

CONSEIL DÉPARTEMENTAL



Démarche de concertation
sur le futur

Réseau Express Vélo MURET - TOULOUSE

BILAN INTERMÉDIAIRE DE CONCERTATION

Février 2022



**Agir
avec vous !**

Rappel du dispositif de concertation sur le REV Muret – Toulouse

- ❖ Une première phase de concertation, conduite à l’issue des études d’opportunité, s’est tenue du 26 août au 27 septembre 2019 :
 - Publicité préalable dans la presse sur l’objet de la concertation et les modalités de son déroulement: communiqué de presse, diffusion sur les réseaux sociaux et le site internet,
 - Mise à disposition d’un dossier de concertation sur le site internet du Conseil départemental et en différents lieux ouverts au public suivants (siège du Conseil départemental à Toulouse, siège du Muretain Agglo, mairie de Muret, mairie de Roques, mairie de Portet-sur-Garonne),
 - Mise à disposition du public d’un registre numérique et d’un registre « papier » en ces mêmes lieux pour consignation des observations et suggestions du public,
 - Réunion publique le 28 août 2019 à Roques

Le bilan de cette première phase de concertation a été approuvé par délibération de l’assemblée permanente le 12/12/2019.

- ❖ Une deuxième phase de concertation a été initiée en mars 2021 afin d’être menée en parallèle des études de définition du projet. Le présent document constitue un bilan intermédiaire de cette deuxième phase, toujours en cours, qui se poursuivra en 2022

Actions engagées dans le cadre de la 2ème phase de concertation

Les actions engagées par le Conseil départemental dans le cadre de cette deuxième phase sont présentées ci-après, de même que les éléments les plus significatifs ayant émergé du dialogue citoyen.

Les comptes rendus détaillés et autres supports produits à cette occasion sont présentés en annexe.

- - -

❖ **Rencontres préalables avec les partenaires, mars 2021**

Préalablement à la reprise des études de conception du Réseau Express Vélo Muret – Portet-sur-Garonne, un premier cycle de rencontre a été organisé entre le Conseil Départemental de la Haute-Garonne, maître d’ouvrage de l’opération, le maître d’œuvre EGIS et les différentes collectivités intéressées par le projet. L’objectif de ces temps d’échange était de recueillir les attentes et besoins des collectivités vis-à-vis de l’aménagement du REV, d’échanger avec elles sur les projets connexes prévus sur leurs territoires et de récolter les éventuels éléments utiles à l’avancée des études.

Collectivité date	Principaux sujets abordés
Le Muretain Agglo / Tisséo 18 mars 2021	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nécessaire coordination entre les études du REV et de la LEX ▪ Aménagement de voies bus sur la RD120, non prévues au programme initial LEX, envisagées ▪ Etude de déplacement de l'arrêt Michaelis en cours à la demande de la commune de Roques ▪ Proposition de mutualisation de l'acquisition des données nécessaires aux 2 projets
Commune de Portet-sur-Garonne 23 mars 2021	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nécessaire coordination entre les études du REV et de la RD120. COPIL à mobiliser si besoin. ▪ Section gir. Castellet / Gir. Ax à étudier par le CD31 ▪ REV pressenti au nord-ouest de la RD120 à Portet/G. ▪ Questions du portage de la procédure DUP à Portet/G.
Commune de Roques 25 mars 2021	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Déplacement demandé de l'arrêt Michaelis vers le McDo ▪ Démolition du merlon du quartier Michaelis non envisageable ▪ Requalification de la RD817 envisagée par la commune ▪ REV à relier à la route de Frouzins et à la route de Villeneuve ▪ Commune favorable à un REV au nord-ouest côté commerces ▪ Possibilités de franchissement de la RD par les piétons/cycles au niveau de la RD68 (via ouvrage existant ou passerelle à créer) ?
Commune de Muret 26 mars 2021	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Point d'accroche sud à acter à Muret : Giratoire Intermarché ▪ Projet de requalification du bd Joffrey en standby depuis 2017, mais études à prendre en compte dans le projet REV

