



Le journal des mobilités actives

n°160 Printemps 2026

SOMMAIRE

- p. 2 : Édito du Président
- p. 3 : Bilan AG 2026
- p. 4 à 6 : Voir et être vus : libérez les espaces
- p. 7 à 9 : Accident grave avenue de Fronton
- p. 10 : Les 20 ans des Balades Nocturnes
- p. 11 & 12 : Un point sur les vélo-écoles
- p. 13 à 16 : Revue de Presse
- p. 17 & 18 : L'Embouchure comme traversée
- p. 19 : Grand Tour de la Haute Garonne
- p. 20 : Vélo et Santé
- p. 21 & 22 : À pied entre Auch et Pau
- p. 23 & 24 : Les jeux urbains de Granhòta
- p. 25 : Information Partenaires
- p. 26 : Actualités Vélo Routes & Voies Vertes
- p. 27 : Balades à Vélo Toulousaines
- p. 28 : Agenda

ISSN : 2260-3441
Dépôt légal : Mai 2026

ÉDITO

On repart pour un mandat..

Nouveau mandat, nouvelles mobilisations

Il y a environ 2 mois l'équipe de Jean-Luc Moudenc a été réélue à la mairie de Toulouse et à la Métropole.

Cette liste n'avait pas le programme le plus ambitieux sur les modes actifs (le taux d'adhésion de cette liste à nos propositions était d'environ 50%) : ils ont cependant pris des engagements formulés dans leur programme ou à travers leurs réponses à nos propositions. Nous ne manquerons pas de les leur rappeler pendant tout le mandat. Nous devons aussi être vigilants vis à vis de politiques qui viseraient à réduire les droits des piétons et des cyclistes.

Nous aurons besoin de l'implication et la mobilisation de toutes et tous car de gros sujets sont en cours ou vont émerger dans les prochains mois : en particulier la poursuite de la concertation sur le Plan de Mobilité (PDM), le déploiement d'un véritable Plan Piéton, ambitieux, sincère et financé, la poursuite du déploiement du Réseau Express Vélo (avec en particulier le franchissement sécurisé des ruptures urbaines).

Lors de notre assemblée générale qui s'est tenue une semaine après le 2ème tour des élections municipales, on a pu constater un engouement certain pour les nouvelles commissions thématiques qui doivent permettre de renforcer l'implication des adhérent.e.s dans la vie de l'association mais aussi renforcer nos actions de plaidoyer.

Outre les deux commissions thématiques déjà existantes (les commissions Piétons/Marche et Infrastructure), 4 nouvelles commissions ont ainsi été lancées : Enfants, Intermodalité, Se libérer des GAFAM, et Grands Projets. N'hésitez pas à rejoindre ces groupes de travail/réflexion. Par ailleurs, si vous êtes motivé.e.s par d'autres sujets liés aux modes actifs, sentez vous libre de créer des commissions pour discuter/approfondir ces sujets.

Enfin, fidèle à sa raison d'être, ses valeurs et à ses engagements de nouveaux combats s'annoncent : contre la Jonction Est et pour la défense des droits des personnes à pouvoir se déplacer à pieds ou à vélo dans l'agglomération. Comme nous l'avons fait dans le passé nous n'hésiterons pas en engager des recours gracieux, et contentieux s'il le faut, contre des aménagements qui ne respectent les lois (Loi d'Orientation sur les Mobilités, loi d'accessibilité de la voirie et des espaces publics).

Activement

Boris Kozlow - Président association Deux Pieds Deux Roues

BILAN AG 2P2R

C'était le 28 mars !

L'Assemblée Générale de 2P2R s'est tenue le 28 mars 2026

Nous avons relevé une bonne participation avec 72 présent.e.s et 49 procurations. Comme chaque année, le rapport d'activité qui a été publié est très complet sur tous les axes d'intervention de l'association.

Le rapport moral a souligné la fidélité de l'association à ses valeurs et à ses engagements : les points suivants ont été mis en avant :

- Actions récurrentes sur la dangerosité des chantiers qui envahissent de façon récurrente les espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes et les mettent en danger.
- Alertes des élus de la Métropole sur les panneaux publicitaires qui envahissent les espaces publics et les trottoirs, entravant le déplacement des piétons et qui sont souvent source de danger car ils masquent la visibilité des piétons et des cyclistes.
- Continuité dans l'organisation de l'opération "Cyclistes Brillez", avec Toulouse Métropole et des agents de la Police Municipale, opération qui reste nécessaire, car encore maintenant de nombreux cyclistes n'ont pas d'éclairage et se mettent en danger.
- Grand succès de la Transtoulousaine en mars 2025 avec 580 inscrits.
- Très gros travaux en fin d'année qui ont débouché sur des documents présentant les priorités et les propositions de l'association pour le prochain mandat municipal. Ces documents faits pour Toulouse et aussi au niveau de plusieurs antennes ont contribué au débat démocratique sur les propositions des différentes listes sur le thème des mobilités.
- Le Collectif Vélo Occitanie (dont 2P2R est partie prenante) a fêté sa deuxième année complète d'exercice et a commencé son travail de plaidoyer auprès du conseil régional et de la SNCF (en particulier sur l'intermodalité vélo/transport en commun).
- Manifestations et présence médiatique soutenue contre le projet de la Jonction Est.
- Gros travail interne sur l'analyse de l'avancement du REV avec un bilan à fin 2025 plutôt médiocre selon l'analyse terrain que nous avons réalisée.

Présentations réalisées lors de l'AG : activités du Relai de Pibrac, avancement du REV, présentation des balades du dimanche et les balades nocturnes, bilan des adhésions.

Après la présentation de l'avancement du projet associatif, un travail collaboratif a été organisé pour définir le contenu de commissions complémentaires à celles qui existent déjà (Piétons/Marche et Infrastructure) :

- Commission Intermodalité Train + Vélo
- Commission Grands Projets
- Commission Se libérer des GAFAM
- Commission La ville à hauteur d'enfants

La réunion du CA d'avril 2026 suivant l'Assemblée Générale a permis d'élire le nouveau bureau :

- Président.e : Boris Kozlow
- Présidente en devenir sur l'année : Françoise Chatenoud
- Trésorière : Françoise Chatenoud
- Trésorière adjointe : Cécile Bartet
- Secrétaire : Sébastien Bosvieux



VOIR ET ÊTRE VUS : LIBÉREZ LES ESPACES

Moins de panneaux !

Voir et être vus – Libérez les espaces !

Vendredi 06 mars, les activistes des collectifs 2pieds2roues rap_toulouse et anvcop21_toulouse se sont alliés lors d'une action contre la place des panneaux d'affichage publicitaire JCDecaux dans la ville de Toulouse.

Ils ont dénoncé :

- L'implantation de panneaux dont le positionnement est dangereux pour les piétons et cyclistes : manque de visibilité, aménagements des trottoirs non respectés, distraction des automobilistes,
- La pollution que les panneaux génèrent (lumineuse et énergétique) et leur nombre croissant chaque année,
- La place omniprésente de la publicité dans notre ville, l'incitation à la consommation et les pub sexistes.

Ainsi une dizaine d'affiches sont apparues dans des panneaux situés à l'avenue Crampel, sur les allées Charles de Fittes et dans le quartier Saint-Cyprien.



Pour 2P2R, qui s'inscrit dans l'axe de défense des mobilités, cette action fait suite à une analyse démarrée en 2025 sur les positionnements de mobiliers urbains qui peuvent perturber l'accessibilité et la visibilité : Panneaux Decaux, abris bus Tisséo ou simplement containers pour la collecte des déchets alimentaires en complément de ceux du verre ou des textiles.

