



Le journal des mobilités actives

n°161 *été Automne 2026*

SOMMAIRE

- p. 2 : Édito de la Présidente
- p. 3 & 4 : Hommage à Bertrand Verdier
- p. 5 : Commission Grands Projets
- p. 6 : Projets Pimsot / Bucsm
- p. 7 : Mobilité des enfants dans la ville
- p. 8 & 9 : Brèves : informations diverses
- p. 10 : Pédibus : les principes
- p. 11 à 14 : Revue de Presse
- p. 15 : La petite reine des années noires
- p. 16 ; Bilan AYAV Printemps
- p. 17 : Un grand tour en Scandinavie
- p. 18 : Un petit tour de la Haute Garonne
- p. 19 & 20 : La clé universelle
- p. 21 : Information Partenaires
- p. 22 : Actualités Vélo Routes & Voies Vertes
- p. 23 : Balades à Vélo Toulousaines
- p. 24 : Agenda

Passage de relais...

Après presque 7 ans passés comme président de Deux Pieds Deux Roues, il est grand temps de passer le relais à une autre personne. Merci à **Françoise** d'avoir accepté de prendre cette responsabilité. Ce passage de relais n'a pas pu se faire juste après l'Assemblée Générale car il fallait trouver et former un.e remplaçant.e au poste de trésorière. Merci donc aussi à **Cécile**, nouvelle élue au Conseil d'Administration, d'avoir accepté de remplacer Françoise au poste de trésorière. Elles ont toutes les deux les qualités, les compétences et l'énergie pour mener à bien leurs nouvelles fonctions.

Aujourd'hui, en guise de témoin, c'est Françoise qui rédige l'édito de ce numéro du JMA.

Boris Kozlow - ancien président de 2P2R

L'été qui donne la direction

Sécheresses, canicules, rivières à l'étiage, forêts qui brûlent. En France, en Europe, comme sur d'autres continents, cet été nous a rappelé une réalité que les rapports scientifiques décrivent depuis longtemps : le climat se réchauffe et ses conséquences sont déjà là.

Ce n'est plus une hypothétique menace pour demain. C'est la réalité d'aujourd'hui. Et le GIEC est formel : le réchauffement actuel est sans équivoque d'origine humaine. Nos émissions de gaz à effet de serre rendent les épisodes de chaleur extrême plus fréquents et plus intenses et favorisent, dans de nombreuses régions, les conditions propices aux sécheresses et aux incendies. Et chaque fraction de degré supplémentaire aggrave les risques.

Face à cela, deux réponses sont possibles : s'adapter à un monde qui se réchauffe... et tout faire pour ne pas le réchauffer davantage.

Adapter nos villes, c'est végétaliser, désimperméabiliser, préserver l'eau, protéger les arbres et offrir des espaces publics supportables lors des fortes chaleurs. Mais cela ne suffira pas. Il faut aussi réduire rapidement nos émissions de gaz à effet de serre.

Et c'est là que nos mobilités deviennent un sujet climatique. Nous défendons depuis longtemps une ville où marcher, pédaler et prendre les transports en commun soient des choix simples, sûrs et agréables. Parce que changer nos mobilités, ce n'est pas seulement améliorer notre quotidien : c'est aussi réduire notre dépendance aux énergies fossiles.

Alors comment comprendre que, dans le même temps, on continue à envisager de nouvelles infrastructures routières qui contribueront à maintenir, voire à renforcer, la dépendance à la voiture ? Nous le disons clairement : les projets BUCSM/PIMSOT et Jonction Est doivent être abandonnés, et plus généralement il faut un moratoire sur tous les projets routiers.

On ne peut pas, d'un côté, multiplier les discours sur l'adaptation au changement climatique et, de l'autre, continuer à investir dans des infrastructures qui entretiennent les émissions de gaz à effet de serre et l'artificialisation des sols.

L'urgence climatique impose de choisir.

Choisir la résilience plutôt que le bitume.

Choisir la sobriété plutôt que la fuite en avant.

Choisir une ville où l'on peut respirer, marcher et pédaler plutôt qu'une ville toujours plus chaude, toujours plus difficile à vivre.

Le climat nous impose de changer de direction. Il est temps que nos politiques de mobilité prennent enfin le même chemin.

HOMMAGE A BERTRAND VERDIER

Un militant engagé !

Bertrand Verdier (1949-2026) un militant toulousain au PSU, au CDBG, à 2P2R et au Comité de quartier des Chalets-Roquelaine

Oui, en plein été, après une chute au Marché Victor Hugo qu'il aimait, Bertrand est décédé brutalement à 77ans le 27 Juillet 2026, et c'est comme ami de Bertrand depuis les années 68 que j'écris ces lignes.

Bertrand fut un militant multiforme engagé dès son choix de travail (ingénieur informatique à l'ADIMEP association d'informatique appliquée à la médecine de prévention). En même temps il agit aux scouts marins, puis aux Étudiants Socialistes Unifiés, et milite au PSU de 1968 aux années 70 : mobilisations UNEF, Lip, Larzac, Espagne, Chili...

En 1974, habitant quai de Tounis, il est à l'origine de la création du Comité de Défense des Berges de la Garonne (CDBG) et du centre de Toulouse, qui agit, avec succès, contre un projet de voie rapide sur les berges de la Garonne. La mobilisation est basée sur une information tous azimuts des habitants, et sur la « Fête des Berges » tous les ans pour montrer tout ce que l'on pourrait faire sur ce lieu : cross, pétanque, basket, buvettes, concours d'engins flottants, ... La mobilisation est large jusqu'aux associations de défense du patrimoine.



Vers 1983-1985 le projet routier est abandonné, mais pas le projet de parking et l'action du CDBG continue 15 ans de plus avec Jean-Claude Coustel ...



C'est le CDBG qui votera en 1983 la création d'une association pour promouvoir des alternatives aux déplacements automobiles, et choisira la bicyclette en créant l'Association Vélo, qui deviendra l'association Deux Pieds Deux Roues.

Bertrand continuera son engagement politique et sera élu en 1983 conseiller municipal PSU sur la liste d'Union de la gauche menée par Gérard Bapt (PS), aux côtés du PCF et du MRG. Mais après le départ des rocardiens en 1974, 1989 marque la dissolution du PSU.

Dans les années 2000 Bertrand adhère à l'Association de Quartier Chalets-Roquelaine, quartier où sa famille est installée depuis 1980. Il y milite activement, est président de 2012 à 2021, demande des logements sociaux, une crèche, un gymnase pour le collège, ... et dans les années 2020 il continue à animer des visites historiques, des jeux de société, des rencontres, ... Parallèlement il agit à l'Union des Comités de quartier.