- - -

❖ Réunion publique de relance de la concertation, 8 avril 2021

Cette réunion d'information, tenue en visioconférence, avait pour objectifs :

- de présenter la stratégie cyclable du Département de la Haute-Garonne dans le cadre de laquelle s'inscrit la démarche Réseau Express Vélo (REV)
- de détailler l'état d'avancement du projet de Réseau Express Vélo entre Muret et Toulouse, et le calendrier prévisionnel des études
- de relancer la démarche de concertation initiée en aout 2019 en proposant de recueillir les contributions des participants sur les critères à privilégier pour la conception de l'aménagement du futur Réseau Express Vélo entre Muret et Toulouse.

Les échanges entretenus avec les participants (45 personnes) ont principalement porté sur les points suivants :

- Enjeu de continuité de l'itinéraire jusqu'à Toulouse, en lien avec les aménagements cyclables sur la commune de Toulouse, relevant de la compétence de Toulouse Métropole
- Analyse du schéma Directeur Cyclable du Muretain Agglo, réalisée par l'association 2P2R, à prendre en compte dans le cadre des études du REV, et, plus généralement, acteur 2P2R à associer à la concertation.

- Echanges entre les participants sur le fuseau retenu pour l'aménagement de l'itinéraire REV, le plus direct et le plus efficace en temps, connecté à un projet d'aménagement bus, mais moins « agréable » du fait de la proximité à l'axe routier. Rappel de l'existence d'autres projets sur le secteur, à vocation plus touristique/loisir, mais qui seront moins efficaces et moins rassurants dans un usage quotidien (pas/peu d'éclairage, éloignés des grands axes).

Les participants ont également été informés de l'ouverture d'une carte collaborative, permettant à chacun de contribuer et d'alimenter le travail de diagnostic et d'identification des enjeux du territoire (41 contributions recueillies).

- - -

❖ Mobilisation du public et questionnaire en ligne, septembre 2021

Dans la perspective de l'atelier de dialogue citoyen programmé le 27 septembre 2021, le Département a organisé une campagne visant à mobiliser un public le plus nombreux et le plus diversifié possible. Les actions suivantes ont ainsi été mises en œuvre :

- Publication d'un questionnaire d'usage sur le site internet du Conseil Départemental, renvoyant vers le formulaire d'inscription à l'atelier de dialogue citoyen
- Rencontre du public à l'occasion de deux sessions de micros-trottoirs, organisées le 8 septembre 2021 à Muret (Cinéma, centre-ville) et le 10 septembre 2021 à Roques (marché, centre du village, sortie d'école)
- Conception d'un flyer d'invitation diffusé par courrier dans les boîtes aux lettres des habitants des trois communes concernées par le projet (17 000 exemplaires) et relayé par les collectivités auprès de leurs administrés (site internet, réseaux sociaux, écrans de communication communale, etc.)

La mise en œuvre de cette démarche a permis de recueillir 163 réponses au questionnaire, et d'échanger avec une soixantaine de personnes lors des micros-trottoirs.