Plusieurs réglementations ne semblent pas toujours respectées :

- La loi du 11 février 2005 visant à garantir une voirie accessible à toutes et tous : personne en fauteuil, famille avec poussette, groupe d'enfants, accompagnants de senior, personne aveugle.
- La charte d'accessibilité de Toulouse Métropole : elle préconise le maintien d'une largeur minimale de cheminement piétonnier de 1,40 mètre, ainsi qu'une largeur libre de 90 centimètres devant les panneaux d'abribus.



• L'article R418-4 du Code de la Route : sont interdites la publicité et les enseignes, enseignes publicitaires et préenseignes qui sont de nature, soit à réduire la visibilité ou l'efficacité des signaux réglementaires, soit à éblouir les usagers des voies publiques, soit à solliciter leur attention dans des conditions dangereuses pour la sécurité routière.

Nous avons rassemblé dans cette cartographie quelques exemples : [voir lien](#)



Suite à cet état des lieux, des réunions ont eu lieu avec la Mairie et les responsables de l'entreprise Decaux : la mairie a confirmé son accord pour analyser les implantations qui pourraient être accidentogènes, mentionnant cependant :

- Que l'ensemble des mobiliers urbains d'affichage existants et implantés sur le domaine public de Toulouse, soit 640 dispositifs, a été positionné en accord avec les autorisations délivrées par les différents services compétents de la Collectivité et sous réserve de l'avis de l'architecte des Bâtiments de France (ABF). Ils répondent à cet égard à la réglementation en vigueur en matière d'accessibilité des piétons et des personnes à mobilité réduite.

- Que l'ensemble de ces dispositifs d'affichage, positionnés à proximité des traversées piétonnes, a été validé par la Direction de l'Urbanisme et le service Développement et Aménagement de chaque Territoire de Toulouse Métropole concerné, dans le respect des principes liés à la visibilité et la sécurité des usagers empruntant les cheminements bordant les voies de circulation, tel que le prévoit l'Article R418-4 du Code de la Route

- En outre, le Règlement Local de Publicité intercommunal (RLPI) de Toulouse autorise toutes les implantations de mobiliers urbains d'affichage, inférieur ou égal à 2m², à proximité des carrefours giratoires ou intersections.



Suite à ces échanges, il semble que les cas où il y a manque de visibilité et caractère accidentogène vont devoir être bien argumentés : peu de cas ont été à ce jour traités par les services de la mairie de Toulouse.

Un cas traité avant le lancement de cette opération :



Images Route de Blagnac - Rue Giacomo Puccini : Avant/Après

Un cas traité depuis le lancement de l'opération :



Images Place Danlou Avant/Après

Jean-François Lacoste / Didier Joint - 2P2R

Le piéton averti

Le piéton averti, c'est depuis 2022 la lettre d'information mensuelle de 2P2R sur l'activité piétonne nationale, régionale et locale.

Le Piéton Averti présente en un format A4 une mine d'informations mensuelle :

• **Information venant des organisations nationales :**

Rue de l'Avenir, Réseau Vélo et Marche, Cerema, ADEME, La Fabrique des Mobilités, Collectif Place aux Piétons....

• **Information sur des projets divers et variés :**

Plans piétons, opérations Rues Aux Enfants, opérations lancées par les départements, les villes ou communautés d'agglomération pour promouvoir la marche...

Bonne lecture : [accès aux newsletters du Piéton Averti sur le site 2P2R](#)

Le piéton
averti

ACCIDENT GRAVE AVENUE DE FRONTON

Dramatiques
conséquences

Un camion renverse sur l'avenue de Fronton une trottinette : une gamine de six ans amputée d'une jambe

Le 06/01/2026, dans la Dépêche du Midi a été publié un article titré « Une fillette de 6 ans sur une trottinette grièvement blessée » [1].

Voici quelques précisions (au-delà de celles couchées dans ledit article, notamment, « selon le Code la route circuler à deux sur une trottinette constitue une infraction » ou encore « l'enfant a été happée lors d'une manœuvre du chauffeur, victime de l'angle mort ») qui auraient méritées, à mon avis, d'y être abordées.

1/ A l'endroit exact où l'accident a eu lieu, soit le croisement entre l'av. de Fronton [2] et la rue Hilaire Pader (pas précisé dans la Dépêche [3]), la bande cyclable, couleur verte, très délavée et pas du tout visible par temps de pluie, existante tout au long de la chaussée de l'av. de Fronton, et sur laquelle circulait la trottinette, disparaît à cette intersection, alors qu'elle est plus ou moins présente sur les autres intersections.

2/ Depuis toujours, des centaines de gros camions, parfois gigantesques, en provenance soit du Marché d'Intérêt National (situé 300m plus loin, vers le pont de La Vache, côté impair) soit de l'immense zone logistique (située juste en face du MIN, côté pair, donc, au 164 exactement), empruntent (surtout au petit matin, lorsque la visibilité est moindre) la rue H. Pader pour poursuivre ensuite leur itinéraire vers la rocade via l'av. des Etats-Unis : fort probablement le camion à l'origine de l'accident en faisait partie.

3/ Depuis le début du chantier de la future ligne C du métro (soit depuis 2022), des dizaines d'immenses camions-bennes en provenance de l'immense chantier situé à côté de la station de La Vache (placée, elle, à quelque 500m du lieu où l'accident s'est produit) via la sinueuse rue Marc Miquet, traversent l'av. de Fronton pour emprunter eux aussi, direction la rocade, la rue H. Pader à l'endroit-même où notre trottinette a été renversée par notre camion.

4/ Des dizaines de milliers d'autres types de véhicules motorisés traversent aussi les lieux, l'av. de Fronton étant l'un des axes majeurs reliant le « grand nord » au « grand centre-ville » toulousains.

5/ Aucun des quatre passages-piétons sur les chaussées des voies mentionnées n'a de cycle de fonctionnement réservé exclusivement aux piétons : chaque fois que, par exemple, des piétons marchant côté impair vers le centre-ville, se disposent à emprunter, au vert pour eux, le passage-piéton sur la chaussée de la rue H. Pader, nombre de véhicules motorisés roulant sur la chaussée de l'av. de Fronton en provenance du « grand nord » ou du « centre-ville » ont droit, eux aussi -bien qu'ils n'aient pas la priorité sur les piétons-, à traverser ce même passage-piéton pour emprunter la rue H. Pader.

[1] Pour les abonné(e)s à la Dépêche, l'article est consultable [ICI](#).

[2] L'av. de Fronton est aussi la route départementale D-4

[3] Pour visualiser cet endroit sur Google maps, voir [ICI](#)



Tous ces piétons seront, forcément à un moment ou à un autre, dans l'angle mort des conducteurs de tous ces milliers de véhicules, et en particulier des centaines de gros véhicules : les piétons marchant vers le centre-ville auront les véhicules en provenance du « grand nord » dans leur dos, donc ils ne pourront savoir si des véhicules vont tourner à droite à cet endroit. C'est, somme toute, la configuration de l'accident en étude, que l'article de la Dépêche décrit assez bien : « (...) la trottinette roulait sur la chaussée (...) Le camion roulait dans la même direction, sur la gauche des victimes, jusqu'à une intersection (rue H. Pader, ndlr). C'est au moment où le camionneur a amorcé un virage à droite que le drame s'est produit, alors que la fillette et sa mère continuaient tout droit. Le poids-lourd a percuté l'engin (sic), situé dans son angle mort ».

6/ Aucun système d'éclairage direct sur les quatre passages-piétons présents sur les lieux n'a jamais existé ; cette absence d'éclairage sur les passages-piétons est monnaie courante dans l'agglomération toulousaine.

7/ Ni le trottoir pair ni le trottoir impair de l'av. de Fronton entre le Pont de La Vache et la rue H. Pader ne répondent aux critères d'accessibilité [4] : à plusieurs endroits leur largeur n'atteint même pas 90cm, et c'est le cas du trottoir courant devant le passage-piéton que la mère et sa fille sur leur trottinette et le chauffeur dans son camion venaient de traverser juste avant l'accident. À 400m des lieux, direction Lalande, se trouve le Pont de La Vache, dont le seul trottoir (oui, il n'y en a qu'un, il ne s'agit pas d'une erreur de notre part) est tellement étroit que deux poussettes ne peuvent pas se croiser.

