



4 8 9

Concertation

BILAN INTERMEDIAIRE CONCERTATION Réseaux Express Vélo 8, 9 et 4



Rappel de l'objet de la première phase de concertation : les étapes

1/ Août 2020 : Lancement de la démarche / Concertation sur l'opportunité du projet

Cette concertation a débuté par l'organisation d'une réunion publique le 26 août 2020. Cette réunion publique avait pour objectifs de :

- Présenter les 3 Réseau Express Vélo (REV 8, 9 et 4) projetés sur le secteur Ouest du département et les différentes étapes d'élaboration du projet et la démarche de concertation proposée
- Répondre aux questions des participants et de recueillir leurs contributions sur les conditions de réussite du projet et sur les sujets à approfondir dans la suite des réflexions.

Pour recueillir ces contributions, deux outils étaient mis à la disposition des participants : un questionnaire individuel (permettant de noter leurs attentes et questionnements sur les 3 projets de REV et les sujets à approfondir) et un support de travail collectif (définition des conditions de réussite et des sujets à approfondir).

2/ Novembre et décembre 2021 : Choix des tracés finaux / Concertation sur les variantes

L'objet de cette concertation est de faire un point sur l'état d'avancement du futur projet, du calendrier des études et de recueillir les contributions des citoyens sur les possibilités de tracés, à la lumière des avantages et contraintes qu'elles comportent (environnement urbain, traversées ...). Les avis émis alimenteront les études techniques et financières. Le choix des tracés finaux pourra ainsi prendre en compte les critères dits d'usages.

Cette concertation a été menée conjointement sur les 3 réseaux Express Vélo 8, 9 et 4 selon les modalités suivantes :

- Organisation de 10 ateliers territoriaux avec les collectivités concernées
- Réalisation de microtrottoirs organisés le jeudi 21 octobre 2021 et le samedi 23 octobre 2021 : Marché de Plaisance-du-Touch (8 avenue Montaigne) ; Parvis du lycée de Fonsorbes (3 Av. Lucie Aubrac) ; Parking du centre commercial E. Leclerc à Saint-Lys (615 Rte de Toulouse) ; Marché de Fonsorbes ; Parking de l'Intermarché de La Salvetat-Saint-Gilles (ZAC de la Rivière, 2 Rue Pierre Loti)

- Organisation de 2 ateliers de concertation publics et une réunion publique ouverts à tous sur inscriptions (22 et 23 novembre et 16 décembre 2021)
- Organisation de 2 ateliers jeunes (7 décembre 2021) au Lycée Clémence Royer à Fonsorbes et au Collège Galilée de la Salvetat Saint-Gilles
- Mise en ligne d'un questionnaire sur le site du Conseil départemental dont l'objectif était de connaître le profil des participants mais également de mieux cerner leurs habitudes de déplacement en 2 roues.
- Mise en ligne d'un outil cartographique interactif sur le site du Conseil départemental accompagné d'un formulaire de recueil des contributions pour inciter les internautes à venir consulter les différentes variantes proposées
- Réalisation de flyers adressés aux habitants envoyés dans 47 000 boites aux lettres et 1700 mails d'invitation
- Mise en œuvre d'une publicité préalable dans la presse sur l'objet de la concertation et les modalités de son déroulement sur le secteur du projet : communiqué de presse, diffusion sur les réseaux sociaux et le site internet
- Mise en œuvre de tout autre moyen jugé utile par le Conseil départemental.

Les citoyens ont eu à leur disposition différents moyens pour déposer ou exprimer leurs contributions :

- Lors des ateliers en présentiel organisés sur les communes de Fonsorbes, La Salvetat saint-Gilles ou à Plaisance du Touch
- Via le site internet du Conseil départemental avec le questionnaire ou la cartographie interactive.

Les propositions de participation numérique accessible sur le site du Conseil départemental ont permis d'apporter de l'information sur le dialogue citoyen en cours, mais surtout de permettre la participation de toutes et tous dans cette période difficile de restrictions sanitaires.

La cartographie numérique donnait la possibilité aux internautes de commenter les variantes proposées mais également de joindre tout type de document à la contribution : fichiers ou photos.

L'information a été relayée dans la presse, sites web et réseaux sociaux.

Concernant le niveau de participation :

- Environ 7 représentants par collectivité concernée lors des ateliers territoriaux
- 80 internautes ont contribué au questionnaire en ligne
- 120 participants sont venus en présentiel participer aux 2 ateliers en présentiel et à la réunion publique
- 30 lycéens et 30 collégiens ont participé aux ateliers jeunes organisés dans le Lycée Clémence Royer à Fonsorbes et au Collège Galilée de la Salvetat Saint-Gilles
- Les micro trottoirs ont permis la réalisation de microcapsules vidéos avec des interviews d'habitants des secteurs d'étude rediffusées lors des ateliers

LISTE DES PIÈCES ANNEXÉES

- *Compte-rendu de la réunion publique du 26 août 2020*
- *Résultats du questionnaire en ligne*
- *Compte-rendu de l'atelier de concertation du 22 novembre 2021*
- *Compte-rendu de l'atelier de concertation du 23 novembre 2021*
- *Compte-rendu des 2 ateliers jeunes du 7 décembre 2021*
- *Compte-rendu de la réunion publique du 16 décembre 2021*
- *Flyer invitation ateliers*



489

Concertation

Compte-rendu de la réunion publique du 26 août 2020

**RÉUNION
de CONCERTATION**
Mercredi 26 août 2020



Conseil départemental

RÉSEAU EXPRESS VÉLO Secteur Ouest

Communes de St-Lys, Fonsorbes,
Plaisance-du-Touch, La Salvetat-St-Gilles

COMPTE-RENDU

INTRODUCTION

La réunion publique du 26 août 2020 avait pour objectifs:

- de présenter les 3 Réseau Express Vélo (REV) projetés sur le secteur Ouest du département
- de présenter les différentes étapes d'élaboration du projet et la démarche de concertation proposée
- de répondre aux questions des participants et de recueillir leurs contributions sur les conditions de réussite du projet et sur les sujets à approfondir dans la suite des réflexions.

Pour recueillir ces contributions, deux outils étaient mis à disposition des participants :

- un questionnaire individuel (permettant de noter leurs attentes et questionnements sur les 3 projets de REV et les sujets à approfondir)
- un support de travail collectif (définition des conditions de réussite et des sujets à approfondir)

Pendant la présentation du projet, les participants étaient invités à remplir le questionnaire individuel. Ensuite, un temps de travail par table de 4 personnes a permis de réfléchir collectivement aux conditions de réussite et aux sujets à approfondir, de manière globale sur le secteur ouest ou de manière spécifique sur chacun des 3 projets. La soirée s'est conclue par une restitution commune des échanges par tables, et par l'apport de réponses et de compléments par les intervenants du Conseil départemental.

Environ
50 personnes

présentes
à la réunion

2/3
des participants
habitent le
secteur

(Toulouse, Plaisance,
Blagnac Colomiers)

60%
utilisent le
vélo
pour leurs trajets du
quotidien



SYNTHÈSE GLOBALE DES CONTRIBUTIONS

Nota Bene : Le support de présentation du projet est disponible sur le site Internet du Conseil départemental

L'analyse des contributions individuelles et collectives fait émerger un certain nombre de sujets récurrents dans les questions, remarques et attentes exprimées par les participants. Ces apports sont synthétisés ci-après, et les contributions sont reprises dans leur intégralité dans les pages suivantes.

Le confort et la sécurité d'utilisation, condition première pour l'usage futur des REV

- La sécurité doit en premier lieu être garantie par la conception même de la REV : le profil de la voie, la séparation vis-à-vis des flux routiers, le traitement des intersections et des traversées, la limitation des obstacles et des arrêts... tout doit aller dans le sens d'une priorité donnée au vélo. On souhaite pouvoir rouler vite, mais aussi à son rythme, et anticiper les usages futurs (notamment vélos avec remorques, trois roues...).
- Les aménagements à prévoir autour des REV participent aussi à la sécurité et au confort : la signalétique, qui doit être adaptée et facilitante, l'éclairage et le revêtement qui doivent améliorer la visibilité et aider à mieux se repérer, mais aussi les dispositions qui permettent de se protéger du soleil, du vent et de la pollution (végétation notamment).
- La traversée des centre-villes est un sujet en tant que tel, en particulier, sur les tracés concernant les REV le long des RD 632 et 82, celles de Fonsorbes et de La Salvetat qui sont une préoccupation particulière des participants.

Les enjeux de continuité, de maillage et d'intermodalité

- Parmi ces enjeux, les contributions les plus nombreuses portent sur l'importance de mettre en cohérence les futurs REV avec les aménagements et équipements des territoires environnants, pour garantir un accès aussi aisé et fluide que possible : outre le caractère direct et continu inhérent au concept de REV, la jonction avec les aménagements cyclables existant et à venir, le maillage à penser à une échelle territoriale plus large, la connexion des différentes REV entre elles... sont autant de clés de réussite essentielles pour les participants.
- Dans le prolongement de cette réflexion, une connexion bien pensée avec les réseaux de transports en commun (train et bus) apparaît comme indispensable, ce qui suppose aussi d'anticiper les besoins futurs avec les partenaires (notamment Tisséo) : la possibilité de transporter les vélos dans les bus et les trains a en particulier été soulevée.
- Sur les tracés suivant la RD 82 et faisant la jonction transversale, des précisions ont été apportées sur les points à enjeux en termes de connexion des REV au territoire (par exemple, la desserte de la gare de Colomiers, du lycée Victor Hugo ou encore le collège de La Salvetat).

Des attentes et préconisations pour la conduite du projet

- Les participants ont également beaucoup contribué sur leurs attentes dans la manière-même de conduire le projet REV : ils soulignent en premier lieu une attente forte vis-à-vis de la démarche de concertation, qui doit permettre une association continue des usagers tout au long du projet, en s'appuyant notamment sur les acteurs associatifs ayant déjà une expertise forte sur les usages cyclables actuels et futurs.
- Un autre point essentiel pour les participants est la collaboration étroite à mener avec les différentes collectivités compétentes sur le secteur pour optimiser l'intégration de la REV dans le territoire mais aussi anticiper l'avenir.
- Certains participants proposent également des pistes à creuser : la création d'aménagements temporaires pour vérifier la qualité d'usage réelle du tracé, ou encore l'appui sur des ressources (financières, mais aussi retour d'expériences) nationales et européennes.

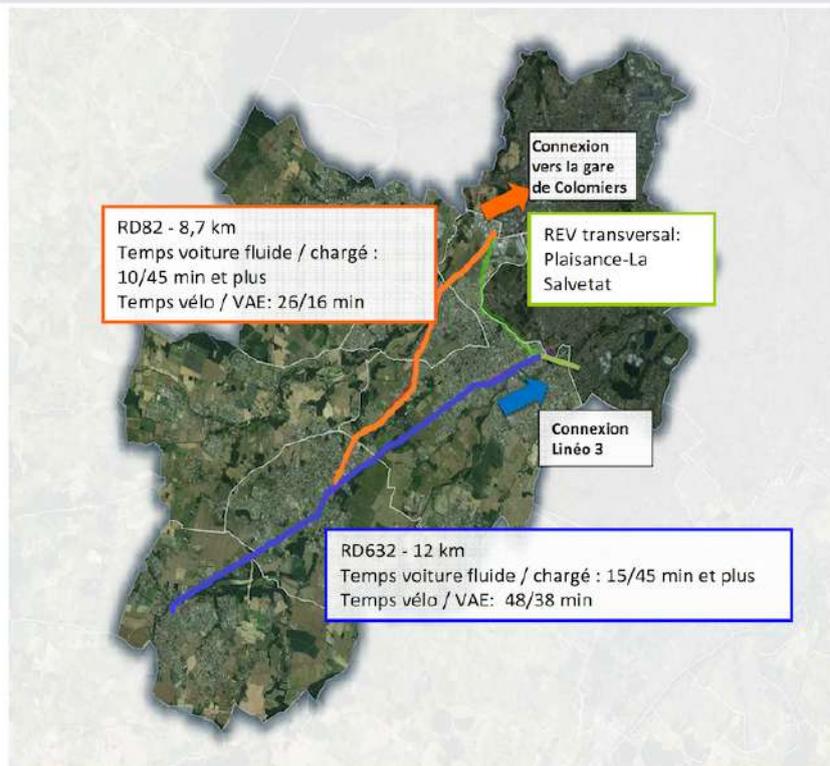
SYNTHÈSE GLOBALE DES CONTRIBUTIONS (Suite)

D'autres enjeux clés émergent dans les contributions, même s'ils ont été moins commentés :

- **La mise en place de services favorisant l'usage du vélo** : il s'agit en particulier de proposer des stationnements vélos sécurisés, pratiques à utiliser, et en nombre suffisants aux différents points de desserte ou de multimodalité ; mais également des services permettant aux cyclistes du quotidien de réparer leur vélo, de se désaltérer, ou encore de recharger leur Vélo à Assistance Electrique (VAE) ; l'entretien régulier et de qualité de la voirie fait également partie des préoccupations.
- **La communication et la sensibilisation autour du REV** : l'enjeu pour les participants est bien de répondre aux besoins des cyclistes actuels, mais aussi d'inciter un maximum de nouveaux usagers à expérimenter la pratique du vélo pour leurs trajets du quotidien. Cela passe selon eux par des actions variées de communication, de sensibilisation voire d'éducation / formation à destination des entreprises (à travers les PDE/PDIE), des écoles/collèges et de tous les potentiels usagers futurs (en particulier les jeunes).
- **La cohabitation des usages et le partage de la route** : la conception du REV doit permettre de donner réellement la priorité au vélo, mais en tenant compte des différentes pratiques cyclables (rapide avec entre autres les VAE, plus lent avec notamment l'usage plus familial...). La séparation vis-à-vis des voies utilisées par les voitures est indispensable (certains préconisent la réutilisation de tout ou partie des voies routières pour la réalisation du REV), et la question de la cohabitation avec les piétons est un sujet à approfondir (surtout dans les secteurs urbanisés).

Réseau Express Vélo Secteur Ouest LES GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- 3 itinéraires : 45 000 habitants; 9 000 emplois; peu de desserte en transports en commun
- Suivre des **axes directs**, souvent les routes départementales
- Rechercher les **connexions** avec les pôles d'échanges multimodaux (gare et linéo 3)



Restitution détaillée des contributions

Les contributions collectives

L'ensemble des contributions formalisées par les participants sur les supports collectifs (14 tables) sont restituées ci-après, organisées par thèmes clés.

Les conditions de réussite...	
...pour tous les REV du secteur ouest	... spécifiques selon les REV
Confort et sécurité d'utilisation	
<p>Une conception du REV optimisant la sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> - La sécurité : Le confort de la piste (revêtement lisse; pas de passage-bateau...) - traversée des rond-points ? Marquage au sol spécifique vélo (vert) - Optimiser la sécurité et minimiser les intersections (passages dénivelés) - Sécuriser le passage des rond-points et changements de voie - Sécurisation des trajets - Sécurité : séparation avec le réseau routier ; pas de contresens ; pas de voitures garées le long de la piste - Créer pour éviter les incivilités <p>Le confort pour les usages actuels et futurs du vélo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le REV doit être prioritaire : peu d'arrêt, peu de feux.... - Anticiper les besoins futurs : voies vélos larges - Penser aux vélos + remorques ou Trois-roues Trike - Synchroniser les feux de façon à ce qu'un cycliste roulant à 15km/h n'ait pas à s'arrêter - Pouvoir rouler vite sur les pistes <p>Une signalétique adaptée</p> <ul style="list-style-type: none"> - La signalisation en cas de rupture par une route (accès zone commerciale aux Portes du Gers) - Signalisation - Signalétique adaptée - Une signalétique et des fléchages adaptés <p>L'éclairage et les revêtements</p> <ul style="list-style-type: none"> - éclairage (hiver) - Eclairage intelligent (détection de présence) - Ingénierie : revêtement et éclairage - Etudier les différentes possibilités de revêtements <p>La prise en compte de l'environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travailler sur l'environnement le mieux possible / privilégier des tracés ombragés - Maintenir l'implantation des arbres et la densifier - Pas trop de pollution - Utiliser des supports non imperméabilisants pour les pistes cyclables, notamment sur Plaisance où on a de gros problème d'imperméabilisation et d'artificialisation des sols, donc d'inondations 	<p>REV St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch (RD 632)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Traversée de Fonsorbes - Possibilité d'éviter les feux tricolores - Signalétique sur l'avenue des Pyrénées après aménagement Linéo 3 - La déviation de St Lys coupe la piste existante, aggravant la sécurité => y remédier <p>REV Fonsorbes/La Salvetat St-Gilles (RD 82)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Traversée de Fonsorbes rapide, sans feux - Traversée de Fonsorbes - Traversée de La Salvetat avec la gestion des voies perpendiculaires - Traversée La Salvetat potentiellement difficile car étroite - Assurer une continuité cyclable jusqu'à Airbus - Impraticable aujourd'hui
Continuité, maillage et intermodalité	
<p>L'enjeu de la cohérence des réseaux à l'échelle plus large, pour un accès optimal aux REV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cohésion entre les réseaux des communes et les REV : entrainer les communes dans la dynamique pour une vraie amélioration du réseau communal. Important de pouvoir accéder au REV => communication entre les différents acteurs / maillage - La continuité de l'itinéraire + jonction avec les autres réseaux - Interconnexion entre quartiers et REV (alimentation) - Liaison facile entre les différents REV - Repenser les infrastructures routières existantes - Maillage/connexions : quid des communes limitrophes - Schéma d'architecture (comme les réseaux Arc-en-ciel) - Définir un schéma communal/intercommunal pour compléter le REV - Maillage communal suffisant pour parvenir jusqu'au REV - Les départs des REV n°8 & n°9 partent bien en limite de commune - Dynamique départementale plutôt que locale - Continuité du réseau en cohérence avec l'existant sur la Métropole et hors Métropole <p>Anticiper l'intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intermodalité : transport des vélos par lignes "arc en ciel", connexion possible avec d'autres pistes cyclables - Assurer la continuité partout et avec la partie gérée par Tisséo (cohérence) - Intermodalité vélo/bus, vélo/train avec des espaces réservés pour les vélos - S'assurer de la connexion multimodale (une rame spéciale vélo dans les trains...) <p>Garantir le caractère direct et rapide de la REV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les pistes les plus directes possibles - La continuité : suppression des obstacles - Trajet le plus direct et le plus fluide et sécurisé - Anticiper les discontinuités du futur 	<p>REV Fonsorbes/La Salvetat St-Gilles (RD 82)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment articuler dès à présent le REV avec le projet "coeur de ville" de Fonsorbes en démarrage ? - Interconnexion / prolongation vers Tournefeuille / Toulouse - Conserver les arbres - Bien séparer les flux vélo/voiture - Paraît facile à réaliser car jonction bus à Monestié déjà existante - Garder la connexion avec le chemin Nebout pour le loisir <p>REV transversal Plaisance du Touch / La Salvetat</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desserte de la gare de Colomiers sans zigzag - Desserte du lycée de secteur Victor Hugo à Colomiers - La jonction avec Colomiers et une sécurisation des pistes dans cette ville - Prolonger la transversale ver le Nord pour rejoindre le lycée de Pibrac - Les enfants de Plaisance fréquentent le collège de la Salvetat - Rouvrir la RD24 (Val Tolosa) et la RD82
Conduite de projet	
<p>Une attente forte vis-à-vis de la concertation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une information régulière et suivie du projet, à toutes les phases : on ne veut pas que du "rêve" / indépendamment des dates d'élections et des ambitions politiques - Une concertation tenant compte des erreurs du passé - Faire participer les associations de cyclisme, les antennes de 2P2R à la réflexion - Se saisir des travaux de 2P2R et les associations qui ont déjà pensé et élaboré des projets - Inclure les associations locales à tous les niveaux : environnemental, cyclistes... <p>La collaboration avec les différentes collectivités</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travailler en amont sur les futures lignes - La communication avec les autres acteurs (communes et usagers) entre eux et avec le CD31 - Coordination avec Métropole pour connexion Plaisance-Tournefeuille - Un référent Vélo dans chaque municipalité pour les connexions avec les pistes locales <p>Des propositions sur la gestion de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un état des lieux de l'existant - Ne pas hésiter à faire des aménagements provisoires pour vérifier la véracité du tracé - S'inspirer des projets existants en France ou en Europe : bénéficier de leurs expériences - Faire appel à des financements européens pour compléter 	<p>REV St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch (RD 632)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelle contribution financière dans la commune de Fonsorbes par le CD31? - Vitesse d'acquisition foncière - Faire en premier Fonsorbes au chemin Nebout et, ensuite, vers la RD632 - Urgence entre Plaisance et Fonsorbes : rouler vite et dangereux - Réserves foncières appartenant en partie à Plaisance et Tournefeuille
Services et entretien	
<ul style="list-style-type: none"> - Des espaces sécurisés pour laisser les vélos, en nombre suffisant - Stationnements adaptés (attache au niveau du cadre, box...) - Entretien indispensable - Entretien régulier des pistes cyclables (balayage et entretien) - Services (points d'eau, prises électriques...) - Points d'eau réguliers 	<p>REV transversal Plaisance du Touch / La Salvetat</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parkings vélos à la Gare de Colomiers (grand et sécurisé)

Communication et sensibilisation autour de la REV	
<ul style="list-style-type: none"> - Bien expliquer le concept du REV (campagne d'information) pour convaincre les gens que c'est possible - Education et sensibilisation des automobilistes et des jeunes : action à mener au sein des écoles / collèges + associations - Communication vers les entreprises : dans le cadre des trajets Domicile-Travail, importance de la qualité de service à l'arrivée dans l'entreprise (stationnement de qualité, protégé ; douches...) - Communication vers les usagers, en particulier vers les jeunes (collèges et lycées) - Cartographie globale des REV et réseaux annexes (application mobile ?) 	REV St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch (RD 632) <ul style="list-style-type: none"> - Lisibilité (parce qu'une circulaire est plus difficile à lire qu'une radiale)
Cohabitation des usages et partage de la route	
<ul style="list-style-type: none"> - Gérer les différentes pratiques / cohabitation des différents usagers : piéton, vélo pressé (ceux qui vont au travail), vélo promenade, VAE, trottinettes... - Faire des pistes cyclables avec séparation physique de la route (pas de bandes cyclables) - Voie cyclable prioritaire sur les croisements (transversales) 	REV St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch (RD 632) <ul style="list-style-type: none"> - Quelle place du piéton entre St Lys et Fonsorbes (déjà des habitudes sur la piste existante) ? - Avoir une piste dédiée, séparée car grande ligne droite (grande vitesse = grand danger) - Refaire tous les trottoirs en sortie de Fonsorbes en évitant IEs sorties de maison - Consacrer les emprises de la future RD924 au vélo et aux transports en commun : pas de voiture
Les sujets à approfondir ...	
...pour tous les REV du secteur ouest	... spécifiques selon les REV
Résoudre les problématiques de sécurité	
Le traitement des « points noirs » (obstacles, intersections...) <ul style="list-style-type: none"> - La sécurité (voir condition de réussite) avec la problématique spécifique des rond-points - Bien étudier les passages de rond-points et les changements de voies - Comment traverser en cas de changement de côté ? - Les carrefours et intersections à sécuriser - Sécuriser les séparations avec la chaussée - Sécurité au niveau des sorties de parkings / maisons - Sécurité routière L'enjeu spécifique des traversées de ville <ul style="list-style-type: none"> - Traversée des centre-villes - Traversée de villes - Traversée des agglomérations - Clarifier le passage dans Plaisance : centre-ville Monestié vers Intermarché => manque de signalisation - Quid de la sécurité lors de la traversée des communes = partage de la route - le plus important : partage de la route / sécurité / continuité et lisibilité 	REV transversal Plaisance du Touch / La Salvetat <ul style="list-style-type: none"> - Comment se fera la traversée de la RN124 ? Suggestion : en passant par les échangeurs de Pibrac - Où est prévue la jonction entre ces 2 villes ? - risques de submersion des pistes riveraines du Touch
Mettre en place les services et aménagements qui facilitent l'usage au quotidien	
Des équipements à prévoir dans l'aménagement <ul style="list-style-type: none"> - Signalétique au sol et panneaux : affichage cohérent entre les différentes intercommunalités (par ex : un code couleur commun) - Signalétique horizontale et verticale pérenne - Végétalisation des abords et notamment prévoir des arbres pour l'ombre - L'entretien des pistes créées - Eclairage Des services à prévoir pour la phase d'usage de la REV <ul style="list-style-type: none"> - Bien définir les services associés : parkings sécurisés et à l'abri ; services de réparation ; prises électriques pour VAE; points d'eau - Développer les services / formations autour du vélo : par exemple, des ateliers de réparation et d'entretien par soi-même type "repair café" - Stationnement Un profil de voie adapté <ul style="list-style-type: none"> - Avoir - autant que possible - un profil d'aménagement en travers identique pour assurer de la cohérence - Voie centrale / propre - la reprise des réseaux : qui le fait ? 	REV St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch (RD 632) <ul style="list-style-type: none"> - Parcs à vélos sécurisés à Plaisance, à Fonsorbes et à St Lys (un par commune) - Stationnement vélo sécurisé à Plaisance Monestié - Penser l'ombrage sur ce parcours pour diminuer soleil levant/couchant - signalétique au sol type col de montagne signalant l'espacement pour les vélos (1,5m) même hors bande cyclable - pas de partage de la route REV Fonsorbes/La Salvetat St-Gilles (RD 82) <ul style="list-style-type: none"> - utiliser l'ancien tracé de la RD82 qui traverse le plateau de la Ménude (Salvetat-Colomiers-En Jacca) - stationnement voiture sur les pistes cyclables - continuité inter-EPCI & park sécurisé
Intégrer la REV dans une dimension plus large	
La dimension territoriale <ul style="list-style-type: none"> - Préciser comment les gens peuvent rejoindre le REV depuis un lieu d'habitation ou du REV vers le lieu de travail - connexion aux communes limitrophes - Interconnexion (alimentation) entre quartiers (réseaux cyclables locaux) et REV La dimension « administrative » <ul style="list-style-type: none"> - Dates de réalisation longues : il y a urgence. On a l'impression qu'on redémarre à zéro alors qu'il y avait des commissions (1990 à Plaisance) - Une vision à long terme au-delà d'un mandat du Conseil départemental La dimension multimodale <ul style="list-style-type: none"> - Assurer un véritable réseau multimodal - Pouvoir mettre les vélos dans les transports en commun - L'aménagement de la gare Matabiau pour les vélos La dimension développement durable <ul style="list-style-type: none"> - Utiliser des matériaux qui rentrent dans le cadre du développement durable - Trouver des revêtements différents du goudron 	REV St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch (RD 632) <ul style="list-style-type: none"> - Que les communes de début et de fin soient traitées de façon équitable / comme les communes traversées REV Fonsorbes/La Salvetat St-Gilles (RD 82) <ul style="list-style-type: none"> - Travailler avec la Municipalité pour intégrer la REV9 dans le projet "Cœur de ville" de la Salvetat St Gilles
Développer des actions d'accompagnement pour inciter à la pratique du vélo	
<ul style="list-style-type: none"> - Travailler avec les entreprises et les établissements scolaires (lycée) pour mettre en place des PDE, PDIE, PDES - Préciser la communication à faire pour expliquer les particularités des REV et donc les convaincre de les utiliser - "Education" au vélo des habitants (usagers et autres), adultes et enfants - Organiser des manifestations festives et sportives utilisant les REV pour les faire découvrir, pour motiver... - Incitation financière (aide à l'achat, transports en communs à tarif réduit si intermodalité, aide à l'entretien ou réparation...) 	REV Fonsorbes/La Salvetat St-Gilles (RD 82) <ul style="list-style-type: none"> - Opportunité à creuser avec le zoo : "Aller au zoo à vélo" pour promouvoir le vélo REV St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch (RD 632) <ul style="list-style-type: none"> - Communication auprès du Lycée de Fonsorbes

Les contributions individuelles

L'ensemble des contributions formalisées par les participants sur les questionnaires individuels (45 répondants) sont restitués ci-après, organisés par thèmes clés.