Depuis 2021 Bertrand menait le projet d'écrire collectivement un livre sur l'action du CDBG avec deux anciens présidents, Jean-Claude Coustel et moi-même, et avec des témoignages de 14 acteurs de la lutte. C'était un projet politique de transmission, qu'il n'a pas eu le temps de mener à son terme.

Bertrand a contribué à sauver le centre-ville d'une voie rapide. Il a porté haut les valeurs de la justice sociale, de l'engagement citoyen, de la lutte collective pour une ville apaisée de la circulation automobile, ... l'association Deux Pieds Deux Roues lui doit beaucoup.

Hommage et respect.

Pensées affectueuses pour Christine, sa compagne, Agnès et Paul ses enfants, et toute sa famille.

Julien Savary - 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 newsletter du Piéton Averti sur le site 2P2R](#)

Le piéton
averti

COMMISSION GRANDS PROJETS

Evolution du Canal du Midi

Le Plan Canal : la commission "Grands Projets" pose ses principes pour repenser les berges du Canal du Midi

Le Canal du Midi n'est pas qu'un patrimoine paysager : c'est un véritable axe de déplacement, emprunté chaque jour par des milliers de piétons, cyclistes et automobilistes. C'est fort de ce constat que la commission "Grands Projets" a travaillé sur le Plan Canal, un document qui pose les grands principes d'aménagement pour les années à venir.

Le canal, une colonne vertébrale à réorganiser.

Pour la commission, le message est clair : **le Canal du Midi constitue un axe hautement structurant de l'agglomération, mais un axe où beaucoup reste à faire en matière de mobilité.**

C'est tout l'enjeu du document qu'elle propose.

Une répartition claire de l'espace

Le cœur des propositions repose sur une nouvelle répartition de l'espace le long des berges, avec plusieurs usages clairement identifiés :

- des berges réservées aux piétons, de part et d'autre du canal
- une piste cyclable bidirectionnelle, positionnée à proximité
- un espace dédié à l'ensemble des véhicules
- des trottoirs larges et confortables en pied de façade
- une desserte des bus organisée du côté des façades, avec une voie en site propre

souhaitable en amont des feux longs

Selon la commission, cette organisation est réalisable sur la majeure partie du linéaire du canal.

Trois objectifs pour guider les aménagements :

Au-delà de la répartition de l'espace, trois grands objectifs doivent structurer chaque aménagement :

1. La continuité des cheminements piétons et cyclables, sans rupture ni détour imposé.
2. Le capacitaire, c'est-à-dire la capacité des espaces à absorber les flux réels d'usagers.
3. La lisibilité, qui passe par une distinction claire entre les espaces piétons, cyclables ou partagés, le respect des règles du Code de la route (vitesse, distance de dépassement...) et une signalétique de direction efficace.

Le stationnement, lui, est envisagé comme une variable d'ajustement : à mobiliser lorsque la largeur disponible est insuffisante, mais à conserver dès lors que les aménagements prioritaires (piétons, cyclistes, bus) sont déjà satisfaits.

Un préalable majeur : normaliser le sens de circulation

La commission insiste sur un point de méthode : avant toute mise en œuvre efficace du Plan Canal, il est nécessaire de normaliser le sens de circulation le long du canal, c'est-à-dire faire en sorte que les véhicules circulent toujours du même côté, du début à la fin du parcours.

Cette normalisation permettrait de résoudre d'un même geste :

- les deux points noirs identifiés aujourd'hui, situés là où la circulation change de côté (secteurs de Guilheméry et du Béarnais) ;
- le problème de la desserte des voyageurs de bus, actuellement organisée du mauvais côté sur certains tronçons.

Ce plan a été présenté au CA de début septembre. Il n'a pas fait consensus, certains souhaitant aller plus loin. Mais il est convenu que ces idées pourront servir de base à une prochaine réunion mêlant les référents de quartier et les associations riveraines du canal. Le but étant de produire une version 2.0 soutenue par un maximum de militants.

Jean-François Lacoste - 2P2R

PROJETS PIMSOT / BUCSM

Le projet PIMSOT (Projet d'Infrastructure de Mobilités du Sud-Ouest Toulousain) englobe l'ancien projet BUCSM (Boulevard urbain de contournement de Saint-Simon) et le BUO (Boulevard urbain ouest)

Il concerne Cugnaux – Tournefeuille – Saint-Simon - Guilhermy

Nouvelles routes dans le sud-ouest : ce que les cyclistes et piétons ont à perdre

Dans le sud-ouest toulousain, un projet de nouvelles routes avance discrètement mais sûrement. Le PIMSOT / BUCSM prévoit 8 km d'infrastructure routière nouvelle entre la Rocade Arc-en-Ciel, Francazal et l'Autoroute A64, pour 148 M€ en 2019, soit 190 M€ actualisés en avril 2026. En avril 2025, Toulouse Métropole a attribué le contrat de maîtrise d'œuvre pour 6M€ sur près de 9 ans. Le projet est officiellement lancé.

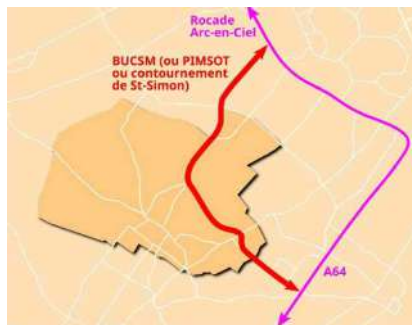
Ce tracé longerait le corridor de La Ramée, bande verte qui court le long de la voie de bus L11 entre Toulouse Saint-Simon et Cugnaux. Ce corridor, documenté depuis plus de 160 ans dans le Bulletin de la Société botanique de France, abrite aujourd'hui 72 espèces protégées. Pour les habitants du quartier de Guilhermy, à Saint-Simon, enclavé entre trois axes routiers, le projet viendrait sacrifier cet espace de nature de proximité pour en ajouter un quatrième.

Pour les cyclistes et piétons du secteur, les conséquences sont directes : nuisances sonores et pollution de l'air accrues pour les riverains du chemin de Larramet, du chemin de Tucaut et du chemin de Guilhermy ; dangerosité nouvelle aux abords du collège

Sabine Weiss, aujourd'hui l'un des plus accessibles à pied et à vélo du secteur.

Le budget fléché vers ce projet routier pourrait aller ailleurs : RER toulousain, transports en commun fréquents, maillés et connectés, réseau express vélo, cheminements piétons sécurisés.

