développer plus ce genre de pratiques qui permettraient de débloquer bien des situations. C'est l'exemple de La Grande Rue Saint-Michel. Dans le cadre des projets d'aménagement diversité, on travaille dessus. Il y a des étudiants qui travaillent dessus. Depuis l'année passée, ils font des projets dessus. Moi, je travaille sur l'aménagement à la passerelle Anita Conti qui vient d'ouvrir il y a 8 mois ou 9 mois dessus. Je pense à un autre obstacle, quelque chose qui fait qu'on ne peut pas faire tout de suite tout ce qu'on aimerait. Au-delà de l'argent, on a beaucoup d'endroits où il y a des discontinuités, où on n'a pas de réseau actuellement. Il faudrait vraiment quelque chose, parce que c'est très dangereux. Ce qui est nécessaire, c'est de faire un franchissement. Un pont qui passe sur la Garonne, sur un cours d'eau, comme la passerelle Anita Conti, sur les salifiés français, ou sous la rocade, ou sur la rocade. Ce sont des procédures au-delà des enjeux environnementaux qui prennent très longtemps. Même si le besoin est tout de suite, que les cyclistes et les gens veulent qu'on aille vite, ce n'est pas possible. Même si on avait limité les moyens financiers, ce n'est pas le cas. En plus, ce sont de très bons projets. Après, on a des projets qui s'inscrivent dans des aménagements globaux, comme le long du Canal du Midi. Dans le cadre du Grand Parc du Canal du Midi, il y a un projet assez colossal, sur lequel il y a des beaux projets de pistes cyclables qui doivent se faire. Mais on est obligé de respecter cette temporalité, parce qu'on ne peut pas partir seul. Vu qu'il y a une requalification globale de façade à façade, tout le long du Canal du Midi dans Toulouse, on est lié à un timing cohérent. Et là, on passe en communication et sensibilisation.

8-Est-ce qu'il y a des actions menées par la Métropole pour valoriser les mobilités actives à l'échelle de la Métropole ?

Déjà, il y a toute la phase de concertation dont on parlait tout à l'heure. Je vous disais que je participais. Il y a eu une grande concertation à l'échelle de la Métropole, sur tous les tracés du réseau express vélo, où les gens sur les ateliers, sur les cartons de chaque tracé, pouvaient aller dire où les endroits étaient dangereux, où il faudrait vraiment vite faire quelque chose, où il serait bien de passer aussi par là, où vous avez toute la matière de ces ateliers disponible. Cela a permis aussi d'informer en amont, de sensibiliser et de prendre les avis, les conseils, les souhaits des gens en amont de la réflexion et de la concertation projet par projet. Sachant que souvent, quand on fait des grosses concertations comme ça, c'est des concertations obligatoires. Et là, ce n'était pas obligatoire. C'était vraiment une concertation volontaire par la Métropole. On pouvait encore la voir. Il y a des replays. C'était disponible en ligne, en présentiel, dans des grandes réunions, avec des ateliers partout sur le territoire. Ça, c'était déjà un gros volet. Ensuite, il y a eu des campagnes de communication, pas particulièrement sur le... Bref, sur le déploiement, le fait que le budget est conséquent. C'est le premier mandat électoral où il y a autant de budget pour les vélos. C'est-à-dire qu'il y a à peu près trois fois ceux d'avant, non ? Oui, voire un peu plus, puisqu'on a plus de 150 millions d'euros dans le mandat d'investissement en faveur des aménagements cyclables. Ce qui est inédit pour la Métropole. D'accord. Et après, aux communications, il y a des trucs ? Et si, on est en train de déployer... Bon, mais ça, c'est pas vraiment la communication. C'est une manière d'aller identifier sur le terrain. On est en train de commencer sur les scénarios qui existent, à les marquer au sol. Et après, on travaille sur l'alignement vertical également. Après, en début de mandat, on a fait quelques spots publicitaires pour sensibiliser au nouveau règlement du code de la route. Code de la rue. Code de la rue, pardon. Les chaussées à voie centrale banalisées, le tourner à droite au feu rouge. Le sas vélo. Avec les panneaux M12, le sas vélo aussi, voilà. En fait, sur la base des comportements un peu illicites qu'on a pu voir sur le terrain, nos collègues de la communication ont fait des petits spots qui étaient consultés sur Internet.

9- Et là, au niveau des partenariats, vous travaillez avec des associations, soit des inter pôles ou d'entreprises, pour démobiliser tous ?

En termes de partenariats avec des associations, on a la maison du vélo, avec qui on a une convention. Là, c'est plutôt pour la mise en œuvre du service que j'évoquais tout à l'heure. En termes d'usage des cyclistes, on a deux pieds de roue. Avec qui on a des échanges réguliers pour discuter sur les projets en cours ou sur les dysfonctionnements que deux pieds de roue

identifient et qu'on essaie de résoudre autant que possible. On est en partenariat également avec le comité départemental de randonnées pédestres, que j'évoquais tout à l'heure, pour vous aider plus particulièrement sur les GR. Puisqu'on les accompagne sur les GR, mais également sur l'ensemble des autres chemins de randonnée qui existent dans la métropole. On travaille un petit peu avec l'association Cycle Heureux. une petite association d'économie sociale et solidaire. D'accord. Qui récupère des vélos abîmés, qui les reconditionne. Ou qui en fait des supports vélos. D'accord. Qu'on lui achète et qu'on déploie petit à petit sur le territoire. On en a un exemple aujourd'hui à Michelet. Si vous voulez aller voir l'occasion. Vous parlez des entreprises aussi ? Oui. Après les entreprises, on a des partenariats avec les grosses entreprises. C'est plutôt des échanges, on va dire. Airbus avant tout, qui est très demandeur d'aménagements complémentaires, de corrections d'aménagement par rapport à la sécurité de ses usagers automobilistes ou cyclistes. Mais l'interaction entre les deux est forte. La proximité de leur site. On travaille beaucoup, un peu moins quand même avec Safran, avec Liber. Avec toutes les grosses boîtes du coin, il y a des interactions par rapport à vos infrastructures cyclables. Puisque leurs salariés... Ils utilisent beaucoup, c'est ça ? De plus en plus de salariés vont dans leurs sociétés à vélo. Donc du coup, les sociétés en question sont très demandeuses d'amélioration ou de création d'aménagements cyclables.