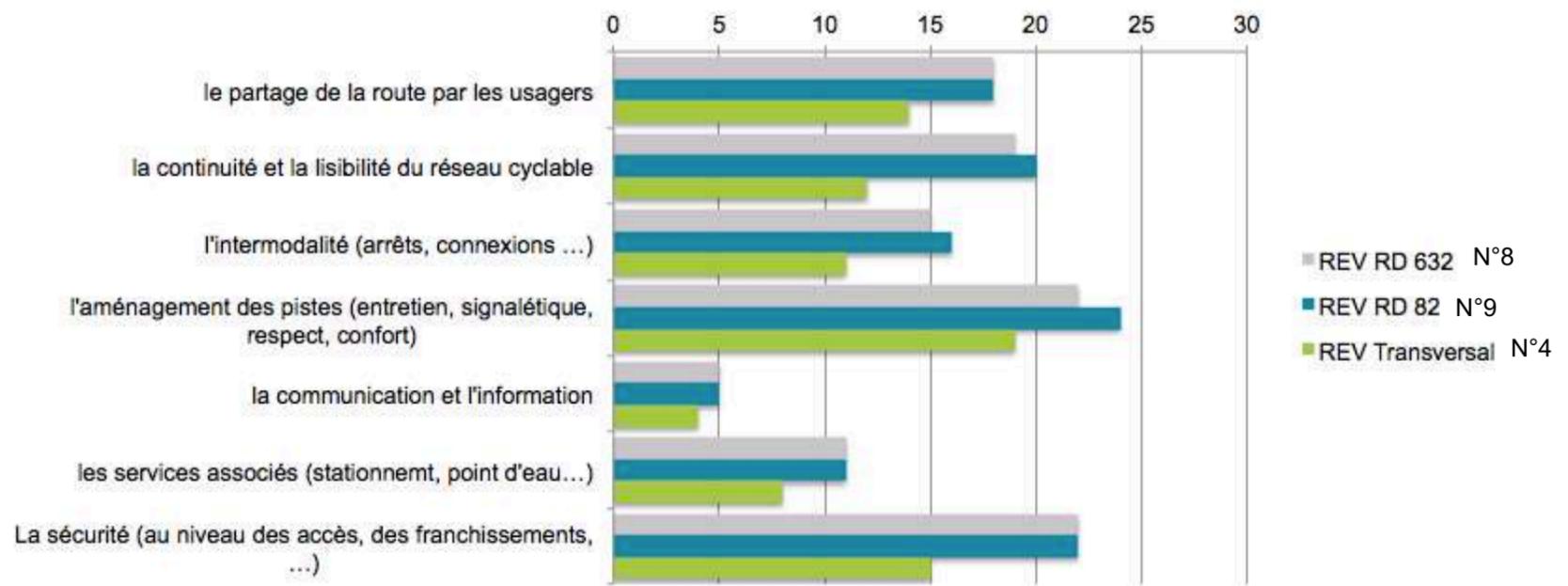
REV ST-LYS / FONSORBES / PLAISANCE DU TOUCH - RD 632	REV FONSORBES / LA SALVETAT ST-GILLES (RD 82)	REV Transversal PLAISANCE DU TOUCH / LA SALVETAT
Envies / attentes		
<p>Confort et sécurité d'utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Absolument nécessaire dans la continuité de St Lys-Fonsorbes - Recommandation de garder le même côté pour l'ombrage l'été - Important pour relier le Touch - Continuité avec sécurité au niveau des rond-points - Voie Piétons (très utilisée) - Confort : planter des haies (protection vis-à-vis du vent et du soleil) - Priorité aux intersections - Entrée dans St Lys finie - Traversée de Fonsorbes et Plaisance efficaces - Entretien chaussée - Sécurisation avec rambarde de séparation vélo/voiture - Eclairage solaire - signalisation - liaison entre les voies cyclables - Traversée de Fonsorbes ? Réussir à circuler en ville sans risquer les ouvertures de portières - Le plus important est la continuité (éviter le changement de trottoir obligeant de traverser la chassée + pouvoir contourner les ronds-points et feux rouges) et le confort (éviter des dénivellations/trottoirs entraînant des chocs de roulage) - Les pistes cyclables et piétons devraient être uniquement en site propre - Rejoindre en vélo le centre de Toulouse en sécurité totale - Le + direct et le + fluide - Traversée de Fonsorbes jusqu'au chemin Nebout - Piste cyclable le long de la RD632 côté nord pour l'ombre - Piste ombragée - Aménagement des pistes (pistes perméables) - Sécurité - Partage de la route entre usagers - Pistes cyclables sécurisés et plus nombreuses - Continuité entre les communes - Des pistes cyclables 4m bidirectionnelles (pas de bandes cyclables) - Sécurité : bien isoler la piste cyclable de la route, attention aux rond-point <p>Continuité, maillage et intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interconnexion/prolongation vers Tournefeuille/Toulouse - Conserver les arbres - Possibilité de connexion vers les communes limitrophes - Pouvoir aller loin pour le sport (Hugo-13 ans - à l'école à Pibrac) - Un accompagnement pour l'axe au départ de St Lys en direction de la RD632 - Point de départ et d'arrivée à St Lys en limite de la commune de Ste Foy de P - Continuité du réseau - Continuité entre les communes - Assurer la continuité du réseau - Continuité au niveau des villes - Continuité avec le REV au-delà de Tournefeuille - Une bonne connexion avec Linéo 3 <p>Cohabitation des usages et partage de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - Au regard de l'utilisation actuelle, le cheminement piéton est nécessaire partout - La mairie de Fonsorbes veut aménager la RD632 en centre-ville, comment le lien va se faire ? - Séparation physique entre la route et la piste cyclable - Une piste vélo la plus éloignée possible de la RD632 <p>Services et entretien</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des parcs vélo sécurisée et en nombre suffisant - Des parkings vélos sécurisés à Linéo 3 <p>Conduite de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qu'il soit réalisé au plus tôt pour drainer les usagers de St Lys & Fonsorbes qui prennent Linéo 3 à Monestié - Vite (on a déjà 20 ans de retard) 	<p>Continuité, maillage et intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> - un trajet direct vers la gare de Colomiers et le lycée de secteur Victor Hugo - Trajet direct - Eviter les centres-villes - Sécurité - Nécessaire, d'autant plus qu'un bas-côté existe déjà, donc assez facile à réaliser - Cheminement privilégié pour aller à la gare de Colomiers + Airbus - Liaison entre les voies cyclables - Le plus important est la continuité (éviter le changement de trottoir obligeant de traverser la chassée + pouvoir contourner les ronds-points et feux rouges) et le confort (éviter des dénivellations/trottoirs entraînant des chocs de roulage) - Possibilité de connexion vers les communes limitrophes - Jonction assurée avec Colomiers et communication avec Toulouse Métropole pour un réseau en site propre pour traverser Colomiers - Assurer la continuité du réseau <p>Conduite de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qu'il soit réalisé au plus tôt pour drainer les usagers de St Lys, Fonsorbes, Plaisance pour se rendre sur le plateau de la Ménude - 2 voies existent : à modifier pour peu d'argent - Il est temps d'aménager la RD82 : Rond-point au niveau du zoo ; Vitesse à 50km/h de Fonsorbes à La Salvetat ; Davantage d'arrêts de bus ; des pistes cyclables et piétons (urgent) - Vite (on a déjà 20 ans de retard) - Une bonne coordination des calendriers avec Toulouse Métropole pour bien assurer la continuité vers la Gare et la future ligne de métro <p>Confort et sécurité d'utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aller au travail en toute sécurité - Eclairage solaire - signalisation - Traversée de Salvetat ? Faire attention à la sécurité - Sécurisation totale des trajets de la maison jusqu'à la destination finale - Rouler vite sans avoir à surveiller les piétons et voitures et autres vélos <p>Cohabitation des usages et partage de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation avec rambarde de séparation vélo/voiture - Le + possible séparé de l'emprise automobile - Séparation physique entre la route et la piste cyclable 	<p>Confort et sécurité d'utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trajet direct - Eviter les routes - Facile d'accès - Sécurité - Sécurisation totale des trajets de la maison jusqu'à la destination finale - Plus de nouvelles pistes et + de sécurité - Aménagement des pistes (pistes perméables) - Sécurité - Partage de la route entre usagers + Réouverture RD24 (route de Pibrac) <p>Continuité, maillage et intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le REV 4 passe-t-il par Pibrac ? Et notamment le lycée ? - Le plus important est la continuité (éviter le changement de trottoir obligeant de traverser la chassée + pouvoir contourner les ronds-points et feux rouges) et le confort (éviter des dénivellations/trottoirs entraînant des chocs de roulage) - Possibilité de connexion vers les communes limitrophes - Continuité du réseau - Assurer la continuité du réseau <p>Conduite de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilisation terrains réservés - Cette liaison est importante car le nombre d'usagers est important - Remise en service de la RD24 en mode circulation douce (la Ménude) - La nomination d'un référent ou "Mr vélo" dans la commune <p>Cohabitation des usages et partage de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - Séparation physique entre la route et la piste cyclable - Besoin de pistes dédiées et pas de bandes cyclables

REV RD 632	REV RD 82	REV Transversal
Questionnements / freins		
<p>Continuité, maillage et intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arrivée à St Lys ? - Enlever les nombreux obstacles entre St Lys et Fonsorbes - Liaison avec autres communes - Quelle traversée de Plaisance, Avenue des Pyrénées, si on ne laisse pas le vélo pour prendre Linéo 3 ? - Equité de traitement entre municipalités - Traversée de Fonsorbes (route de Tarbes) - Quid des platanes (à conserver) - Passage des nombreux ronds-points - Doublement des ponts des cours d'eau - Pour une réussite, il manque le lien Fonsorbes/ Bidot (zone de loisirs très utilisée)/Frouzins (station Linéo): cela amènerait de la cohérence - Quelle cohérence avec les axes existants et les communes alentour, Métropole ou non ? Quelle continuité à long terme ? <p>Cohabitation des usages et partage de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que devient la piste actuelle entre St Lys et Fonsorbes pour les piétons qui sont les principaux utilisateurs actuellement ? - Piétons ? - Le CD prend-t-il en charge le centre bourg ? Séparation de la route ? - Séparation flux piéton/vélo et pas forcément vélo/voiture - Séparation des flux entre bandes cyclables et voie VL (bordure anti-franchissement) - Séparation voiture/vélo - Grande vitesse sur cet axe : impératif de séparer les flux <p>Confort et sécurité d'utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entrées de maison donnant sur la piste - Chicane sur la piste actuelle - Pas de bandes cyclables - flux de véhicules - revêtement des surfaces / durabilité dans le temps - Traversée de Fonsorbes - Revêtement (enrobé nécessaire?) - Ombre <p>Conduite de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nécessité de communiquer avec les associations d'usagers (2P2R Plaisance + Fonsorbes) et les communes - Temps de mise en place du réseau ? Appel à subvention européenne pour partage des couts ? Aucun frein : let's go !!! - La longueur du trajet à réaliser ne va-t-il pas retarder le projet ? <p>Communication et sensibilisation autour de la REV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pression sur les employeurs pour douches/vestiaires 	<p>Confort et sécurité d'utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécurité - Passage des ronds-points ? - Quel passage au niveau de la Salvetat (très étroit) et quelle largeur ? - Pas de bandes cyclables - flux de véhicules - revêtement des surfaces / durabilité dans le temps - Traversée de la Salvetat difficile - Toutes les sorties d'habitation vont limiter la rapidité de la REV <p>Continuité, maillage et intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trajet direct - Traitement équitable des communes de bout de réseau REV et transversales - Pour une réussite, il manque le lien Fonsorbes/ Bidot (zone de loisirs très utilisée)/Frouzins (station Linéo): cela amènerait de la cohérence - Quelle cohérence avec les axes existants et les communes alentour, Métropole ou non ? Quelle continuité à long terme ? <p>Conduite de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur le plateau de la Ménude, la RD82 sera-t-elle reprise par le Département ? - Quoi sur la Ménude ? (utilisation de l'ancienne D24) - Le Zoo et le golf sont des références sur Plaisance et la région : l'entretien n'est pas suffisant - Tout va trop lentement - Ce secteur semble oublié - Il faut trouver des solutions pour aller plus vite - La question des emprises foncières sur certains tronçons <p>Cohabitation des usages et partage de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partage de la route avec des voitures - Piste compliquée - Séparation des flux entre bandes cyclables et voie VL (bordure anti-franchissement) <p>Services et entretien</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stationnement vélo sur les zones de commerces <p>Communication et sensibilisation autour de la REV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incitation aux PDI, PDIE, PDES ? - associer les entreprises, lycées, collèges 	<p>Continuité, maillage et intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rejoindre le lycée de Pibrac et Colomiers - Quel cheminement au niveau de la Zone En Jacca ? Utilisation des anciennes voies de chemin de fer ? - Traitement équitable des communes de bout de réseau REV et transversales - Quelle cohérence avec les axes existants et les communes alentour, Métropole ou non ? Quelle continuité à long terme ? - La continuité vers Toulouse (Toulouse Métropole) à partir de Plaisance sera-t-elle véritablement assurée ? <p>Conduite de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Facile à mettre en œuvre - Transition dans les communes qui n'affichent pas forcément le même engouement <p>Cohabitation des usages et partage de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partage de la route avec des voitures - Piste compliquée - Saura-t-on donner la priorité au flux vélos par rapport au flux voitures ?

Sujets à approfondir

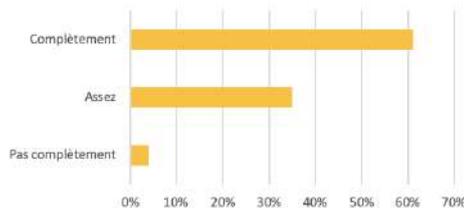
L'analyse des questionnaires individuels montrent que, pour les participants ayant répondu, les principaux sujets à approfondir sont :

- L'aménagement des pistes : 22 répondants pour la REV RD 632 ; 24 répondants pour la REV RD 82 ; 19 répondants pour la REV « Transversale »
- La sécurité : 22 répondants pour la REV RD 632 ; 22 répondants pour la REV RD 82 ; 15 répondants pour la REV « Transversale »
- La continuité et la lisibilité du réseau : 19 répondants pour la REV RD 632 ; 20 répondants pour la REV RD 82 ; 12 répondants pour la REV « Transversale »
- Le partage de la route par les usagers : 18 répondants pour la REV RD 632 ; 18 répondants pour la REV RD 82 ; 14 répondants pour la REV « Transversale »

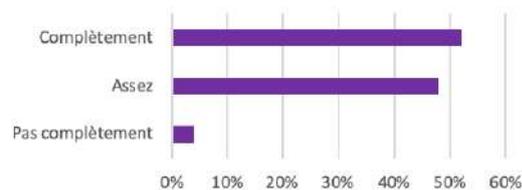


Synthèse des réponses des participants au questionnaire d'évaluation de la réunion

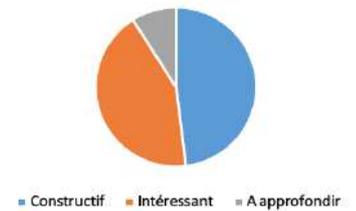
La rencontre vous a-t-elle permis de mieux connaître les enjeux et les projets du REVe sur le secteur Ouest?



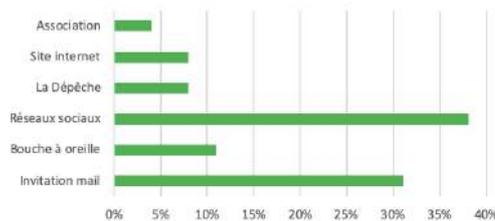
Les temps d'échanges et de travail par table vous ont-ils permis d'exprimer vos avis et/ou de répondre à vos questions?



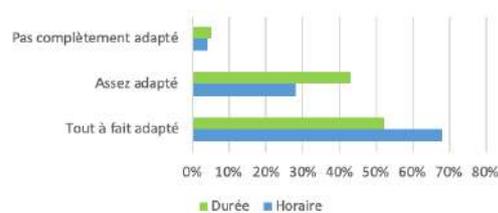
Vous diriez du contenu de la rencontre...



Comment avez-vous été informé de cette rencontre?



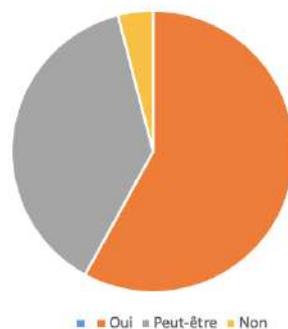
Comment jugez-vous l'horaire et la durée de la réunion publique ?



Comment jugez-vous l'accueil lors de la réunion publique ?

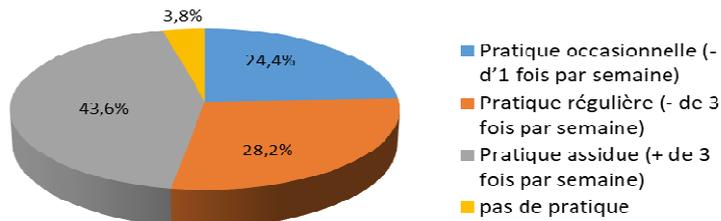


Souhaitez-vous participer aux prochains ateliers de concertation sur les projets REVe du secteur Ouest ?



Résultats du questionnaire site internet du CD31

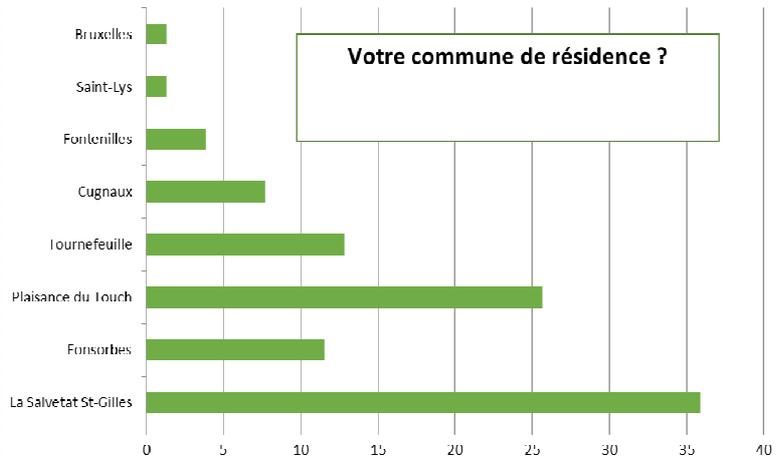
Quelle est votre fréquence de pratique du vélo ?



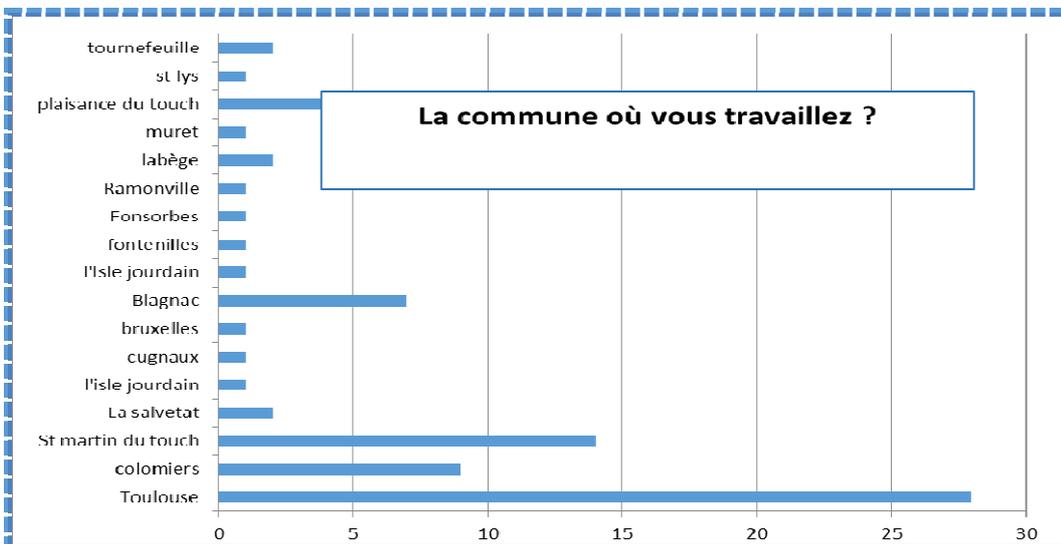
D'après les réponses aux questionnaires individuels (70 répondants), les participants classent par ordre de priorité :

- 1/ sécurité des cyclistes
- 2/ continuité du parcours
- 3/ connexion / desserte avec les pôles urbains et les transports en commun
- 4/ confort d'utilisation
- 5/ lisibilité du tracé.

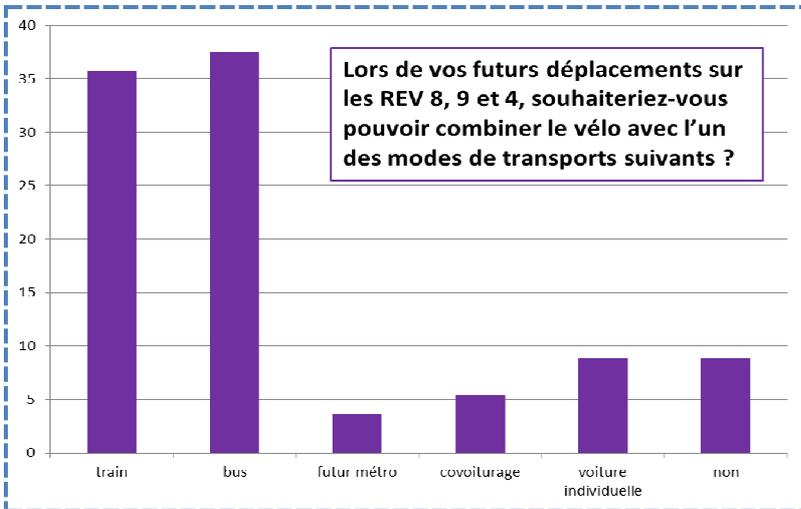
Votre commune de résidence ?



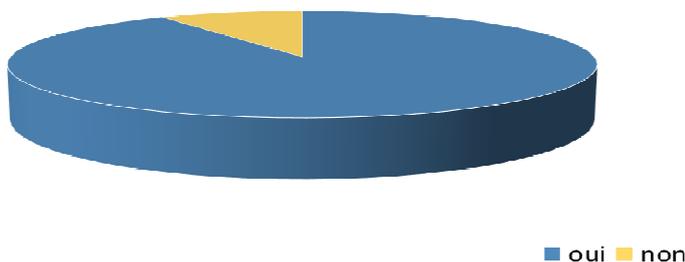
La commune où vous travaillez ?



Pour quels types de déplacements utiliseriez-vous le futur Réseau Express Vélo sur les territoires étudiés ?

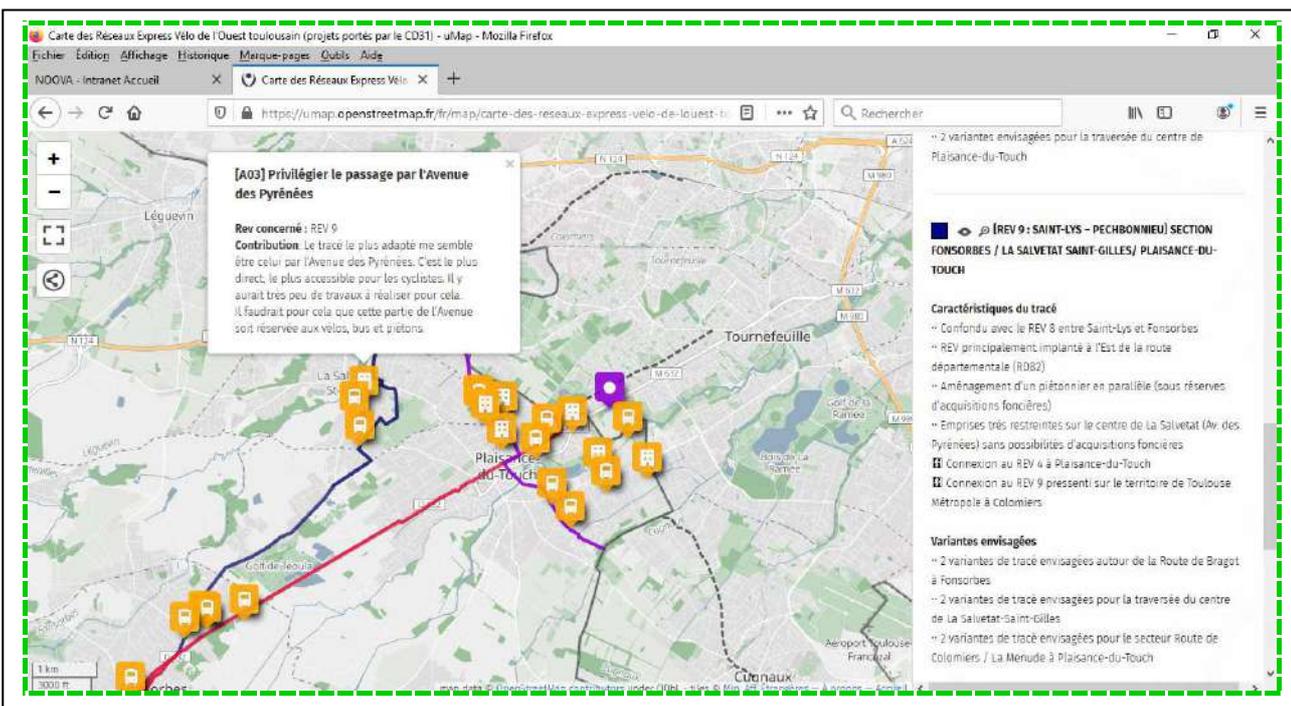
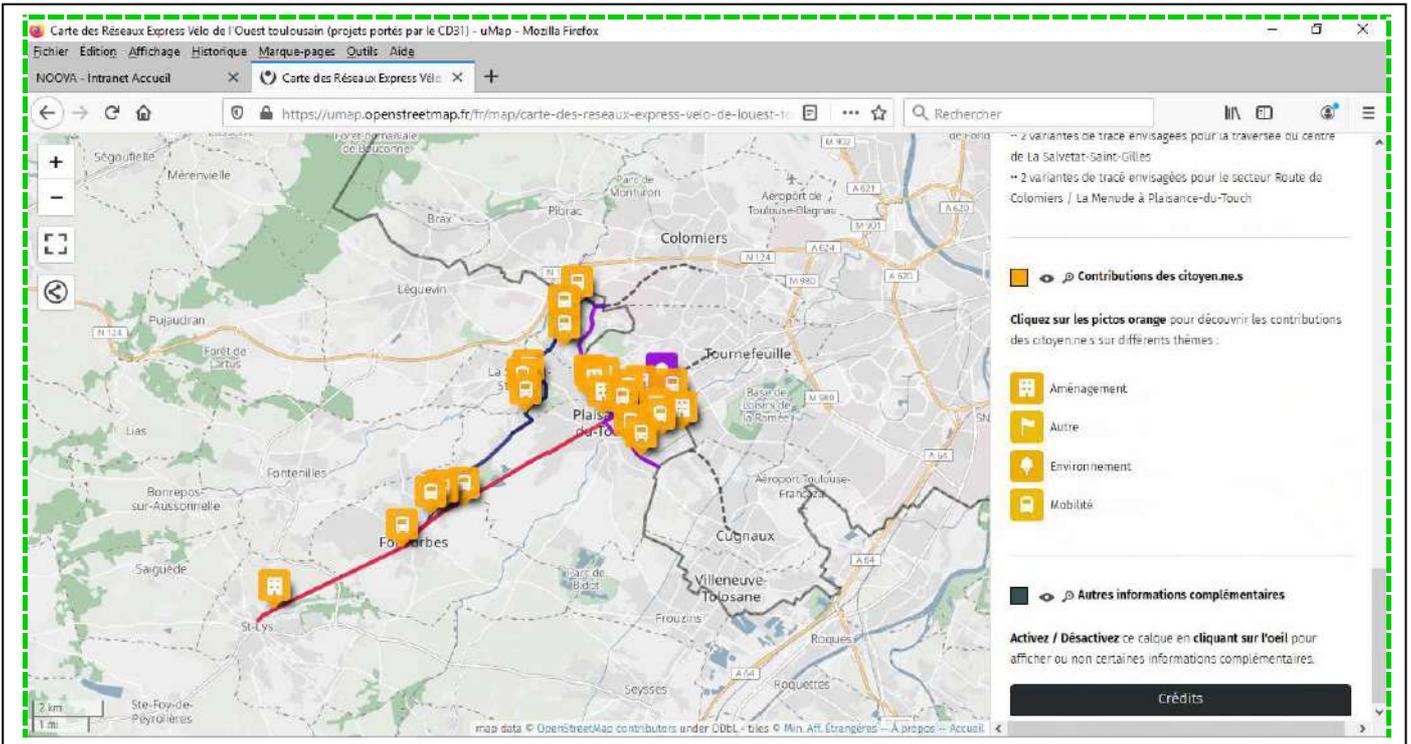


Lors de vos futurs déplacements sur les REV 8, 9 et 4, souhaiteriez-vous pouvoir combiner le vélo avec un autre mode de transport ?