Axe Vert de La Ramée, coalition de 12 associations dont 2 Pieds 2 Roues, se bat pour que ces investissements aillent dans la bonne direction. La pétition a recueilli plus de 7 500 signatures. Signez et partagez : change.org/axevertramee



Cyclistes sur la voie "verte" partagée le long du corridor écologique de La Ramée

Sébastien Aubry pour le Collectif Collectif Axe vert de La Ramée

MOBILITÉ DES ENFANTS DANS LA VILLE

Commission
Enfants de 2P2R

Un nouveau groupe de travail a vu le jour depuis la dernière AG de l'association 2P2R, groupe qui s'intéresse **aux mobilités des enfants dans la ville.**

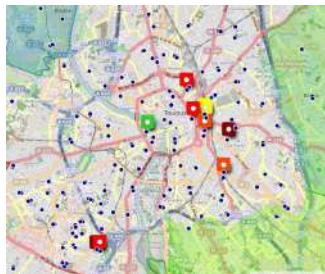
La question est très vaste et fait émerger de nombreuses thématiques dont : les modes de déplacement domicile-école, l'autonomie de déplacement des enfants d'hier à aujourd'hui, la sécurisation des axes empruntés par les enfants etc...

Et comme pour toute population minorisée dans l'espace public, lorsque l'environnement s'adapte rien qu'un tout petit peu à elleux, la population entière en profite. En sécurisant les traversées piétonnes, en rendant accessible et ludique l'environnement urbain, en ralentissant le trafic motorisé, en sécurisant les abords des écoles, l'ensemble des citoyen.nes gagnera en confort de vie et en convivialité.

Il existe un canal dédié sur le réseau Mattermost de l'association, n'hésitez pas à nous rejoindre.

Une carte collaborative est également disponible pour renseigner la présence et la qualité des aménagements des abords des écoles. Il est possible de la remplir selon un code couleur vert / jaune / rouge, et d'apporter des commentaires pour expliquer la situation locale. Cette carte nous sera utile pour notre plaidoyer vers les élus, qui, actuellement, semblent se satisfaire de la situation actuelle. Or, à ce jour, 16 groupes scolaires ont bénéficié d'aménagements sur 213 écoles que compte la ville, c'est-à dire 7,5%, c'est peu quand on constate qu'à Paris, 50% des abords des écoles sont aménagés à hauteur d'enfant...

Cette carte se trouve ici : https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/rues-scolaires-toulouse-agglo_1423395#13/43.612341/1.433716



Alors rejoignez-nous, changeons la ville et le regard que nous posons sur les enfants.

Diane Osinski - 2P2R

Ressources bibliographiques : Association Rue de l'Avenir <https://www.ruedelavenir.com/>

Recours gracieux rue Fieux - la mairie nous répond

La rue Fieux, dans le quartier Croix de Pierre, a subi d'importants travaux en 2025 et 2026. Résultat : une rue ne permettant pas une accessibilité correcte pour les piétons et encore moins les PMR avec des trottoirs < 1,4m et l'absence d'aménagement cyclable. La loi exige pourtant, en cas de rénovation, cette mise en accessibilité et la création d'aménagements cyclables ou la mise en zone de rencontre, en revanche elle n'exige pas la pérennisation des stationnements !

2P2R a donc fait procéder à un constat d'huissier et un recours gracieux en juin. La réponse de la mairie vient de nous parvenir : elle évoque un simple entretien et non une rénovation, se dédouanant ainsi de toute obligation de mise en accessibilité et sans même ouvrir la porte à des améliorations.

Par conséquent 2P2R en tirera les conséquences sur un plan juridique afin d'éviter que cela se reproduise ailleurs dans la métropole.



Rue Fieux

Sébastien Bosvieux – 2P2R

Train et vélo, comment éviter la galère des gares.

L'idée a germé, il y a quelques années lors d'une balade du dimanche suite aux difficultés rencontrées pour accéder aux quais !

Quelle galère pour monter les vélos dans les escaliers pentus, surtout pour les lourds vélos à assistance électrique !

Pourquoi ne pas créer un tableau en ligne où chacun pourrait apporter sa contribution pour donner des informations sur l'accessibilité aux quais.

Il permettrait de compléter les informations fournies sur le site de la SNCF :

<https://www.sncf-voyageurs.com/fr/voyagez-avec-nous/preparez-votre-voyage/accessibilite/accessibilite-en-gare>

Les aménagements progressent surtout pour les grandes gares avec de nouveaux ascenseurs assez longs (Toulouse, Sète, bientôt Narbonne) mais encore beaucoup de petites gares ne sont pas équipées.

L'idée serait entre autres de pouvoir préparer à l'avance son voyage : connaître le quai et les contraintes d'accessibilité (ascenseur, escaliers, passerelles ou souterrain, etc ...)

Actuellement au cours de nos voyages, nous avons renseigné une centaine de gares pour l'Occitanie mais aussi pour d'autres régions.

Le tableau est accessible en ligne : [2P2R Tableau accessibilité gares](#)

Pour des raisons d'intégrité nous avons fait le choix de le rendre accessible qu'en lecture. Les cyclistes souhaitant contribuer peuvent envoyer un mail à martine.aguera@outlook.fr qui se charge de le mettre à jour.

Martine Aguera -2P2R

Casque obligatoire : les débats reviennent !

La ministre déléguée Marie-Pierre Vedrenne souhaite généraliser le port du casque à tous les cyclistes et utilisateurs de trottinettes sur l'ensemble du territoire.

Pour de nombreux acteurs du vélo, la priorité reste le développement d'infrastructures cyclables sécurisées, jugées plus efficaces qu'une obligation du casque pour améliorer durablement la sécurité des cyclistes.

L'association 2P2R n'est pas favorable au port du casque obligatoire pour l'ensemble des cyclistes.