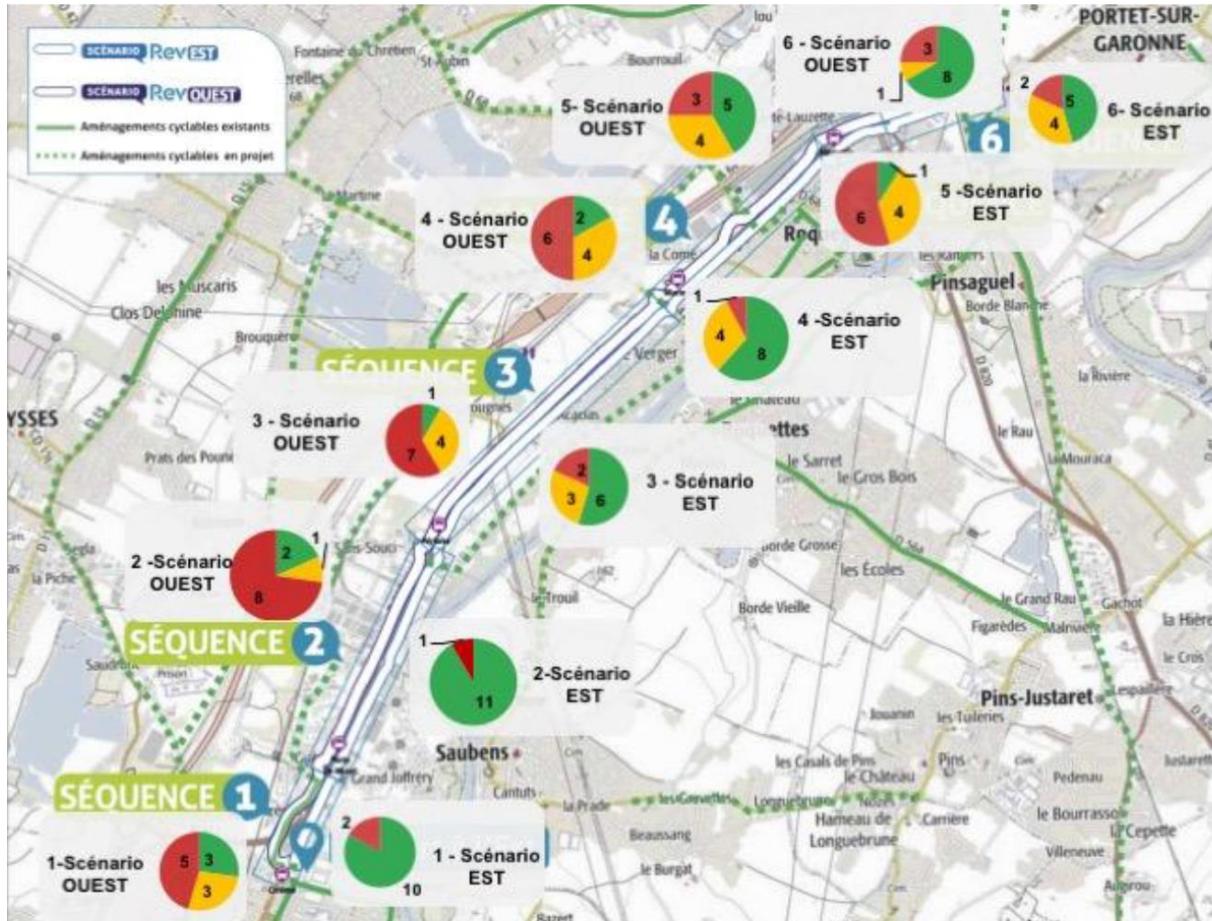
- - -

❖ Atelier de dialogue citoyen - Implantation du REV, 27 septembre 2021

L'objectif de cet atelier, organisée à Portet-sur-Garonne était double :

- Partager l'état d'avancement du projet de REV6, le calendrier des études ainsi que les suites de la démarche de concertation.
- Recueillir les analyses des usagers sur les différents scénarios d'implantation du REV6 (à l'ouest ou à l'est de la RD) et sur les points de traversées potentiels au regard des contraintes techniques et des critères d'usages.

Globalement, pour qualifier et analyser les scénarios, les participants (72 personnes) ont majoritairement été attentifs à la desserte proposée, favorisant les portions proposant des dessertes variées (habitations, commerces, communes...) et le plus de connexions avec les réseaux cyclables existants. Ils ont aussi été vigilants sur la continuité des scénarios proposés, favorisant les scénarios proposant le moins de franchissements possibles.