8/ A même pas 150m des lieux, un immense chantier immobilier sur presque 22.000m² entre les avenues de Fronton et des Etats-Unis, totalisant 627 logements, s'apprête à être achevé. Dans un rayon d'un kilomètre, d'après nos calculs quelque peu approximatifs, pas moins de 2.000 nouveaux logements vont être bientôt habités : la future station multimodale de La Vache (lignes B et C, pas moins de 6 lignes de bus, plus les trains de banlieue), va bientôt devenir l'un des points névralgiques pour les mobilités dans le territoire de l'agglomération toulousaine. En particulier, le nombre d'usagers piétons sur ces lieux va croître exponentiellement dès 2028.

9/ La limite de vitesse sur toute l'av. de Fronton est de 50km/h, tout comme sur la rue H. Pader et la rue Alfred Nobel (la prolongation de la première, débouchant sur l'av. des Etats-Unis). Quand on est usager piéton habituel des lieux, et en dehors des heures de pointe, on peut affirmer que nombre de conducteurs interprètent les cercles peints sur la chaussée encerclant la quantité 50 comme une limite de vitesse « minimale » et non pas « maximale ». Seule la rue Marc Miguet est soumise à une limite de vitesse de 30km/h (maximale, bien sûr !).

[4] Depuis 2005, 140cm de largeur libre de tout obstacle ; Toulouse Métropole dans sa Charte accessibilité (2022) préconise 200cm.



10/ Sauf erreur de notre part, aucun aménagement conséquent pour réduire les dangers pour les usagers piétons n'est prévu (à titre provisoire ou définitif) ni sur cette intersection ni sur l'ensemble de l'av. de Fronton.

Si vous habitez ces parages, si vous aviez des enfants (des écoliers, des collégiens, des lycéens), leur accorderiez-vous la permission de se déplacer dans ces lieux tout seuls, que ce soit à pied, à vélo ou sur une trottinette ? Et pourtant l'école publique élémentaire Jules Ferry, se trouve à 300m des lieux, juste devant (ou presque) le commissariat de police Toulouse-Nord ; et pourtant le collège Rosa Parks et le gymnase de Lalande se trouvent à 500m à vol d'oiseau des lieux ; et pourtant le lycée Roland-Garros se trouve à moins de 1000m des lieux, tout comme le collège Henri de Toulouse-Lautrec et le lycée Urbain Vitry.

Ainsi va Toulouse, une ville « d'équilibre » [5].

Félix Martín Moral - référent 2P2R Lalande

[5] C'est bien ce que certaines autorités municipales et métropolitaines affirment. Voir [ICI](#).

La séquence de l'accident :

Feu vert sur l'av. de Fronton au vert pour continuer
a/ tout droit vers le centre-ville (le sens que la dame sur la trottinette a pris)

b/ tourner à droite pour emprunter la rue H. Pader (le sens que le chauffeur du camion a pris)



Un camion qui s'apprête à emprunter le rue H. Pader

Un deuxième camion (bien que ce soit la même entreprise) qui s'est presque entièrement engagé dans la rue H. Pader



Un troisième camion qui s'est entièrement engagé dans la rue H. Pader (le feu rouge dans cette rue est toujours au vert pour les piétons).

LES 20 ANS DES BALADES NOCTURNES

Bon anniversaire !

Les 20 ans des Balades Nocturnes : fêtons cela !

En avril 2006 une équipe de bénévoles lançait les Balades Nocturnes dans l'association.

Quelques-un-e-s sont toujours à 2P2R et beaucoup ont changé de missions ou de zone géographique.

Depuis le lancement des BN, il y a toujours eu la volonté de faire découvrir les infrastructures cyclables existantes et aussi celles manquantes aux cyclistes participant-e-s.

Toujours de manière :

- Organisée, sécurisée : pour cela les BN sont encadrées par une douzaine d'organisat-ric-e-ur-s qui bloquent les rues ponctuellement à l'avancement du cortège des cyclistes.

- Accessible aux cyclistes néophytes, comme aux plus âgé-e-s, aux enfants capables de faire 15 à 20 km. Avec une pause convivialité, récupération au milieu.

Certaines BN sont même des KidicalMass pour que les plus jeunes puissent y participer (10 km maxi et pas de dénivelé).

Anecdote : au hasard du Tour de la Haute-Garonne à Vélo 2026, j'ai rencontré une ancienne organisatrice qui a reconnu le maillot Balade Nocturne que nous mettons parfois pour promouvoir l'évènement.

Devant la difficulté à trouver des organisat-ric-e-ur-s, il a parfois été envisagé de les arrêter mais cette Balade Nocturne redevenue mensuelle depuis janvier 2026 fait partie des évènements phares incontournables pour 2 Pieds 2 Roues pour la partie pratique du vélo au même titre que les Balades du Dimanche ou la Transtoulousaine pour la partie pédestre.

L'équipe d'organisation vous invite à participer à cette Balade Nocturne événement des 20 ans qui aura lieu le 29 mai avec rdv place Saint Sernin (côté musée St Raymond) à 20h15 et qui se terminera en un moment convivial entre participant-e-s.

Et si vous appréciez le concept n'hésitez pas à rejoindre l'équipe d'organisation pour la sécurité, la communication ou les partenariats. Toute aide est la bienvenue au sein d'une équipe dynamique de bénévoles.

A minima suivez-nous sur les réseaux sociaux.



Emmanuel Dupas – Coordinateur des BN 2P2R

UN POINT SUR LES VÉLO ÉCOLES

Ca roule à la MDV ..

L'histoire des vélo-écoles sur Toulouse commence historiquement en 2009 avec la **Maison du Vélo** : acteur engagé pour l'enfance et la jeunesse, la MDV a alors créé une vélo-école à destination des enfants et des adultes. Elle a obtenu rapidement le soutien de Toulouse Métropole et du Rectorat pour décliner des actions de promotion d'une pratique citoyenne et vigilante du vélo dans les écoles.

MAISON DU VÉLO
Toulouse - Occitanie



Voici le témoignage de son animateur : "La force de la vélo-école de la Maison du Vélo est sa capacité à amener les enfants des écoles primaires vers des déplacements du quotidien à vélo. Dans le cadre du Savoir Rouler à Vélo (SRAV) ou d'un projet d'école, nos éducateurs, en collaboration avec les enseignant-es, interviennent auprès d'élèves qui suivent environ 10h d'apprentissage du vélo : de la maniabilité à la circulation en tête de file, en passant par la connaissance des panneaux du code de la route et des règles de circulation.

D'autre part la vélo-école de la Maison du Vélo dispense des cours d'apprentissage du vélo à des adultes en insertion professionnelle dans le cadre du PDIE financé par le CD31 et le PLIE financé par Toulouse Métropole, le SICOVAL et l'Union Européenne. En 2024, le programme national Vélo-Egax a débuté, financé par les Certificats d'Economie d'Energie et vise à favoriser l'utilisation du vélo au quotidien pour tous.

Que ce soit l'ICAM, les Douanes Midi-Pyrénées, l'université de Toulouse, l'ASEI ou encore la clinique Pasteur, Airbus Industrie, tous ces employeurs ont eu la même bonne idée : proposer à leur personnel des cours de remise en selle, de prise en main VAE ou des séances pour adopter les bonnes pratiques et se rendre au travail à vélo en sécurité. Nos éducateurs contribuent ainsi à la baisse du risque de l'accidentologie sur les déplacements domicile-travail. Certaines séances se sont déroulées dans le cadre de l'obtention du label Objectif Employeur Pro Vélo (OEPV)".