Voici un article du monde qui en présente les arguments :

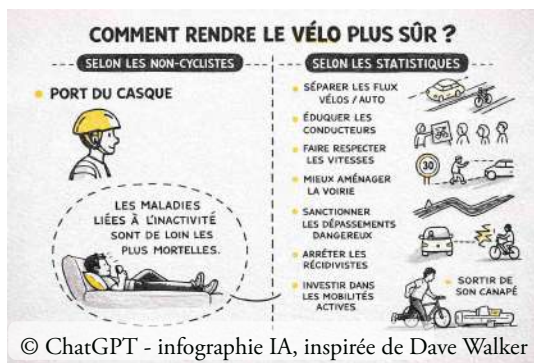
<https://www.lemonde.fr/blog/transports/2016/02/24/10-arguments-contre-lobligation-du-port-du-casque-a-velo/>

Autres réactions sur le sujet :

Transition Vélo :

<https://www.transitionvelo.com/velo-et-societe/le-port-du-casque-a-velo-bientot-obligatoire/>

La newsletter de Weelz : <https://weelz.ouest-france.fr/casque-velo-obligatoire-en-2026-la-fausse-bonne-idee-qui-revient-encore-et-toujours/>



© ChatGPT - infographie IA, inspirée de Dave Walker

Décès de Nicole Sicard militante du vélo et bien plus

Nicole Sicard, pharmacienne militante, est décédée le 31 Août 2026 à 96ans, un an et demi après son mari Michel Sicard, biologiste et cycliste militant, auquel 2P2R a rendu hommage (voir JMA 159). Nicole, adhérente de l'AF3V, de l'association Vélo puis de 2P2R, a été active dans tous les combats de son mari et aussi dans Amnesty International, Pharmaciens sans frontières, et le Journal de quartier de Ranguel, ... Fille d'un immigré roumain, Nicole avait été profondément marquée par l'histoire de sa famille, dont sa mère et sa sœur furent déportées à Auschwitz. Cette histoire résonnait avec son engagement infatigable contre toutes les formes d'oppression et pour la défense des droits humains. Elle restera un modèle d'humanisme pour beaucoup de collègues de travail, de militants associatifs, d'amis et de voisins de quartier. 2P2R n'oubliera pas les actions du couple militant Nicole et Michel Sicard, et veillera à ce que l'Allée Michel Sicard, créée en Juillet 2026 à Ranguel avec la pose de six plaques de rue, devienne une belle Voie Verte transversale du quartier. En leur mémoire.



Avec deux de ses fils le 10 Septembre 2026

Julien Savary - 2P2R

PÉDIBUS : LES PRINCIPES

Montez un Pédibus!

Le pédibus : les trajets scolaires à pied pour un quotidien plus doux

Le pédibus est un mode de transport collectif pédestre, principalement dans le cadre de ramassage scolaire. Encadrés par des adultes bénévoles, des groupes d'enfants parcourent un itinéraire balisé comportant des arrêts fixés et des horaires précis pour se rendre à l'école.



Une origine internationale et un ancrage local

Le concept est né en Australie et au Canada dans le courant des années 1990 pour lutter contre le sédentarisme des élèves et l'engorgement automobile aux abords des établissements scolaires. En Europe, la ville de Genève s'impose comme une pionnière en 1999 en structurant un réseau à grande échelle.

En France, l'initiative prend son envol au début des années 2000 sous l'impulsion de l'ADEME (Agence de la transition écologique), qui popularise la démarche en déposant notamment la marque « Carapatte ». De nombreuses communes ont depuis décliné ce dispositif sous divers noms (Trottibus, 1000-pattes, Pas-à-pas). À Strasbourg ou à Lyon, par exemple, des réseaux municipaux ont permis de réduire drastiquement le trafic du matin tout en sensibilisant les plus jeunes à la sécurité routière.

Ses multiples bénéfices

Le pédibus a plusieurs objectifs pédagogiques : il favorise la santé des écoliers, leur équilibre physique et psychique ; il leur fait prendre conscience qu'ils participent ainsi activement à la préservation de l'environnement ; il donne aux enfants l'habitude quotidienne d'une activité physique sans risque de fatigue. Enfin, il leur apprend à traverser la route en toute sécurité.

Écologiquement, il limite le recours à un véhicule motorisé.

Ainsi, il recouvre les domaines économique, pédagogique, environnemental et de la santé.

Vers qui se tourner pour concrétiser le projet ?

Mettre en place un pédibus nécessite de fédérer la mairie, l'équipe pédagogique et les parents d'élèves.

Pour structurer une ligne, plusieurs sites proposent des recommandations :

- l'ADEME : <https://www.youtube.com/watch?v=li-FwjhUQbI>

- Un Carapatte (ou pédibus) est un système de ramassage scolaire à pied ou à vélo : voir exemple sur la ville de Blois : <https://m.agglopolys.fr/2632-carapattes.htm>

- l'Association Prévention MAIF a développé le site Mobilécool qui présente l'organisation d'un Pédibus : <https://www.mobilecool.fr/tout-savoir-sur-le-pedibus/>

Marie Lequerre - 2P2R

"Le mec n'a jamais roulé à vélo pour concevoir ça", à Toulouse des ralentisseurs à vélos jugés trop hauts et dangereux par certains cyclistes

De petits dos-d'âne installés sur la piste cyclable de l'avenue de Grande-Bretagne, dans le quartier de la Cartoucherie à Toulouse, suscitent l'incompréhension de plusieurs usagers à vélo. Relayée sur Facebook par l'association 2 Pieds 2 Roues, la polémique interroge sur la place accordée aux cyclistes et sur la manière de sécuriser les croisements avec les voitures et les piétons. La mairie évoque, elle, une expérimentation menée après des alertes d'habitants.

Le sujet fait réagir dans la communauté cycliste toulousaine. Depuis plusieurs jours, plusieurs usagers à vélo signalent la présence de petits ralentisseurs installés sur la piste cyclable de l'avenue de Grande-Bretagne, au niveau du 108, dans le quartier de la Cartoucherie.

Des aménagements jugés "bien hauts et bien caillouteux" par certains cyclistes, qui dénoncent un dispositif "stressant et dangereux", notamment pour les vélos de ville, les vélos cargos ou encore les trottinettes.

L'affaire a été relayée par l'association 2 Pieds 2 Roues Toulouse sur sa page Facebook. Dans son message, l'association s'interroge d'abord sur l'objectif même de ces

ralentisseurs : "Pourquoi faire ralentir les cyclistes précisément à cet endroit, juste après un passage piéton et juste avant une entrée de garage ?"

Une publication qui déclenche des réactions très partagées

Très vite, les commentaires se sont multipliés sous la publication, révélant des visions très opposées du partage de l'espace public entre cyclistes, automobilistes et piétons.

"Les cyclistes ne sont pas prioritaires même si beaucoup d'entre eux le pensent", ironise un internaute, quand un autre lui répond : "Bah si, ils sont prioritaires justement sur une sortie de garage..."

Plusieurs habitants du quartier défendent toutefois le principe d'un ralentissement des vélos à cet endroit précis. "Il y a un passage piétons emprunté par les enfants se rendant à l'école Ada Lovelace", souligne une riveraine. "Le choix des ralentisseurs peut être questionné, mais le quartier se demandait surtout pourquoi ils ont été placés après le passage piétons."

D'autres internautes pointent les comportements de certains cyclistes ou utilisateurs de trottinettes électriques. "Beaucoup arrivent extrêmement vite sur ce tronçon", écrit un habitant. "Rouler en milieu urbain impose des règles pour tous", ajoute un autre commentateur.