11- Que pensez-vous de l'impact qui a créé ces réseaux doux sur la métropole, sur l'établissement environnemental ?

Eh bien, un pacte forcément largement positif. Parce qu'on considère que dès qu'on a une personne sur un vélo, potentiellement, ça fait une personne moindre dans une voiture. Ce n'est pas toujours le cas puisqu'il y a des gens qui passent les transports en commun en vélo. En tout cas, c'est dans la dynamique favorable. Et c'est le cœur de notre métier. Et on sait qu'il y a une grosse marge de progression. Et c'est là quelques années. Oui, voilà. Dans quelques années, ça sera beaucoup progressé. On l'espère en tout cas. Quand on voit les parts modales qu'il y a dans les pays du Nord, aux Pays-Bas ou au Danemark, où ils sont à 30, 40, voire 50 % de parts modales sur les territoires. Alors qu'ici, on est entre 6 et 10 pour le centre-ville. Et plutôt 3, 4 dans la périphérie. On voit bien que la marge de progression est colossale. Elle est assez importante. Et par rapport aux perspectives, soit au développement d'améliorations à l'échelle de la métropole, qu'est-ce que vous proposez à l'instant ? Notre gros axe de progression, par rapport à ce que je viens de dire précédemment, c'est de proposer un maximum d'aménagements considérables dédiés, en site propre, dans la périphérie, là où la part modale est faible, là où la congestion automobile est forte, avec son courant d'air de

pollution, de congestion, de bruit à l'automobile, enfin voilà, tous les inconvénients ignorants à la voiture.

12- Et par rapport au conflit d'usage, est-ce que vous soulevez des conflits par rapport à l'usage ?

Ça va de pair avec l'augmentation de la part vélo, c'est que les conflits d'usage sont très croissants, surtout au centre-ville. Exemple caractéristique, la rue d'Alsace-Lorraine, où on a beaucoup de conflits d'usage, alors on essaye des types d'aménagements différents, on essaye des campagnes de communication aussi différentes, pour sensibiliser chacun au partage de l'espace public, au vélo, on essaie de faire un peu moins n'importe quoi, de rouler moins vite, de mieux respecter les piétons, et ça c'est le cœur même du code de la rue, qui est sorti depuis plus d'un an maintenant, et maintenant d'ailleurs ça se traduit, après des campagnes de sensibilisation, par des campagnes de relation. Donc les verbalisations, c'est parti là. Surtout avec les enfants qui utilisent les vélos, le vélo libre, c'est un vélo, alors effectivement les usagers de vélos à Toulouse, ne sont pas forcément des cyclistes aguerris, donc ils ne connaissent pas forcément bien les pratiques, et non plus les relations qu'ils doivent avoir avec les autres usagers en tant que cyclistes, donc c'est effectivement un public qui est problématique. Mais bon, il y a aussi des vélo-taffeurs qui sont bien conscients de leurs dérives, mais qui pour autant délibérément ne veulent pas changer leur attitude, parce que c'est plus simple, plus rapide, plus pratique pour eux comme ça. Donc malheureusement la seule solution, c'est de les verbaliser pour qu'ils comprennent mieux qu'ils ne sont pas laissés circuler dans l'espace public.

13- et une dernière question, qu'est-ce que vous pensez sur le GR86 ou sur la mobilité active ? Est-ce qu'il contribue à être efficace pour favoriser la mobilité active ?

Pour l'usage du quotidien, je dirais à la marge, très à la marge, parce que la plupart des sentiers de la randonnée du GR86 ne sont plus des chemins de terre. Donc pour le vélo utilitaire pratique du quotidien, ça ne marche pas, puisque l'utilisateur quotidien a un vélo de ville, classiquement. À la marge, la coulée verte du Touché, qui est un support du GR86 justement, lui oui, il peut l'être. Il y a des usagers qui ont travaillé en prenant cet aménagement quand ce n'est pas à la gadoue, mais dès lors qu'il n'a beaucoup plus, avec un vélo de ville, il n'en voit plus dessus. Donc l'impact des GR sur les usages du quotidien est quand même très limité. C'est plutôt des aménagements bien calibrés pour se promener, pour la randonnée au long cours.

Entretien n°3 - Le comité pédestre - Agente de développement sentiers pour la Fédération française de randonnée (Haute-Garonne).

1- Pouvez-vous vous présenter, s'il vous plaît ?

Je suis APOLLINE, MAQUET, je suis agente de développement des sentiers et itinéraires au sein de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre, et plus précisément du Comité Départemental de la Haute-Garonne. Alors, on passe à la deuxième question.

2-Pouvez-vous nous présenter brièvement le GR 86 et son tracé en Haute-Garonne ?