- ✓ Le profil des répondants : 2/3 d'hommes et 1/3 de femmes
- ✓ 66% ont entre 41 et 60 ans, 24% entre 21 et 41 ans et enfin 9% plus de 60 ans.
- ✓ Ces tranches d'âge correspondent bien au profil de futurs usagers potentiels pour les déplacements domicile-travail cœur de cible des REV.

Visuels Cartographie Interactive sur le site du CD31





489

Concertation

Compte-rendu de l'atelier de concertation du 22
Novembre 2021 à Fonsorbes – salle du Trépadé

Concertation



4 8 9

Réseau Express Vélo

ATELIER CONSACRÉ AUX

Rev⁴ Rev⁸ Rev⁹

(secteur Ouest)

Le 22 novembre 2021 à Fonsorbes,
salle du Trépadé.

INTRODUCTION

27 personnes ont participé à cet atelier, habitants de Fonsorbes pour la grande majorité mais aussi de St-Lys (3), Plaisance-du-Touch (1) et Toulouse (1). Certains travaillent à Colomiers ou dans la Ville Rose où ils se rendent en voiture ou à vélo de manière régulière ou même quotidienne.



L'atelier est introduit par Sofia Aliamet d'Eclectic Expérience qui accompagne le Département de la Haute-Garonne dans la mise en œuvre de la concertation sur le REV Ouest.

Après une présentation générale du Réseau Express Vélo (REV) et particulièrement du REV Ouest par le Conseil départemental de la Haute-Garonne (maître d'ouvrage) puis par le cabinet d'études Egis autour de l'état d'avancement du projet, du calendrier des études et des phases de concertation à venir, les participants se penchent sur les possibilités de tracés des REV 4, 8 et 9, à la lumière des avantages et contraintes qu'elles comportent (environnement urbain, traversées ...).

Les avis émis alimenteront les études techniques et financières. Le choix des tracés finaux pourra ainsi prendre en compte les critères dits d'usages.

DISCOURS

Philippe Séverac 1^{er} adjoint au maire de Fonsorbes exprime sa confiance dans la part que prendront la rencontre citoyenne de ce soir et celle du lendemain à La Salvetat-Saint-Gilles pour que « le REV devienne réalité ». Il se réjouit du « processus de concertation menant à des réponses intéressantes pour le choix du tracé. (...) Il est important que le Département, en permettant la création de ce réseau dans l'agglomération toulousaine permette à la pratique du vélo de se développer. ». Françoise Siméon maire de Fonsorbes rejoindra l'assistance en cours de soirée. Plusieurs élus fonsorbaïses sont présents dans la salle ; parmi eux Jean-Philippe Baë, troisième adjoint. Serge Deuilhe, maire de Saint-Lys et Conseiller départemental s'est également déplacé. Les représentants d'associations sont une petite dizaine.

Jean-Michel Fabre, vice-président du Conseil départemental en charge de la Transition écologique, des Mobilités douces, du Logement et de l'Habitat affirme combien l'institution départementale est préoccupée du changement climatique et de « la nécessaire adaptation des modes déplacements : un défi pour la planète et pour chacun d'entre nous. (...) La crise sanitaire a révélé que l'utilisation du vélo pouvait être une solution. (...) D'une manière générale, le Conseil départemental développe des réponses comme le co-voiturage (création d'aires) ou le transport en commun (scolaire et grand public). ». Déjà force de proposition d'aménagements dédiés à la pratique touristique (le long du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne/ jusqu'aux sources de la Garonne avec Transgarona) ainsi qu'aux loisirs (parcours cyclables en forêts de Bouconne et de Buzet), le Conseil départemental a tenu à développer un véritable Réseau Express Vélo, itinéraire cyclable à haut niveau de service, se situant au-delà du territoire d'intervention de la Métropole toulousaine. Ce projet, nous dit Jean-Michel Fabre, « nous voulons qu'il soit un projet sans regret, un projet dont nous ne voulons pas dans 5 ou 10 ans, avoir à nous dire que nous aurions dû mieux en discuter avec les utilisateurs. C'est pourquoi chaque axe des futurs REV fait l'objet d'une concertation citoyenne. »

Julien Klotz, Conseiller départemental délégué aux mobilités douces renchérit sur la part active du REV dans le report modal de la voiture vers le vélo souhaité par le Conseil départemental. « Ce report ne pourra se réaliser pleinement qu'avec le support d'un vrai réseau cyclable doté d'itinéraires continus, sécurisés, signalés, insitatif d'une utilisation quotidienne pour se rendre au travail, au collègue, au lycée. (...) si le REV pouvait convaincre des non-cyclistes de se mettre au vélo, ce serait un grand succès. » Il considère le dialogue citoyen comme moteur depuis deux mois à l'appui notamment de l'écoute d'associations d'usagers du vélo afin de définir les meilleurs critères d'efficacité possibles pour le REV.



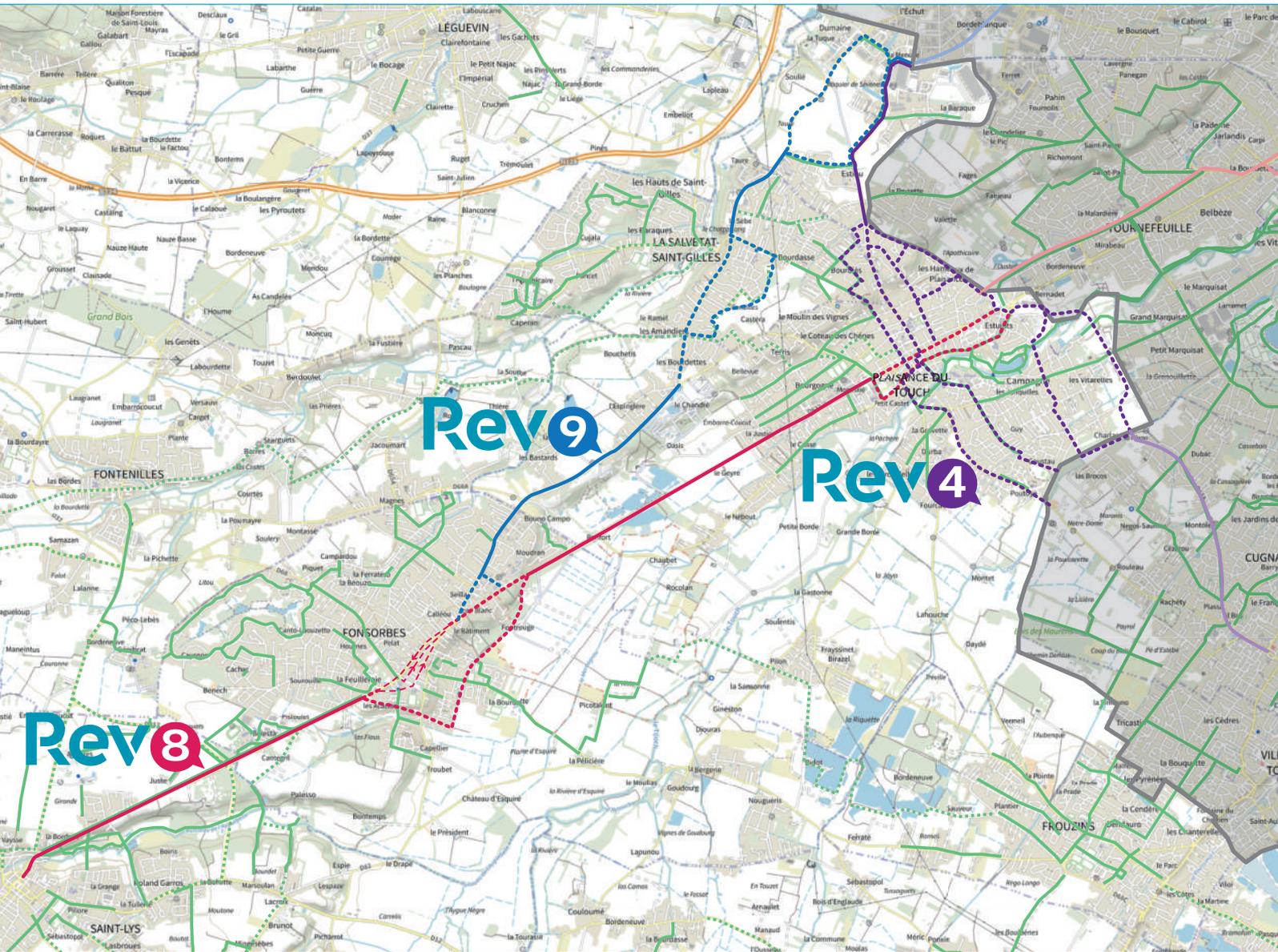
©Hélène Fessayres/CD31

La première étape de la concertation (à laquelle appartient la réunion de ce soir), porte sur les tracés et leurs variantes. Les citoyens pourront s'exprimer sur l'aménagement lors des prochaines phases de concertation.

Une réunion de restitution générale des ateliers est prévue le **16 décembre**.

Le maire de Saint-Lys souligne le travail accompli en bonne intelligence entre élus et citoyens.

PLAN GÉNÉRAL



- Aménagements cyclables existants
- - - Aménagements cyclables projetés
- Limite territoire métropolitain
- Territoire métropolitain
- REV Toulouse Métropole pressenti

EXPLICATIONS GÉNÉRALES

Avant d'entamer le temps de compréhension et d'échange sur le REV Ouest avec focus sur la séquence du REV 9 « route de Bragot », et ses deux variantes possibles : par la route de Bragot ou par l'avenue de l'Europe, Delphine Cartier, chargée de mission au Conseil départemental 31, maître d'ouvrage du projet, pose la définition du REV Ouest. Il s'agit d'un itinéraire cyclable de 3 à 4 m de large à haut niveau de service, en site propre distinct des circulations piétonnes et automobiles à double sens de circulation, continu, lisible, sûr, confortable et doté d'équipements et de services dédiés aux cyclistes en réponse aux besoins de déplacements quotidiens domicile/travail. Il est conçu depuis l'origine dans l'esprit du dialogue citoyen avec :

- **en Août 2020** : 1ère réunion de concertation à La Salvetat sur les conditions de réussite des REV et les critères d'usages ainsi que sur la présentation des fuseaux prioritaires
- **au premier semestre 2021** : travail d'élaboration de scénarii compte tenu de l'ensemble des projets des collectivités locales, en concertation avec ces dernières
- **à l'automne 2021** : ateliers de concertation sur les tracés et leurs variantes avec plusieurs outils d'information et de concertation mis à la disposition du public
 - > **Un questionnaire en ligne**
 - > **Une cartographie en ligne** pour découvrir les tracés et variantes et les commenter : <http://cd31.net/cartorev489>
 - > **2 temps de micro-trottoirs et 2 ateliers jeunes** : un reportage « micro-trottoir » (diffusé ce soir) a été réalisé dans le secteur concerné par le projet. Il permet d'entendre l'approche dite « d'usage » des futurs utilisateurs du REV.
 - > **2 ateliers en présentiel** : l'un ce 22 novembre à Fonsorbes et le second le 23 novembre à La Salvetat-Saint-Gilles
- **En 2022**, auront lieu deux nouveaux ateliers sur les aménagements des REV.

Concernant le calendrier global du projet, les études devraient se poursuivre jusqu'à fin 2022. Après obtention des autorisations administratives, les travaux pourront commencer en 2024, pour une mise en service en 2025.

Rev8

Le REV 8 va de Saint-Lys à Castelmaurou. Le tronçon St-Lys-Fonsorbes-Plaisance-du-Touch est examiné ce soir. Il se poursuivra jusqu'à Toulouse via le territoire métropolitain. Le point de raccordement pressenti se trouve au niveau de la rue Elie Wiesel puis rue de la Garenne à Tournefeuille.

Rev9

Le REV 9 va de St-Lys à Pechbonnieu. Le tronçon Fonsorbes - La Salvetat - Plaisance-du-Touch est examiné ce soir. Il se poursuivra sur le territoire métropolitain via Colomiers avec un point de raccordement pressenti à ce stade des études au niveau des emprises ferroviaires désaffectées (zone d'activités de la Ménude) menant jusqu'à la gare d'En Jacca à Colomiers.

Rev4

Le REV 4 va de Saint-Martin du Touch à Pins-Justaret. Le tronçon sur Plaisance-du-Touch est examiné ce soir. Il se poursuivra sur le territoire métropolitain au Nord via Colomiers et au Sud via Cugnaux. Les points de raccordement pressentis à ce stade des études sont : - à Colomiers, les emprises ferroviaires désaffectées (zone d'activités de la Ménude) menant jusqu'à la gare d'En Jacca ; - à Cugnaux, la route de Tournefeuille en passant par le chemin d'Hautpoul.

EXPLICATIONS TECHNIQUES

Camille Eychenne et Nicolas Stchepinsky du cabinet d'études Egis précisent à leur tour leur méthode de travail. Plusieurs variantes sont associées aux différents itinéraires proposés. Les variantes de traversée du centre de Fonsorbes et de la séquence « Route de Bragot » à Fonsorbes seront notamment présentées ce soir. Les participants seront amenés à s'exprimer sur les deux variantes proposées route de Bragot sous l'angle de critères d'usage venant compléter la prise en compte des critères techniques tels que la catégorisation du REV en site propre, la gestion des croisements avec d'autres axes, le foncier, le coût, les points desservis, la liaison avec les axes secondaires.

Rev8

Entre Saint-Lys et Fonsorbes, une voie verte existe au Nord de la RD 632. Elle servira de support pour le REV 8.

Cette voie verte au Nord pourrait accueillir le REV en latéral mais il faudrait lui associer un chemin piétonnier indépendant des cyclistes. Il s'agirait d'élargir le REV à 6 mètres (4m pour les vélos et 2m pour les piétons) au lieu des 3 m mixtes piétons/cycles actuels avec, en conséquence la nécessité d'acquisitions foncières.

Au centre de Fonsorbes, la largeur restreinte de l'avenue des Pyrénées (RD632) ne permet pas d'implanter un REV bidirectionnel de 4 m de large. De plus, le projet d'urbanisation de la RD632 mené par la commune, actuellement en cours de travaux, ne prévoit la mise en place que d'un seul sens cyclable en site propre dans le sens Plaisance-du-Touch vers Saint-Lys. Pour garantir un passage du REV dans l'autre sens de circulation, Saint-Lys vers Plaisance-du-Touch, le bureau d'études EGIS a étudié 3 variantes de tracés. La première variante consiste à faire passer le REV par les rues de La Poste et du 8 mai 1945 en limitant la circulation des voitures aux riverains ; la seconde variante consiste à faire passer le REV dans la rue des Écoles en mixte puis par la rue de l'Église en site propre unidirectionnel en inversant le sens

de circulation de celle-ci ; la troisième variante consiste en le contournement Sud-Est de Fonsorbes sur une zone non aménagée (quartier Las Fious) puis par la rue des Jardins et le chemin Jean Blanc pour autant elle est vue comme moins directe et oblige à parcourir 1 kilomètre supplémentaire.

Dès lors, la solution préférentielle semble être la première variante : REV unidirectionnel sur l'avenue des Pyrénées (Rd632) dans le sens Plaisance-du-Touch vers Saint-Lys correspondant au projet d'urbanisation en cours et REV mixte mélangé à la circulation des riverains seulement sur la rue de la Poste et de la rue du 8 mai 1945 dans le sens Saint-Lys vers Plaisance-du-Touch.

Rev9

Concernant le REV 9, son itinéraire est confondu avec celui du REV 8 de St Lys à Fonsorbes. En sortie de Fonsorbes il emprunterait la route de Bragot, la rue des Landes et d'Anjou avant d'atteindre La Salvetat par les Bourdettes. Quelques acquisitions seront nécessaires côté zoo et golf de Plaisance-du-Touch pour donner de la place aux piétons. Deux variantes de traversée de La Salvetat sont étudiées : l'une par l'avenue des Pyrénées (RD82) dont la largeur restreinte est très contraignante l'autre en contournement par l'Est en aménageant un REV confortable bordé d'alignement d'arbres.

Vers Colomiers le REV 9 passerait par La Ménude et rejoindrait le REV 4 au niveau du boulevard Pierre et Marie Curie.

Rev4

Il s'agit d'un REV transversal connecté aux REV 8 et 9. Pour ce REV, 4 variantes seront examinées lors de l'atelier du 23 novembre à La-Salvetat-Saint-Gilles.

PREMIER TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE

Un participant de Saint-Lys demande si le budget est voté, et si ses concepteurs se sont inspirés des voies destinées aux vélos en Hollande et au Danemark où ce sont les voitures qui se voient contraintes de contourner les vélos et non l'inverse.

Jean-Michel Fabre du Conseil départemental lui répond que le budget n'est évidemment pas le seul critère. La meilleure des variantes est celle qui réussit l'équilibre entre tous les critères, notamment techniques et d'usage. Il rappelle le montant global de 50 millions d'euros investis par le Conseil départemental pour aménager la totalité du Réseau Express Vélo. Certes on s'inspire de pays où la rectitude des axes cyclables est exemplaire mais on est obligé de tenir compte de l'existant.



Un participant verrait bien la traversée de Fonsorbes rue de La Poste par les cyclistes uniquement.

Nicolas Stchepinsky d'Egis répond qu'il faudrait rester mélangés quitte à limiter la circulation aux riverains. La rue des Eglises, plus large, pourrait accueillir le REV en site propre à condition de mettre la circulation automobile en sens unique.

Un participant demande le lieu exact du départ du REV 8 à St-Lys. Nicolas Stchepinsky répond que l'on part de l'aire de jeux au niveau de Leclerc.

RESTITUTION DES TRAVAUX MENÉS

1. SUR LES TRACÉS GÉNÉRAUX REV

A la table 1

A ce stade, la vigilance doit être portée sur les points de jonction auxquels il faut pouvoir apporter des modifications. Les fuseaux sont jugés « efficaces et logiques ». Il est estimé très intéressant de pouvoir circuler à pied et à vélo sur la RD 632 et de passer par la rue de La Poste en traversée de Fonsorbes.

A la table 2

(avec focalisation sur les propositions de tracés en traversée de Fonsorbes)

Le scénario 3 présente un détour important peu pratique en usage quotidien, de plus il comporte un dénivelé plus en accord avec un objectif de vélo tourisme.

Le scénario 1 semble le meilleur.

Remarque sur le manque de visibilité en tant que cycliste aujourd'hui rue de La Poste. Les vélos devront être protégés. Pourquoi ne pas faire s'arrêter les automobilistes (inversion des « Stop » ?). Si un scénario amenait les voitures à dévier, il faudrait être vigilant quant au bruit occasionné.

Remarque sur la sortie de St-Lys où de nombreux obstacles (chicanes, barrières ...) sont problématiques.

Question sur la continuité du REV 8 jusqu'au centre de St-Lys où n'existe pas de piste cyclable.

Pas de remarque sur le REV 4.

A la table 3

(avec focalisation sur les propositions de tracés en traversée de Fonsorbes)

Pour le REV 8 il est suggéré :

- d'étudier la possibilité de laisser les voitures en sens unique dans le sens Fonsorbes-Saint-Lys et les vélos en double sens comme actuellement pendant les travaux sur la RD 632.

La circulation automobile est d'ailleurs devenue plus fluide depuis les travaux.

- de réserver le contournement aux projets de vélo-loisirs.

La variante par la rue de La Poste n'apparaît pas assez sécurisée. Vers Plaisance il faudrait privilégier un passage à l'Est, plus large.

Pour le REV 9, il est proposé :

- Une végétalisation adaptée au réchauffement climatique
- Un enrobage poreux au sol

Pour le REV 4, autour de cette table s'exprime la satisfaction que les différents axes soient reliés par l'Ouest.

A la table 4

A cette table, des constatations générales et quelques défiances : le REV doit permettre un équilibre entre les piétons, ceux qui pratiquent le vélo côté loisirs, les scooters et ceux qui veulent aller du domicile au travail en vélo. Cela paraît compliqué. Il faut concevoir le REV en lien avec d'autres réseaux dont il ne faut pas oublier qu'ils sont améliorables. Aujourd'hui aller de Muret à Fonsorbes en vélo est dangereux. Il existe un problème de transports collectifs côté Fonsorbes, moins côté Muret.

Il est considéré comme essentiel de bien démarquer le REV de la route, par rehaussement ?

N'y aura-t-il pas trop d'obstacles de type poteaux. Des personnes se demandent comment éviter les motos sur le REV.

Pourquoi ne va-t-il pas plus loin, vers la piscine, le stade de St Lys ?

Un interlocuteur rappelle que Fonsorbes est relié à la station d'épuration de La Salvetat ; il se demande si cet itinéraire pourrait convenir. Ainsi le REV 9 éviterait le centre de La Salvetat.

A la table 5

Les participants notent qu'il existe des habitudes de déplacements piétons entre Fonsorbes et St-Lys. Et qu'aucune solution n'est proposée face à l'inexistence des transports en commun pour rejoindre le Linéo 3 ou même le métro. Des garages à vélo seront les bienvenus près des stations de bus. Le REV 8 pourrait être un lien

intéressant même si certains se demandent si la place nécessaire à son aménagement est suffisante.

Dans le centre de Fonsorbes il est recommandé d'être attentif à la circulation de voitures rue des Ecoles et d'envisager d'élargir les trottoirs rue de La Poste.

La version du REV 8 en contournement rend plus difficile son lien avec le REV 9 dont l'usage est exclusivement connoté « travail ».

Si le REV 4 pourrait comporter une vocation « loisirs » le week-end, notamment en direction de Toulouse le long du Touch, il pourrait également être utile pour rejoindre la future ligne C du métro à Colomiers.

RÉSUMÉ

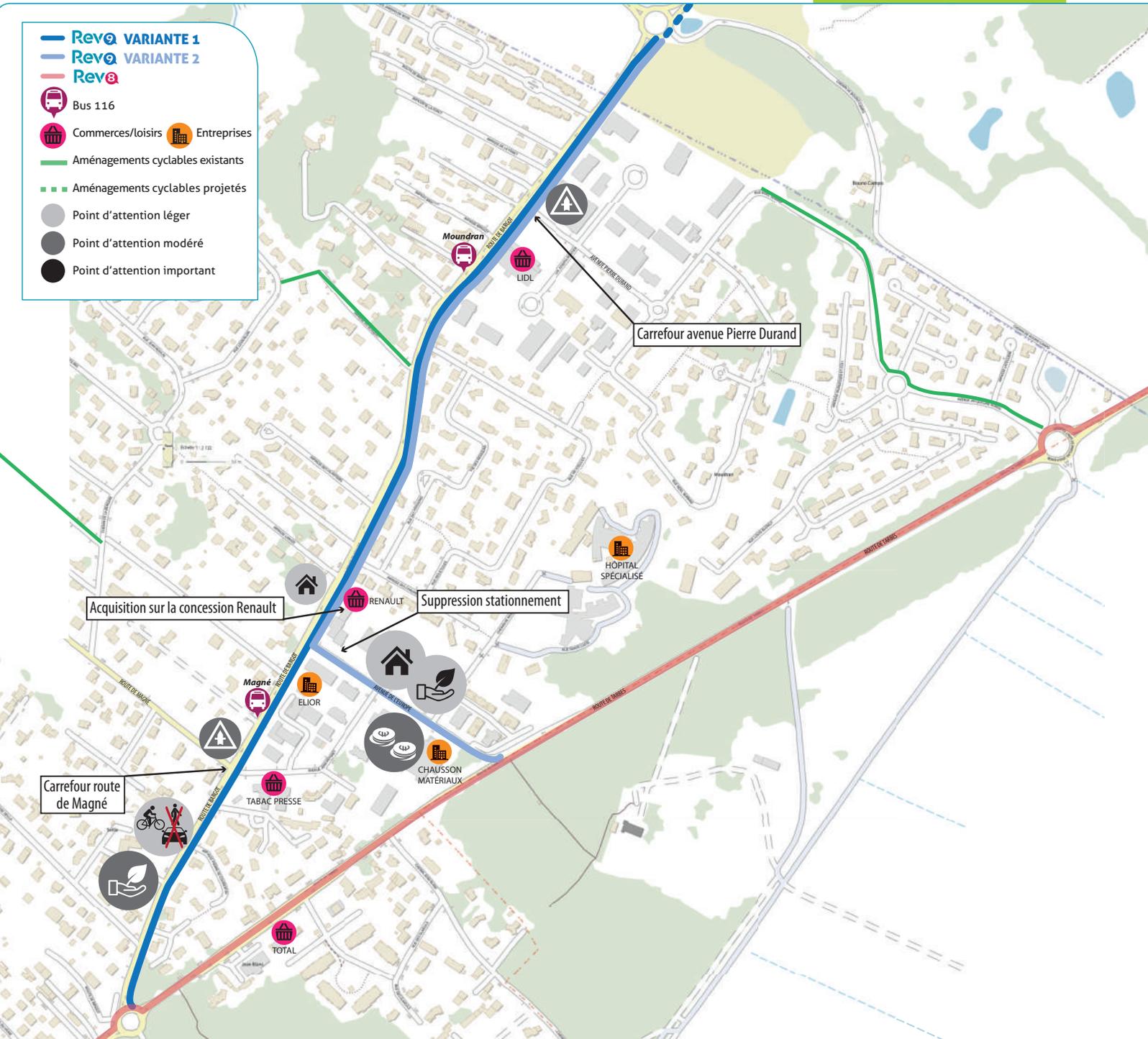
Les observations d'ordre général sur les 3 tracés sont globalement positifs, avec l'approbation du choix global des tracés pour les REV 4, 8 et 9 de cette zone Ouest.

Concernant la traversée de Fonsorbes qui a particulièrement intéressé les participants de cet atelier, une majorité penche en la faveur du scénario 1 (le plus central) et rejettent l'idée d'un contournement (2 tables). Sont mentionnés : le vécu positif de la configuration actuelle de circulation dans Fonsorbes en raison des travaux sur la RD 632 (2 tables), la nécessité de protéger les cyclistes rue de La Poste (3 tables), la volonté de voir le REV faire la jonction avec le réseau de transports en commun existant vers Toulouse (2 tables), le doute quant à la possible harmonie entre les différents modes de déplacement (1 table) ainsi que sur la faisabilité de l'ouvrage en raison du manque de surface libre et des obstacles au sol (2 tables).