À l'inverse, plusieurs usagers dénoncent un aménagement inadapté. "Le mec n'a jamais roulé à vélo pour concevoir des trucs pareils", critique un cycliste. Une habitante affirme avoir vu "plusieurs cyclistes les éviter en passant dans le caniveau", ce qui créerait "encore plus de danger".

"Une expérimentation" selon la mairie

Contacté par "La Dépêche", l'adjoint au maire chargé des mobilités, Maxime Boyer, confirme qu'il s'agit d'une expérimentation.

Selon lui, ces bandes ralentisseuses ont été installées après des remontées d'habitants d'une copropriété située à cet endroit précis. "Les habitants ont la particularité d'avoir une sortie de garage en biais, qui ne leur permet pas d'avoir la visibilité nécessaire", explique l' élu.

"Il y a là un petit sujet de sécurité, assez exceptionnel, en particulier pour le cycliste, parce que le véhicule peut sortir sans difficulté. Le vélo électrique peut aller assez vite et il peut y avoir un accident", poursuit-il.

La mairie assure que plusieurs automobilistes se seraient déjà "fait peur" en évitant des cyclistes arrivant rapidement sur cette portion de piste.

Des ralentisseurs inspirés d'autres villes européennes

L' élu indique également que Toulouse s'inspire d'aménagements observés dans d'autres villes cyclables

européennes, notamment à Copenhague, lors d'échanges entre les deux municipalités.

"À certains endroits, il faut insérer ce type d'aménagement. À nous maintenant de trouver notre modèle", estime Maxime Boyer.

La municipalité précise toutefois qu'il ne s'agit pas d'un dispositif destiné à être généralisé sur tout le réseau cyclable toulousain. "L'objectif n'est pas d'avoir un ralentisseur tous les 50 mètres", insiste l'adjoint.

Un bilan attendu à l'automne

La ville prévoit désormais plusieurs mois d'expérimentation avant un premier retour d'expérience à l'automne.

"Nous allons voir si cela fonctionne, si les gravillons disparaissent avec le temps, si c'est un peu trop haut ou pas assez", détaille Maxime Boyer, qui reconnaît que le dispositif "peut surprendre au premier abord".

L' élu assure enfin que ces aménagements ont aussi vocation à "protéger le cycliste". "S'il y a une voiture qui percute un vélo, c'est le cycliste qui sera victime plus que le conducteur", rappelle-t-il.

Cyril Doumergue

Pistes cyclables, larges trottoirs, suppression d'un rond-point : cet axe pénétrant du centre-ville de Toulouse est en plein travaux, voici à quoi il va ressembler

La route d'Agde, cette voie pénétrante du centre-ville depuis Balma, est en plein travaux depuis plus d'un an déjà. Ici, c'est un grand projet de rénovation qui est en cours : travaux préparatoires, réaménagements de voirie et futur Réseau express vélo (REV 18) entraînent bouchons et perturbations, qui devraient durer jusqu'à la fin du mandat en 2032.

Depuis près d'un an, la portion de la route d'Agde située entre la roseraie et le rond-point David-Freiman est devenue le cauchemar de nombreux automobilistes. Entre travaux et circulation dense, les bouchons sont fréquents... et cela devrait durer encore plusieurs années. Cette artère est au cœur d'un vaste projet de rénovation, avec notamment le REV 18, le Réseau express vélo, qui y sera aménagé d'ici la fin du mandat.

Des travaux déjà en cours

Depuis début mai, les habitués ont remarqué que la circulation y est alternée, créant des ralentissements ponctuels. "Ce sont des travaux préparatoires, réalisés par des concessionnaires sur les réseaux d'eau et de télécommunication", explique Maxime Boyer, élu en charge des mobilités.

"Il faut que ces travaux soient terminés pour que nous puissions ensuite intervenir. Nous allons retravailler la surface avec le

moins de nuisances possible, puis procéder aux nouveaux aménagements", poursuit-il.

Suppression de places de parking et réaménagement du rond-point

Concrètement, le projet vise à valoriser le REV 18. "Pour un budget global de 7 millions d'euros, nous prévoyons une chaussée de 6 mètres de large. Les places de parking seront supprimées le long de la rue afin de créer de larges trottoirs aux normes PMR et des pistes cyclables unidirectionnelles de chaque côté", détaille l'élu.

Des plantations ponctuelles d'arbres sont également prévues, notamment au niveau du rond-point situé à l'angle de l'avenue Marcel-Doré, qui sera supprimé. "Il sera remplacé par un carrefour à feux pour les voitures et les vélos", précise Maxime Boyer.

Pour l'instant, aucun calendrier précis n'est fixé pour ces travaux, qui dépendent des interventions des concessionnaires. La seule échéance connue : la fin du mandat en 2032.

Une autre portion de la route d'Agde concernée

Concernant le pont de la rocade, une piste cyclable bidirectionnelle pourrait prochainement être installée côté sud, à Balma.

L'autre partie de la route d'Agde, au niveau du centre commercial de Balma-Gramont, sera également rénovée, mais avec un impact moindre sur la circulation. Les travaux du REV

18 s'y poursuivent, le réseau devant s'étendre jusqu'à Montrabé puis à Beaupuy. "Les études sont en cours et une enquête publique a été ouverte pour la question de la voirie", indique Maxime Boyer.

Léa Afonso

Pneu à plat à Toulouse ? Voici où regonfler et réparer votre vélo gratuitement

Gratuites, en libre-service et accessibles à tous, ces bornes permettent aux cyclistes toulousains de regonfler un pneu ou d'effectuer une petite réparation en quelques minutes. Cinq stations sont déjà installées dans Toulouse.

Depuis plus d'un an, des bornes de gonflage en libre-service pour vélos ont été installées dans certains endroits stratégiques de la ville pour encourager les cyclistes à maintenir leurs pneus à la bonne pression.

Le tuyau de gonflage tressé métallique présente une tête de gonflage universelle s'adaptant à tous les types de valves. "Une pompe manuelle équipée d'un gonfleur avec trois embouts et un manomètre intégré facile à utiliser. C'est parfait pour tous les types de pneus" se félicite Johanna, 20 ans, avec son VTT à la main. La partie gonflage est même utilisable pour les roues des fauteuils roulants et des poussettes !

Ces bornes équipées d'un support pour maintenir le vélo en hauteur afin de pouvoir le réparer facilement, disposent aussi d'outils de réparation : clés, pinces, tournevis, leviers, démonte-pneus pour démonter, serrer, réparer...