Contact : Florent Collin - Responsable pôle vélo école/référent scolaire
09 72 19 92 02 | 07 68 64 02 02

UNE NOUVELLE VÉLO ÉCOLE À TOULOUSE

Ca roule à la
Bicicleta !

Une nouvelle vélo-école à Toulouse !

La Bicicleta est une nouvelle vélo-école toulousaine basée dans le quartier Bonnefoy.

Présente sur la ville et la petite couronne toulousaine, elle forme et accompagne tous les publics (enfants, ados, adultes et seniors), de l'apprentissage des bases du vélo jusqu'à l'acquisition de l'autonomie pour se déplacer en sécurité en ville.

Les cours de vélo :

En cours individuel ou collectif (4 personnes max), les stagiaires bénéficient d'un accompagnement personnalisé et d'une pédagogie progressive et adaptée aux besoins et aux objectifs de chacun.e.

Plusieurs formules sont proposées, pour les niveaux débutant, intermédiaire ou confirmé :

- Apprendre à faire du vélo
- Se remettre en selle
- Se déplacer en sécurité
- Faire du vélo avec un enfant

Les formations "La route vue du guidon" :

Pour les salariés d'entreprises, associations ou collectivités, les formations "La route vue du guidon" ont pour objectif de transmettre les bonnes pratiques aux cyclistes qui souhaitent gagner en confiance et en autonomie dans leurs déplacements. 3 modules possibles : un quiz, une animation théorique et un parcours.

Plus d'infos : <https://labicicleta-toulouse.fr/>

Email: contact@labicicleta-toulouse.fr

Tél: 06 86 95 16 52



Appels à volontaires !

Un article à publier ?

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

2P2R vous attend !

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

Municipales 2026 à Toulouse : vélo, voiture, ce que veulent les candidats

À Toulouse, tous les candidats aux municipales des 15 et 22 mars 2026, promettent une ville plus fluide et plus agréable. Mais quand il s'agit de réduire la place de la voiture et de développer marche, vélo et transports en commun, les positions divergent. L'association 2 Pieds 2 Roues a interrogé les candidats, et met les programmes face à leurs contradictions.

À l'approche des municipales des 15 et 22 mars 2026, difficile de trouver une liste qui ne parle pas de "qualité de vie" ou de "mobilités durables". Pourtant, l'analyse détaillée menée par l'association 2 Pieds 2 Roues (2P2R) révèle un paysage plus contrasté qu'il n'y paraît.

Sur le papier, certaines listes affichent une adhésion massive aux propositions en faveur de la marche et du vélo. La liste Gauche Unie menée par François Briançon (PS, Écologistes) arrive en tête (90,5 % d'adhésion), suivie de Nouvel Air de Lambert Meilhac (86,5 %) et Demain Toulouse de François Piquemal (LFI) (81,5 %). À l'autre extrémité, Le Bon Sens Toulousain de Julien Leonardelli (RN) plafonne à 44 %, tandis que Protégeons l'Avenir du maire sortant Jean-Luc Moudenc (divers droite), atteint 52,5 %.

Mais au-delà des pourcentages, c'est la cohérence entre les mots et les actes qui interroge.

"Pro-voiture" et mobilités actives : l'équation impossible ?

Le cas de la liste Protégeons l'Avenir concentre les critiques de 2 Pieds 2 Roues. Dans ses réponses écrites à l'association, la liste se dit favorable à des objectifs ambitieux pour la marche et le vélo. Sur son site de campagne en revanche, le ton change radicalement : le slogan revendique être "la seule liste pro-voiture".

Plus troublant encore, souligne 2P2R : l'absence totale des mots "marche" ou "piéton" sur la page mobilité du site, et une seule occurrence du mot "vélo". L'association pointe également des chiffres de fréquentation présentés de manière contestable concernant Téléo et le réseau Tisséo.

Pour ses auteurs, cette communication brouille le message et fragilise la crédibilité des engagements.

Lors de l'oral du 11 février, la liste "Protégeons l'Avenir" a rappelé avoir initié le projet Réseau Express Vélo et affirme vouloir décongestionner la ville et décarboner la mobilité. Le public a toutefois souligné la contradiction entre cet objectif et leur slogan "seule liste pro-voiture".

Prudence ou immobilisme ?

Du côté de la liste RN du Bon Sens Toulousain, le discours se veut plus direct : oui à l'amélioration du cadre de vie, mais sans

faire de la réduction de la voiture un objectif central. La transformation de l'espace public doit rester « prudente » et préserver la fluidité automobile

Pour 2P2R, cette position revient à refuser toute rupture avec le modèle actuel, alors même que la congestion et la pollution sont régulièrement dénoncées.

Des ambitions... mais comment faire ?

Les listes classées "volontaristes" défendent, elles, une inflexion plus nette. Gauche Unie (PS et Écologistes) et Demain Toulouse (LFI) promettent un renforcement massif des mobilités actives et des transports collectifs. Nouvel Air va plus loin en affichant un objectif spectaculaire : 100 000 voitures en moins. Mais l'association juge la mesure phare — la mise en sens unique des pénétrantes — "difficile à mettre en œuvre" et insuffisamment argumentée

Derrière les annonces, la question demeure : quelles priorités budgétaires ? Quels arbitrages politiques face aux oppositions locales ?

L'association 2 Pieds 2 Roues précise que "cinq autres listes, également candidates pour le 15 mars, n'ont pas donné suite à notre sollicitation". "En conclusion, nous invitons les électrices et électeurs à consulter l'ensemble de nos analyses, à s'informer pleinement, et à choisir les candidat.es les plus engagé.es pour une mobilité durable, inclusive et fluide." **Cyril Doumergue**

Municipales 2026 à Toulouse : les "autoroutes" pour vélos au cœur du débat politique, "65 % du réseau n'est pas programmé" estime une association

À l'heure où les déplacements à vélo séduisent de plus en plus de Toulousaines et Toulousains, le sujet du Réseau express vélo (REV) s'invite au débat des municipales. L'association 2 Pieds 2 Roues dresse un bilan mitigé de ce projet d'envergure dont 65 % du réseau à l'échelle de l'agglomération n'est toujours pas réalisé.

Se déplacer à vélo à Toulouse, oui, mais pas n'importe comment. C'est en substance ce qui ressort du dernier bilan, publié fin janvier, par l'association 2 Pieds 2 Roues (2P2R), qui milite depuis plusieurs années pour davantage de pistes cyclables dans l'agglomération toulousaine. Il y a, semble-t-il, encore du chemin à réaliser : l'association brosse un bilan mitigé de ce projet d'envergure dont 65 % du réseau à l'échelle de l'agglomération n'est toujours pas réalisé. La semaine dernière, le débat sur un plus vaste maillage du réseau express vélo (REV) s'est invité lors d'une réunion publique en présence des principaux candidats aux élections municipales des 15 et 22 mars.

"65 % du réseau n'est pas programmé"

Sur les 430 km de lignes prévues initialement sur l'agglomération toulousaine, le constat est sans appel pour

2P2R : "65 % du REV n'est pas encore programmé d'ici deux ans, tandis que 35 % du réseau est terminé ou bien avancé (travaux achevés, en cours ou programmés dans moins de 2 ans). 25 % sont considérés comme terminés". L'association enfonce le clou : "Côté Toulouse Métropole, 60 % du réseau est toujours en projet sans programmation à court ou moyen terme tandis que 40 % sont terminés ou en cours (travaux en cours ou programmés à moins de 2 ans) dont 30 % considérés comme terminés".

La promesse d'un réseau réalisé à 100 % ?

Le Département peut mieux faire, estime 2P2R : "le réseau non programmé se monte à 75 % tandis que les travaux en cours, programmés à moins de deux ans ou terminés représentent 25 % (16 % terminés)". Preuve, rappelle l'association, que la promesse politique semble s'être érodée au fil du temps. "Pour les élections de 2020, le REV est encore au cœur du volet politique cyclable de la campagne. Jean-Luc Moudenc promet ainsi la réalisation de 100 % du réseau sur Toulouse Métropole pour 2026 (promesse qui passera à 50 % quelques mois plus tard soit 145 km). Actuellement la Métropole évoque 95 km au Gabarit REV et 20 km en travaux. Côté département, on annonce 100 km en 2028".