2. SUR LA SÉQUENCE « ROUTE DE BRAGOT » (REV 9)

ROUTE DE BRAGOT

- Rev9 VARIANTE 1
- Rev9 VARIANTE 2
- Rev8
- Bus 116
- Commerces/loisirs Entreprises
- Aménagements cyclables existants
- - - Aménagements cyclables projetés
- Point d'attention léger
- Point d'attention modéré
- Point d'attention important



A la table 1

La variante 1 (REV à l'Est de la route de Bragot) est vue comme plus appropriée car directe, avec moins de dénivelé, en terrain plat. Son seul inconvénient : la nécessité d'abattre des arbres qu'il faudra compenser.

La variante 2 (REV par av. de l'Europe) est considérée comme impropre à l'aménagement car située sur une ZA avec différentes activités (carrosserie, menuiserie, concessionnaire et l'entreprise Chausson matériaux) causant des allées et venues et le stationnement de véhicules parfois de catégorie poids-lourds.

A la table 2

La préférence va à la variante 1, (REV à l'Est de la route de Bragot), plus pratique, directe et continue, sans trop de dénivelé, en connexion avec la route de Magné, piste cyclable existante. La continuité vers le collège de Fonsorbes est intéressante.

On y signale que les voitures vont vite à cet endroit où les piétons sont rares. Ils resteront sur le trottoir de l'autre côté du REV.

Du point de vue de l'environnement, il est toujours préférable de ne pas couper d'arbres mais ceux présents ici sont-ils sains ? Il serait intéressant de se le demander.

Remarques : l'acquisition de terrains Renault est-elle vraiment nécessaire ?

La signalétique devra être très soignée pour les usagers du vélo qui ont parfois du mal à la percevoir.

La possibilité d'aller jusqu'à Plaisance en vélo puis d'emprunter le Linéo serait une très bonne offre multimodale.

La variante 2 (REV par av. de l'Europe) ne semble comporter que des inconvénients : financier d'abord avec le risque de non utilisation car les cyclistes privilégieront un accès plus direct. De sécurité ensuite en raison de la présence de concessions, garages et commerces et de la circulation de semi-remorques dans cette zone. L'aménagement pourrait être néfaste donc à la fois pour les cyclistes et pour l'activité économique.

A la table 3

Nous sommes ici en présence d'un rejet des deux variantes soumises à la concertation débouchant sur une proposition spontanée de troisième variante.

La variante 1, (REV à l'Est de la route de Bragot), suscite l'indifférence, elle apparaît sans avantage ni inconvénient hormis un nécessaire abattage d'arbres pouvant être compensé par un enrobage poreux instauré au sol.

La variante 2, (REV par avenue de l'Europe) ne semble pas judicieuse à cause de l'importance de la zone d'activité qu'elle comprend, du manque de visibilité au niveau de la rue Jean Blanc, du passage des collégiens par la route de Magné et enfin des problèmes d'imperméabilisation des sols du fait de l'ouvrage.

Une variante 3 se fait jour avec positionnement :

- d'un sens unique pour les voitures route de Bragot entre la route de Magné et le rond-point François Mitterrand
- d'un nouveau grand rond-point entre l'avenue de l'Europe et le rond-point François Mitterrand

A la table 4

La variante 1, (REV à l'Est de la route de Bragot) recueille les suffrages du fait de la très bonne continuité et lisibilité du parcours, de la présence d'arbres d'essences non remarquables, de l'absence de sorties directes d'habitations, de trottoirs opposés au sens de circulation. En revanche quelques piétons peuvent ponctuellement la fréquenter, descendant du bus notamment. Ils doivent pouvoir rejoindre la partie piétonne. Pourquoi ne pas conserver des trottoirs des deux côtés ?

Sur la route de Tarbes il faut sécuriser également les traversées de cyclistes au niveau de Total et du chemin de Jeanne d'Arc.

La variante 2, (REV par avenue de l'Europe) apparaît génératrice de circulation moins fluide à cause de la présence de garages automobiles et des stationnements associés (emprises sur trottoirs). Il faudrait les supprimer ?

En outre, double sens puis sens unique devraient se succéder.

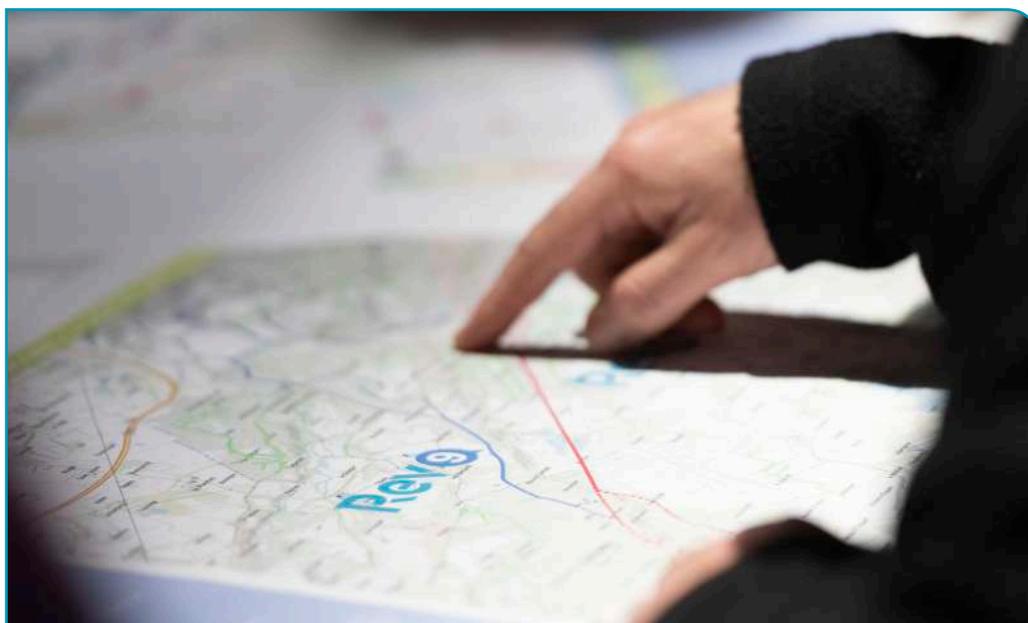
A la table 5

La variante 1 à l'Est de la route de Bragot est privilégiée par les participants car plus simple d'utilisation, sans arbres d'essences remarquables, sans sorties directes sur la voie et avec un trottoir disponible dans l'autre sens. La vigilance est néanmoins recommandée vis-à-vis des piétons ponctuels et des usagers descendant du bus.

La variante 2, par l'avenue de l'Europe souffre de stationnements proches des garages automobiles, de la circulation en double sens puis à sens unique et généralement d'une moins grande fluidité.

RÉSUMÉ

Concernant la séquence du REV 9 « Route de Bragot », 4 tables sur 5 choisissent la variante 1 pour ses aspects pratiques et directs, sa continuité notamment. Les points de vigilance soulevés sont : l'abattage d'arbres et la sécurité des piétons. La table 3 exprime son rejet des variantes 1 (sans raison précisée) et 2 (à cause de la zone d'activité trop dense) et préconise d'imaginer une variante 3 qui passerait également route de Bragot mais avec une circulation à sens unique pour les voitures.



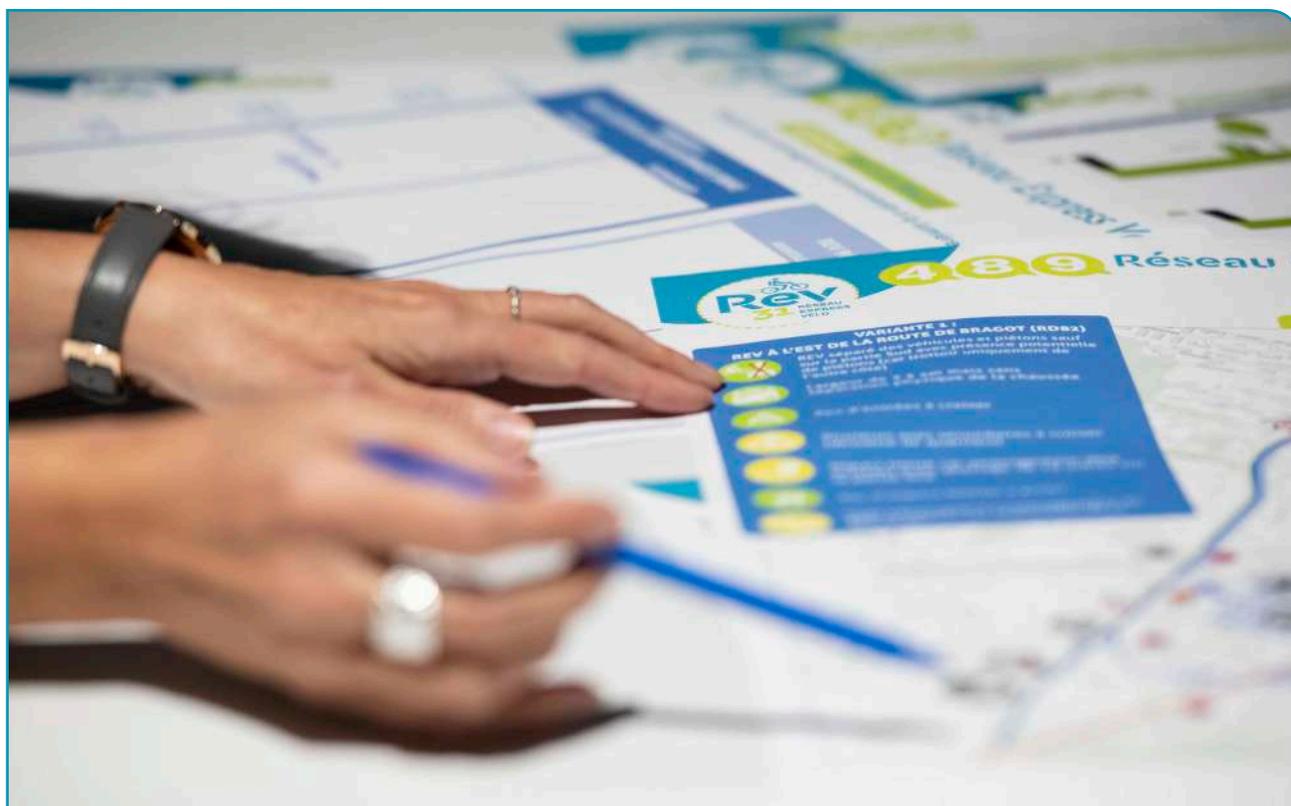
©Hélène Pessayres/CD31

CONCLUSION

En conclusion Jean-Michel Fabre se réjouit de constater une fois de plus ce soir que « ressortent de cet atelier des éléments certes classiques mais aussi d'autres auxquels le maître d'ouvrage ne s'attendait pas forcément ».

Il rappelle que « si toutes les variantes présentées sont en discussion c'est que l'on se donne le temps de la concertation et cela est bien normal car le Conseil départemental entend construire le Réseau Express Vélo pour des années. Il lui revient de faire les bons choix comme cela fut le cas lors de l'aménagement du réseau routier départemental, afin que les générations futures en soient satisfaites ».

Julien Klotz remercie madame la Maire de Fonsorbes et les élus présents pour leur « partage des mêmes ambitions que le Conseil départemental, au même moment ».



©Hélène Resayres/CD31

Annexes



4 8 9

Réseau Express Vélo

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Annexes – Travail sur les variantes

Table 1

Critères	Variante 1 : REV à l'Est de la Route de Bragot		Variante 2 : REV par l'avenue de l'Europe	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires		Abattage d'arbres qui devra être compensé		
Continuité et lisibilité du parcours	Tracé plus direct et plus logique			Présence de concessionnaires poids-lourds
Sécurité des cyclistes				Beaucoup d'entrées et de sorties de véhicules + Places de stationnement pour les véhicules
Confort d'utilisation	Plat			
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire				
Autres critères				Passage dans une zone d'activités, tracé moins approprié

A la lumière de ces critères y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Variante 1

Pour quelles raisons ?

- Plus directe, plus logique
- Moins de sorties à croiser
- Dénivelé plat

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Table 2

Critères	Variante 1 : REV à l'Est de la Route de Bragot		Variante 2 : REV par l'avenue de l'Europe	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	<ul style="list-style-type: none"> - Il faudrait connaître l'essence et la santé des arbres concernés pour pouvoir donner un avis éclairé sur l'abattage d'arbres - L'important est de ne pas artificialiser 			
Continuité et lisibilité du parcours	<ul style="list-style-type: none"> - Peur des piétons : il faut qu'ils restent sur le trottoir de l'autre côté du REV - Les voitures circulent vite 	Question technique : Y a-t-il besoin d'une acquisition de Renault ?		
Sécurité des cyclistes				
Confort d'utilisation	Itinéraire le plus direct, les cyclistes ne veulent pas faire de détours			Passage par une zone commerciale : <ul style="list-style-type: none"> - danger pour les cyclistes - Risque de perturber l'activité économique - Beaucoup de semi-remorques circulent sur cette voie
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire	Envisager une connexion avec la Route de Magnés et la voie cycliste existante, ce qui assurerait la continuité vers le collège si l'option était maintenue.			
Autres critères	<ul style="list-style-type: none"> - Bien penser à la signalétique - Aller vers Plaisance pour prendre le Linéo serait idéal pour les cyclistes pour favoriser l'intermodalité 			

A la lumière de ces critères y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Table 3

Critères	Variante 1 : REV à l'Est de la Route de Bragot		Variante 2 : REV par l'avenue de l'Europe	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	Bof Ni avantages, ni inconvénients	Abattage d'arbres, mais compensé par végétalisation		Problèmes d'imperméabilisation des sols
Continuité et lisibilité du parcours				Les collégiens passent par la Route de Magnès puis par l'Avenue de l'Europe ce ne serait pas judicieux
Sécurité des cyclistes				Zone d'activité importante
Confort d'utilisation				Manque de visibilité au moment de tourner à Jean Blanc
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire				
Autres critères				

A la lumière de ces critères y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Table 4

Critères	Variante 1 : REV à l'Est de la Route de Bragot		Variante 2 : REV par l'avenue de l'Europe	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	C'est une évidence malgré l'impact écologique, à compenser notamment sur la proposition Arne (voir synthèse)	---		
Continuité et lisibilité du parcours	++++			
Sécurité des cyclistes	++++			
Confort d'utilisation	++++			
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire	Neutre			
Autres critères	Attention de permettre aux piétons de rejoindre la partie piétonne Au mieux conserver les trottoirs des deux côtés, car cela sera très problématique. Ex. Arrêts de bus			

A la lumière de ces critères y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Table 5

Critères	Variante 1 : REV à l'Est de la Route de Bragot		Variante 2 : REV par l'avenue de l'Europe	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires		Abattage d'arbres, mais ce ne sont pas des espèces remarquables Il faut néanmoins prendre des mesures compensatoires		
Continuité et lisibilité du parcours	Plus simple			- Nombreux stationnements - Existence de garages automobiles - Il faudrait retirer le stationnement à cause des activités présentes
Sécurité des cyclistes	Penser aux différences altimétries entre pistes et routes			Problème de circulation : double-sens puis sens unique
Confort d'utilisation	- Pas de sorties directes - Plus intuitif - Les trottoirs sont présents dans l'autre sens c'est suffisant pour les piétons.	- Piétons ponctuels - attention aux usagers qui descendent des bus		Moins fluide
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire				
Autres critères				

A la lumière de ces critères y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Remarques & observations sur les tracés des 3 REV

Table 1

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
La question des jonctions : point de vigilance : y aura-t-il des modifications ?		
Fuseaux de tracés : efficaces et logiques		
Important de circuler à pied ou à vélo ou la D632 → Aménagements intéressants		
Passage de la rue de la Poste		

Table 2

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
<p>Pour la traversée de Fonsorbes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Scénario 3 : Détour important qui ne semble peu opportun pour un usage quotidien, dénivelé opportun. Scénario avec objectif « tourisme » - Scénario 1 : Rue de la Poste : aucune visibilité en tant que cycle <p>Attention aux traversées, cela nécessite un « stop »</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protection pour les vélos - Pourquoi ne pas faire arrêter les automobilistes - Inverser les stop - Si un scénario permettait une déviation de véhicules → <p>Attention au bruit des voitures</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sortie de Saint-Lys : Beaucoup d'obstacles : chicanes, barrières → <p>Problématiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Question de la continuité du REV 8 à Saint-Lys, vers le centre-ville (Pas de piste à Saint-Lys) 		

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Table 3

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
<ul style="list-style-type: none"> - Etudier la possibilité de laisser les voitures en sens unique (Fonsorbes-Saint-Lys) et les vélos à double-sens, comme actuellement pendant les travaux - Garder l'aménagement de la contournante pour les trajets vélos-loisirs - Comparer la fluidité / fréquence de circulation pendant 4 mois - Variante par la rue de la Poste, pas assez sécurisée - Plaisance-du-Touch : privilégier le passage par l'Est car plus large 	<p>Prévoir végétalisation avec végétaux adaptés → Réchauffement climatique / endroits</p>	<p>On est contents que les axes soient reliés par l'Ouest</p>

Table 4

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi à Saint-Lys on ne descend pas plus loin ? Pour desservir la piscine, le collège, stade de Fonsorbes - A Saint-Lys : est-ce que l'on est vraiment en condition REV ? Est-ce qu'on a de la place ? - Peur des futures ZAC jusqu'à Fonsorbes (Entrées-Sorties de véhicules) - Passage Chemin Debout ? - Beaucoup de débats, d'interrogations et de solutions pour le passage dans Fonsorbes - Pourquoi cette option n'est-elle pas étudiée ? (voir contribution sur la carte participative, proposition de variante) 	<p>- Est-ce que cela a été étudié (voir contribution sur la carte participative, proposition de variante) et plus loin jusqu'à la station d'épuration ?</p> <p>Très positif en termes de desserte</p>	<p>Point de connexion possible pour Cugnaux (Idée pour Toulouse Métropole) : Voir contribution sur la carte participative</p>

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Table 5

<p>Vos observations sur le REV 8</p>	<p>Vos observations sur le REV 9</p>	<p>Vos observations sur le REV 4</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Très piéton : important d’y répondre parce qu’il y a de fortes habitudes de déplacements piétons entre Fonsorbes et Saint-Lys - Penser à aller jusqu’à la 3^e ligne de métro - Alternative aux transports en commun inexistants - Rejoindre le Linéo, prévoir garages à vélo - Dans Fonsorbes – centre : attention à la circulation des voitures rue des écoles - Risque de privatisation de la rue par les autres voitures - Rue de la poste à Fonsorbes : élargir les trottoirs - Contournement : dur de rejoindre le REV 9 - Attention au faux-plot et côte de Fonsorbes à Plaisance <p>Un REV qui permettra des usages travail + loisirs</p>	<p>Un REV pour un usage quasiment exclusivement réservé au travail</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aller vers le Touch, vers Toulouse pour être plus sympa - Relier le RER C à Colomiers <p>Un REV pour usage de loisirs le week-end</p>

Concertation

ATELIER FONSORBES

(secteur Ouest)

Le 22 novembre 2021 à Fonsorbes,
salle du Trépadé.



489

Réseau Express Vélo



489

Concertation

**Compte-rendu de l'atelier de concertation du 23
Novembre 2021 à La Salvetat Saint-Gilles – salle
Boris Vian**

Concertation



4 8 9

Réseau Express Vélo

ATELIER CONSACRÉ AUX

Rev4 Rev8 Rev9

(secteur Ouest)

Le 23 novembre 2021 à La Salvetat,
salle Boris Vian.

INTRODUCTION

Près de 40 personnes ont participé à cet atelier, habitants de Plaisance en majorité mais aussi de La Salvetat, Fonsorbes, Cugnaux, Tournefeuille, Léguevin et Colomiers. Certains travaillent dans cette dernière commune ou dans la Ville Rose où ils se rendent soit en voiture, soit à vélo, de manière régulière ou même quotidienne. Dans la salle, on compte trois non cyclistes.

L'atelier est introduit par Sofia Aliamet d'Eclectic Expérience qui accompagne le Département de la Haute-Garonne dans la mise en œuvre de la concertation sur le REV Ouest.



© Adrien Nowak/CD31

Après une présentation générale du Réseau Express Vélo (REV) et particulièrement du REV Ouest par le Conseil départemental de la Haute-Garonne (maître d'ouvrage) puis par le cabinet d'études Egis autour de l'état d'avancement du projet, du calendrier des études et des phases de concertation à venir, les participants se penchent sur les possibilités de tracés des REV 4, 8 et 9, à la lumière des avantages et contraintes qu'elles comportent (environnement urbain, traversées ...).

Les avis émis ce soir alimenteront les études techniques et financières. Le choix des tracés finaux pourra ainsi prendre en compte les critères dits d'usages.

DISCOURS

François Arderiu, Maire de la Salvetat Saint-Gilles rappelle son intérêt pour la précédente rencontre sur le projet, en août 2020 au collège Galilée de La Salvetat. « La démarche se précise : dans un avenir proche, le REV Ouest va profiter au bassin de vie La Salvetat-Plaisance-Tournefeuille-Léguevin. Ce soir les équipes sont à l'oeuvre pour entendre les besoins des habitants de ce bassin de vie et y répondre de la meilleure manière. »

Il salue la présence de Joseph Pellegrino, 1er adjoint aux infrastructures, voiries et réseaux de la Ville de Plaisance, représentant Monsieur le Maire Philippe Guyot, ainsi que celle de Marjorie Lalanne adjointe déléguée à l'environnement, au développement durable et aux déplacements pour la Ville de Léguevin.

Jean-Michel Fabre, vice-président du Conseil départemental en charge de la Transition écologique, des Mobilités douces, du Logement et de l'Habitat affirme combien l'institution départementale est préoccupée du changement climatique et du « nécessaire ancrage des modes de déplacements doux dans le quotidien d'usagers de plus en plus nombreux. L'institution départementale développe les transports en commun (scolaire et grand public), le co-voiturage (avec création d'aires adaptées) et agit également sur des leviers économiques comme l'implantation de la fibre en réponse à l'élargissement du télétravail mais aussi afin de procurer aux entreprises les moyens de s'installer à proximité des lieux d'habitation des Haut-Garonnais (...) La crise sanitaire a révélé que l'utilisation du vélo pouvait être une solution. (...) C'est pourquoi le Conseil départemental, déjà créateur d'aménagements dédiés à la pratique touristique (le long du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne/ jusqu'aux sources de la Garonne avec Transgarona) ainsi qu'aux loisirs (parcours cyclables en forêts de Bouconne et de Buzet), développe ce Réseau Express Vélo, itinéraire cyclable à haut niveau de service au-delà du territoire d'intervention de la Métropole toulousaine. Ce projet nous dit Jean-Michel Fabre, « nous voulons qu'il soit un projet sans regret, nous ne voulons pas dans 5 ou 10 ans, avoir à nous dire que nous aurions dû mieux en discuter avec les utilisateurs. C'est pourquoi chaque axe des futurs REV fait l'objet d'une concertation citoyenne en plusieurs étapes. Elus et techniciens doivent construire l'aménagement à partir d'un dialogue continu « avec les gens » dont les expertises sont diverses, parfois contradictoires mais toujours utiles. »

Julien Klotz, Conseiller départemental délégué aux mobilités douces souligne la part active du REV dans le report modal de la voiture vers le vélo souhaité par le Conseil départemental. « Ce report ne pourra se réaliser pleinement qu'avec le support technique d'un vrai réseau cyclable doté d'itinéraires continus, sécurisés, signalés, adaptés à une utilisation domicile-travail (...) Nous avons notre responsabilité dans la lutte contre le changement climatique. Il nous faut contribuer à résoudre des problèmes de la vie quotidienne et les embouteillages en font partie, créons aujourd'hui un réseau viable pour plusieurs décennies. »

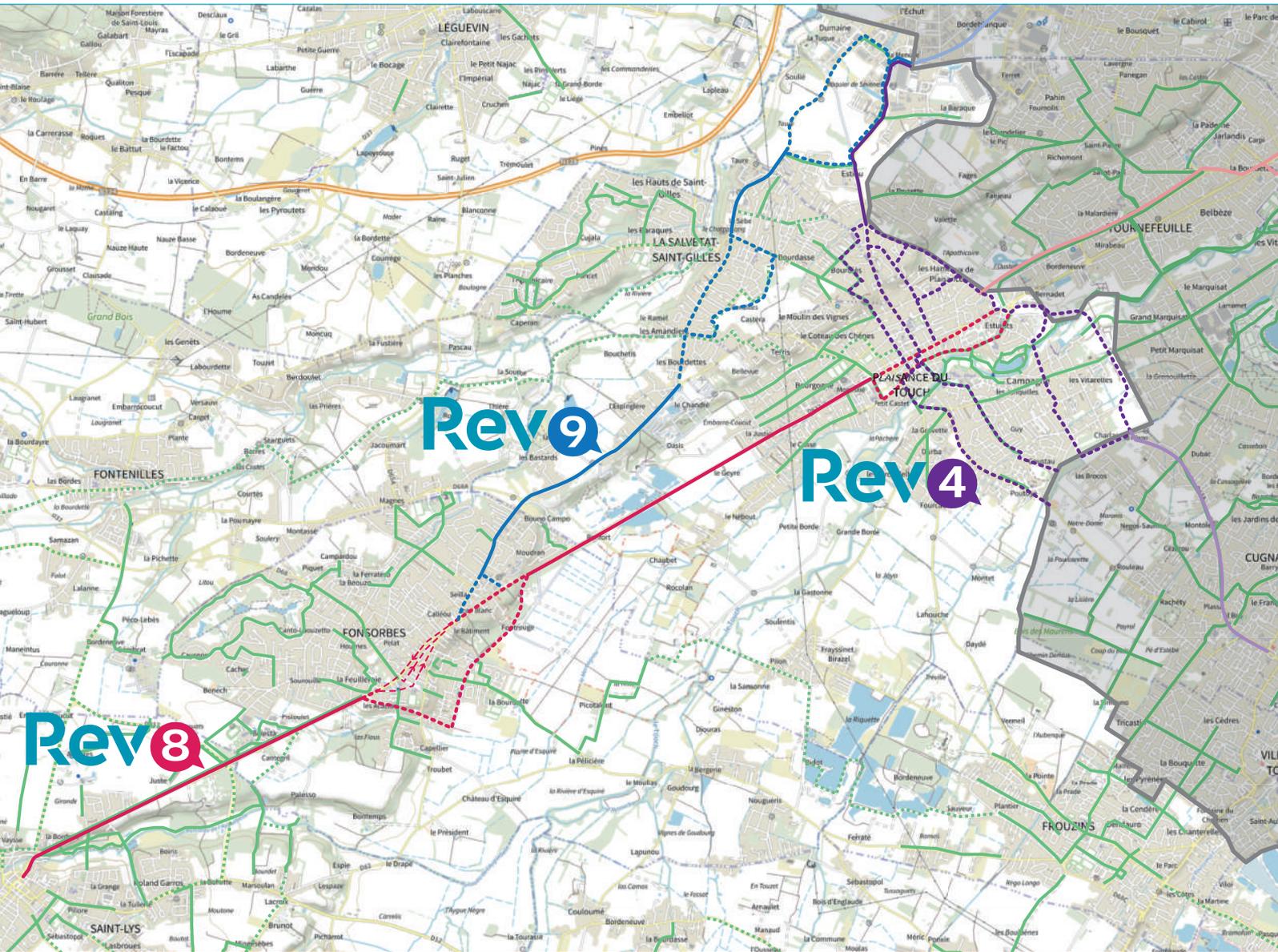


©Adrien Nowak/CD31

La première étape de la concertation porte sur les tracés. Les citoyens pourront dans un second temps s'exprimer sur l'aménagement. Le dialogue citoyen sur le REV, débuté en 2020, se poursuit jusqu'en 2022. Ce dialogue, concrétisé en ateliers de travail de groupes, permet de partager les avantages et contraintes de chaque variante afin que le maître d'ouvrage puisse identifier des éléments à intégrer à la poursuite des études.