Cinq stations déjà installées à Toulouse

Les outils sont fixés sur la station grâce à un câble en acier. "C'est bien pratique pour effectuer en toute autonomie des réglages courants sur son vélo" précise un usager. Ces stations de réparation de vélo facilitent l'entretien des deux-roues.

Les stations de gonflage et d'entretien de vélo sont devenues indispensables sur l'espace public. On en compte désormais 5 au Capitole, place des Carmes, à Esquirol, square des Français libres au bout de l'allée des Demoiselles et à la Cartoucherie... Le développement de ces mini-stations de services devrait faciliter la vie des cyclistes toulousains.

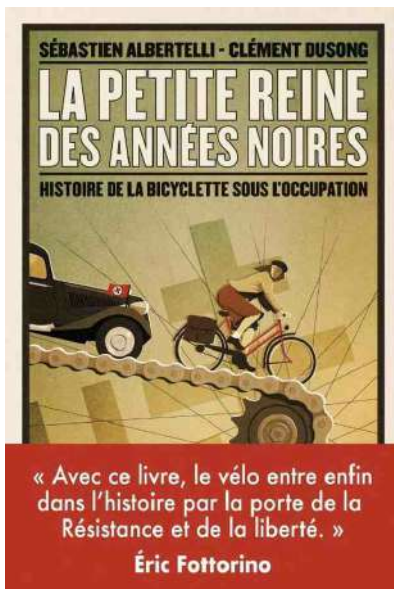
Michel Durand

LA PETITE REINE DES ANNÉES NOIRES

Souvenons nous !

Un nouveau livre vient de paraître en aout 2026 aux éditions Tallandier :

La Petite reine des années noires, une histoire de la bicyclette sous l'Occupation, écrit par Sébastien Albertelli, un historien spécialiste de la 2^{de} Guerre mondiale et par Clément Dusong, un géographe spécialiste des mobilités « douces ».



Communiqué de presse - Isabelle Bouche - Éditions Tallandier :

"Lorsqu'on songe à la France occupée, la bicyclette est, comme beaucoup d'objets du quotidien, à la fois omniprésente et invisible.

Pourtant, elle est un élément central – à bien des égards, un « personnage » – de ces Années noires, qui sont pour elle un âge d'or car les pénuries de carburant la rendent indispensable. Dès mai 1940, l'avancée des troupes allemandes provoque un exode massif qui voit s'entasser valises, meubles et victuailles sur les vélos sortis à la hâte de leur remise. Durant l'Occupation, les citadins enfourchent leur vélo pour se ravitailler dans les campagnes alentours alors que les résistants comptent sur leur bicyclette pour circuler avec discrétion et agilité. Le vélo devient un objet convoité, y compris par l'occupant, qui n'hésite pas à le réquisitionner car la production baisse inexorablement, passant de plus d'un million en 1939 à moins de 350 000 en 1944.

« La petite reine », nous disent les auteurs de ce livre, a profondément modifié le quotidien des Français et a sans doute sauvé des milliers de vies. Regarder ces années noires à hauteur de guidon éclaire toute cette histoire d'un jour nouveau."

BILAN AYAV PRINTEMPS

*AYAV sous
canicule*

Pour cette 21ème édition d'AYAV printemps, après une édition hivernale dynamique, la canicule n'a pas découragé les participants, avec une **moyenne journalière de 15000 cyclistes de tout âge sur les deux semaines du challenge, du 18 au 29 mai.**

Les étudiants de l'École Nationale de Météorologie & Météo France nous avaient même proposé cette année la possibilité de recevoir le bulletin météo local chaque soir pour le lendemain, histoire de faire le bon choix de vêtements. Merci à eux.

Le challenge a commencé par la soirée de lancement le 11 mai, animée par le duo Maison du Vélo et 2P2R, avec notamment un quiz sur le code de la route, et une distribution d'autocollants AYAV 2026 réfléchissants.

A nouveau beaucoup d'écoles ont participé, en optant pour le comptage de part modale vélo et piétons sur au moins une journée, voire sur les 2 semaines du challenge pour certaines. Cela génère souvent un joyeux remue-ménage à l'entrée et sur le parking vélo, mais les sourires sont là lors de l'accueil !

De plus en plus de collèges participent également au challenge avec un comptage des élèves cyclistes sur une journée, et même parfois des animations vélo dans la cour du collège, avec quelques parents motivés et bien sûr le soutien de la direction. A cet âge où les enfants sont amenés à prendre de l'autonomie, et alors que les jeunes sont de plus en plus sédentaires, la promotion du vélo comme mode de mobilité active permet de faire passer des messages importants, tout en étant l'occasion de rappeler les consignes de sécurité.

Côté lycée et étudiant, la participation encore "très timide", peut être en concurrence avec les périodes d'examens. Bravo à l'ICAM qui a malgré tout réussi à motiver les cyclistes pour atteindre presque 70% de part modale vélo, comme quoi c'est possible !

Côté entreprises et administrations, de plus en plus de cyclistes ont adopté le challenge kilométrique introduit avec la nouvelle plateforme <https://www.ayav.fr/>. En plus (ou à la place) du challenge classique avec la part modale vélo, il est en effet possible d'inscrire plusieurs équipes pour une entité, dans laquelle chaque membre peut déclarer ses kilomètres à vélo pour faire gagner son équipe et son entité. à suivre pour les prochaines éditions.

Tous les résultats, part modale et kilomètres, sont disponibles sur le blog de la plateforme AYAV : <https://www.ayav.fr/2026/07/01/bilan-ayavtaf-printemps-2026-une-edition-ensoleillee>

La soirée de clôture du challenge avec la remise des prix aux gagnants, est prévue le 29 septembre à partir de 18h30 à la Maison du Vélo (12 boulevard Bonrepos). L'occasion de passer un moment entre référents pour débriefer de cette édition 2026, et échanger les bonnes idées pour 2027.

Matthieu Mayolle - référent AYAV 2P2R

UN GRAND TOUR EN SCANDINAVIE

C'est à voir !

Famille toulousaine se déplaçant à vélo au quotidien, nous avons récemment enfourché nos selles pour explorer les capitales du Danemark et de la Suède.

Avec des centaines de kilomètres de pistes cyclables clairement séparées de la voirie et des trottoirs, les déplacements sont fluides et sécurisants. Mais en plus de ces infrastructures efficaces, chaque usager de la route est vraiment très attentif aux règles. Les automobilistes conduisent lentement et laissent systématiquement la priorité aux piétons et aux vélos. Les piétons veillent à rester dans les zones où ils sont censés marcher. Enfin, les cyclistes appliquent scrupuleusement la signalétique. On se sent tellement en confiance qu'on comprend pourquoi ces pays n'ont pas imposé le port du casque obligatoire...