La qualité sacrifiée sur l'autel du kilométrage ?

L'aspect quantitatif n'est que la face émergée de l'iceberg. L'étude de 2P2R souligne un problème majeur de qualité : sur les 109 km livrés, seuls 33% répondent réellement aux

standards de qualité "optimum" du REV. Une écrasante majorité (67 %) présente des aménagements jugés insuffisants ou incompatibles, comme des largeurs trop étroites ou des partages de voirie inadaptés.

L'association pointe du doigt l'utilisation de dispositifs tels que les "Chaucidou" ou les bandes cyclables, qui ne garantissent pas la séparation physique nécessaire entre vélos et voitures. Pour 2P2R, un véritable REV doit permettre aux cyclistes de se doubler en sécurité et anticiper une hausse massive du trafic, avec des pistes idéalement larges de 2,5 m à 4 m.

Repenser la rue pour réussir la transition

Le dossier cite néanmoins des exemples de réussite, comme la Grande rue Saint-Michel à Toulouse, récemment inaugurée. Ce projet a inversé les priorités en plaçant le piéton et le cycliste au centre de l'aménagement, grâce à une mise à sens unique de la circulation automobile et une végétalisation accrue. À l'aube de nouveaux mandats électoraux, l'enjeu est de taille : transformer ce qui ressemble parfois encore à un "gymkhana" urbain en une infrastructure cohérente capable d'absorber les 10 000 cyclistes quotidiens attendus sur certains axes. Le chemin vers une agglomération réellement cyclable semble encore long.

Gérald Camier

Sortir des sentiers battus" : la Haute-Garonne lance sa grande boucle sur 665 km en treize étapes

Le comité départemental du tourisme va inaugurer du 1er au 13 mai son tour de la Haute-Garonne à vélo, un itinéraire de 665 km et treize étapes, imaginé avec l'association 2 Pieds 2 Roues. Les inscriptions pour y participer sont ouvertes jusqu'au 27 avril.

C'est bientôt l'heure du départ. Le circuit inaugural du Tour de la Haute-Garonne à vélo, nouvel itinéraire cyclotouristique de 665 km imaginé par le comité départemental du tourisme et l'association toulousaine de promotion du vélo 2 Pieds 2 Roues, est prévu du 1er au 13 mai prochains. Ce parcours en treize étapes, de 31 à 64 km et de 270 à 750 mètres de dénivelé, sur lequel les deux partenaires planchent depuis fin 2024, croise des lieux emblématiques du département comme Saint-Bertrand-de-Comminges, le canal du Midi ou le lac de Saint-Ferréol.

"L'objectif est aussi de faire découvrir des territoires moins touristiques, moins identifiés et de sortir des sentiers battus. Le tracé emprunte des routes secondaires à faible circulation. Il a été construit pour l'itinérance et pour être accessible au plus grand nombre et en famille, avec des points d'eau, des propositions d'hébergement et de restauration à chaque étape. Toutes les villes d'arrivée et de départ, sauf quatre, peuvent être

ralliées en train", explique Loïc Gojard, président de Haute-Garonne Tourisme.

Vélo et visites

Depuis Toulouse, cette grande boucle qui traverse 73 communes sillonne le Savès autour de Rieumes et l'Isle-en-Dodon, puis les vallons et les collines du Comminges jusqu'aux contreforts pyrénéens, de Cierp-Gaud à Luchon. De là, elle suit le cours de la Garonne et de l'Ariège, rejoint le Lauragais et la Montagne Noire à Revel, repique au nord-ouest pour rallier le Frontonnais et les Hauts Tolosans autour de Cadours, dernière étape avant le retour à Toulouse.

Pour tester ce nouveau parcours grandeur nature, le CDT a conçu quatre "packs" de trois jours et deux nuits, entre le vendredi 1er et le mercredi 13 mai. Ils incluent l'organisation des étapes, le roadbook détaillé, deux nuits en camping, les dîners en restaurant, le transport des bagages et du matériel, les visites guidées dans différents sites patrimoniaux et l'encadrement par les équipes de 2 Pieds 2 Roues. Une centaine de participants sont attendus pour ce circuit inaugural, trente se sont déjà engagés.

Johanna Decorse



Face à ce constat, le projet propose une transformation radicale : convertir une partie de cette infrastructure routière en parc urbain. L'ancienne boucle du périphérique deviendrait ainsi un espace paysager reliant plusieurs grands ensembles naturels de la ville, dont les berges de la Garonne et les canaux toulousains. L'objectif est de recoudre les quartiers fragmentés et de créer de nouvelles continuités écologiques et sociales.

Au cœur de cette proposition se trouve la reconversion du pont de l'Embouchure. Aujourd'hui dédié à huit voies de circulation automobile, le viaduc serait transformé en parc suspendu accessible aux piétons et aux cyclistes. L'infrastructure deviendrait un lieu de promenade offrant des panoramas sur la Garonne, les Ponts-Jumeaux ou encore le port historique.

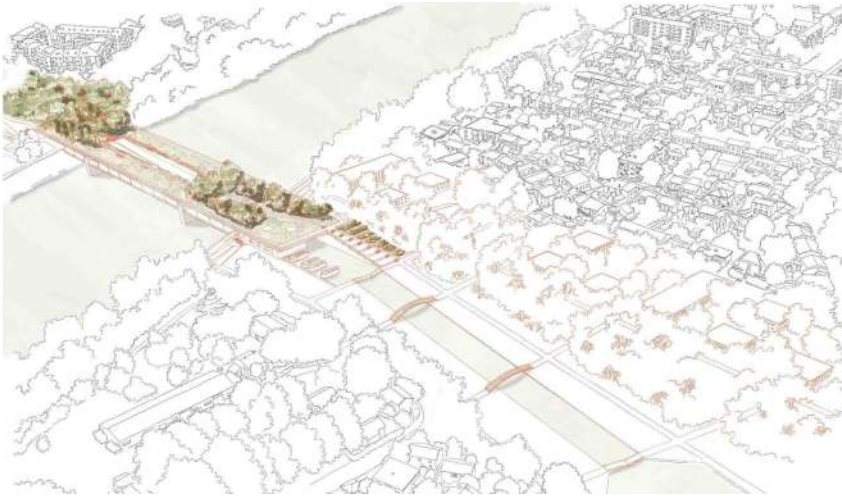


Figure 2 – Le port de l'embouchure habité

Sous le pont, un nouveau bassin accueillerait un marché flottant alimenté par des péniches venues des zones agricoles situées en amont des canaux. Cette logistique fluviale permettrait de renouer avec les circuits courts et de renforcer le lien entre ville et campagne. Des espaces de restauration, des événements culturels et des lieux de rencontre, complèteraient ce dispositif, transformant l'infrastructure en véritable lieu de vie.

Finalement, ce grand parc restaure les liens urbains effacés par la logique autoroutière et recentre la ville sur une mobilité plus douce. À travers cette utopie ancrée dans le réel, le projet défend une idée simple : les infrastructures du passé peuvent devenir les fondations de la ville de demain.

Lola Bappel - Architecte

GRAND TOUR DE LA HAUTE GARONNE

C'est parti !

Le grand tour de la Haute-Garonne a été pensé, préparé et reconnu sur le terrain par un groupe de cyclistes issus des Balades du Dimanche : il consiste en une boucle de 669 km, divisée en 13 étapes de 32 à 64 km. Le tour a fait l'objet d'une inauguration par le Comité Départemental du Tourisme (CDT 31) du 1er au 13 mai 2026. Une dizaine de participants ont bien voulu tenter l'expérience, ils en ressortent bien fatigués mais ravis.