Une réunion de restitution des ateliers est prévue le **16 décembre** prochain à Plaisance-du-Touch.

PLAN GÉNÉRAL



-  Aménagements cyclables existants
-  Aménagements cyclables projetés
-  Limite territoire métropolitain
-  Territoire métropolitain
-  REV Toulouse Métropole pressenti

EXPLICATIONS GÉNÉRALES

Le temps de compréhension et d'échange porte sur les REV Ouest 4,8, et 9 avec focus sur :

- **La traversée de La Salvetat-Saint-Gilles**
- **Le centre de Plaisance**
- **La traversée Nord-Sud de Plaisance**
- **Le secteur Route de Colomiers/La Ménude**

Delphine Cartier, chargée de mission au Conseil départemental 31, maître d'ouvrage du projet, pose la définition du REV Ouest. Il s'agit d'un itinéraire cyclable de 3 à 4 m de large à haut niveau de service, en site propre, distinct des circulations piétonnes et automobiles à double sens de circulation, continu, lisible, sûr, confortable, doté d'équipements et de services dédiés aux cyclistes en réponse aux besoins de déplacements quotidiens domicile/travail. Il est conçu depuis l'origine dans l'esprit du dialogue citoyen avec :

- **en Août 2020** une 1^{ère} réunion de concertation à La Salvetat sur les conditions de réussite des REV et leurs critères d'usages ainsi que sur la présentation des fuseaux prioritaires,
- **au premier semestre 2021** un travail d'élaboration de scénarii compte tenu de l'ensemble des projets des collectivités locales et en concertation avec ces dernières,
- **à l'automne 2021** des ateliers de concertation sur les tracés et leurs variantes avec plusieurs outils d'information et de concertation mis à la disposition du public :

> **un questionnaire en ligne**

> **une cartographie en ligne** pour découvrir les tracés et variantes et les commenter :
<http://cd31.net/cartorev489>

> **2 temps de micro-trottoirs et 2 ateliers jeunes** : un reportage « micro-trottoir » (diffusé ce soir) réalisé dans le secteur concerné par le projet. Il permet d'entendre l'approche dite « d'usage » des futurs utilisateurs du REV.

> **2 ateliers en présentiel** : l'un le 22 novembre à Fonsorbes et le second ce 23 novembre à La Salvetat-Saint-Gilles,

- **en 2022**, se tiendront deux nouveaux ateliers sur les aménagements des REV.

Concernant le calendrier global du projet, les études devraient se poursuivre jusqu'à fin 2022. Après obtention des autorisations administratives, les travaux pourront commencer en 2024, pour une mise en service en 2025.

Rev8

Le REV 8 va de Saint-Lys à Castelmaurou. Le tronçon St-Lys-Fonsorbes-Plaisance-du-Touch est examiné ce soir. Il se poursuivra jusqu'à Toulouse via le territoire métropolitain. Le point de raccordement pressenti se trouve au niveau de la rue Elie Wiesel puis rue de la Garenne à Tournefeuille.

Rev9

Le REV 9 va de St-Lys à Pechbonnieu. Le tronçon Fonsorbes - La Salvetat - Plaisance-du-Touch est traité ce soir. Il se poursuivra sur le territoire métropolitain via Colomiers avec un point de raccordement pressenti à ce stade des études au niveau des emprises ferroviaires désaffectées (zone d'activités de la Ménude) menant jusqu'à la gare d'En Jacca à Colomiers.

Rev4

Le REV 4 va de Saint-Martin du Touch à Pins-Justaret. Le tronçon sur Plaisance-du-Touch est traité ce soir. Il se poursuivra sur le territoire métropolitain au Nord via Colomiers et au Sud via Cugnaux. Les points de raccordement pressentis à ce stade des études sont : - à Colomiers, les emprises ferroviaires désaffectées (zone d'activités de la Ménude) menant jusqu'à la gare d'En Jacca ; - à Cugnaux, la route de Tournefeuille en passant par le chemin d'Hautpoul.

EXPLICATIONS TECHNIQUES

Camille Eychenne et Nicolas Stchepinsky du cabinet d'étude Egis précisent à leur tour leur méthode de travail. Plusieurs variantes d'itinéraires sont proposées. Elles sont examinées ce soir sous l'angle de critères d'usage venant compléter la prise en compte des critères techniques tels que la catégorisation du REV en site propre, la gestion des croisements avec d'autres axes, le foncier, le coût, les points desservis, la liaison avec les axes secondaires.

Rev 8 « CENTRE DE PLAISANCE-DU-TOUCH »

2 variantes de tracés sont proposées et interrogées ce soir :

La variante 1 propose un REV mixte sur l'avenue des Pyrénées (RD 632). C'est un itinéraire direct et rectiligne mais qui est mélangé à la circulation des véhicules motorisés et des transports en commun ce qui ne permet pas de répondre à la fonction « site propre » du REV.

La variante 2 propose un REV sur les boulevards des Capelles et Victor Hugo. Son itinéraire est moins direct, entrecoupé de nombreux carrefours et giratoires mais se trouve en site propre (non mélangé aux autres véhicules).

Rev 9 « TRAVERSÉE DE LA SALVETAT »

2 variantes de tracés sont proposées et interrogées ce soir :

La variante 1 propose un REV sur la rue d'Anjou et l'avenue des Pyrénées (RD82) dans la continuité de la rue des Landes. Son emprise est très contrainte (10 m de large) ce qui nécessitera de concevoir un REV de largeur réduite de 2,5m de large, de supprimer le piétonnier côté REV et de réduire la chaussée à 5,50m. Par ailleurs le REV se trouvera en interface directe avec les nombreux accès riverains qui seront autant de points de danger potentiels à franchir par les cyclistes.

La variante 2 propose un REV sur la rue de la Hille (RD82b) puis sur le chemin des Bourdettes de façon à contourner La Salvetat par l'Est et éviter le secteur contraint de l'avenue des Pyrénées. Ce REV large de 4 m et bordé d'une voie piétonnière ainsi que d'alignements d'arbres sera aménagé sur des emprises qui ne le sont pas aujourd'hui et connecté aux impasses irriguant le quartier de La Bourdasse. Il se connecte à l'Avenue du Château d'Eau (RD42) en passant par le parking de l'Espace Boris Vian.

Rev9 « ROUTE DE COLOMIERS-LA MÉNUDE »

2 variantes de tracés sont proposées et interrogées ce soir :

La variante 1 propose un REV sur la route de Colomiers (RD82) puis sur le boulevard Pierre et Marie Curie. Elle pourrait s'implanter à l'Est en se doublant d'un chemin piétonnier parallèle avant de se raccorder à la piste cyclable bidirectionnelle existante boulevard Pierre et Marie Curie.

La variante 2 propose un REV sur la rue Agricul Perdiguier puis sur le boulevard Pierre et Marie Curie. Elle s'implanterait dans ce cas à l'Ouest en se doublant également d'un chemin piétonnier en parallèle avant de se raccorder à la piste cyclable bidirectionnelle existante Boulevard Pierre et Marie Curie. Celle-ci pourrait alors être élargie pour correspondre au gabarit REV souhaité..

Rev4 « TRAVERSÉE NORD-SUD DE PLAISANCE-DU-TOUCH »

AU NORD DE L'AVENUE DES PYRÉNÉES (RD632)

2 VARIANTES DE TRACÉS SONT PROPOSÉES :

La variante 1 propose un REV passant par les emprises réservées non encore aménagées le long de la limite avec Tournefeuille.

La variante 2 propose un REV suivant la RD24 et la rue des Ecoles sur des emprises déjà urbanisées, mais très contraintes en termes d'emprises (11m de large) et de nombreux accès riverains à franchir. Il pourrait être envisagé un REV de largeur réduite de 3m de large, de supprimer le piétonnier côté REV et de réduire la chaussée à 5,50m. Par ailleurs le REV se trouvera en interface directe avec les nombreux accès riverains qui seront autant de points de danger potentiels à franchir par les cyclistes.

AU SUD DE L'AVENUE DES PYRÉNÉES (RD632)

4 VARIANTES DE TRACÉS SONT PROPOSÉES ET INTERROGÉES CE SOIR :

La variante 1A propose un REV passant par les emprises réservées ce qui obligerait à créer des passerelles sur le Touch et l'Ousseau. Un raccordement côté Cugnaux serait possible route de Tournefeuille par le chemin de Hautpoul qui est le point de jonction pressenti côté Toulouse Métropole à ce stade des études.

La variante 1B propose un REV passant par le quartier Campagne-Coustaou sur des emprises disponibles non encore aménagées entre les résidences. Il sera nécessaire de créer des passerelles sur le Touch et l'Ousseau et de traverser une zone naturelle proche de l'Ousseau. Un raccordement moins direct est possible côté Cugnaux, route de Tournefeuille par le chemin de Hautpoul qui est le point de jonction pressenti côté Toulouse Métropole à ce stade des études.

La variante 2A propose un REV passant par la rue des Mésanges ce qui demanderait aussi de créer une passerelle mais sur l'Ousseau uniquement puisqu'une passerelle existe déjà rue du Dr Armaing pour franchir le Touch. L'emprise contrainte de la rue des Mésanges (11m de large) oblige à concevoir un REV en interface direct avec les nombreux accès riverains qui borde la voie et qui sont autant de points de danger potentiels à franchir par les cyclistes. Un point de raccordement différent de celui que pressent Toulouse Métropole Chemin de Hautpoul devrait alors être envisagé Avenue de Plaisance.

La variante 2B propose un REV passant par la rue des Jonquilles en profitant de la piste cyclable bidirectionnelle déjà aménagée et doublée d'un piétonnier sur la majorité de l'itinéraire, Avenue Lingfield puis rue Saint Exupéry). Il serait nécessaire de prolonger la rue Saint Rémi de Provence sur des terrains non encore aménagés, de créer une passerelle sur l'Ousseau et d'envisager un point de raccordement différent de celui pressenti par Toulouse Métropole Chemin de Hautpoul en se raccordant au chemin de la vie Vieille qui rejoint ensuite le centre de Cugnaux.

PREMIER TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE

Un premier participant craint que si le REV est positionné soit d'un côté soit de l'autre, les cyclistes n'aient des difficultés pour traverser. Il demande si le maître d'ouvrage a pris en compte cette question.

Nicolas Stchepinsky d'Egis répond que franchissement et raccordement seront traités lors de la prochaine phase de concertation (sur l'aménagement proprement dit).

Un deuxième participant demande si le feu tricolore de l'avenue des Pyrénées « basculera au vert » en présence de cyclistes.

Nicolas Stchepinsky répond qu'il y aura un phasage du feu tricolore avec un temps de latence. « Les vélos n'ont pas forcément une fréquence de passage régulière, sur le REV il doit y avoir une certaine priorité et nous mettrons en place un dispositif étudié en ce sens. »

Un troisième participant demande pourquoi le REV ne débouche pas vers Cugnaux depuis le centre-ville de Plaisance car il existe une attente en ce sens. « Il ne faut pas juste penser au foncier mais aux besoins réels. »

Nicolas Stchepinsky répond que le REV est conçu comme un itinéraire global, direct et continu, et non pas comme une suite de séquences mises bout à bout au risque que celles-ci n'offrent pas l'itinéraire le plus direct et lisible pour le REV. L'objectif est de créer un réseau complet pour l'ensemble du secteur Ouest. Le raccordement vers Cugnaux est donc conditionné par l'endroit où arrivera le REV au Nord de l'Avenue des Pyrénées mais aussi par le point de raccordement au REV métropolitain côté Cugnaux.

Un quatrième participant alerte sur les difficultés d'aménagement liées au passage du REV 4 rue des Ecoles et suggère une voie parallèle, plus facile selon lui : la rue d'Encrabe.

Un cinquième participant s'inquiète de savoir si les REV 4, 8 et 9 suivront le même planning d'aménagement.

Julien Klotz rappelle que quels que soient les tracés retenus pour chacun des REV, l'important est d'apporter des réponses le plus tôt possible et de pouvoir circuler dessus dès 2025.

Un sixième participant demande si les impasses situées au centre de la Salvetat auront accès au REV 9 dans le cas de la variante contournant ce centre. Nicolas Stchepinsky

annonce qu'un tel accès sera facilité. Le maire de La Salvetat confirme que toutes les voiries concernées bénéficieront d'aménagements exclusivement cyclables et piétons les mettant en connexion avec le REV.

Un septième participant s'interroge sur la coopération entre le Conseil départemental de la Haute-Garonne et Toulouse Métropole sur le sujet des points de jonction des ouvrages gérés respectivement par les deux institutions. Précisément il se demande si les raccordements annoncés sont définitifs.

Julien Klotz répond que les points annoncés « au stade d'avancement actuel » font consensus mais que par exemple le Conseil départemental n'a pour l'instant aucun retour de Toulouse Métropole sur la jonction avec la portion cugnalaïse du REV 4 ; il mentionne la tenue d'un comité de pilotage autour des transports métropolitains le 13 décembre.

Un huitième participant voudrait savoir si les coûts de toutes les variantes ont été estimés.

Julien Klotz répond que même si ce sujet est très important, il n'est pas le critère principal et ne sera pas déterminant pour effectuer un choix de variante. Il faut garder à l'esprit que l'exigence numéro 1 est l'efficacité de l'itinéraire et rappelle l'enveloppe globale de 53 millions d'euros dédiée au REV par le CD 31.



©Adrien Nowak/CD31

RESTITUTION DES TRAVAUX MENÉS

1. TRAVERSÉE DE LA SALVETAT REV 9 (THÉMATIQUE TRAITÉE AUX TABLES 3, 4 ET 7)

TRAVERSÉE DE LA SALVETAT-SAINT-GILLES

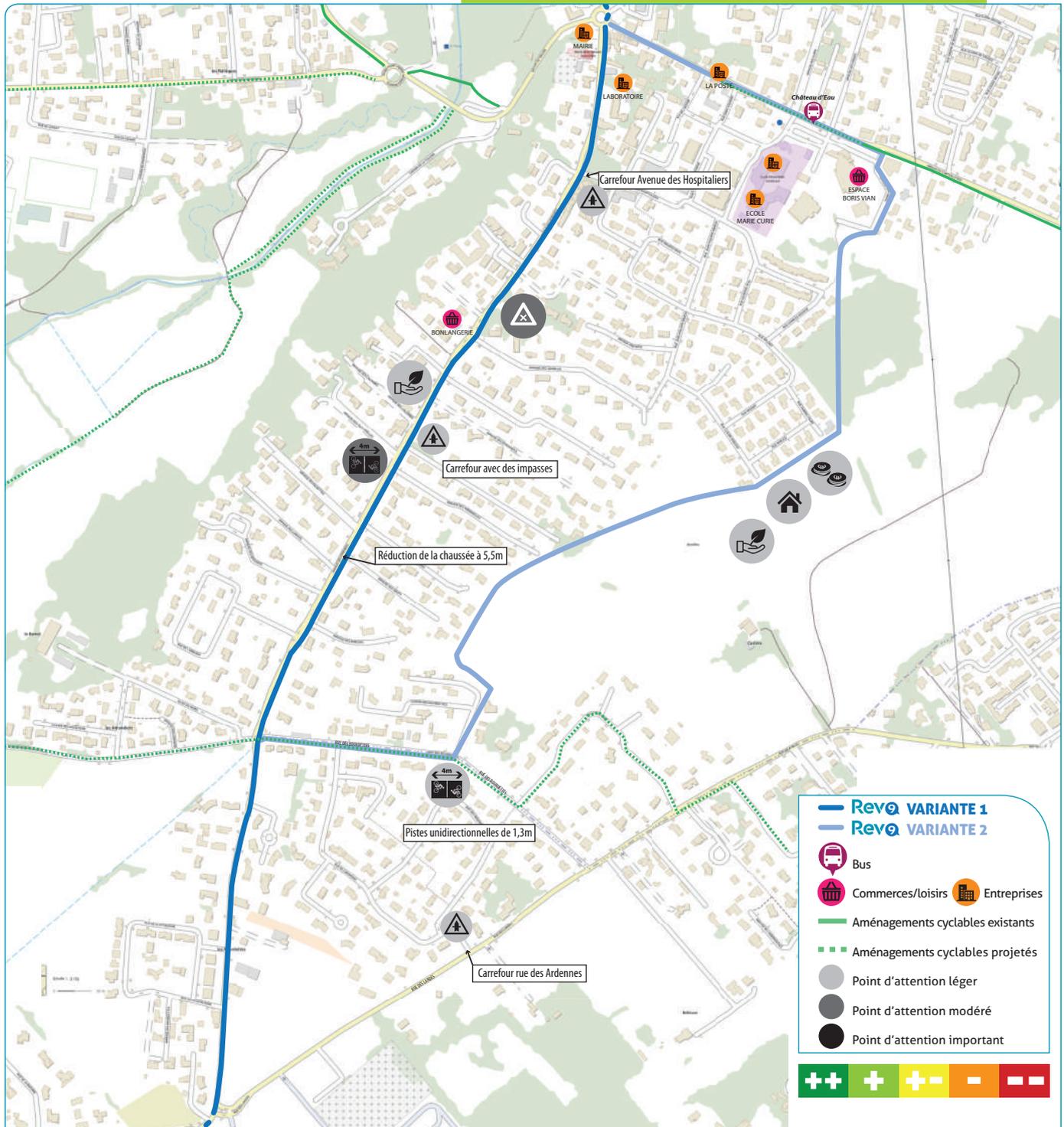


Table 3 :

A cette table, la préférence va à la variante 2 bien connectée aux impasses que l'on pourrait ouvrir, plus agréable, dans un environnement naturel sympathique, avec un doute sur le débouché final sur la rue du Château d'Eau, où le trafic est très important et la configuration très étroite et la proposition d'un autre itinéraire pour rejoindre la rue de Taure. La variante 1 est rejetée car même si elle dessert commerces et impasses elle ne semble ni suffisamment large pour assurer une bonne circulation ni d'un environnement assez agréable.

Table 4 :

Le choix se porte sur la variante 1, sur l'avenue des Pyrénées « Itinéraire imparfait mais assez sécurisant pour les cyclistes (même si subsiste un risque de sortie de voitures depuis certaines impasses), permettant l'intermodalité jusqu'à Toulouse et la connexion avec les bus 55 et 21 à Colomiers. L'itinéraire paraît adapté aux trajets domicile-travail, relie bien les équipements (bibliothèque) et commerces de centre-ville ; elle avantagerait les habitants de Fonsorbes qui pourraient aussi emprunter le REV 4.

La variante 2, en contournement Est de La Salvetat, n'est pas déclarée inintéressante côté confort, sécurité et taille de chaussée mais desservirait peu l'intérêt des Salvétains et serait plutôt adaptée à un usage dominical. En outre son coût, ses risques en matière de sécurité notamment rue de La Poste où les voitures vont vite, ses impacts sur les parties boisées auxquels les riverains sont attachés, la nécessaire imperméabilisation des sols et enfin le détour d'1 km à l'écart des commerces et des équipements la rendent incompatible à l'usage d'un REV.

Il est mentionné que cet axe pourrait servir aux poids lourds et voitures mais sans consensus car cette option n'épargnerait pas non plus la végétation.

Table 7 :

Pas de choix net exprimé. La variante 1 est cependant jugée plus courte, plus directe (1 km de moins que la variante 2). Elle présente l'inconvénient de comporter de nombreuses impasses, de débouchés de maisons, de feux tricolores, obligeant les vélos à réduire leur allure. La variante 2 a l'avantage d'une situation agréable, en pleine nature, d'être déconnectée des voitures. En revanche, son aménagement induit le passage dans un bois classé et une emprise naturelle plus forte que la variante 1. Enfin l'itinéraire, plus long, aboutit à la très étroite rue du Château d'Eau. Un tracé alternatif est envisagé par les rues Charles Gounod et Gabriel Fauré pour éviter le bois classé.

RÉSUMÉ

3 tables (3, 4, et 7) ont débattu sur la traversée de La Salvetat par le REV 9 pour aboutir aux conclusions suivantes :

ressortent ex-aequo la variante 1 (choisie par la table 4) parce qu'elle est sécurisante et dessert commerces et équipements tout en étant adaptée aux trajets domicile/travail ; et la variante 2 (choisie par la table 3) pour sa connexion aux impasses et un bel environnement avec préconisation cependant d'un autre itinéraire pour rejoindre la rue du Taure. A cet ex-aequo s'ajoute un « non choix » (à la table 7). Cette dernière table propose de plus, un itinéraire alternatif rue Charles Gounod et Gabriel Fauré pour la variante 2 afin d'éviter le bois classé.

2. CENTRE DE PLAISANCE REV 8 (THÉMATIQUE TRAITÉE AUX TABLES 1, 2 ET 6)

CENTRE DE PLAISANCE-DU-TOUCH

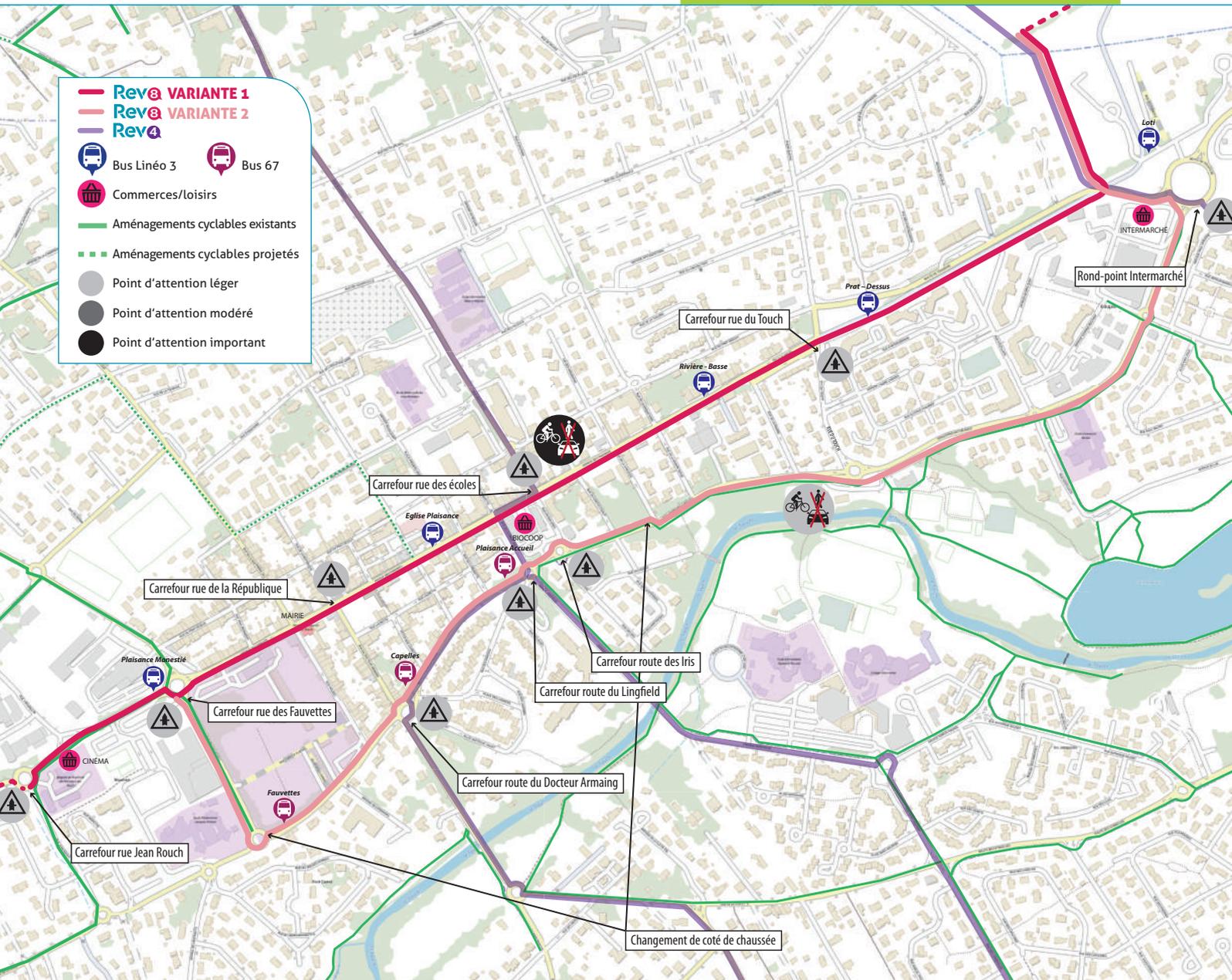


Table 1 :

La variante 1, REV en mixte sur l'avenue des Pyrénées, présente l'avantage d'un tracé direct et d'une circulation apaisée ; elle dessert un secteur où circulent de nombreux piétons : La Poste, la mairie et le marché du samedi. Elle permet également de rejoindre Tournefeuille. Néanmoins, elle n'est pas en site propre mais « au milieu de la circulation » et ne rencontre pas moins de 6 feux de signalisation dont celui entre rue des Ecoles et des Pyrénées qui ne se déclenche pas en présence des vélos. Dans le cas du choix de cette variante, la question est posée : pourrait-on créer rue des Pyrénées un sens unique voitures + voie vélos ? Ou faire passer les voitures par le tracé de la variante 2 de la rue Monestié à la rue des Ecoles ?

La variante 2, REV sur la rue des Fauvettes, le boulevard des Capelles et le bd Victor Hugo séduit pour être en site propre, exempte de feux tricolores et donner accès à la base de loisirs, le groupe scolaire, le collège, la piscine, le gymnase. En revanche il lui est reproché d'accueillir un trafic trop important, d'obliger les cyclistes à des changements de côté, de comporter 500 m de parcours supplémentaire, des ronds-points à la visibilité limitée (Capelles). Un participant précise qu'il existe, à l'intersection de la rue d'Esturgeat une piste cyclable qui rejoint la variante 1. Quid des ronds-points hollandais se demande-t-on également à cette table. Ne pourrait-on s'en inspirer ?

Table 2 :

La variante 1, jugée préférentielle parce que la plus directe et qui semble le plus correspondre à la définition d'une « autoroute à vélos » permettrait aux cyclistes de rouler sur le couloir Tisséo si ce n'est pas le cas. Il faudrait cependant améliorer la visibilité des vélos au niveau de Chaussidou. On note la présence de feux de signalisation et si la circulation véhicules/piétons est apaisée, on ne peut en dire autant de la cohabitation piétons/bus. Pourrait-on réserver le trafic automobile à la desserte locale ? La table préconise de réaliser les deux variantes : la 1 est déjà presque faite et la 2 pourrait constituer un second parcours à aménager complètement (moins de ruptures, de ronds-points- visibilité à créer) et qualitativement avec l'aide des collectivités locales et notamment du département.

Table 6 :

La préférence va à la variante 1 avec très peu d'impact environnemental, continue, sans changement de côté, avec peu de voitures, peu de croisements, en cohabitation avec le bus « comme à Cugnax » et en connexion directe avec Tournefeuille. Il est proposé de revoir le partage de la voie avec Linéo car seules les voitures des riverains passent. En bémol, le fait que la voirie vient d'être rénovée est souligné ; pourquoi défaire un terrain récemment aménagé semble-t-on se demander.

La variante 2 obligerait à couper des arbres, compte 7 ronds-points sur son parcours, avec une circulation intense et dangereuse. En outre elle apparaît coûteuse.

RÉSUMÉ

3 tables (1,2 et 6) ont débattu sur le passage du REV 8 dans le Centre de Plaisance : ces trois tables accordent leurs suffrages à la variante 1 pour son tracé direct, sa circulation apaisée avec néanmoins proposition de donner « la priorité aux vélos » rue des Pyrénées, pour son faible impact environnemental. La réalisation d'une piste cyclable secondaire mais continue et de qualité sur l'itinéraire de la variante 2 est néanmoins réclamée par la table 2.