Ils sont tracés sur la métropole toulousaine, au sein de la région de la Randonnée Pédestre. Le GR86, c'est Toulouse jusqu'à Bagnères-de-Luchon. C'est 280 kilomètres. Il y aura donc de la plaine toulousaine, ensuite des collines au niveau du Vol Vest. Et après, on va arriver dans le Comminge avec le début des Pyrénées. On va avoir des vallées, des forêts, du panorama avec des sommets. Et puis, bien évidemment, au niveau du patrimoine, il y a quand même des vestiges romains au niveau de Saint-Bertrand-de-Comminge. Et en fait, c'est une axe parallèle du 861, qui est un GR qui s'appelle la Via Garona., elle longe vraiment la Garonne, alors qu'elles font exactement le même but, toutes devant de Toulouse à Luchon. Sauf que celle-ci va du coup être le 86, ce sera plus pour des randonneurs expérimentés, qui font des plus longs détours et il faut avoir de meilleures conditions.

3-Quel rôle joue le Comité départemental FFRandonnée dans la gestion ou la valorisation de cet itinéraire ?

Alors, c'est une marque déposée, en fait, le GR. Ça nous appartient.

Ah, ça vous appartient ? Oui. Il va falloir d'ailleurs, dans votre article, que vous nous notifiez, parce que vous ne pouvez pas en parler sans nous notifier. C'est une marque déposée, tout comme les GRP et l'application Marando, ça nous appartient aussi. Qu'est-ce qu'on en fait ? C'est nous qui homologuons les GR, la Fédération française. Vous ne pouvez pas créer un GR sans cette homologation-là. Et ensuite, on s'en occupe, c'est-à-dire on entretient le balisage. Dès qu'il y a un arbre cassé, une passerelle défectueuse, je ne sais pas, une dégradation des

panneaux signalétiques, tout ça, c'est nous qui intervenons ou qui faisons intervenir les communautés communes compétentes.

4-Quelle est la spécificité du GR 86 par rapport aux autres sentiers de randonnée du département ?

Alors, dans le département de la Haute-Garonne, nous avons le GR10. Le GR10, c'est la grande traversée des Pyrénées qui fait du coup de la mer à l'océan. La Via Garona, comme je vous ai dit, c'est de Toulouse jusqu'à Saint-Bertrand-de-Comminges qui longe la Garonne, alors que le 86, lui, c'est vraiment pour avoir l'entièreté des paysages de la Haute-Garonne, que ce soit des vallées fluviales, des forêts, et après, on arrive au niveau des Pyrénées. Alors que nos autres GR, ce sont surtout, vous savez, des variantes de Saint-Jacques, de Compostelle, c'est-à-dire le GR 653, le 78, chemin du pied de mont Pyrénéens, et le 46. Et là, on va aborder les questions des usages.

5-Quels sont les principaux types d'usagers du GR 86 dans ce secteur (habitants, touristes, randonneurs réguliers, familles, scolaires, etc.) ?

Alors, ce qu'il faut savoir, c'est qu'on n'a pas beaucoup de données au niveau de la fréquentation, parce qu'il y a 280 km, déjà, c'est en nature, et les gens ne nous préviennent pas qu'ils vont randonner sur ce GR. Forcément. C'est un chemin de libre droit, gratuit, et on ne demande rien en échange. Donc, il existe des moyens pour quantifier, créer des stats, ça s'appelle des éco-compteurs. On met ça, du coup, sur place, à différentes hauteurs pour éviter qu'on ait tous les lapins et tous les animaux qui passent, et ça permet de compter à chaque fois qu'un être humain passe, de le comptabiliser. Malheureusement, ça coûte très cher. On a souvent des dégradations de ces types d'appareils parce que c'est dans la nature tout seul, et donc on n'en a pas. D'accord. Donc, il existe des bases comme Strava, ce sont des choses, avec votre téléphone, vous pouvez autoriser la donnée à être diffusée pour créer de la statistique, mais il y a très peu de gens qui le font. Donc, en réalité, on n'a aucun chiffre. On ne sait pas. Par contre, on sait que le GR86 est utilisé par des randonneurs, peut-être en itinérance, parce que c'est le but d'un GR, donc sur plusieurs jours, avec des nuitées, dans de l'hébergement dur ou bien avec du biwak en autonomie, ou des tronçons peuvent se faire avec des transports en commun à la journée. Donc, vous n'avez pas un contrôle absolu ? On n'a aucune idée s'il y a 100, 1 000, 10 000 personnes à l'année qui passent. Mais vous arrivez à identifier les types de randonneurs qui fréquentent la zone ? Les types d'usagers ? Oui. Non. Les habitants ? Non. Soit les randonneurs, soit les gens qui font du sport ? On ne sait pas. On ne sait pas s'ils sont de Haute-Garonne, s'ils sont de France, s'ils sont des étrangers, on ne sait

pas s'ils viennent à la journée, on ne sait pas s'ils sont en itinérance, on n'a aucune idée s'ils sont sportifs, quel âge, quelles catégories socioprofessionnelles, aucune idée. Ça consiste en défaillance, c'est vous bien ça ? Alors, c'est sur l'ensemble de la fédération, c'est national, mais oui, effectivement, il y a un travail de récolte de données et de statistiques à faire. Mais encore une fois, nous en Haute-Garonne, la fédération française de la randonnée pédestre en Haute-Garonne, on a 1600 kilomètres de sentiers. 1600 kilomètres, c'est beaucoup.

C'est compliqué de savoir qui passe sur chaque kilomètre. Et puis même si on avait le nombre, on ne saurait pas quel âge ils ont, si c'était une femme, un homme, où est-ce qu'ils habitent, s'ils sont sportifs, voilà. Sinon, il faudrait mettre des questionnaires qui pendent les arbres en disant si c'est noir. C'est compliqué pour l'instant. C'est à travailler dessus. Si vous avez un projet de statistiques, venez nous voir.