C'est un parcours sportivement très exigeant tel qu'il a été proposé, 4 pack de 3 jours consécutifs plus une journée inaugurale. Le CDT privilégiait de loin la visite et la découverte du département : ces activités ont allongé les étapes et ajouté du dénivelé compensé en partie par une logistique transportant le gros des bagages des participant-e-s.

De notre côté, nous l'avons accompagné et guidé mais nous n'aurions pas fait le même choix. Nous aurions plutôt privilégié des étapes plus courtes à la journée en reliant une gare à l'autre pour rendre l'effort plus gérable. Nous promettons dans l'année à venir des portions du tour de la Haute Garonne plus adaptées à nos besoins et qui se ferait par étapes sur des WE Balades du Dimanche.



De ce tour, notre regard fut militant permettant de repérer et souligner les écueils et difficultés que peuvent rencontrer les cyclistes sur ces routes départementales mais aussi de mentionner l'absence d'arceaux vélo dans la plupart des sites touristiques pouvant accueillir des cyclistes.

Toutefois les participants ont pu profiter de visites fort intéressantes organisées par les professionnels du tourisme, passant de la présentation et dégustation de productions locales à la visite de musées et de sites patrimoniaux.



Ce fut une belle approche de la diversité départementale en côtoyant les paysages du piémont pyrénéen au Canal du Midi et en passant par les montagnes du Comminges, du Volvestre ou les coteaux du Lauragais.

Joëlle Monchouzou Monteil et Emmanuel Dupas - 2P2R

VÉLO ET SANTÉ

Faites du vélo !

Le vélo, bon pour le coeur et pour stabiliser la tension [1]

Sur route, au grand air, ou même dans son appartement, le vélo répond aux recommandations des médecins pour faire travailler son coeur et lutter contre l'hypertension.

Ce que disent les scientifiques.

À tout âge, un peu d'exercice chaque jour (trente minutes au minimum) est plus utile pour la santé que beaucoup d'activité une seule fois par semaine, rappelle le Comité français de lutte contre l'hypertension. "Après un infarctus, reprendre une activité physique - d'abord sous contrôle médical - diminue d'un tiers le risque de récurrence", insiste le Dr Bruno Schnebert, cardiologue dans le Loiret. À tel point que de son côté la Fédération Française de Cardiologie organise chaque année des Parcours du Coeur, "pour faire découvrir le bien-être que procure à tout âge la pratique sportive, moyen efficace de prévention cardio-vasculaire".

La pratique du vélo est particulièrement intéressante car elle permet de doser son effort : en jouant sur la vitesse, l'utilisation du dérailleur et les routes empruntées (plat ou montée).

L'explication.

Pour répondre à la demande accrue en énergie et en oxygène des muscles, le coeur active sa pompe. L'augmentation du débit sanguin dilate les vaisseaux. Les parois des artères s'assouplissent, d'où une baisse de la tension artérielle, précise le cardiologue. Ensuite, le sport facilite la circulation dans les artères coronaires - qui irriguent le coeur - et augmente la fluidité du sang. Enfin, une activité régulière favorise la création de nouveaux circuits artériels au niveau du coeur, qui "prennent le relais des artères bouchées." Les tissus sont mieux oxygénés, le coeur est en meilleure forme.

Précaution.

Lorsque l'on fait du vélo, il est conseillé de porter un cardiofréquencemètre, qui aide à ne pas dépasser la fréquence cardiaque au-delà de laquelle un risque d'accident existe. Le chiffre, personnel, a été défini par un cardiologue lors d'une épreuve d'effort avant de démarrer l'activité.

Les limites. L'absence d'échauffement et d'hydratation. Tout ce qui pousse à en faire trop, comme les compétitions (y compris les matchs amicaux) ou la pratique d'un sport à plusieurs, si le reste du groupe a un meilleur niveau ou que l'on est trop fier.

Et aussi : les activités d'endurance, natation, marche rapide, jogging, golf, randonnée... ou même les balades en forêt avec son chien sont aussi bénéfiques. Quel que soit le choix, pratiquer en club est souvent une bonne motivation.



[1] Un article de Nathalie Szapiro médecin journaliste paru dans Notre Temps

ENTRE AUCH ET PAU : UNE BELLE BALADE À PIED

*Bravo et merci
Emeric!*

Nous parlerons ici de la marche sur les chemins de Santiago.

La marche : nous sommes tous piétons. Pourtant la marche est une mobilité souvent délaissée.

C'est une mobilité délaissée au quotidien : des chaussées automobiles sans trottoirs.

C'est une mobilité délaissée pendant les vacances : quelques kilomètres autour d'un parking, une visite, une randonnée, avant de remonter en voiture.

Pourtant, la marche est le premier moteur du voyage. C'est le moteur le plus ancien, c'est le moteur le plus flexible, c'est le moteur le plus jouissif. La marche est le moteur d'aventures, de découvertes : découvertes de personnes, de paysages, d'histoires.

La marche permet de simplifier la vie et d'aborder d'autres perspectives. Les besoins du marcheur sont minimaux : chaussures, vêtements, eau, nourriture, toit, hygiène, moyens de paiement. En fonction de l'itinéraire choisi, l'itinéraire peut satisfaire, de facto, la majorité de ces besoins. C'est le cas sur les chemins de Santiago. Je rencontrais un jour un pèlerin d'origine britannique qui marchait avec peu : chaussures, vêtements, poncho, chapeau, portefeuille et brosse-à-dents.

En novembre 2025, j'ai passé quelques jours sur les chemins. J'ai marché entre Auch et Pau sur la Via Arlensis, j'ai joint ces villes à pied, étape par étape. Je rentrais à Toulouse par le rail entre chaque étape. Ces jours furent pour moi la découverte des provinces entre Auch et Pau : l'Astarac, la Rivière-Basse, le Béarn (Pays de Morlaas).

Ce n'était pas ma première marche de la sorte. En 2024, j'avais passé 6 semaines à marcher de Pau à Santiago-de-Compostelle. Je gardai ma même démarche, en quête de simplicité et de rencontres :

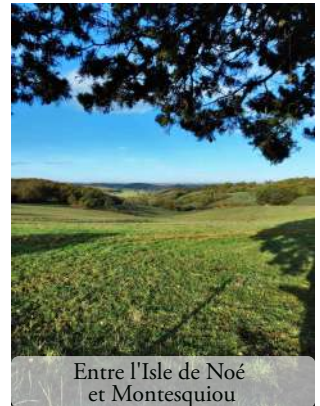
- Pas de réservation (ou réservation de dernière minute) pour ouvrir le champ à des situations inattendues
- Favoriser le logement en dortoirs communs
- Favoriser la lessive commune, à la main
- Favoriser la cuisine commune aux restaurants

Je fis ce voyage hors-saison. Je voulais favoriser des rencontres moins nombreuses mais plus fortes. Habituellement, la « saison » des voyages sur les chemins s'étale entre avril et octobre.

Résumé du voyage :

1er jour : Marche entre Auch et L'Isle-de-Noé, rencontre d'Edna et d'un autre pèlerin dont j'ai perdu le nom. Petite ville, pays lié à Toussaint L'Ouverture. Les nobles qui libérèrent Toussaint L'Ouverture venaient de L'Isle-de-Noé.

2ème jour : Marche entre L'Isle-de-Noé et Marciac. Gîte Lagnappe, chez Sylvie et Christophe. Jolie ville, active culturellement, en particulier pour son célèbre festival de jazz. Je fis une marche dans la ville pour discuter avec les commerçants et trouver de quoi cuisiner.





3ème jour : Marche entre Marciac et Vidouze. Chez Isabelle, jolie bâtisse , perdue au milieu des champs. L'hôte proposait des produits pour cuisiner. La proposition fut utile, je n'avais pas pu trouver de quoi cuisiner autrement.