Au-delà de ce constat général, deux équipements singuliers ont particulièrement retenu notre attention pendant nos excursions.

À Copenhague, nous avons été marqués par les trains de banlieue - équivalent du RER parisien - avec leurs rames dédiées aux cyclistes. Des racks-pinces permettent d'entreposer son vélo le temps du trajet, tandis que le propriétaire a la place de s'asseoir juste en face. À cela, s'ajoutent de fines rampes métalliques sur chaque escalier pour permettre aux vélos de grimper facilement les marches et d'accéder au quai.



À Stockholm, ce sont des racks dans la rue qui ont retenu notre attention. En forme de voiture, ils matérialisent la place qu'un véhicule particulier occuperait dans l'espace public, là où il est possible de garer 10 vélos. Une astuce visuelle qui rappelle qu'il est possible de gagner de l'espace pour tous dans nos villes, simplement en rééquilibrant les modes de déplacement...

Peut-être en verra-t-on fleurir un jour dans les rues de Toulouse ?



Delphine Russeil

Prochain Festival la Roue Tourne

À marquer dès à présent sur votre agenda de l'année prochaine ! La huitième édition de notre festival de voyage à vélo « la roue tourne » aura lieu les **26, 27 et 28 février 2027**. Nous avons déjà reçu une vingtaine de candidatures, mais il y a encore des possibilités, notamment pour des petits films de vingt ou trente minutes, donc n'hésitez pas à nous soumettre vos propositions. Vous avez jusqu'à fin septembre. Et pas la peine de partir très loin, la France, on aime aussi ! L'équipe de la roue tourne.

UN PETIT TOUR DE LA HAUTE GARONNE

*On a testé le
THG !*

Une balade itinérante en cyclo camping sur le Tour de la Haute-Garonne (THG)

Les balades du dimanche sont à l'origine d'une belle boucle pour cyclistes qui fait le tour du département de la Haute-Garonne.

Elle emprunte des petites routes, elle évite les grands axes et modère le dénivelé tout en sachant que le département est un pays de coteaux avec même sa partie montagne. Le THG est fragmenté par un réseau de gares avec accès TER le rendant accessible à tous et de difficulté variable, adaptée aux sportifs ou aux familles et débutants selon le tronçon traversé.

Haute-Garonne Tourisme y a trouvé bien des atouts et l'a officiellement inauguré au mois de mai.

Nous espérons que cette magnifique publicité sera source d'inspiration pour sécuriser et améliorer les qualités d'accueil des cyclistes dans les zones traversées.

Pour le moment, il y a beaucoup à faire. On compte sur le département pour placer des panneaux signalisant la présence des cyclistes, pour matérialiser des bandes cyclables et baliser le parcours. On compte sur les communes pour mettre à disposition toilettes, points d'eau et aire de pique-nique.

Ce fut notre tour, en août, de proposer plusieurs étapes de ce THG et d'initier les participants à la rando itinérante.

Entre 2 périodes de canicule, 3 minis séjours ont été proposés.

- Séjour 1 : Toulouse-Rieumes, Rieumes - Boulogne/Gesse et Boulogne-St Bertrand de Comminges avec 18 participants

- Séjour 2 : St Bertrand de Comminges - Luchon : 9 participants

- Séjour 3 : Cierp Gaud-Mane, Mane - Rieux Volvestre, Rieux Volvestre - Auterive : 11 participants.

Un succès dans une ambiance joyeuse et bienveillante. Pourtant, il fallait se lever tôt pour rouler le matin avant les chaleurs. Avec les tentes et tout le matériel dans les sacoches, les vélos étaient bien lourds mais les participants très courageux ont surmontés avec fierté les difficultés.

Cet été, la moitié sud de la boucle a été réalisée, nous n'allons pas nous arrêter là. Dès l'automne, lors des week-end, nous proposerons la suite de notre tour du département. Au départ d'Auterive, nous nous dirigerons vers le Nord/Ouest du département via Revel, Montastruc La Conseillère, Cadours.

Avis aux amateurs, surtout que les vélos seront allégés puisque nous trouverons des hébergements moins sommaires que nos tentes qui deviendront inadaptées à cette saison.



Joëlle Monchauzou-Monteil - 2P2R

LA CLÉ UNIVERSELLE

*Le vélo, mon
outil de travail*

Nous poursuivons dans cet article notre cycle d'interviews des **cyclo-travailleurs** qui utilisent le vélo comme outil de travail : Nous avons rencontré Elena de **LA CLÉ UNIVERSELLE**

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

Je suis artisane multi-services à Toulouse : serrurière et mécanicienne de vélos.

Côté serrurerie, je fais du dépannage à domicile, remplacement de cylindres, installation de serrures multipoints, ouverture de porte claquée etc.; côté mécanique vélo : crevaisons, réglage de dérailleur, réglage de freins, changement câbleries etc. Je suis la seule artisane à Toulouse à proposer ce double service, autant dire que je ne m'ennuie jamais.



2P2R : Comment est née ton entreprise ?

La passion pour la mécanique, ça vient un peu de famille, chez nous la logique technique se transmet naturellement. Je répare même ma moto sur mon temps libre. Ce qui me fascine aussi, c'est l'outillage : la façon dont chaque outil est pensé, l'ingéniosité derrière. J'ai commencé par un CQP Mécanicienne cycles en 2020, et petit à petit la logique des mécanismes m'a menée vers un autre univers de précision, celui des serrures, avec une certification RNCP Niveau IV. Deux métiers qui paraissent éloignés mais qui répondent au fond à la même envie : comprendre comment les choses fonctionnent et les remettre en état de mes mains. Disons que je collectionne les diplômes de « comment ça marche ».

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

Pour rester en mouvement. J'ai besoin de cette rapidité et de cette indépendance au quotidien. Et puis il y a la dimension écoresponsable, qui compte beaucoup pour moi. Le vélo cargo me permet de me faufiler dans les rues du centre-ville, d'éviter les embouteillages et de me garer partout, pour arriver chez mes clients en général en moins de 30 minutes.

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

Forcément, oui, mais c'est une contrainte que j'apprécie plutôt bien. Ça demande une organisation plus poussée, et c'est même stimulant : il faut trouver comment avoir tout le nécessaire dans un espace aussi réduit. Résultat, ça me pousse à être pragmatique, créative, et à ne garder que l'essentiel. Un peu comme faire sa valise pour un mois de voyage, sauf qu'à la place des vêtements, il y a de l'outillage pro.