7-En quoi les pratiques évoluent-elles depuis quelques années (effet Covid, conscience environnementale...) ?

Alors moi, je ne travaillais pas encore ici, mais on m'en a parlé, effectivement. Il y a eu une baisse des adhérents. Nous, la fédération, on fédère les clubs de randonnée. Je peux d'ailleurs vous donner nos clubs. On en a 40 quelques-uns en Haute-Garonne. Ça représente à peu près 3000 licenciés. La plupart sont retraités. Et il y a eu une baisse. On était à 4000 avant le Covid. Mais au niveau national, il y a eu une baisse. Oui, là, on parle aussi de coopération et de dynamique électorale

.8-Avez-vous remarqué qu'au lieu de faire des échanges ou partenariat avec d'autres communes, ou soit avec la métropole de Toulouse, la métropole de GR86 ? Oui, on ne travaille jamais seul.

Ce n'est pas nos chemins. Le GR métropolitain, c'est une marque qui nous appartient, mais le chemin ne nous appartient pas. Donc, c'est à nous ou c'est aux communautés de communes, aux EPCI de nous contacter, ou dans l'autre sens, pour être demandeurs de valorisation de leur territoire à travers de la randonnée, c'est-à-dire une activité sportive décarbonée, gratuite et accessible à tous, favorable pour la santé et l'environnement. Il y a des projets continuellement. Les EPCI, les communautés de communes nous sollicitent pour la création de GR, GRP ou PR.

9-Le GR 86 est-il pris en compte dans les politiques publiques locales de mobilité ou d'aménagement du territoire ?

Non. Malheureusement, non. Cette année, il y a des gros problèmes de subventions nationales. Tout le monde a eu des subventions coupées. Le 86 n'est pas pris en compte. Il est même laissé à l'abandon. Pourquoi ? Parce qu'il est long. 280 km, c'est long. Il y a beaucoup de balisages à faire. Il y a beaucoup de signalétique. Il faudrait le rendre vivant, c'est-à-dire créer des documents promotionnels comme les topo guides que vous avez ici, ou des topo cartes. Il n'en existe pas pour l'instant, malheureusement. Donc, il n'y a pas de promotion possible. En fait, un GR, c'est qu'un chemin si ça ne devient pas un produit commercial. Il faut qu'on arrive à qu'il ait une identité et qu'ensuite, dynamisé par des événements, de la publicité, qu'on crée des randonnées, qu'on crée une activité. Le 86, pour l'instant, nous, on en a discuté parce qu'il est laissé à l'abandon, c'est-à-dire que nous n'avons pas de subvention actuellement pour l'entretenir. Vous n'êtes pas aussi un partenaire au Nouveau-Européen ? Vous n'avez pas de partenariat avec l'autre pays ? Alors, on a des partenariats avec l'Europe. Ça s'appelle. P-O-R-T-E-F-A-C. Oui. Mais là, ça concerne un projet qui s'appelle Désir. Vous avez l'affiche derrière. C'est un projet France-Espagne en dehors. Trois pays ensemble. Voilà, pour créer des itinéraires pour aller d'un pays à l'autre. Mais quand on est uniquement sur la France comme ça, c'est compliqué d'avoir des subventions européennes.

10- comment faites-vous pour entretenir les zones ?

C'est une très bonne question. On entretient les sentiers par deux, trois façons différentes. Le balisage ? oui, le balisage, ce sont 150 bénévoles dans la Haute-Garonne qui balisent 800 kilomètres par an. Donc la moitié. Et après, une fois, on passe. L'autre année, on ne passe pas. On fait juste une veille. Donc, on va juste marcher ou juste se tenir informé s'il y a eu des gradations. Et voilà. Donc, tous les deux ans, on le balise. Le GR, c'est donc du rouge et blanc. Je vais vous donner un petit flash. Et voilà. Le balisage, ça se fait en ayant eu une formation avec des bénévoles. Et donc, on fait ça à la peinture ou bien avec des stickers. Oui, c'est ça. Il faut avoir fait une formation préalable avec la fédération. Et puis après, on respecte une charte qui est grande, lourde. Il y a plein de pages. Donc, on ne balise pas n'importe quand, n'importe où et n'importe comment. Et après, l'autre entretien qu'on fait, c'est avec Suricate. Suricate, c'est du gouvernement français qui a mis ça en place. C'est pour toute activité extérieure. Dès qu'on veut dire quelque chose par rapport à quelque chose qui ne va pas, **on peut faire un signalement**. Dépôt sauvage, je ne sais pas, une barrière qui est cassée. Là, il y a eu beaucoup de vent à Toulouse. Je ne sais pas si vous avez remarqué, mais en fait,

il y a des panneaux pour indiquer le centre-ville, Basso-Cambo, tout ça. Et ils avaient tourné. C'est embêtant. Donc, voilà. Tout ça, en fait, il y a des signalements. Alors ça, c'est la bonne volonté des gens. Et nous, dès que ce sont sur nos sentiers, on le remonte. Ça revient jusqu'à nous et on le traite.

12-D'accord. Existe-t-il des projets en cours ou offre-t-il pour les jeunes 86 pour l'instant ?

Malheureusement, non. Parce que la volonté publique et politique n'est pas là. Les sous n'est pas là.

13-Comment la Fédération de randonnée évolue-t-elle l'impact du GR 86 sur les territoires passent ?