3. TRAVERSÉE NORD-SUD DE PLAISANCE REV 4 (THÉMATIQUE TRAITÉE AUX TABLES 2,3,5 ET 6)

TRAVERSÉE NORD-SUD DE PLAISANCE-DU-TOUCH

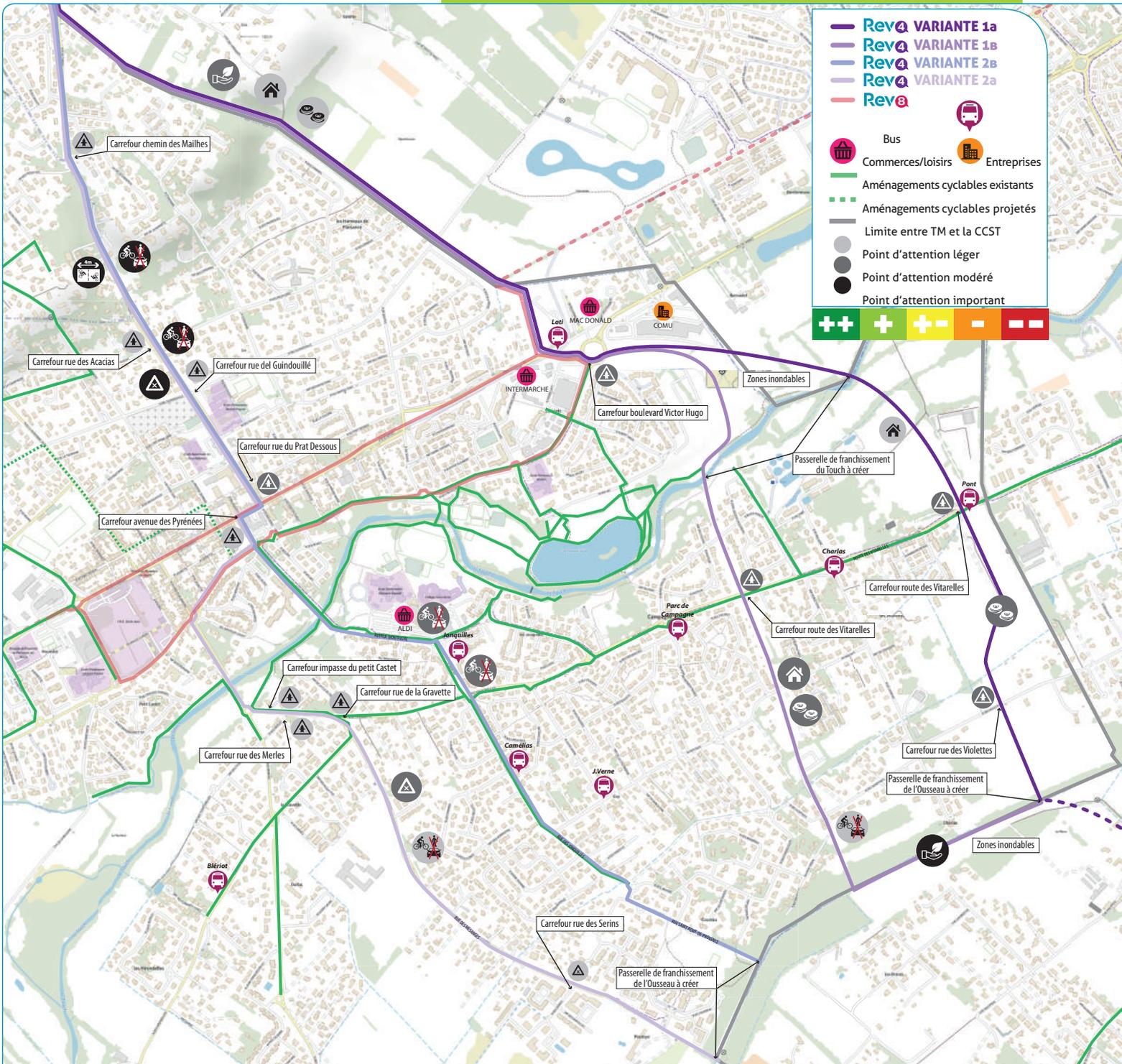


Table 2 :

Pour cette table, le rôle du REV4 est d'assurer la liaison entre Colomiers, Plaisance et Cugnaux et non pas de desservir Tournefeuille. Les participants préconisent donc les variantes 2b et 2a plus centrales. Particulièrement la 2b jugée plus calme.

Dans la mesure où le passage rue des Ecoles se révèle trop contraignant ils proposent d'étudier une variante rue d'Encrabe ou rue du 8 mai. Ils soulèvent également le problème du raccordement sur Cugnaux en demandant la négociation avec Toulouse Métropole pour un passage chemin de la Vie Vieille à Cugnaux, ainsi que la création d'une passerelle pour traverser l'Ousseau. Cet itinéraire est d'ailleurs jugé plus direct.

Enfin, pour cette table, ce « barreau » Plaisance-Cugnaux est indispensable au territoire et ne sera pas réaliser par les communes si ce n'est pas le département qui s'en charge.

Table 3 :

Cette table privilégie la Variante 1b qui dessert plus de monde et à l'inverse met un point d'alerte sur la variante 1a sur le fait qu'elle comprend un dénivelé important et ne sera adaptée qu'aux vélos électriques.

Table 5 :

La variante 1a, dans les emprises réservées présente l'avantage d'être une voie dédiée, rapide et confortable desservant Tournefeuille. Elle est moins centrale que les deux variantes qui suivent.

La variante 1b, par le quartier Campagne-Coustaou satisfait la liaison avec Tournefeuille et Cugnaux et présente l'atout d'être à proximité du lac.

La variante 2b, par la rue des Jonquilles, elle aussi à proximité du lac assure une bonne connexion avec les commerces.

La variante 2a par la rue des Mésanges ne suscite aucun commentaire et n'est pas retenue.

Il est précisé en outre, quelle que soit la variante :

- qu'elles devront dans leur ensemble prendre en compte les établissements scolaires, et des liaisons avec le Linéo.
- que la jonction avec Cugnaux doit être renégociée avec Toulouse Métropole.

Cette table propose également un itinéraire alternatif rue d'Encrabe au lieu de rue des Ecoles.

Table 6 :

La variante 2b, par la rue des Jonquilles est préférée aux autres en raison l'attente de service d'un grand nombre d'usagers qui pourraient ainsi se connecter avec le Linéo bus et aller notamment vers le collège. On peut en outre envisager pour cette variante 2b la connexion avec une autre voie cyclable vers Cugnaux. En revanche il ne faut pas négliger le risque représenté par les piétons et poussettes sur le site ainsi que par les nombreuses entrées riveraines.

La variante 2a par la rue des Mésanges aurait pour avantage sa rectitude et une voirie refaite cet été avec « oubli » de piste cyclable ; et pour inconvénient son étroitesse.

La variante 1a, dans les emprises réservées est estimée sécurisée, sans piétons ni poussettes. Elle constitue une réserve de biodiversité peu peuplée que le Boulevard Urbain Ouest (BUO) pourrait abimer (ainsi s'exprime à la faveur de la réflexion sur le REV 4 une interrogation latente sur les potentiels problèmes causés par le BUO). Cette variante tendrait à allonger la distance à parcourir et mordrait sur des terres agricoles.

La variante 1b, par le quartier Campagne-Coustaou serait très pratique pour se rendre au lycée de Plaisance mais reste trop éloignée de la ville.

RÉSUMÉ

4 tables (2,3,5, et 6) ont débattu de la traversée Nord-Sud de Plaisance.

Deux tables ont exprimé leur préférence pour la variante 2b (tables 2 et 6), cet itinéraire est jugé calme, central, connectant bien les commerces et à proximité du lac, tout en réclamant sa prolongation vers Cugnaux en renégociant le point de liaison du REV4. Une table (table 3) a exprimé sa préférence pour la variante 1b desservant mieux Plaisance que la 1a et permettant un accès vers le lycée. La table 5 n'a pas marqué de préférence, mais rejette uniquement la variante 2a. Enfin, deux tables ont indiqué un passage rue d'Encrabe (ou du 8 mai) sur la partie nord de la variante 2 afin d'éviter la rue des Ecoles présentant trop de contraintes.



©Adrien Nowak/CD31

4. ROUTE DE COLOMIERS-LA MÉNUDE REV 9 (THÉMATIQUE TRAITÉE À LA TABLE 7)

ROUTE DE COLOMIERS - LA MÉNUDE

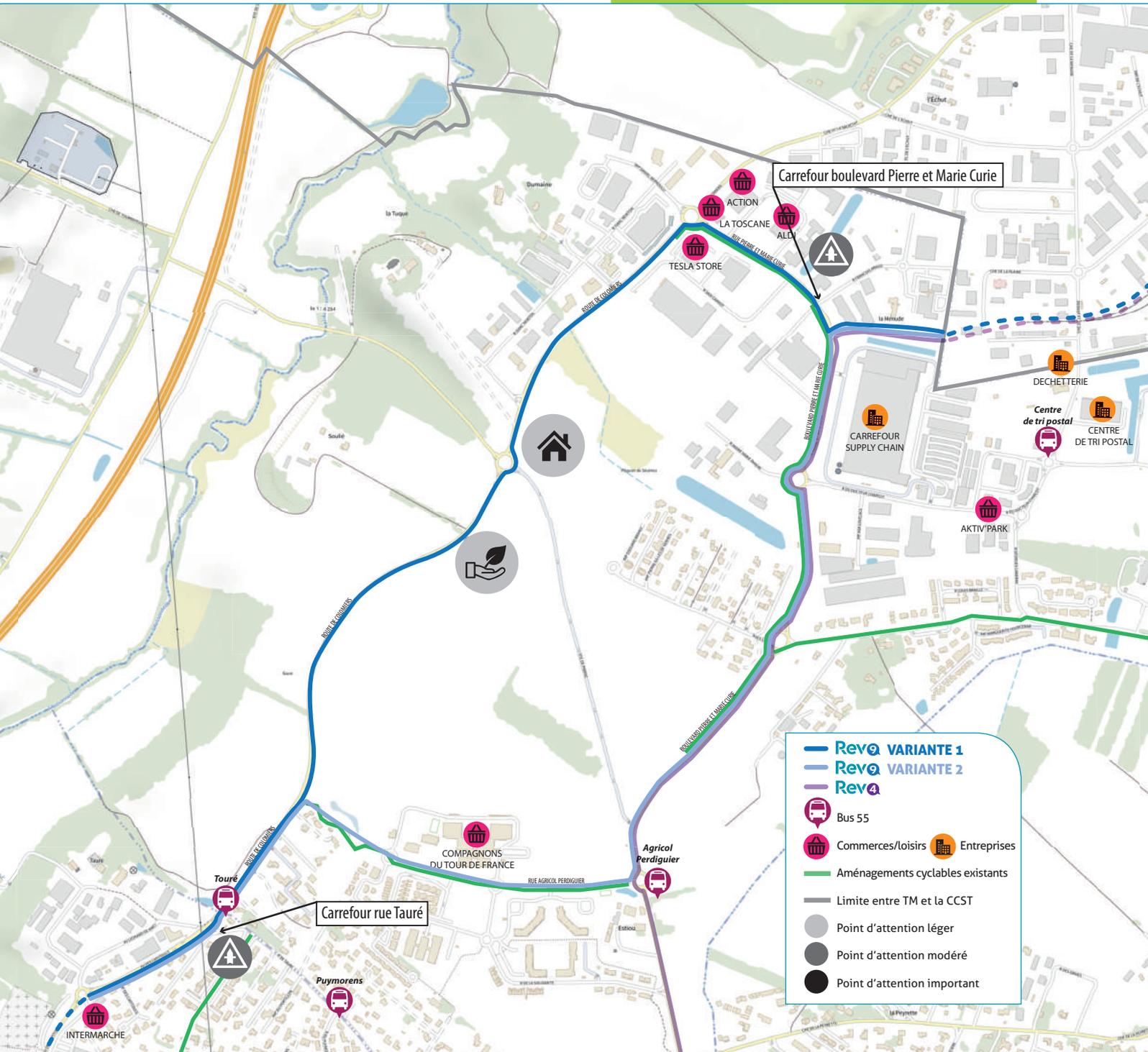


Table 7 :

La variante 1, à l'Est de la route de Colomiers puis boulevard Curie fait la quasi-unanimité car elle permettrait une connexion aisée vers Léguevin, Pibrac et les lycées Nelson Mandela et Victor Hugo. On pourrait dans ce cas rejoindre le bus 32 devant le lycée Mandela en prévoyant un garage à vélos pour plus de praticité. La connexion serait également directe vers les commerces (Grand Frais, Biocoop ...). Pour les travaux d'implantation il suffirait de réduire la taille de la RD 82. Le REV serait parallèle aux voitures qui ainsi, au moment des ralentissements de circulation pourraient avoir sous les yeux la preuve que les vélos sont plus rapides.

A l'inverse, si l'on conservait la largeur de la voirie existante, cette variante aurait plutôt un impact négatif.

Concernant la variante 2, sur la rue Perdiguier puis boulevard Curie, les aménagements sont certes déjà largement réalisés mais à améliorer pour correspondre aux critères du REV. La connexion avec le REV 4 paraît possible. Il existe dans cette variante une difficulté de connexion avec Léguevin et Pibrac.

RÉSUMÉ

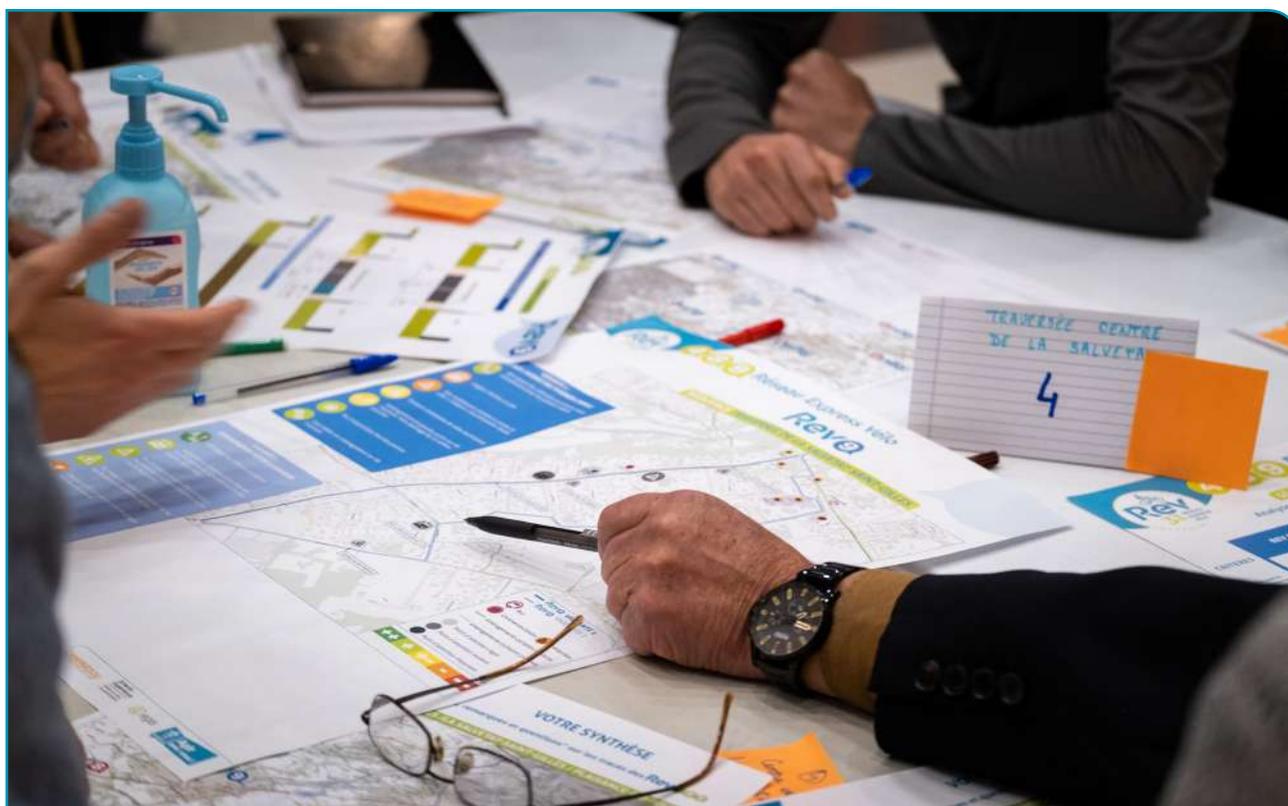
Seule la table 7 a débattu de la section du REV 9 Route de Colomiers-La Ménude avec parmi les participants une nette préférence pour la variante 1 permettant la liaison aisée vers Léguevin, Pibrac et notamment les lycées de ces communes ainsi que vers plusieurs commerces.

CONCLUSION

En conclusion Jean-Michel Fabre souligne « la qualité du travail de confrontation des différents points de vue et de l'échange des opinions » et assure que « les idées et solutions proposées ce soir seront toutes étudiées afin - pourquoi pas- de nourrir la création de variantes nouvelles. »

S'il précise que les choix à opérer sont parfois complexes, il rappelle que l'équilibre entre les critères techniques et les critères d'usage est la règle absolue.

Après avoir remercié les personnes présentes pour leur « travail collectif » il leur donne rendez-vous le 16 décembre à Plaisance lors d'une réunion publique de restitution des ateliers tenus cet automne.



©Adrien Nowak/CD31

Annexes



4 8 9

Réseau Express Vélo

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Annexes – Travail sur les variantes

Tables ayant travaillé sur la traversée de Plaisance-du-Touch – Table 1

Critères	Variante 1 : REV en mixte sur l'Avenue des Pyrénées (RD632)		Variante 2 : REV sur le Bd des Capelles et le Bd Victor Hugo	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires				Beaucoup trop de trafic
Continuité et lisibilité du parcours	<ul style="list-style-type: none"> - Tracé direct - Desserte de la Poste et de la Mairie - Circulation apaisée - Beaucoup de piétons le samedi (marché) 	Attention au feu rue des écoles qui ne se déclenche pas pour les vélos		Changements de côté
Sécurité des cyclistes		Pas de voie propre, parcours au milieu de la circulation + beaucoup de feux		<ul style="list-style-type: none"> - Aux ronds-points la circulation est très dense, serait-il d'aménager des giratoires hollandais ? - Rond-point des Capelles - Visibilité limitée
Confort d'utilisation	Tracé direct : pratique	Pas de voie propre		<ul style="list-style-type: none"> - 500 mètres de parcours supplémentaires - Ronds-points - Changements de trajets
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire	<ul style="list-style-type: none"> - Connexion avec la Poste, la Mairie, le marché - Connexion avec Tournefeuille très bien 			
Autres critères	Avenue des Pyrénées : <ul style="list-style-type: none"> - Possibilité de créer un sens unique voitures + voies vélo - Possibilité de bloquer la circulation des voitures pour qu'elles passent par la variante 2 de Romestié à Rue des écoles ? 			<ul style="list-style-type: none"> - Giratoires hollandais - A l'intersection de la rue d'Estugeat il y a une piste existante qui rejoint la variante 1

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Table 6

Critères	Variante 1 : REV en mixte sur l'Avenue des Pyrénées (RD632)		Variante 2 : REV sur le Bd des Capelles et le Bd Victor Hugo	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	Aucun Un peu de peinture			Couper des arbres
Continuité et lisibilité du parcours	Tout faire du même côté Plus de continuité			- 7 ronds-points - 300 m de parcours
Sécurité des cyclistes	- Pas de voitures - Bus de temps en temps - Mixité Bus / vélo, comme à Cugnaux			- Trop de circulation - Problème des ronds-points - trop dangereux
Confort d'utilisation	- Donner priorité aux vélos - Peu de voitures - Peu de croisements			
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire	- Tracé direct - Connexion directe avec Tournefeuille			
Autres critères	- Nécessiterait de revoir le partage avec Linéo parce que les voitures ne passent plus (seulement les voitures riveraines)	Voirie refaite il y a peu		

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Variante 1

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Table 2

Critères	Variante 1 : REV en mixte sur l'Avenue des Pyrénées (RD632)		Variante 2 : REV sur le Bd des Capelles et le Bd Victor Hugo	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires				
Continuité et lisibilité du parcours	Parcours le plus direct qui semble correspondre au principe de l'autoroute à vélos	-Visibilité du vélo à améliorer -Chaussidou pour le vélo -Quelques feux		Lisibilité à créer
Sécurité des cyclistes	Permettrait d'autoriser vélos sur couloir Linéo si ce n'est pas le cas	- Problème trafic mixte VP apaisé mais bus dangereux - Pourrait-on baisser le trafic de voitures pour la desserte locale		- Beaucoup de ronds-points - TROP de ruptures
Confort d'utilisation				Tracé + 300 M
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire				
Autres critères			L'aménagement de la variante 1 est presque déjà fait, faire la variante 2 permettrait d'avoir deux parcours aménagés Cette piste reste capitale localement A aménager complètement et qualitativement par les collectivités locales avec l'aide du Département	

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Variante 1

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Tables ayant travaillé sur la traversée de La Salvetat-Saint-Gilles

Table 3

Critères	Variante 1 : REV sur l'Avenue des Pyrénées (RD82)		Variante 2 : Contournement Est de la Salvetat	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	Desserte de commerces Accès des impasses	Largeur, circulation, environnement...	Connexion possible avec ouverture des impasses Environnement sympa (forêt)	- Débouché final sur la rue du château d'eau (pas de largeur suffisante + trafic très important) Etude de la possibilité de passer par un autre itinéraire pour rejoindre rue de Taure Voir commerces
Continuité et lisibilité du parcours				
Sécurité des cyclistes				
Confort d'utilisation				
Connexion avec les pôles d'échanges				
Autres				

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Table 7

Critères	Variante 1 : REV sur l'Avenue des Pyrénées (RD82)		Variante 2 : Contournement Est de la Salvetat	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	Plus court, plus direct (1km de moins)	Beaucoup de sorties d'impasses, de maisons, de feux tricolores Les vélos devraient rouler moins vite		Passage dans un bois classé + D'emprise sur la nature Fin du parcours avenue du Château d'eau très étroite + Parcours long
Continuité et lisibilité du parcours				
Sécurité des cyclistes				
Confort d'utilisation				
Connexion avec les pôles d'échanges				
Autres				

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Table 4

Critères	Variante 1 : REV sur l'Avenue des Pyrénées		Variante 2 : Contournement Est de la Salvetat	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	- Un itinéraire imparfait mais qui offre une intermodalité jusqu'à Toulouse - Le service sera utilisé pour le travail		- Un itinéraire optimal en confort/sécurité/taille de chaussée mais dessert peu l'intérêt des habitants de la Salvetat	- Présence d'un bois auquel les habitants sont attachés. Si passage d'une voie au milieu, risque d'imperméabilisation des sols
Continuité et lisibilité du parcours	Cela avantagerait les habitants de Fonsorbes mais ils peuvent prendre le REV 4		Format REV large séparé des véhicules mais séparé des riverains, 4-8 m de piste cyclable	Rue de la Poste et des Pyrénées, problème de sécurité : les voitures vont vite
Sécurité des cyclistes	Beaucoup plus sécurisant pour les cyclistes	Intersection devant la mairie = risque car trop étroit mais on a la même difficulté sur la variante 2 au début du château d'eau (rond-point jusqu'à la Poste)	Vision prospective en termes de sécurité : le comportement des voitures va évoluer pour qu'elles diminuent leur vitesse	-Sécurité (variante 1) risque de sortie des véhicules des impasses sur la variante 1 mais ce ne sera pas pire que maintenant, temporisé par les piétons -Détour du tracé de 1km - Tracé plus loin des commerces - Ne fait pas vivre la ville, ni les commerces de proximité - Peu accessible aux riverains, cela rajoute du temps et il y a aussi des impasses
Confort d'utilisation	Les trottoirs sont très vieux donc il faut les réaménager			
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire	- Desserte des commerces : cela ferait vivre le centre-ville - Connexion avec futur TC Colomiers : intérêt multimodal de pouvoir prendre le bus à l'autre bout de l'itinéraire (55+21) + Courses à l'Intermarché (plus direct) - Lien direct avec les équipements (bibliothèque)	Exclusion de la Salvetat, donc ne fait pas vivre les commerces		- Loin des équipements publics
Autres critères	Proposition de variante 2 : Pour les poids-lourds et les voitures, mais cela ne fait pas consensus car les bois doivent être préservés			Quel financement ? Coût ? Attention à mettre au même niveau l'ensemble

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Tables ayant travaillé sur le secteur Route de Colomiers – La Menude

Table 7

Critères	REV à l'Est de Colomiers (RD82) puis Boulevard Curie		REV sur la Rue Agricul Perdiguier puis Boulevard Curie	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	Si on réduit la taille de la route existante, on peut implanter le REV sans augmenter l'emprise existante, ou en la limitant	Si on conserve la largeur de la voirie existante, cette variante a un impact négatif.	Aménagements largement réalisés, mais à améliorer pour les critères REV	
Continuité et lisibilité du parcours	Connexion plus aisée vers Léguevin, Pibrac, les lycées Nelson Mandela et Victor Hugo Joindre le bus 32 à Mandela (Box à vélo à prévoir)		Connexion REV 4	Difficulté de connexion avec Léguevin et Pibrac
Sécurité des cyclistes				
Confort d'utilisation				
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire	- Connexion directe avec les commerces (Biocoop, Grand Frais...) - Possibilité de prolonger sur la route de la Salvetat et rejoindre le lycée et la zone commerciale En Jacca			
Autres critères	Parallèle aux voitures qui verront que les vélos sont plus rapides = Bonne publicité pour le vélo			

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Tables ayant travaillé sur la traversée Nord-Sud de Plaisance-du-Touch

Table 6

Critères	Variante 1a : Dans les emprises réservées		Variante 1 b : Par le quartier Campagne – Coustaou		Variante 2b : Par la rue des Jonquilles		Variante 2 a : par la rue des mésanges	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires		- Réserve de biodiversité - Lien BUO et pollution						
Continuité et lisibilité du parcours		Potentiel problème avec BUO et voitures	Reste loin du centre-ville Connexion à une variante trop éloignée		Linéo, bus, collèges		Aller droit	Etroit
Sécurité des cyclistes	Pas de piétons, pas de poussettes					Emprises étroites, risque de croiser piétons et poussettes Beaucoup d'entrées riveraines		
Confort d'utilisation		Allongement des distances Peu peuplé						
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire			Aller vers le lycée		Connexion et nombreux usagers concernés			
Autres		Aménagé sur des terres agricoles			Liée à une autre hypothèse vers Cugnaux		Voirie refaite cet été avec oubli de pistes cyclables, attention au coût	

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Variante 2b

Pour quelles raisons ?