Entre Marciac et Maubourget



Église a Maubourget

4ème jour : Marche entre Vidouze et Morlaas. L'accueil pèlerin de Morlaas était fermé (hors-saison). J'appelais la Mairie pour trouver une solution. Celle-ci me recommandait un hôte non répertorié qui aidait les pèlerins dans le besoin. Je dormis chez Sandrine, une enseignante qui conciliait l'accueil avec son activité professionnelle. Je fis une petite marche en ville pour me réapprovisionner. En préparant mon repas, je discutais avec l'hôte qui m'enseigna beaucoup sur l'histoire locale.

Gîte Castain à Vidouze : l'hôte cherche d'ailleurs un repreneur pour ce joli gîte.



Église de Momy

5ème Jour : Marche entre Morlaas et Pau, et retour à Toulouse. Ce dernier jour, je quittais les chemins pour retourner à la maison. Dans les rues de Pau, je fis une rencontre fortuite. Un groupe de l'association « Pau à Vélo » donnait des cours. Les cours ciblaient les mères « des quartiers ». Souvent les cours délivrés par les institutions ciblent les jeunes à l'école. Les parents sont souvent délaissés de ces cours. Ces cours permettaient l'accès à une mobilité moins onéreuse pour les familles des quartiers. Ils permettaient aussi à des mères d'accompagner les enfants. J'ai apprécié le geste : les quartiers sont un moteur ignoré pour les modes actifs. Les modes actifs sont trop souvent l'apanage de populations jeunes et aisées. La démocratisation des modes actifs est capitale.

Je n'aborderai pas ici l'aspect équipement des voyages à pied. Je mets mon expérience à disposition de ceux qui le souhaitent : emeric.goga@live.fr
De plus en plus de personnes s'engagent sur les chemins en mars, pour la tranquillité et éviter les chaleurs estivales.

Émeric Goga - 2P2R

Nous poursuivons dans cet article notre cycle d'interviews des **cyclo-travailleurs** qui utilisent le vélo comme outil de travail : Nous avons rencontré Manon de l'équipe **Granhôta**.

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

Granhôta est une agence de loisirs toulousaine qui développe trois univers complémentaires : les jeux urbains, les activités nature et les animations de cohésion pour les groupes.

Nous concevons des jeux de piste et des enquêtes en centre-ville à Toulouse et à Montauban : découvertes du patrimoine, défis en équipe, missions façon « escape game » en extérieur. Nous proposons également des activités en pleine nature (canoë-kayak, jeux d'orientation, chasses au trésor) ainsi que des olympiades et animations sur mesure pour les entreprises et les collectivités.

Concernant les jeux urbains, nous utilisons un triporteur pour transporter le matériel, installer nos animations et nous déplacer facilement en centre-ville. Il fait pleinement partie de notre organisation et de notre identité : il nous permet d'être mobiles, visibles et cohérents avec notre démarche locale et durable.



2P2R : Comment est née ton entreprise ?

Granhôta est née en 2014 de la rencontre de deux associés originaires de Bourgogne, animés par l'envie de créer un projet autour du jeu et des activités de plein air.

L'aventure a commencé à Clermont-le-Fort, où nous avons repris une ancienne ruine située près de la rivière Ariège afin d'y développer une base d'activités autour du canoë-kayak. Le projet était alors principalement tourné vers les loisirs de nature.

Progressivement, nous avons eu envie d'explorer un autre terrain de jeu : le centre-ville. Nous avons ainsi développé des jeux de piste et des enquêtes urbaines à Toulouse, puis à Montauban.

Au fil des années, Granhôta s'est construite autour de ces deux univers complémentaires - la nature et les jeux urbains - en restant fidèle à son ancrage local et à son esprit d'aventure.

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

Nous intervenons principalement en centre-ville, avec du matériel à transporter pour nos jeux de piste. Entre les rues piétonnes, les accès parfois compliqués et le stationnement, la voiture n'était pas la solution la plus adaptée.

Le triporteur s'est imposé comme une alternative pratique et cohérente. Il nous permet d'être autonomes, de circuler facilement et d'installer nos animations sans contrainte.

C'est aussi un choix en accord avec notre activité : nous invitons les participants à redécouvrir la ville autrement, en prenant le temps. Travailler en mobilité douce fait donc pleinement sens pour nous. Et le triporteur est devenu, au fil du temps, un véritable élément de notre identité.

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

Oui, forcément. Travailler avec un triporteur nous oblige à anticiper davantage : préparer le matériel en amont, optimiser le chargement, penser nos déplacements différemment.



Ça demande un peu d'organisation, mais ça rend aussi notre logistique plus simple et plus fluide une fois sur place. Cela change aussi notre rapport à la ville. On est plus attentifs à l'espace urbain, aux pistes cyclables, aux zones piétonnes. On circule autrement, plus en lien avec l'environnement dans lequel on travaille.

Et puis il y a un impact en termes d'image : le triporteur attire la curiosité, crée facilement le contact avec les passants ou les participants. Il devient presque un élément du jeu. Au final, ce n'est pas seulement un moyen de transport, c'est un véritable outil de travail intégré à notre façon de fonctionner.

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

Nous utilisons un triporteur, qui nous permet de transporter facilement tout le matériel nécessaire à nos jeux de piste. La charge reste raisonnable : il s'agit de kits de jeu, d'énigmes, de petits accessoires et de matériel d'animation. Nous ne transportons pas de charges lourdes ou volumineuses, car nous disposons de bureaux pour le stockage principal.

Le triporteur est donc parfaitement adapté à notre activité. Il offre une bonne capacité de transport tout en restant maniable en centre-ville. Nous n'avons pas fait d'aménagements spécifiques, si ce n'est une organisation intérieure optimisée pour protéger et répartir le matériel pendant les déplacements.

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

Oui, souvent ! Le triporteur attire l'attention et suscite la curiosité. Nos clients trouvent généralement que c'est un super concept, qu'on ne voit pas partout.

Cela crée tout de suite une ambiance conviviale et originale dès notre arrivée. Le triporteur devient presque un élément du décor et participe à l'expérience. Il marque les esprits et renforce le côté ludique de notre activité.

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

Pour nous, le principal avantage est de pouvoir travailler de manière plus écologique et plus responsable. C'est une façon concrète de limiter notre impact, surtout en centre-ville où les enjeux de circulation et de pollution sont importants.

Nous apprécions aussi la liberté que cela nous apporte au quotidien : nous circulons facilement, sans contrainte de stationnement, et nous restons flexibles dans notre organisation.

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

Pour nous, il n'y a pas d'inconvénient majeur. Le triporteur est adapté à notre activité et répond bien à nos besoins.

Comme tout outil de travail, il demande simplement un peu d'entretien et d'anticipation. Il faut veiller à son bon état, vérifier le matériel régulièrement et adapter son organisation en fonction de la météo.

La météo peut toutefois représenter une contrainte, car certaines conditions (fortes pluies, vent important, vigilance météo particulière) peuvent entraîner des annulations. Cela reste cependant ponctuel et fait partie des aléas normaux de notre activité.

Mais dans l'ensemble, les avantages prennent largement le dessus et le vélo fait aujourd'hui pleinement partie de notre fonctionnement.

2P2R : Comment te contacter ?

Vous pouvez nous contacter par téléphone au 09 81 00 25 05 ou par mail à contact@granhota.fr. Toutes ces informations sont également indiquées sur notre triporteur, que l'on peut croiser régulièrement en centre-ville !

INFO PARTENAIRES

Profitez-en !

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



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



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



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



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



47 avenue de Grande Bretagne
10% de remise



Médical Vélo Gagnac.
5% sur vélos, accessoires et
main d'œuvre



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



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



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



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



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



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



Plaisance du Touch
5% de réduction sur pièces
et main d'œuvre.



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



33 avenue Crampel, Toulouse
5% de remise



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

Le Tour de la Gironde à vélo (480km) : succès car 90% en Voie Verte

Ce circuit de 480km propose une boucle en 15 étapes (de 30 à 40km).