Alors, c'est une bonne question. Déjà, ça renforce la possibilité d'activités sportives en plein air. Parce qu'ils existent quand même. Et puis, après, on n'a pas de chiffre économique, par exemple, tu vois, ça passe, je ne sais pas, à Aurignac. Ça passe, par exemple, à Tournefeuille, sur votre commune. Je ne sais pas quel est l'impact. Est-ce que les commerces ont vu une évolution de leur chiffre d'affaires parce que le GR a été créé ? Je ne sais pas. La semaine passée, j'ai fait un entretien avec l'association Des Pieds et des Roues. J'avais demandé, il y avait un cinéma à Écos-Pieds à côté. Ils ont dit qu'il y a des jeunes qui prennent le GR pour venir voir le cinéma et tout ça. Je pense que ça contribue à un impact sur les territoires. Ah oui, c'est possible. Mais nous, on ne la quantifie pas. C'est dommage. Elle est là, elle est présente, c'est sûr. Je pense que c'est les gens locaux. En fait, là, sur Tournefeuille, c'est sûr que les gens l'utilisent. Et d'ailleurs, il n'y a pas que ça. Il y a aussi un PR. Si ma carte veut bien s'ouvrir, puisque je vais faire n'importe quoi, je vais vous le montrer.

14- D'accord. Quels sont, selon vous, les freins qui empêchent l'utilisation de la GR86 pour les âgés et les mobilité réduite?

Toute personne qui est en fauteuil, ce n'est pas possible. Et après, au niveau des transports en commun, un GR, c'est linéaire. Donc, on ne revient jamais au point de départ. Si on n'a pas un transport en commun ou deux voitures pour en laisser une au point d'arrivée et l'autre au point de départ, je ne sais pas comment on y va. Voilà. Les parkings, il y en a. Ça, il y en a. Après, c'est juste que si on vient en voiture, soit on fait un aller-retour, soit il faut avoir deux voitures pour en laisser une au point d'arrivée, au point de départ. Il y a quelques tronçons qui se font en

gare. En plus, là, on va quand même avoir de nouveau la ligne de Luchon. Il y a eu quand même une volonté politique de remettre la ligne en circulation Toulouse-Luchon, Bagnère de Luchon. Donc, je pense qu'on va avoir un impact sur notre GR, parce que les gens vont pouvoir aller à Aurignac, vont pouvoir aller à Bannière, marcher, reprendre plus loin le train et voilà. Ça va être l'avantage. Oui, l'argent. Des subventions. Nous, on est une association. On n'est que deux employés et demi. On a beaucoup de travail. Il y a beaucoup de choses à faire. Si personne ne nous subventionne, je serai à la porte. Clairement, je ne vais pas être payée. Ce n'est pas possible. Oui, c'est ça. Notre premier financement, c'est les licenciés. Parce que du coup, quand ils prennent leur licence dans un club, il y a une partie qui nous revient parce qu'ils prennent en même temps une licence au comité. Mais on fait des randonnées un peu, on fait des événements sportifs pour valoriser les sentiers qu'on a mis en place. Mais on ne gagne pas notre pain grâce à ça. Nous, on est vraiment subvention. Il faut que l'État, les communautés de communes, les EPCI, TICO, SNCF, j'en sais rien, Orange, SFR, nous subventionnent. Sinon, on ne vit plus. La mairie, vous êtes en contact avec la mairie pour aider les autres ? Oui, toujours en contact. J'ai une question. Vous savez, l'EGF contribue beaucoup plus sur l'aspect écologique, sur le territoire. Pourquoi la mairie s'intéresse beaucoup plus au vélo écologique, mais elle n'investit pas sur l'EGF ? Je ne sais pas pourquoi. Ils ont fait, à un moment donné. Maintenant, ils sont plutôt en vélo. Les vélos, oui. Ils sont beaucoup en vélo. À Toulouse, en tout cas, ils bougent beaucoup sur le vélo. Pourquoi j'aurais tendance à dire que... Déjà, ils ont moins d'argent, c'est sûr. Avec la politique macro-niste, il y a eu des restrictions drastiques. Donc, voilà. S'ils ont moins d'argent, nous, on en aura moins en échelle. Mais je ne sais pas. Peut-être que les vélos sont des personnes qui consomment plus. Les gens vont au boulot à vélo. Les gens vont au cinéma. Les gens vont... Je n'en sais rien. Les gens vont... Ils sont au quotidien pour les loisirs. Voilà, c'est ça. Alors qu'un randonneur, ce n'est pas le plus grand consommateur. Généralement, il a des fringues qui sont vieilles depuis 10 ans. Il s'en fiche de la mode. Un sac à dos, une paire de chaussures, ça dure longtemps. Et puis, une fois qu'on est sur les sentiers, à part écouter le chant des oiseaux, on ne va pas dépenser trop de cartes bancaires. Je pense qu'il y a vraiment un impact économique. Malheureusement. Et après, ça dépend des départements. Il y a d'autres départements comme le Gard ou l'Hérault en Occitanie où là, il y a une vraie volonté politique actuelle. Et ils ont vraiment beaucoup d'argent. Et ils développent beaucoup de sentiers.

15-A votre avis, quel est le potentiel du GR86 à l'échelle intercommunale et métropolitaine dans le développement de la mobilité douce ?

Merci. C'est une bonne question. L'impact, tu as dit ? L'intercommunalité ? Non, le potentiel du GR86 à l'échelle intercommunale et métropolitaine. Une retombée touristique, c'est sûr. Une attractivité du territoire pour les personnes locales et aussi d'autres départements. Elle est là, mais il faudrait l'entretenir, la développer et en faire la promotion. Mais si on mettait les moyens, ça fonctionnerait. Il y a beaucoup de randonneurs en France. Pas internationalement. Il y a plein de pays où les gens n'ont pas le temps et n'ont pas les ressources de première nécessité pour arriver à faire de la marche juste pour marcher. Il y a plein de gens, ils ne comprennent pas. Ce que je comprends. Nous, en France, on a un gros pays de randonnées et de randonneurs. Donc, il y a un impact touristique. Et donc, de développement local, économique, au niveau des musées, des commerces, et du patrimoine qui l'entoure.