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Table 5

Critères	Variante 1a : Dans les emprises réservées		Variante 1 b : Par le quartier Campagne – Coustaou		Variante 2b : Par la rue des Jonquilles		Variante 2 a : par la rue des mésanges	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	<p>La jonction vers Cugnaux est-elle discutable ? Quand on recherche du multimodal, il est important de rallier le Linéo que Colomiers ? Centralité Prendre en compte les établissements scolaires</p>							
Continuité et lisibilité du parcours								
Sécurité des cyclistes	Voie dédiée							
Confort d'utilisation	Rapidité							
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire	Desserte Tournefeuille	Contente Tournefeuille et Cugnaux	Proximité lac		Connexion avec les commerces	Proximité lac		
Autres								

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Table 3

Critères	Variante 1a : Dans les emprises réservées		Variante 1 b : Par le quartier Campagne – Coustaou		Variante 2b : Par la rue des Jonquilles		Variante 2 a : par la rue des mésanges	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires		Dénivelé important sur Plaisance Pour tous les vélos sauf électriques	Plus de monde à desservir					
Continuité et lisibilité du parcours								
Sécurité des cyclistes								
Confort d'utilisation								
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire								
Autres								

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Table 2

Critères	Variante 1a : Dans les emprises réservées		Variante 1 b : Par le quartier Campagne – Coustaou		Variante 2b : Par la rue des Jonquilles		Variante 2 a : par la rue des mésanges	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires		Que des terrains agricoles et naturels			- Le REV 4 doit passer par Plaisance-Cugnaux c'est une liaison capitale du territoire qui rentre dans le rôle du REV Rôle du REV 4 : Liaison, Colomiers, Plaisance-du-Touch, Cugnaux ... Pas Tournefeuille - Le point de raccordement doit être négocié avec Toulouse Métropole : Chemin vie vieille / parc Ousseau → Passerelle ? ou RD24 = Plus direct - Si le Département ne fait pas ce barreau Plaisance -Cugnaux, indispensable à notre territoire, il ne sera jamais fait. Nos communes ne feront jamais ce barreau Passage par Route des Ecoles impossible, étudier passage par 8 mai et rue des nattes. Solution alternative (rue d'En crabbe)			
Continuité et lisibilité du parcours	NON							
Sécurité des cyclistes								
Confort d'utilisation								
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire								
Autres								

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Variante 2b (plus calme), et variante 2a

Pour quelles raisons ?

Non renseigné par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Remarques & observations sur les tracés des 3 REV

A noter : Lors de ces ateliers, des fiches individuelles ont été distribuées aux participant.e.s. Nous reproduisons ici le contenu de ces fiches.

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
		Intersection entre rue des Ecoles et variante 1 REV 8 (Avenue des Pyrénées) dangereux
		+ : Variante par la rue des Ecoles, mais plus de trafic

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
Attention à la séparation entre le REV et le piétonnier ; les piétons ont tendance à marcher sur la piste cyclable		
Penser à connecter le chemin de Nebout qui dessert d'autres chemins et qui peut mener jusqu'à Bidot		

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
	Variante 1 (par l'Avenue des Pyrénées) dessert davantage de commerces et services Variante 2 (par les champs) : nécessiterait d'être accompagnée de commerces et services. Son tracé devrait être davantage rectiligne, car rallonge les temps de parcours. Cette variante nécessite aussi de traverser un bois classé (proche Boris Vian).	

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
	Largeur à étudier sur toute la longueur avec quelques étranglements à 2m50 et le reste à 4m de la variante 1 qui reste votre préférence.	

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
	Privilégier la traversée du plateau, la Ménude, pour permettre l'accès aux lycées de Pibrac et Colomiers ainsi qu'à la gare de Pibrac.	
	Traversée de la Salvetat : - Privilégier le tracé sur l'Avenue des Pyrénées - La largeur limitée ne pose pas problème car le trafic est pendulaire (peur de croisement) - Les carrefours sont peu passants (+ plateaux plus hospitaliers)	
	Tracé par les terrains de la Bourdasse plus long et traverser un bois et une zone, intérêt écologique	

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
	Tracé par l'Avenue des Pyrénées ++ Direct + + desserte des riverains au centre-ville - Manque d'espace (10 mn) pour REV + Piétons + Route - Tracé par les champs - Manque d'accès pour les riverains	Option Chemin des carrières : nécessite de prévoir des aires aux REV pour les riverains côté Plaisance

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

	<p>++ Rev optimal en taille</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zone avenue du Château d'eau - Un peu tortueux 	
--	---	--

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
	<p>La variante n°2 crée une infrastructure qui est bien sur le papier mais qui ne fait pas vivre la Salvetat.</p> <p>Elle revient à créer un réseau sans y joindre un réel point d'accès.</p> <p>De plus, un contournement de la Salvetat est redondant avec le REV 8 qui permettra déjà de faire Saint-Lys, Plaisance-du-Touch, La Salvetat avec une distance similaire.</p> <p>Les Salvetains sont attachés à leurs espaces verts présents sur la variante 2, lesquels seraient menacés par un tel aménagement.</p>	<p>Option Chemin des carrières : nécessite de prévoir des aires aux REV pour les riverains côté Plaisance</p>

Concertation

ATELIER LA SALVETAT

(secteur Ouest)

Le 23 novembre 2021 à La Salvetat,
salle Boris Vian.



489

Réseau Express Vélo



489

Concertation

**Compte-rendu des 2 ateliers jeunes du 7 décembre 2021
– Lycée Clémence Royer à Fonsorbes et Collège Galilée à
La Salvetat Saint-Gilles**



Concertation sur les REV Ouest

Compte rendu des ateliers jeunes

7 décembre 2021

Préambule

L'atelier est introduit par Sofia Aliamet d'Eclectic Experience qui accompagne le Département de la Haute-Garonne dans la mise en œuvre de la concertation sur le REV Ouest.

L'équipe s'est rendue dans le Lycée Général et Technologique Clémence Royer à Fonsorbes puis au Collège Galilée de la Salvetat-Saint-Gilles.

Les ateliers commencent dans un premier temps par une présentation générale du Réseau Express Vélo (REV) et particulièrement des possibilités des REV 4, 8 et 9. Des échanges ont ensuite eu lieu autour de la question suivante : « Qu'est ce qui vous inciterait à utiliser le vélo pour vos déplacements ? Que pensez-vous des tracés des REV ? »

Rev8

Le REV 8 va de Saint-Lys à Castelmaurou. Il desservira Saint-Lys/ Fonsorbes/Plaisance-du-Touch

Rev9

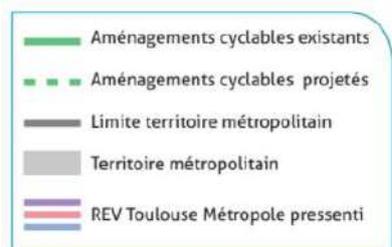
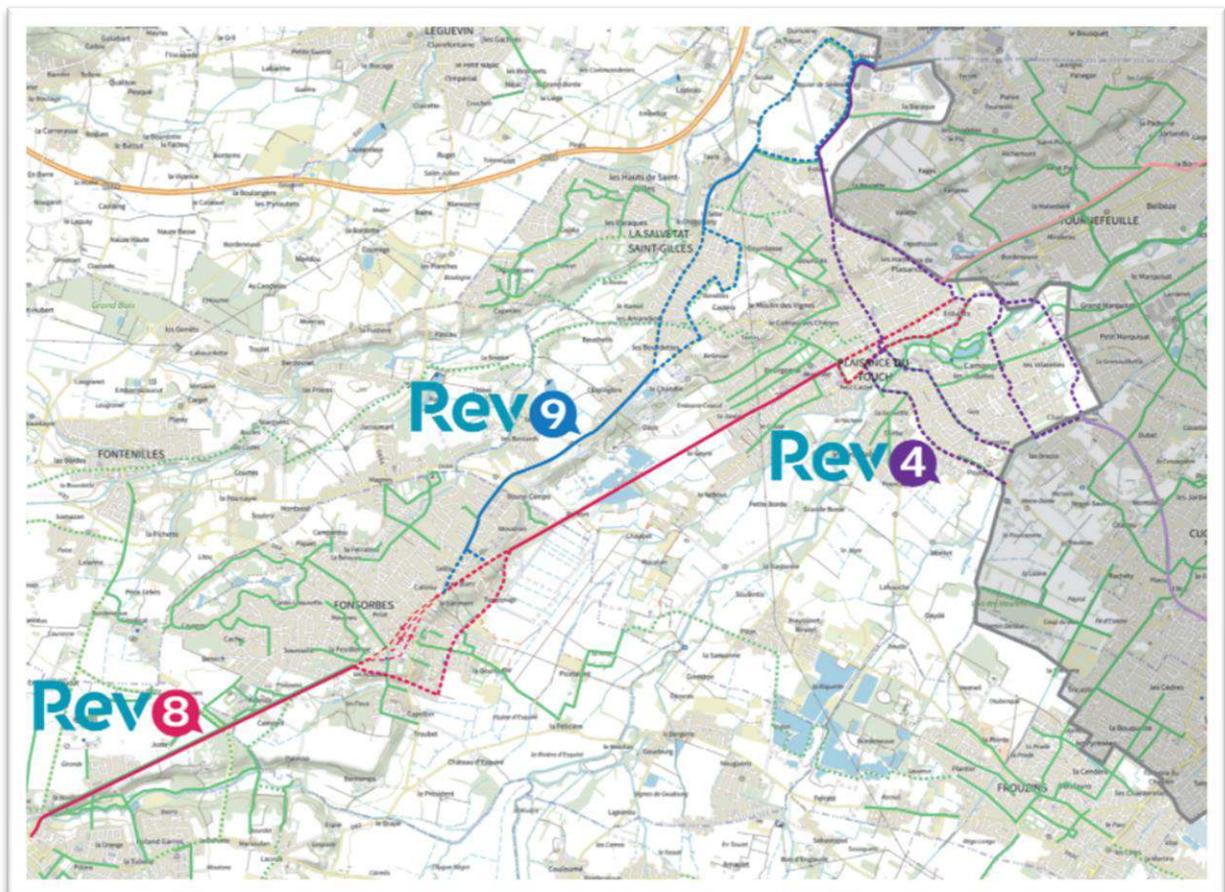
Le REV 8 va de Saint-Lys à Castelmaurou. Il desservira Fonsorbes/La Salvetat Saint-Gilles/Plaisance-du-Touch

Rev4

Le REV 4 va de Saint-Marin du Touch à Pins-Justaret. Il desservira Plaisance-du-Touch/La Salvetat Saint-Gilles



Plan Général



Echanges du Lycée Général et Technologique Clémence Royer à Fonsorbes

Où habitez-vous ?

Tour de table à mains levées :

- 3 personnes habitent à Saint-Lys
- 4 personnes habitant à Fonsobres
- Aucune n'habite à Plaisance-du-Touch
- D'autres lycéennes habitent à Fontenilles, Sainte-Foy, ou Bonrepos

Pratiquez-vous le vélo ? Si oui, à quelle fréquence ?

Tour de table à mains levées :

- Quotidien : 1 ou 2 personnes
- Régulièrement ou toutes les semaines : 3 ou 4 personnes
- Une fois par mois : 3 ou 4 personnes
- N'en fait jamais : aucun



Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à utiliser davantage le vélo ?

Une lycéenne indique que son père apprécie de se rendre au travail quotidiennement, à vélo, à Blagnac car celui permet d'aller plus vite, d'éviter les bouchons mais aussi de pratiquer du sport.

Une autre souhaiterait pratiquer davantage le vélo mais souligne que les routes sont dangereuses.

Une élève indique qu'elle pourrait davantage utiliser le vélo s'il était possible de les garer de manière sécurisée (vol de selle, ...), notamment pour pouvoir emprunter ensuite d'autres transports sur des trajets longs (bus, métro...).

Sofia ALIAMET rappelle que les aménagements autour des REV feront l'objet d'une concertation en début d'année 2022.

Une participante indique qu'elle avait effectué des recherches pour savoir comment venir au lycée à vélo, et que le trajet le plus sécurisé durait plus d'une heure, ce qui était trop long. Il existe une route plus directe, mais celle-ci est dangereuse car à côté des voitures.

Plusieurs lycéennes font remarquer qu'elles pourraient envisager de venir à vélo les mois d'été, mais pas l'hiver. Une élève explique également que les utilisateurs de vélos pourraient être gênés par le fait de sentir la sueur et de ne pas pouvoir se doucher à l'issue du trajet.

La professeure intervient pour décrire le cas des Pays-Bas où les habitants pratiquent le vélo au quotidien. Selon elle, cela fait partie d'un mode de vie, et certains désagréments (tels que la sueur) sont acceptés par tous.

Elle indique que face au changement climatique, il faut de toute façon changer nos habitudes.

Une élève rétorque qu'elle habite de toute façon trop loin pour pouvoir prendre le vélo.

Pour les courses du quotidien, les activités susceptibles d'être plus proches de chez vous, vous arrive-t-il de prendre le vélo ?

Une participante explique que même pour aller chercher le pain il est nécessaire de prendre la voiture car il n'y a aucun d'aménagement sur la route. De plus, ses parents ne veulent pas qu'elle utilise le vélo car en hiver, il fait nuit tôt et cela est très dangereux.

A Bonrepos, il n'existe aucun aménagement pour le vélo, et les commerces sont loin du village.

Plusieurs élèves indiquent qu'il faudrait se concentrer sur les villages isolés. Certaines habitent dans des villages où le premier commerce est à 7km et il n'y a aucun bus ni piste cyclable. Il faudrait connecter les villages entre eux.



489

Concertation

Une élève ajoute que lorsque l'on fait des courses, on peut être encombrés, ce qui est difficile. Mais pour aller chercher le pain par exemple, elle serait prête à faire un petit détour si le chemin était sécurisé.

Une participante indique que les Mairies manquent d'argent pour faire une piste cyclable.

Enfin, avez-vous des remarques sur les tracés du REV ?

Plusieurs élèves indiquent qu'il faudra des règles spécifiques pour le vélo, et qu'il faudra aussi informer les véhicules concernant les priorités à accorder aux cyclistes. La règle de priorité du vélo sur les voitures leur semble complexe à mettre en place. Elles suggèrent des rappels au code de la route, et une signalétique adaptée.

Echanges du Collège Galilée, la Salvetat-Saint-Gilles

Où habitez-vous ?

Tour de table à mains levées :

La plupart des élèves habitent à la Salvetat-Saint-Gilles, et quelques-uns à Saint-Lys ou Lassere.

Pratiquez-vous le vélo ? Si oui, à quelle fréquence ?

Tour de table à mains levées :

- Quotidien : 1 ou 2 personnes viennent au collège à vélo
- Régulièrement ou toutes les semaines :
- 3 ou 4 personnes
- Une fois par mois : 3 ou 4 personnes
- N'en fait jamais : aucun

Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à utiliser davantage le vélo ?

Éléments abordés par les élèves :

- Le vélo pourrait être utilisé pour les trajets courts,
- C'est bon pour la santé, cela permet de pratiquer du sport
- Le vélo réduit la pollution
- Il faudrait plus de végétation autour des pistes cyclables
- Le vélo permet de réduire les bruits de la ville,



Qu'est-ce que vous aimeriez trouver sur des voies cyclables ?

Un élève soulève l'importance d'avoir des pistes cyclables larges, ce qui n'est pas toujours le cas selon lui.

Un élève explique qu'il faudrait un éclairage de ces pistes la nuit ; cependant par souci environnemental il pourrait être convenu d'un horaire sans lumière, par exemple entre une heure et cinq heures du matin.

D'autres participant.e.s soulignent que la piste devrait être bien plate et entretenue.

Une élève demande si les pistes suivront les routes.

Sofia ALIAMET rappelle les principes d'aménagement du REV: séparation des cyclistes avec les piétons et voitures, voie large, pour permettre un tracé rapide et direct.

Les collégiens proposent aussi d'autres aménagements pour les REV :

- Des services de location de vélos,
- Des endroits prévus, sur le côté des pistes, afin de pouvoir réparer son vélo (pompe, etc)
- Des bornes de recharge pour les vélos électriques
- Signalétique spécifique pour que les cyclistes puissent savoir où emprunter les pistes
- Des « aires » pour aller aux toilettes (à l'instar des aires d'autoroutes)

Les élèves demandent si les trottinettes seront autorisées sur les REV. Selon eux, il faut qu'elles puissent emprunter les REV.

En revanche, ils suggèrent que des barrières devraient être posées afin d'éviter que les motos et scooter accèdent aux pistes.

Les élèves s'inquiètent de la pollution générée par les trottinettes et vélo électriques, l'animatrice rappelle que cela est toujours beaucoup moins polluant qu'une voiture.

Cela vous intéresserait-il, plus grand, de pouvoir aller à Toulouse à vélo ?

Les élèves sont en effet intéressés ; les professeurs interviennent également en disant que cela pourrait être bien pour le weekend, en famille. Ils soulignent également que depuis l'arrivée du Linéo, il y a une bien meilleure connexion des villages et régions.





489

Concertation

**Compte-rendu de la réunion publique du 16 décembre
2021 à Plaisance du Touch – Espace Monestié**

Concertation



4 8 9

Réseau Express Vélo

RÉUNION PUBLIQUE

Synthèse de la 1^{ère} phase de concertation

Rev 4 Rev 8 Rev 9

Le 16 décembre 2021 à Plaisance-du-Touch

INTRODUCTION

Les 79 membres du public, précédemment participants pour une grande partie d'entre eux aux ateliers de Fonsorbes et de La-Salvetat-Saint-Gilles les 22 et 23 novembre étaient en large part Plaisançois mais aussi Fonsorbais, Saint-Lysiens, Salvetains ; quelques-uns, plus rares, ont dit venir de Cugnaux, Tournefeuille et Fontenilles.



DISCOURS

Après le mot d'accueil et de présentation de la soirée par **Sofia Aliamet** responsable de missions de concertations au sein d'Eclectic Experience qui accompagne le Conseil départemental de la Haute-Garonne sur les projets de Réseau Express Vélo, **Jean-Michel Fabre** vice-président du Conseil départemental en charge de la Transition écologique, des Mobilités douces, du Logement et de l'Habitat déclare à l'assistance être « *ravi de vivre ce moment de la concertation où l'on va présenter des choix faits collectivement.* »

Julien Klotz, Conseiller départemental délégué aux mobilités douces soulignera ensuite que la rencontre de ce soir est importante à plusieurs titres : la restitution des échanges précédents, l'annonce des éléments pris en compte dans ces échanges et la présentation des étapes suivantes. Il précisera que « *la concertation ne s'arrête pas ce soir. L'idée c'est de construire dans le dialogue un service de grande qualité afin que se développent naturellement les déplacements du quotidien à vélo, en connexion avec des réseaux métropolitains* ».

Julien Klotz remercie pour leur accueil Philippe Guyot, maire de Plaisance (excusé) et Joseph Pellegrino adjoint aux infrastructures, voiries et réseaux, ainsi que Serge Deuilhé, maire de Saint-Lys, Conseiller départemental du canton de Plaisance et Françoise Siméon, maire de Fonsorbes d'être présents.

EXPLICATIONS GÉNÉRALES

Delphine Cartier, chargée de mission REV au Conseil départemental précise le dispositif de concertation passé, en cours et à venir s'agissant des REV 4, 8 et 9.

En parallèle des études techniques réalisées par le cabinet Egis ont eu lieu des réunions préparatoires avec les élus du territoire, deux ateliers à Fonsorbes et La Salvetat-Saint-Gilles, des micros-trottoirs et des ateliers jeunes ; ont été également mis en place sur le site du CD 31 : une cartographie interactive et un questionnaire.

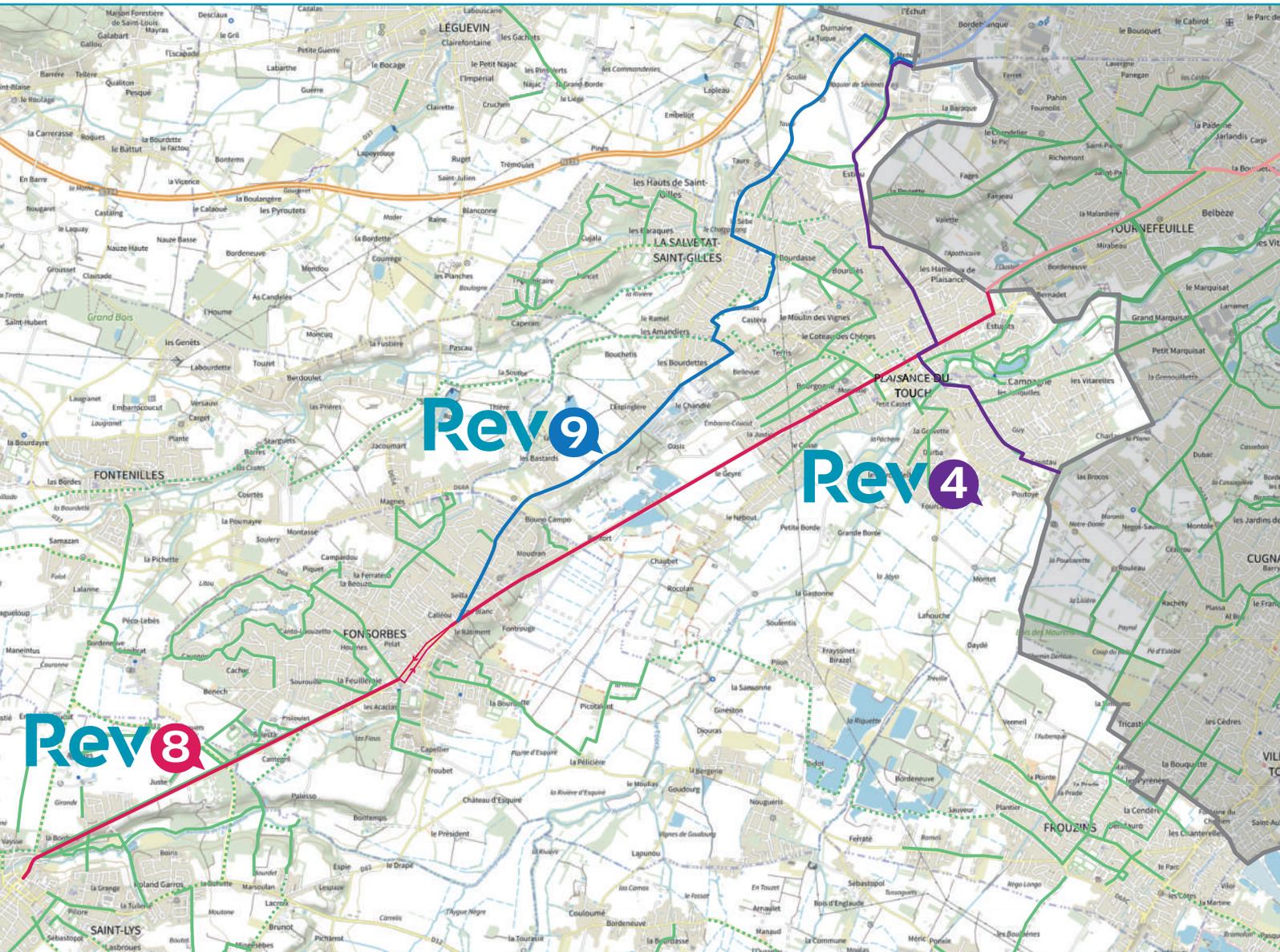
Dès la fin du premier trimestre 2022 commencera la phase 2 de concertation qui portera sur les aménagements de ces mêmes REV. La continuité du dialogue citoyen se poursuivra jusqu'à l'autorisation du projet par l'Etat en 2023. Le lancement des travaux est prévu pour 2024 et la mise en service pour 2025. Elle précise également que des études techniques complémentaires sont programmées à l'échelle de l'agglomération toulousaine.

Après avoir rappelé les caractéristiques techniques d'un REV (haut niveau de service, circulation en site propre, largeur de 3 à 4 mètres, sécurité, lisibilité, confort, éclairage ...), Delphine Cartier a conclu que ce réseau devait avant tout correspondre à la définition suivante : « une réponse efficace aux besoins de déplacements quotidiens (de 5 à 20 km), particulièrement pour les trajets domicile-travail mais qui doit aussi pouvoir être utilisée dans un cadre de loisir. »

Delphine Cartier rappelle que les comptes rendus des ateliers des 22 et 23 novembre à Fonsorbes et à La Salvetat-Saint-Gilles sont publiés sur le site du Conseil départemental de la Haute-Garonne.

Nicolas Stchepinsky, ingénieur du cabinet d'études Egis revient sur le détail des tracés des REV 8, 9 et 4, leurs variantes proposées, celles retenues et aussi dans certains cas celles élaborées à l'issue des ateliers de concertation.

PLAN GÉNÉRAL



- Aménagements cyclables existants
- - - Aménagements cyclables projetés
- Limite du territoire métropolitain
- Territoire métropolitain
- REV Toulouse Métropole pressenti

Rev8

Pour le REV 8 allant de Saint-Lys à Plaisance-du-Touch en passant par Fonsorbes le tracé général longe la RD632.

Entre Saint-Lys et Fonsorbes, une voie verte existe au Nord de cette RD 632 qui pourrait servir de support au REV 8. Il faudrait lui associer un chemin piétonnier en acquérant du foncier.

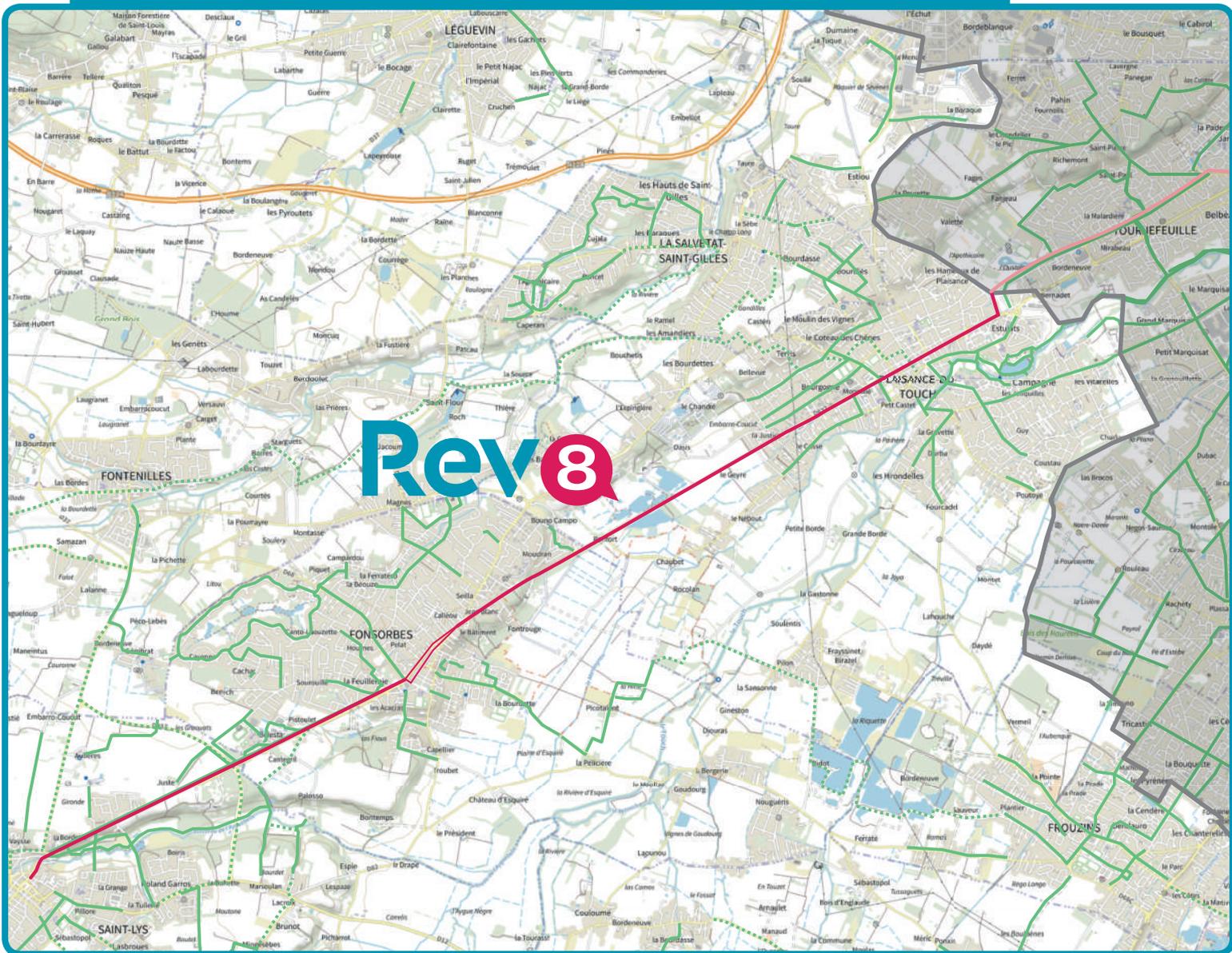
- 3 variantes de tracé ont été envisagées pour la traversée du centre de Fonsorbes
- 2 variantes de tracé ont été envisagées pour la traversée du centre de Plaisance-du-Touch

Pour traverser Fonsorbes en sa partie centrale, la largeur restreinte de l'avenue des Pyrénées (RD632) empêche d'accueillir un REV bidirectionnel de 4 m de large ; en outre, le projet d'urbanisation de cette avenue actuellement en travaux ne prévoit pas la mise en place d'un sens bidirectionnel en site propre dans le sens Plaisance/Saint-Lys.