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

Mon cargo, c'est un cadre Bullitt d'occasion. J'ai acheté le cadre et une caisse en alu séparément, puis j'ai tout assemblé moi-même. Je l'ai aussi motorisé de mes mains, grâce à un adaptateur pour cargo Bullitt de Botch Cargo Bikes, une entreprise toulousaine qui sur-cycle de vieux vélos. Ça correspond bien à ma logique écoresponsable. La caisse en alu protège mes outils et mon matériel, et j'utilise des chambres à air comme sangles, pour leur tension et leur flexibilité. Le recyclage version bricolage, en quelque sorte

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

Toujours ! Surtout en serrurerie, ils ne s'y attendent vraiment pas. Et cette réaction-là, franchement, ça ne me lasse jamais.

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

Pouvoir se faufiler dans les endroits étroits, emprunter les pistes cyclables, échapper aux embouteillages et au stress de conduire une voiture en ville, sans oublier la galère classique de trouver une place de parking. Le vélo cargo, c'est un peu le passe-droit du centre-ville.

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

La météo, surtout. Mais je m'en sors bien : le matériel reste à l'abri dans la caisse, et moi j'ai mon super poncho, testé en Bretagne, valeur sûre. S'il tient tête à la pluie bretonne, il tient tête à tout.

2P2R : Comment te contacter ?

Par appel téléphonique au 07 43 99 04 37, SMS, email (contact@lacleuniverselle.fr) ou WhatsApp Business (surtout pour l'envoi de photos).



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.

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 « pont en fer » Lacroix-Falgarde-Pinsaguel rouvert en passerelle piétons-cycles, succès de nos actions 2010-2026

Après la fermeture du pont en 2010 suite à un accident, le département de la Haute-Garonne, propriétaire du pont, avait décidé en 2012 de démolir le « Pont en fer » sur l'Ariège entre les communes de Pinsaguel et de Lacroix-Falgarde, pont qui servait aux circulations des piétons et des cyclistes entre les deux rives, puisqu'un nouveau pont de la D4 était construit pour les voitures. Les habitants de Lacroix-Falgarde ont alors créé un Comité de Soutien au pont et lancé une pétition.

L'Association Vélo (devenue 2P2R), délégation AF3V, a soutenu cette action, écrit aux élus et lancé plusieurs balades militantes pour les Journées des Voies Vertes.

Elle a aussi demandé la création d'une boucle entre Lacroix-Falgarde et Portet avec sécurisation du pont de Pinsaguel sur la Garonne. Celle-ci a été réalisée en 2016.



Le loto du Patrimoine a sélectionné le projet du Pont en Fer pour le soutenir dès 2019. Et la boucle proposée par 2P2R-AF3V a été décidée sous l'appellation : « boucle des quatre châteaux ».

Fin 2023 les deux Communautés de Communes (Muretain Agglo et Sicoval) et le Département ont enfin trouvé un accord pour réparer le pont et le transformer en une passerelle piétons-cycles. Coût 2 millions€. Longueur : 116m, largeur 3m. Les travaux seront terminés pour l'ouverture prévue les 19-20 Septembre 2026 (Journées du Patrimoine).

Élus et presse oublieront de dire que c'est le résultat des actions des habitants et des associations : 13 ans pour convaincre les élus. Ce pont permettra les déplacements loisirs des habitants locaux et de l'agglomération toulousaine (boucle du Confluent, accès au Parc du Confluent), et aussi les déplacements utilitaires des habitants des communes proches, comme les accès à vélo et à pied au collège de Pins-Justaret en rive gauche de l'Ariège. L'action continue pour un obtenir cet accès au collège, et une liaison Pinsaguel-Empalot sur le chemin des Etroits.

Julien Savary - Délégué AF3V

BALADES A VÉLO TOULOUSAINES

N° 113 – Camin'arts Capestang-Cruzy boucle canal

Distance : 26 km aller-retour (30 si boucle Château)

Difficultés : sol mauvais sur boucle retour par châteaux

Intérêt : Boucle à partir du canal du Midi à Capestang

Parcourir une voie verte sur ancienne voie ferrée entre Capestang et Cruzy c'est possible en 2026 car elle a été rénovée (revêtement) et améliorée. La fiche du site AF3V n°423 vous renseignera en détails.

Baptisée «Voie Verte Camin'arts (Capestang-Cruzy)» cette Voie Verte de qualité (bonne sécurité, sol en stabilisé roulant, entrées faciles à franchir, bon jalonnement sur la voie verte et en direction des villages, bancs et aires d'arrêts) offre des vues très belles sur cette région viticole vallonnée : vignes à perte de vue, garrigues, bois de pins, plantations d'oliviers, vallées aux ruisseaux méditerranéens bordés de roseaux et à sec en été, ... On voit au loin de beaux châteaux et domaines viticoles, que l'on peut visiter, et des villages que l'on peut découvrir.



Art sur la Voie Verte (Creissan)

Depuis 2025 l'art vient donner de l'intérêt au parcours car on trouve sur la Voie Verte des œuvres d'art exposées et commentées par des panneaux (en 2026 : plus de 9 œuvres). Et une « Boucle des châteaux » de 13km a été jalonnée sur des petites routes et des « chemins de vignes », entre Quarante et Capestang. Cette boucle-retour rallonge à cause de montées et chemins parfois défoncés, mais permet de découvrir vignes et châteaux, et surtout le Château et domaine de Roueire, dont les chais ont été transformés en un « Centre d'Arts et du Patrimoine » (ouvert mercredi et samedi 04 67 25 00 25). A visiter en dehors des périodes chaudes, pour une découverte artistique-poétique.

Cette Voie Verte vient d'être prolongée de 3,7km dans les vignes de Capestang, c'est encore très gravillonné mais ce sera amélioré. La Voie Verte du canal (V80) dans Capestang, avec des coupures et passages difficiles depuis l'Aude, est en cours d'amélioration en direction de Poilhes , ... à tester mercredi ou samedi

Julien Savary - 2P2R

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
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 : 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 : 4 octobre : les 100 km pour le climat, 18 octobre : balade à Miremont, 25 octobre : Muret, Lac du Four de Louge et REV3, 11 novembre : tour de la Haute Garonne Auterive - Villefranche, 14 et 15 novembre : tour de la Haute Garonne : Villefranche-Revel-Montastruc avec nuit à Revel

Et aussi...

Colloque AF3V national sur le thème de la requalification des voies ferrées en voies vertes le mardi 22 Septembre

Remise des lots AYAM 29 septembre, 18h30 à la MDV

L'événement Cyclo pour le Climat le 4 octobre 2026

Festival la Roue Tourne 26, 27 et 28 février 2027