16-Selon vous, y a-t-il une évolution sur les rôles de la Fédération française sur la mobilité ? Une évolution, tu dis ? Sur la mobilité ? Oui, plus inclure les transports en commun. D'accord. Voilà, je dirais ça.

Pour éviter l'utilisation de la voiture, quoi. D'accord. Après, autre... Rajeunir la population de randonneurs. C'est quelque chose qu'il faut faire. Parce que les pratiquants sont vraiment la plupart à la retraite. Et donc, ce serait intéressant d'arriver à toucher la famille. Voilà. C'est assez intéressant. Ça va être aussi de l'entraînement à ce niveau.

17 - Quels types de conflits peuvent survenir entre les cyclistes et les piétons?

Par exemple, nous, on n'a pas le droit de créer un chemin sur une piste cyclable mixte. Ça marche. Si c'est pas mixte, on peut pas. Mais s'il y a des problèmes, effectivement, surtout en urbain, au niveau de la métropole de Toulouse, parce que les vélos ont une grande importance et c'est un nombre incalculable. Nous, là, on est sur la piste cyclable du Canal du Midi. C'est des milliers de personnes qui passent par jour. Oui. Donc, je crois que j'avais un chiffre, mais je ne suis plus sûre. Je crois que ce sont 6 000 cyclistes par jour qui passent ici, là. Juste là. Pour faire des activités de travail. Le travail, aller en ville, se déplacer, faire du sport, voilà. C'est une voie mixte. Avec aussi les personnes qui promènent les chiens. Les chiens, les enfants, les fauteuils roulants, les poussettes, les personnes âgées, des bancs, voilà. Même moi, j'allais pas assez loin. J'ai fait souvent du sport et tout ça. Ce que j'ai remarqué, c'est

assez dangereux, je pense. Souvent, il y a des vélos qui viennent, il y a des gens qui passent. Après, nous, on n'a pas la responsabilité.

17- Que pensez-vous de la sécurité sur le GR 86?

Surtout, ce qui est homologué GR, GRP ou labellisé PR, oui. Après, si les gens ne sont pas affiliés à la FFRandonnée, donc ont une assurance avec nous, on ne va pas être responsable. Mais par contre, si c'est le chemin qui est dangereux parce qu'il y a une traversée de route dans un virage, en pleine campagne, sans visibilité et sans passage piéton ou d'aménagement, ça, c'est nous qui sommes responsables. C'est nous qui avons fait le GR ici et on prend notre responsabilité. Et c'est un point très sérieux. On met à l'honneur de faire très attention.

18- Est-ce que vous sensibilisez les usagers sur l'utilisation ?

Oui, on sensibilise les gens avec le cyclotourisme et les cyclo déplacements et aussi au niveau de la montagne parce qu'on a quand même un département qui va jusque dans les Pyrénées. C'est une zone dangereuse. Et cette année, de mémoire, il y a eu cinq personnes décédées quand même sur la Haute-Garonne, dans les Pyrénées. Cinq personnes ? Oui, cinq ou six. C'est beaucoup. Oui. Quand je parle de l'année, c'est la saison hivernale, 2024-2025. La saison va de novembre à maintenant. Voilà. Ce n'était pas des adhérents, mais on a quand même été au courant. Les préfectures nous préviennent directement et on communique avec tous nos adhérents. Faites attention. Ici, ça glisse, n'y allez pas. Il y a un arrêté, tatati, tatata....

19-Et selon vous, comment le G96 peut-il être efficace pour favoriser la mobilité active?,(vélo, marche, etc.)

C'est écrit pourquoi. Donc, c'est le lieu idéal. Parce que parfois, ça peut permettre d'éviter les bossons. Ah oui ? Certains sont favorables à prendre le vélo. Vous qui êtes dans Tournefeuille, ça permet d'aller au cinéma, par exemple, comme tu dis. Voilà. Ça permet de connaître sa communauté de communes sans passer par les trottoirs. Ça permet d'éviter du goudron. Ça permet, si vous avez des animaux, qu'ils puissent, eux aussi, éviter le goudron parce que c'est pas agréable de marcher dessus. Et les pommes en loco aussi. Oui. Ils connaissent légèrement

les gens locaux. Oui, c'est ça. Vous avez fait un entretien avec les habitants. Mais certains sont favorables avec les samedes randonnées parce qu'ils se promènent le soir. À 18h aussi, si tu pars là-bas, tu verras qu'il y a beaucoup de cyclistes. Certains rentrent du travail. Surtout, il y a des employés d'Airbus qui prennent cette chaîne tout le temps. OK. Il y a aussi des gens qui font un tour pour promener leurs chiens pendant le week-end.

ENTRETIEN n°4 - 2 PIEDS 2 ROUES - Adhérent de l'association 2 pieds, 2 roues du GR.

1- Est-ce que vous pouvez vous présenter et présenter votre association ? Alors, je m'appelle Florence Navarro. Je suis membre de l'association Deux Pieds, Deux Roues depuis très longtemps.. Parce que j'utilise le vélo pour aller travailler tous les jours sur la commune de Tournefeuille. D'accord.