Il commence à Bordeaux par la piste Roger Lapébie dans l'Entre-Deux-Mers (V80) qui passe à Créon, Sauveterre de Guyenne et arrive à La Réole au bord de la Garonne. En suivant la VV du canal il rejoint ensuite Langon, et « monte » à Bazas. Là il emprunte la longue voie verte qui traverse la forêt des Landes via Saint Symphorien, Hostens, et Biganos sur le Bassin d'Arcachon. Il fait le tour du Bassin par le nord jusqu'à Andernos-les-Bains. Ensuite il suit la Vélodyssée,

itinéraire européen ici en voie verte, le long de la côte atlantique par Lacanau, Hourtin-plage, et Soulac-sur-Mer. Le bac permet de rejoindre Royan. Le Tour revient à Bordeaux en suivant l'estuaire sur une voie verte continue par Mortagne-sur-Gironde, Vitrezay, et Blaye.

Il rejoint Bordeaux par les vignobles du Médoc.

Créé il y a cinq ans ce circuit cycliste est apprécié des cyclotouristes. La preuve France Vélo Tourisme

le décrit dans ses grands itinéraires, et trois guides de randonnée ont été édités par Gironde-Tourisme, Chamina et Ouest-France. Cinq agences proposent des voyages à vélo « prêts à l'emploi » de 8 jours ou 12 jours avec transport des bagages et réservation des hébergements : La Bicyclette Verte (12 j), La Balaguère, Safran Tours, Grand Angle, Evazio (12 j).

Les raisons du succès sont simples. Bien sûr les paysages et les sites à visiter sont magnifiques et variés (Bordeaux, canal, forêt des Landes, côte atlantique avec ses dunes, ses plages et ses ports, Royan, les bords de l'estuaire de la Gironde).

Mais la cause principale est que l'itinéraire est parfaitement sécurisé sur voie verte à 90%, à faibles pentes, et avec des services adaptés. On roule 8 ou 12 jours d'affilée à l'abri des voitures, en toute tranquillité, souvent dans un silence absolu ... le rêve. Et des escapades sont possibles sur le réseau cyclable dense de la Gironde.

En conclusion : la Gironde peut offrir ce Tour car elle a investi depuis 30ans dans des grands itinéraires en site propre (pistes cyclables et voies vertes) sur d'anciennes voies ferrées, le long des canaux, le long de l'Océan. Elle a aussi ouvert aux cyclistes le bac de Royan et celui de Blaye, et sécurisé les passages dangereux comme l'entrée nord de Bordeaux. A découvrir absolument, par morceau ou en totalité, plaisir garanti.



Vers Soulac-sur-Mer

Julien Savary, Délégué AF3V

BALADES A VÉLO TOULOUSAINES

N° 112 – Toulouse-Sète par le canal

Distance : 230 km aller

Difficultés : 1,5km à éviter

Intérêt : découvrir le canal par un chemin récemment amélioré

Parcourir à vélo le Canal du Midi est une balade mythique, et des milliers de cyclistes ont roulé sur un chemin de halage à 70% en terre, défoncé, avec trous et racines saillantes. L'Association Vélo -2P2R- a joué son rôle pour faire connaître l'itinéraire avec son Guide « Le Canal du Midi à vélo », pour obtenir son inscription aux Schémas des Véloroutes (la V80), pour demander la création d'une vraie voie verte. Les améliorations ont été longues à venir et en 2024 c'était encore difficile de passer à vélo. D'autant plus que l'épidémie du chancre coloré a touché les platanes, qui ont été abattus par milliers dans l'Aude faisant disparaître la voute paysagère -identité du canal- et l'ombrage, remplacés par de maigres arbres, ...

Cette balade vous invite à redécouvrir le chemin de halage du Canal du Midi, pour trois raisons :

1- En 2024-25 le département de l'Aude a réalisé des travaux qui assurent une continuité cyclable correcte sur 95km entre l'écluse Océan (Montferland) et Argens-Minervois (limite Hérault) : revêtement en grave concassé nivelé de 2,5m de large, sécurisation de six traversées où l'on passe sous les RD. On passe partout en sécurité, il ne manque que le jalonnement dans Castelnaudary et Carcassonne, mais on trouve.

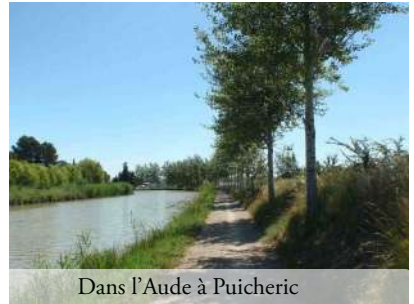
Il reste dans l'Hérault deux passages où le chemin est effondré et où il faut contourner pour éviter de tomber dans le canal : entre le PK 178 Pont de Pigasse et le PK 179,5 après le château de Preissan, soit 1,5km. L'accès au tunnel du Malpas est aussi mal jalonné et difficile (surprenant quand VNF et les départements fêtent les 30 ans du classement du Canal du Midi au Patrimoine mondial de l'UNESCO).

2- Les sites, ouvrages (écluses, ponts-canaux, déversoirs) et villes du Canal du Midi, incontournables à visiter, sont toujours là : seuil de Naurouze, Grand Bassin de Castelnaudary, Cité de Carcassonne, port du Somail, écluses de Fonseranes et pont-canal à Béziers, écluse ronde d'Agde, pointe des Onglous sur l'étang de Thau.

3- Les antennes cyclables autour du canal se multiplient : accès à Revel et à la Vélocitanie, accès à Bram et à la voie verte jusqu'à Mirepoix et Lavelanet, accès à Sallèles d'Aude et à Narbonne, à Capestang Voie Verte Camin'arts (12km) et boucle, à Agde Véloroute-Voie Verte jusqu'à Pézenas (20km), à Marseillan-plage boucle nord de l'étang de Thau (le tour de l'étang permet une balade de deux jours), ...

Conseil : en complément des guides et sites décrivant cette Véloroute, utilisez le site AF3V et ses fiches descriptives qui donnent l'état réel avec mise à jour récente.

Découvrez le Canal du Midi à vélo, c'est bien roulant en famille (enfants) de Toulouse à Argens ou à Narbonne.



Dans l'Aude à Puicheric

À vos agendas

88 Bvd de l'Embouchure
31200 Toulouse
<https://www.2p2r.org/>
Mél : contact@2p2r.org
Tél / Fax : 05 34 30 94 18
Permanence :
le mercredi de 17h à 19h

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

Revue de Presse
Florian Jutisz
Lecteurs-Correcteurs
Annik Leparoux, Gil Piguillem
Conception Publication
Didier Joint - Marie Lequerre

RÉUNIONS (ouvertes à toutes et tous !)

Le Conseil d'Administration se réunit le dernier mercredi de chaque mois (en général), à 20h15 au 88 Boulevard de l'Embouchure.
Prochaines dates en 2026 : 27 mai, 24 juin, 2 septembre, 30 septembre, 28 octobre, 25 novembre, 16 décembre.

BALADES NOCTURNES

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

BALADES DU DIMANCHE

Programme détaillé sur : <https://www.2p2r.org/balades-guides/>
Prochaines dates : 19 juin - les magnolias de Purpan, 14 juin - Le vélo Musical en partenariat avec l'APOIRC, 12 & 13 juin - Tour de l'étang de Thau, 24 mai - sortie vélo au domaine des Oiseaux

Et aussi...

Challenge Ayax Printemps du 18 au 29 mai 2026

Le Patrimoine de Muret - Visite à vélo du 30 mai 2026

les 20 ans des Balades Nocturnes le 30 mai 2026

Bourse aux vélos de Tournefeuille le dimanche 31 Mai 2026

Fonsorbes vous invite à " Sportez-vous bien" le 31 mai 2026