Sur les trois variantes de tracés proposées par Egis : par les rues de La Poste et du 8 mai (avec circulation limitée aux riverains) ou par la rue des Ecoles en mixte puis de l'Eglise en site propre unidirectionnel en inversant le sens de circulation de celle-ci, ou enfin en contournant Fonsorbes par le Sud-Est, c'est la première qui a été choisie.

Pour traverser Plaisance en sa partie centrale, étaient proposées : le variante en circulation mixte sur l'avenue des Pyrénées qui correspond aux principes d'aménagement du REV : tracé direct, circulation apaisée, faible impact environnemental, et la variante par la rue des Fauvettes, le boulevard des Capelles et Victor Hugo. C'est la variante 1 bien qu'impliquant un mélange avec la circulation des véhicules motorisés et des transports en commun qui a été préférée en raison notamment de son itinéraire direct et rectiligne et sa capacité à relier des lieux de vie (Mairie, Poste de Plaisance, ville de Tournefeuille.)

TRACÉ RETENU EN DÉCEMBRE 2021 POUR LE Rev 8



Echanges avec la salle sur la base de ces choix pour le REV 8 :

7 questions ont été posées auxquelles ont répondu Nicolas Stchepinsky, Jean-Michel Fabre et Julien Klotz :

Question 1 : « Quelles solutions proposez-vous en termes de franchissement de croisements et de ronds-points ? »

Réponse (NS) : Aujourd'hui les franchissements ne sont pas encore définis. Cette étape appartient à la phase de la concertation à venir, qui sera consacrée aux aménagements.

Question 2 : « Sur l'avenue des Pyrénées il existe des feux en traversée de Plaisance. Les cyclistes devront-ils les respecter ? »

Réponse (NS) : « Rien n'est arrêté. On passera à vélo sur la route principale, cela ne donnera pas priorité absolue mais les choses pourront être améliorées. »

Question 3 : « Pourquoi ne pas mettre l'avenue des Pyrénées en sens unique ? Il faut libérer les vélos ! »

Réponse (NS) : « Il est trop tôt pour décider mais pourquoi ne pas envisager un mélange apaisé entre cycles et transports en commun, avec report du trafic sur le boulevard des Capelles ? »

Question 4 : « Et du côté de La Ramée, pensez-vous que l'on pourra aménager REV et Linéo en continuité ? »

Réponse (NS) : « La question a été évoquée avec Tisséo qui circule en site propre. Pour l'instant nous n'avons pas d'éléments de réponse. »

Question 5 : « Est-il envisageable pour le CD 31 de réserver l'avenue des Pyrénées aux bus et aux vélos ? »

Réponse (NS) : « Aujourd'hui la circulation est mixte. Elle pourrait s'apaiser. Il est difficile de « sortir » la totalité des automobiles. »

Question 6 : « Avez-vous pensé au tracé du REV en amont de Plaisance ? Vers la base de La Ramée, je sais bien que le REV a plutôt vocation à servir aux trajets domicile-travail, mais il me semblerait intéressant qu'un lieu comme la base de loisirs de La Ramée soit connecté. »

Réponse (NS puis Julien Klotz) : « Le REV n'est pas fermé à des fonctionnalités de loisirs. Son tracé n'est pas définitif notamment en direction de Toulouse. » **JK :** « Il faut savoir que La Ramée appartient à Toulouse Métropole. IL faudra voir avec eux comment composer lorsqu'ils auront le REV sur leur territoire. Il faut échanger avec les élus de Toulouse Métropole. »

Question 7 : « N'existe-t-il pas un quiproquo dans votre présentation du REV comme un « service de haut niveau, une autoroute à vélos ... » Sur une autoroute il n'y a ni des feux, des stops ... alors que sur le trajet du REV oui est-ce que le REV aura la priorité sur les autres modes de déplacement ? (...) D'autre part, avez-vous pensé que le REV devra passer parfois sous la chaussée et que cela « explosera votre budget » ... »

Réponse (NS puis Jean-Michel Fabre) : « Le franchissement des centres-bourgs demandera évidemment des aménagements. » **JMF :** « Aller à l'idéal en passant par le réel ... Beaucoup de personnes nous ont recommandé en atelier de desservir des services majeurs. Au regard d'un REV « pur » cela représente un compromis. Et des compromis nous sommes aussi là pour en faire. Par exemple au début le REV impliquait le « sans piétons » et nous avons décidé de créer une voie pour eux parallèle au REV. Ce que nous voulons c'est continuer le principe malgré certaines concessions. Si nous devons investir de façon démesurée pour correspondre à un REV intégralement pur, nous ne le ferons pas forcément toujours. Dans certains cas nous investirons pour maintenir l'aspect vitesse, dans d'autres non. »

Rev9

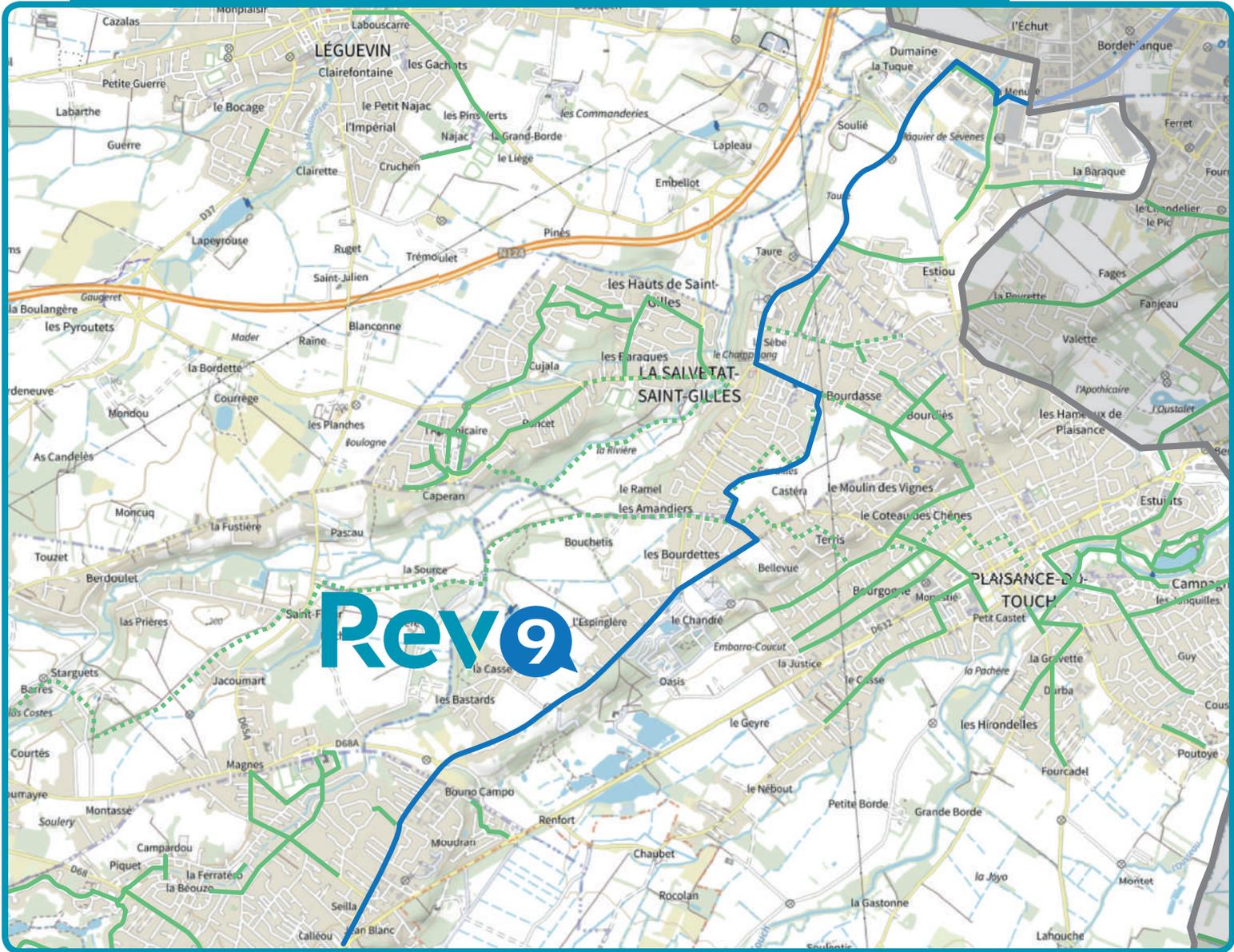
Pour le **REV 9 allant de Fonsorbes à Colomiers passant par La Salvetat-Saint-Gilles**, le tracé général est confondu avec la partie du REV 8 entre Saint-Lys et Fonsorbes (voie verte support implantée principalement à l'ouest de la RD632) puis emprunte la RD82 à la sortie de Fonsorbes avec une implantation principalement à l'Est de celle-ci.

- **2 variantes** de tracé ont été envisagées **autour de la route de Bragot à Fonsorbes**
- **2 variantes** de tracé ont été envisagées pour **la traversée du centre de La Salvetat-Saint-Gilles**
- **2 variantes** de tracé ont été envisagées pour le **secteur route de Colomiers/ La Ménude à Plaisance-du-Touch**

La variante à l'Est de la route de Bragot a été jugée la plus continue et directe par les usagers et elle a été choisie par le Conseil départemental. En traversée de La Salvetat, entre un passage sur l'avenue des Pyrénées (utile pour desservir les équipements de proximité et les commerces, et un contournement Est (nommé passage de la Bourdasse), sécurisé, dédié, desservant des impasses, la priorité a été donnée au deuxième.

Enfin, concernant le secteur « Route de Colomiers/La Ménude », c'est la première variante à l'Est de la route de Colomiers puis par le boulevard Curie qui a été préférée par le Conseil départemental comme par les usagers présents aux ateliers notamment pour assurer la liaison vers Léguevin, Pibrac, les lycées, les commerces.

TRACÉ RETENU EN DÉCEMBRE 2021 POUR LE Rev 9



Rev 9

Echanges avec la salle sur la base de ces choix pour le REV 9 :

7 questions ont été posées auxquelles ont répondu Nicolas Stchepinsky, Jean-Michel Fabre et Delphine Cartier.

Question 1 : « On n'a pas parlé de Fonsorbes. Les variantes présentées ce soir ne sont pas les mêmes qu'en ateliers ? »

Réponse (NS) : « Le scénario retenu en traversée de Fonsorbes (où il y a déjà des travaux d'aménagement) passerait par les rues de La Poste et du 8 mai. Cette configuration sera sans impact sur le stationnement, la circulation qui est sera mixte et plus apaisée. (...) il serait dommage de créer un sens unique pour les voitures. »

Question 2 : « En traversée de La Salvetat, il y a un bois et des champs au Nord. Prêtez-y attention ! »

Réponse NS : « On veillera aux plantations existantes notamment le long de la RD 42 vers l'espace Boris Vian. Nous ferons des relevés topographiques mais le franchissement du bois est une vraie question. »

Question 3 : « Pour raccorder les REV 8 et 9, il faudra faire le tour du rond-point François Mitterrand, ce n'est pas très pratique, non ? »

Réponse (NS) : « On sera en « dénattage », il y aura des giratoires et une configuration en fonction des emprises. »

Question 4 : « Le contournement de La Salvetat par les champs impose-t-il des acquisitions foncières ? Cela sera-t-il un frein ? »

Réponse (NS) : « Oui, ce peut être un frein mais les services fonciers du Département sont pleinement associés à la démarche et mèneront le dialogue en temps voulu avec les personnes concernées. »

Question 5 : « Pour la partie commune entre le REV 8 et le REV 9, garderez-vous une double numérotation ? »

Réponse (NS) : « Certes, l'utilisateur devra s'y retrouver. Aujourd'hui, signalétique et identification ne sont pas arrêtées. »

Question 6 : « Vous allez passer sur des propriétés privées. Avez-vous prévu d'étudier la biodiversité ? »

Réponse (NS) : « Oui bien sûr. Si nous sommes en présence de faune et de flore remarquable, nous devons réduire voire compenser l'impact de l'ouvrage sur celles-ci comme c'est la règle. »

Question 7 : « Certaines communes ne sont pas encore concernées par le REV. Je pense à la commune de Fontenilles qui pourrait être reliée à La Salvetat. Certains tracés que vous avez l'air d'encourager sont-ils incompatibles avec ces connexions ? »

Réponses (Delphine Cartier-JM Fabre) : « En 2022 nous mènerons des études complémentaires sur différents bassins de vie dont celui de Fontenilles, avec examen de différents fuseaux. Il y aura concertation. »

J-M Fabre : « On construit en première phase un réseau primaire dans lequel nous CD 31 avons notre partie et Toulouse Métropole la sienne (nous avons eu cette semaine une réunion avec eux afin de nous assurer que nos cartographies sont bien en adéquation). Ensuite on réfléchit à la phase du réseau secondaire qui suivra le réseau primaire, avec l'ensemble des acteurs concernés notamment les communes et intercommunalités. »

Rev4

Le REV 4 constitue un axe transversal « périphérique » connecté à Cugnaux et Colomiers et qui traverse du Nord au Sud la commune de Plaisance-du-Touch avec nécessité de franchir le Touch et l'Ousseau.

- 4 variantes de tracé ont été envisagées au Nord de l'avenue des Pyrénées (RD 632)
- 4 variantes de tracé ont été envisagées au Sud de l'avenue des Pyrénées

La variante passant le plus au Nord-Est, sur les emprises réservées permettrait un REV direct et confortable en desservant Tournefeuille. Néanmoins son impact environnemental trop marqué et sa faiblesse en termes de desserte du territoire (Cugnaux, centre de Plaisance), soulignée lors des ateliers des 22 et 23 novembre comme dans les contributions en ligne ne la rendent pas éligible.

Les variantes plus à l'Ouest mènent à plus d'équipements publics et des commerces (écoles, collèges, lycées, lac François Soula ...) et relaient les transports en commun existants. Leur impact environnemental plus limité en fait, outre leur commodité plus grande, des solutions prisées du public et du maître d'ouvrage.

In fine, le tracé retenu rue d'Encrabe n'est pas l'un de ceux présentés à la concertation mais a justement émergé de celle-ci. Au fil des échanges, comme l'exprime Julien Klotz, « les participants ont amené le maître d'ouvrage à considérer la desserte d'un grand nombre d'habitants comme plus décisive que la vitesse de liaison Nord-Sud, (...) Ce n'est pas ce que nous avons en tête au départ ; ce choix vient du dialogue, c'est le pari de l'intelligence. »

Echanges avec la salle sur la base de ces choix pour le REV 4 :

11 questions et avis ont été exprimés auxquels ont répondu Nicolas Stchepinsky, Jean-Michel Fabre et Julien Klotz :

Question 1 : « La rue d'Encrabe a été refaite pour un meilleur écoulement des eaux pluviales. Votre schéma REV va-t-il tout bétonner ?

Réponse (Nicolas Stchepinsky) : « Les relevés topographiques n'ont pas encore été effectués. On n'utilisera pas la chaussée telle quelle. Il faudra désaxer dans certains cas. »

Avis 2 (Association Plaisance pour le climat) : « Merci au Conseil départemental, le schéma du REV 4 est supérieur, il est direct, dessert les commerces, les lieux de vie. Vous avez tout notre soutien. »

Avis 3 (adjoint mairie de Cugnaux) : « C'est la meilleure des possibilités. Cet itinéraire est bien parti pour créer du report modal sur le vélo. A Cugnaux aussi nous sommes prêts à avancer sur le sujet.

Avis 4 (Collectif La Ramée) : « Cette solution est bonne, elle respecte l'environnement, est directe, crée du lien. Il manque juste une passerelle sur l'Ousseau ; aujourd'hui, il n'existe pas de liaison sécurisée entre Cugnaux et Plaisance et cette variante y répond. »

Question 5 : « A propos des travaux récents effectués sur la RD 632 en traversée de Fonsorbes, ces travaux vont-ils être financés par le CD 31 ? Il reste des cailloux. La commune a déjà pris en charge le trottoir.

Réponse (Françoise Siméon, maire de Fonsorbes) : « Les revêtements sont prêts, les couches de roulement et du REV et de la rue principale sont en retard, prévus fin 2021, ils interviendront fin janvier 2022. »

Avis 6 : « Merci de cette version du REV 4 ; elle montre le courage du CD 31. Pour que le réseau soit vraiment agréable, il faudrait prendre 500 mètres de voirie sur l'axe bus. Il faudrait créer un réseau vraiment dédié au vélo comme à Grenoble. Dans l'espace public, le partage doit être équitable. Mais la politique aborde les choses différemment. Aujourd'hui on a encore le réflexe « voiture-parking ». Il faut inverser la logique et penser en priorité : trottoirs, piétons, vélos et APRES voitures. »

Question 7 : « Certes, le revêtement va être fait, financé par la mairie de Fonsorbes. En attendant que le financement soit mis en place par le Département c'est ça ? »

Réponse (Françoise Siméon, maire de Fonsorbes) : « C'est une Départementale donc financée par le Conseil départemental. »

Question 8 : « L'abattage d'arbres a toujours un impact environnemental. Quelle sera la compensation du Département ? »

Réponse (Annick Vézier, Jean-Michel Fabre CD31) : « Nous étudions les possibilités de réhébergement d'espèces et d'arbres dans d'autres parcelles. » **JMF :** « L'idéal c'est de trouver des endroits où aménager où l'on n'aura pas à compenser. Nous trouvons nécessairement des accords avec des associations de préservation et de conservation des espaces naturels. Nous travaillons ensemble en prospective pour les trois ans à venir. Dès que l'on parle de compensation, c'est difficile. Déjà, il importe de préserver l'existant : espèces végétales, zones humides etc. »

Avis 9 (élu de La Salvetat) : « Merci pour ce travail de concertation. Juste une remarque sur la variante 2 par La Bourdasse (centre de La Salvetat) : la traversée de la RD82 est insécurisée ; pour les Salvetains, aller rejoindre le REV sera difficile. Le CD 31 est-il prêt à les aider ? »

Réponse (Jean-Michel Fabre) : « La connexion des réseaux secondaires se fera avec les intercommunalités. Cet aspect appartient au plan Vélo que porte Julien Klotz. Rappelons que pour décider où passeront les réseaux secondaires il faut nous mettre complètement d'accord sur les réseaux principaux. Le conseil départemental sera aux côtés des acteurs locaux avec notamment le règlement cyclable »

Avis 10 : « Il existe pour pouvoir traverser, des plateaux larges, des feux, des ralentisseurs. »

Avis 11 (Association 2 pieds 2 Roues Plaisance) : « Mon choix se portait sur un passage par la rue d'Engrabe qui se profile, tant mieux. Cependant une remarque sur le REV 8 : il existe rue des Pyrénées une dynamique qui montre que la voiture sera bientôt le moyen de déplacement le moins répandu. Il faut penser à des voies à sens unique ; il faut mixer transports en commun et vélo mais abandonner la formule « voiture dans les deux sens. »

CONCLUSION

La soirée se termine par l'annonce du prochain rendez-vous de concertation, en 2022 sur la thématique de l'aménagement des REV 4, 8 et 9.

Jean-Michel Fabre annonce que le Conseil départemental, d'ici ce rendez-vous va approfondir le travail de co-construction accompli en première phase de concertation dans un esprit d'écoute et de respect source de perspectives nouvelles.

Il précise que le Conseil départemental échange avec Toulouse Métropole afin de renforcer les connexions sur l'ensemble du territoire.



RÉUNION PUBLIQUE

Synthèse de la 1^{ère} phase de concertation

Le 16 décembre 2021 à Plaisance-du-Touch



489

Réseau Express Vélo

FLYER INVITATION ATELIERS

Qu'est-ce qu'un REV ?

C'est un réseau cyclable d'un nouveau genre qui ne remplace pas le réseau existant, mais le complète par un itinéraire cyclable à « haut niveau de service ». Les tracés de ces itinéraires passent par 4 grands critères d'usages clairement identifiés par ses usagers.

SÉCURITÉ

- Des pistes cyclables en site propre, dédiées aux cyclistes, pour circuler dans un flux constant et continu
- Une conception spécifique : largeur importante, double sens définis, aménagement... qui permet d'effectuer des trajets longs (5 à 20 km), particulièrement pour les usages domicile-travail.
- A chaque fois que possible, un espace dédié aux vélos permettrait ainsi une cohabitation apaisée.

CONTINUITÉ

- Des modes de plus directes possibles, pour relier les communes de périphérie entre elles ou vers le métropole.
- Un réseau structurant, s'articulant avec le maillage plus fin du réseau communal existant ou à venir.
- Des infrastructures conçues comme des voies rapides, en limitant les interruptions, freinages, obstacles à franchir et avec des croisements limités ou éliminés, le doublement est alors facilité en toute sécurité.

CONFORT

- Une qualité de revêtement qui facilite l'entretien.
- Une conception qui facilite la circulation (voies, pentes, évitement des flux...)
- Des aménagements paysagers qui offrent un cadre de végétation...
- Un éclairage qui est en adéquation à la fois avec les besoins, tout en favorisant la pollution lumineuse.
- Des services et espaces adaptés aux usagers (en particulier des stationnements vélos, pompes, etc.).

USABILITÉ

- Une attention particulière pour signaler les points d'entrée et de sortie pour faciliter l'accès au réseau.
- Une signalétique similaire au service routier, avec panneaux directionnels.
- Une information complémentaire pour planifier le parcours (distances et temps de parcours jusqu'aux points d'intérêt).

Le REV pour vous, avec vous !

Toutes les étapes d'élaboration d'un REV sont faites d'une démarche de concertation citoyenne. Depuis la réalisation, jusqu'à la mise en service, des réunions vous régularisent avec la population sur chaque territoire concerné. Ces réunions ont pour objectif d'identifier les futurs usagers, de collecter leurs attentes, d'analyser, de débattre sur les choix à faire. C'est l'écoute de tous les usages et de toutes les contraintes qui nous permettront d'aboutir à la conception du projet... de votre REV !

Participez à l'élaboration des REV de votre territoire !
REV 4 section La Solvèze-Saint-Gilles / Plaisance-du-Touch
REV 8 section Saint-Lys / Fonsorbes / Plaisance-du-Touch
REV 9 section Fonsorbes / La Solvèze-Saint-Gilles

Le lundi 22 novembre 2021 de 18h30 à 21h
 Salle du Trépassé, Place du Trépassé à FONSORBES
 Analyse des traces des futurs REV sur les bassins de Fonsorbes et Saint-Lys.

Le mardi 23 novembre 2021 de 18h30 à 21h
 Grande salle Capucins Marie-Vin, Avenue du château d'eau à LA SALVÈZE-SAINTE-GILLES
 Analyse des traces des futurs REV sur les bassins de Plaisance-du-Touch et de La Solvèze-Saint-Gilles.

Inscriptions aux ateliers sur cd31.haute-garonne.fr
 Pour évaluer la pertinence, je remplis le questionnaire en ligne cd31.haute-garonne.fr

EN SAVOIR PLUS www.haute-garonne.fr

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA HAUTE-GARONNE
 1 boulevard de la Marquette - 31090 Toulouse cedex 9



CONSEIL DÉPARTEMENTAL



Vos nouveaux réseaux cyclables du quotidien

VENEZ PARTICIPER À LA CONCERTATION



La stratégie vélo en Haute-Garonne une volonté, un engagement, des moyens

Les réseaux express vélo, le trait d'union du quotidien entre urbain et périurbain.

Façon aux défis des enjeux environnementaux et de pollution de l'air, le Conseil départemental développe les modalités d'actions de concertation pour répondre aux enjeux du quotidien, qu'il s'agisse dans la conception d'infrastructures et de services adaptés aux nouvelles pratiques en matière de déplacement.

Ainsi, le Département prend le train en marche et la réalisation de Réseaux Express Vélo (REV) totalement dédiés pour les cyclistes et dédiés aux déplacements de tous les jours.

Actuellement, 7 itinéraires cyclables à haut niveau de service sont en cours de définition. Prochaine étape des ateliers, du sud-est et du sud-ouest de Toulouse, la sera l'ajout de concertations publiques.

PLANNIFICATION REV 2020-2025	km	2020 / 2021	2022 / 2023	2024 / 2025
REV 1 - Castelnau/Launay	5,2 km	Étude*	Phase DUP**	Travaux en mise en service
REV 2 - Caspary/Ramervillat/Castelnau (MEL)	1,7 km	Étude*	Phase DUP**	Travaux en mise en service
REV 3 - Plaisance du Touch / La Solvèze / St Gilles	4,8 km	Étude*	Phase DUP**	Travaux et mise en service
REV 4 - Miras/Pensac-sur-Sarrette	11,6 km	Étude*	Phase DUP**	Travaux et mise en service
REV 5 - St-Lys/Fonsorbes/Plaisance-du-Touch	12 km	Étude*	Phase DUP**	Travaux et mise en service
REV 6 - Fonsorbes / La Solvèze - St Gilles	8,7 km	Étude*	Phase DUP**	Travaux et mise en service
REV 7 - Fonsorbes/Seysses	4 km	Étude*	Phase DUP**	Travaux et mise en service

*Étude technique environnementale - ** DUP : Déclaration d'utilité publique



PROJETS DU RÉSEAU EXPRESS VÉLO

- 1 Castelnau / Launay / St-Jory
- 2 Caspary / Ramervillat / Castelnau (MEL)
- 3 Plaisance du Touch / La Solvèze / St Gilles / St-Martin-du-Touch
- 4 Miras / Pensac-sur-Sarrette / Miras
- 5 St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch / Caspary
- 6 St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch / Caspary
- 7 Fonsorbes / Seysses



Depuis le confinement du printemps 2020, les Haute-Garonnais sont de plus en plus nombreux à se déplacer à vélo que ce soit pour les trajets du quotidien ou pour les déplacements de loisir. Cette prise de conscience a conduit le Département à accélérer ses actions de développement des infrastructures de déplacement des habitants de la Haute-Garonne.

Afin de répondre à ces problématiques, le Département de la Haute-Garonne a décidé d'engager la construction de 7 Réseaux Express Vélo (REV) d'ici 2025, soit 51 kilomètres de voies cyclables, autour de l'agglomération toulousaine. Ces infrastructures seront conçues et adaptées aux nouvelles habitudes de déplacement des habitants de la Haute-Garonne.

Je me réjouis que l'élaboration et le tracé de ces équipements soient écoutés et adaptés à la réalité de nos territoires. Ces équipements sont conçus pour répondre aux besoins de la population. Cela garantit la future réussite des Réseaux Express Vélo qui se révéleront être le développement des mobilités douces et la transition écologique pilier de la politique du Conseil départemental de la Haute-Garonne.

Georges Mériaux
 Président du Conseil départemental de la Haute-Garonne



Avec l'ambition de réajuster nos infrastructures, il est urgent de changer la donne et de trouver, dans ce cadre, des alternatives à la voiture individuelle. Le Département agit en ce sens et propose des solutions d'avenir pour la mobilité à laquelle nous devons investir et proposer de nouvelles façons de nous déplacer pour accélérer la transition écologique, mais aussi pour soutenir le pouvoir d'achat des familles.

Jean-Michel Fauré
 Vice-président en charge de la Transition écologique, Mobilités douces, Logement, Justice

Julien Mériaux
 Conseiller délégué aux Mobilités douces