2- est-ce que vous pouvez présenter les objectifs ou soit l'importance de votre association ? Alors, Deux Pieds, Deux Roues, l'antenne de Tournefeuille, est une des antennes les plus importantes des antennes de l'agglomération toulousaine. D'accord. Donc, Deux Pieds, Deux Roues milite pour le développement des aménagements pour les mobilités douces, notamment le vélo, mais aussi les piétons.. L'association organise des réunions d'information, organise une bourse au vélo, participe aux activités dans l'esprit Récup, tout ce qui est économie sociale et solidaire de réemploi. Et sert de partenaire à l'agglomération, donc surtout de métropole, mais surtout ici à Tournefeuille, avec la ville de Tournefeuille. Pour demander l'amélioration des aménagements cyclables. D'accord.

Par exemple, refaire une piste cyclable, par exemple, installer des panneaux M12 qui permettent au feu rouge, au vélo de continuer sans s'arrêter au feu. D'accord. Demande des arceaux vélos devant les commerces pour pouvoir attacher ses vélos en sécurité et des aménagements autour des pistes cyclables et des aménagements bus. Pour que ce soit un peu plus compatible. D'accord.

3- Quel est votre lien avec le GR86 et comment intégrez-vous vos actions ? Alors, le GR86, c'est une des voies vertes qui traverse la ville de Tournefeuille. Donc, moi, je l'utilise au quotidien avec mon vélo pour aller travailler, parfois aussi pour aller m'y promener. Je ne suis jamais allée plus loin que la plaisance du Touche. D'accord.

4- Travaillez-vous en partenariat avec la Mairie, des écoles ou des entreprises pour promouvoir la mobilité douce? Oui. Alors, Deux Pieds, Deux Roues Tournefeuille organise

chaque année ce qu'on appelle Allons-y à Vélo avec les écoles de toute la commune, école, collège, lycée. Mais il y a aussi une action que nous faisons pour les entreprises. Donc, c'est un challenge organisé deux fois par an. en hiver au mois de janvier et au printemps au mois d'avril-mai, où on incite les élèves à venir à l'école, au collège, au lycée en vélo. Et maintenant, on a développé la trottinette, marche à pied et autres skate et tout ça pour faire en sorte que les enfants se rendent compte et les parents qu'il est possible d'aller à l'école, d'aller travailler à vélo sans prendre la voiture.

5. Comment percevez-vous l'usage du GR86 pour les déplacements quotidiens ? (est-il utilisé pour aller au travail, à l'école, aux commerces, etc. ?)

Pour la partie, en tout cas, qui traverse la commune sur laquelle j'habite, il est très utilisé, le GR86, parce que les gens s'y promènent, les gens y vont courir, les gens y vont promener leur chien, les gens s'y déplacent à vélo. Et comme il longe un petit ruisseau, ça donne un peu une impression d'être à l'extérieur, dans une zone verte. Ils se déplacent en site propre, ils se déplacent en site sécurisé. Oui, en plus, le GR86 permet de faire du vélo sur un site où il n'y a absolument pas de voiture.

C'est vrai que c'est sécurisant, surtout avec des enfants. D'accord.

Grilles d'observations

Thématique : Les mobilités au sein du GR86	
4 mai 2025 9h30 à 12h30	Alentours du GR 86 - Parc de la Paderne
Accessibilité	
Accès au sentier (voiture, transport public, vélo, piéton)	Facile d'accès pour les piétons et cyclistes d'autant qu'il y a moins de voiture que d'habitude, ce qui permet d'avoir plus d'espaces et pour circuler.
Présence d'un parking à proximité	Place de stationnement présente partout pour les véhicules motorisés à quatre roues. Un seul parking à vélo à l'avenue Général de Gaulle.
Chemin d'accès praticable pour tous (PMR, familles, etc.)	Accessible à toutes et à tous.
Fréquentation	
Nombre approximatif de randonneurs croisés	Une dizaine de randonneurs voir un peu moins.
Type de public (familles, sportifs, seniors, groupes scolaires, etc.)	Part de personnes âgées prédominantes, adultes et enfants en bas-âge. Aucune ségrégation genrée apparente, mixité. Actifs, non actifs entre 0-18 ans et retraités. Maîtres qui promènent leurs animaux de compagnie, familles, couple, randonneurs, coureurs, cyclistes, habitants etc.
Traces d'une fréquentation excessive (déchets, sentier élargi, bruit, etc.)	Moyennement fréquentés, pic de fréquentation vers 11 heures au parc et dans les rues/allées.
Aménagements et équipements	
Présence de bancs, aires de repos, abris	Bancs uniquement vers le parc.
Tables de pique-nique, poubelles	3 tables de picnic et beaucoup de poubelles dans les grands axes, conteneurs dans les rues et boulevards.
Présence de sanitaires,	Point d'eau potable dans le parc.

Thématique : Les mobilités au sein du GR86	
points d'eau potable	
Attractivité	
Présence de points de vue, paysages remarquables	Paysages plaisants, rues et parcs fleuris.
Diversité des milieux naturels (forêt, rivière, prairie, etc.)	Forêt de la Paderne, le Touch et ses berges.
Intérêt patrimonial ou culturel du parcours	Le parc ancien de l'ancien domaine de Catherine Gilbert.
Activité	
Activités pratiquées (marche, course, VTT, balade équestre, etc.)	Vélo, marche active/rapide, balade/randonnée.
Traces d'activités annexes (bivouac, pêche, cueillette, etc.)	
Signalisation	
Présence et lisibilité du balisage	Pancarte du Parc de la Paderne
Panneaux d'indication ou d'information (faune, flore, patrimoine)	Panneaux de signalisation routier et de Toulouse Métropole (5 rue du 19 mars) au sujet des aménagements en cours ou à venir, panneau pour la préservation d'espaces (à 11 rue d'Anjou 31170).
Cartes du sentier ou panneaux directionnels	Panneau de direction au carrefour des 5 rue des Acacias et au GR86 de l'avenue du Maréchal Leclerc.
Sécurité	
Passages dangereux bien aménagés (barrières, cordes, rampes)	Passage dangereux au niveau du carrefour des Acacias.
Sentier stable et sans obstacle majeur	Fragmenté par les routes et voies de circulation.

Thématique : Les mobilités au sein du GR86	
Présence de dispositifs d'urgence ou de secours (rare, mais à noter si présent)	Aucun dispositif de secours.
Entretien	
Sentier propre et bien entretenu (absence de déchets, végétation taillée)	Entretien des sentiers à forte fréquentation et très propres.
État des infrastructures (ponts, escaliers, passerelles, etc.)	Infrastructure et mobilier urbain en bon état mais une différence entre ceux qui sont neufs et anciens.
Traces d'érosion ou de dégradation du sol	

Thématique : Les mobilités au sein du GR86	
18 avril 2025 - 16h20 à 18h20	<i>Berges du Touch</i>
Accessibilité	
Accès au sentier (voiture, transport public, vélo, piéton)	Passages piétons présents mais peu stratégiques qui poussent les piétons à traverser la route de façon anarchique. Pistes explicites (avec des panneaux de signalisation pour) et implicite (espaces larges et bétonisés qui se différencie des sentiers pour piétons moins larges et en terre battue) Voies de bus qui se situent à l'extérieur des berges Arrêt de bus mal aménagés, qui à l'air à l'abandon
Présence d'un parking à proximité	Systématiquement des places de stationnement aménagées qui accompagnent les axes de passages rejoignant la berge et le GR 86.

Thématique : Les mobilités au sein du GR86	
	Un espace de stationnement aucunement aménagé, en terre battue sans marquage. Quasiment aucun espace de stationnement pour vélo.
Chemin d'accès praticable pour tous (PMR, familles, etc.)	Certains espaces accessibles aux personnes à mobilités réduites vers le milieu de la zone d'étude qui correspond au carrefour de voie allant vers la Ramée. Certaines berges accessibles qu'aux piétons ce qui créer des conflits d'usage.
Fréquentation	
Nombre approximatif de randonneurs croisés	Une vingtaine de randonneurs.
Type de public (familles, sportifs, seniors, groupes scolaires, etc.)	Tout âge confondu, autant de personnes âgées seules ou accompagnées, que d'adulte et d'enfant allant du nourrisson en poussette aux préadolescents. Autant de femmes que d'homme sur les berges du Touch, davantage de garçon dans les terrain de sport (basket, tennis, foot) à proximité du Touch Actifs, retraités, non actifs entre 0 et 18 ans. Tout type de famille à configurations familiales diverses, coureurs, randonneurs, cyclistes, pêcheurs, promeneurs
Traces d'une fréquentation excessive (déchets, sentier élargi, bruit, etc.)	Dynamique de fréquentation différentes selon l'espace : Rassemblement d'individus vers le Sud de la zone d'observation dû aux différents mobiliers urbains mis à disposition, milieu de la zone d'étude davantage convoité par les mobilités à quatre roues. Fort pic d'activité vers 17h de personnes qui partent ou viennent.
Aménagements et équipements	
Présence de bancs, aires de repos, abris	Beaucoup de bancs tout au long du GR86.
Tables de pique-nique, poubelles	Une seule table de picnic à côté de l'étang proche du Touch et de la Ramée
Présence de sanitaires, points d'eau potable	Aucun point d'eau, le seul aperçu défectueux.

Thématique : Les mobilités au sein du GR86	
Attractivité	
Présence de points de vue, paysages remarquables	Cascade qui attire les usagers, au niveau du pont reliant la Rue de la Cascade.
Diversité des milieux naturels (forêt, rivière, prairie, etc.)	Bois, prairie, rivière du Touch et L'Ousseau.
Intérêt patrimonial ou culturel du parcours	Le Touch et ses paysages verdoyants.
Activité	
Activités pratiquées (marche, course, VTT, balade équestre, etc.)	Véhicule motorisé à quatre roues (voiture, camionnette, transports en commun) vélo, VTT, Marche.
Traces d'activités annexes (bivouac, pêche, cueillette, etc.)	Pêche pratiquée au Lac des pêcheurs.
Signalisation	
Présence et lisibilité du balisage	Balisage avec des panneaux jaunes et les directions.
Panneaux d'indication ou d'information (faune, flore, patrimoine)	Panneaux explicites et voyant mais certaines fois pas respectés par les cyclistes et les piétons. Panneaux interdisant souvent l'accès au véhicule motorisé à deux roues.
Cartes du sentier ou panneaux directionnels	Pancarte au niveau du GR86, de la coulée verte du Touch de Tournefeuille et de ses chemins/routes/activités qu'on y trouve a
Sécurité	
Passages dangereux bien aménagés (barrières, cordes, rampes)	Aucun passage dangereux si ce n'est par la confrontation avec certains usagers en vélo.
Sentier stable et sans obstacle majeur	Pas d'obstacle majeur physique.

Thématique : Les mobilités au sein du GR86	
Présence de dispositifs d'urgence ou de secours (rare, mais à noter si présent)	Aucun.
Entretien	
Sentier propre et bien entretenu (absence de déchets, végétation taillée)	Entretien des espaces les plus fréquentés.
État des infrastructures (ponts, escaliers, passerelles, etc.)	Escaliers en pierre taillés, sentiers, ponts en bois visuellement usé mais très solides.
Traces d'érosion ou de dégradation du sol	Aucune trace d'érosion.

Itinéraires de nos observations