En résumé, en termes de tracé :

- **8 tables sur 12 plébiscitent un tracé avec un début d'itinéraire à l'Est sur Muret avec un basculement du côté Ouest sur Roques** (emplacement variable entre les séquences 2, 3 et 4, cf-ci-dessous) et une insertion du REV à l'ouest jusqu'à Portet
- A noter : ces tracés privilégiés rejoignent les propositions issues de l'analyse technique et financière.
- **3 tables sur 12 privilégient un tracé entièrement à l'est** (dont une démarrerait cependant à l'Ouest sur Muret, avec un basculement vers l'Est au niveau du giratoire Biocoop). Ce tracé entièrement à l'Est fut envisagé au moment des études d'opportunité
- Cette solution, qui ne ressort pas à ce stade des analyses techniques et financières, reste une alternative à considérer, notamment si la connexion à Portet doit se faire à l'est de la RD. **Les études seront donc complétées sur ce volet en vue du choix du tracé à retenir.**

En résumé, en termes de franchissement :

- 8 tables expriment la volonté d'un seul franchissement, sans consensus pour le lieu ;
- 3 tables ne proposent aucun franchissement ;
- Aucune table ne propose plus de 2 points de franchissements.

❖ **Réunions de restitution auprès des partenaires, janvier-février 2022**

Préalablement à la restitution au public des résultats de la démarche de détermination du tracé à privilégier, des réunions de présentation du projet aux partenaires ont été organisées par le Département. Ces rencontres ont permis aux communes de formuler leurs observations sur le projet et au Conseil Départemental d'ajuster la définition des solutions à étudier. Une rencontre avec le Muretain Agglo a enfin permis d'analyser les interfaces entre le REV et le projet de ligne express bus.

Collectivité date	Points évoqués / positions exprimées
<p>Commune de Roques 21 janvier 2022</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Commune favorable à une restitution de l'ouvrage supportant la RD68 aux seuls « mode doux », dont pourrait bénéficier le REV, dans le cadre d'aménagements de la RD817 permettant une reconfiguration des flux de circulation à ce niveau ▪ Commune défavorable à un passage en sens unique de l'allée des Pommiers, qui permettrait l'utilisation d'une partie de cette voie pour l'aménagement d'un REV plus éloigné de la RD817 et protégé de ses nuisances par un talus. → Variante sans incidence sur la circulation de l'allée des Pommiers à rechercher ▪ Concessionnaires des enseignes de la zone commerciale à consulter bien en amont sur les aménagements du REV en cas de tracé à l'ouest de la RD817 retenu.
<p>Conseillers départementaux Maire de Portet-sur- Garonne 25 janvier 2022</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Franchissement dénivelé de la RD817 au niveau de l'ouvrage sous la RD68 plutôt à privilégier si la faisabilité technique, financière et l'acceptabilité sociale de cette solution était confirmée. Franchissement au niveau de la RD42, à plat, voire en passage inférieur également satisfaisant. → <i>Nouvel arbitrage à prévoir dans une prochaine phase sur cette question, avec études techniques, estimations financières et apports du dialogue citoyen à l'appui.</i> ▪ Approbation de l'insertion du REV retenue : <ul style="list-style-type: none"> - au sud-est de la RD817 entre Muret et la RD42/rte de Frouzins à Roques - au nord-ouest de la RD817 entre la RD68/rte de Villeneuve à Roques et la route d'Ax à Portet-sur-Garonne ▪ Incertitudes sur l'aménagement du REV à Portet-sur-Garonne induites par une évolution récente de la position de Tisséo sur les aménagements LEX sur cette section (aménagements bus dédiés non prévus initialement finalement à étudier) → <i>Etude d'un aménagement REV le long de la RD120 à poursuivre dans le cadre des projets de territoire et solution de sécurité à rechercher en parallèle (possibilités d'aménagement d'un itinéraire alternatif, en s'appuyant sur les réseaux cyclables secondaires au nord de la RD120 (le long de la voie ferrée notamment).</i>
<p>Commune de Muret 3 février 2022</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modalités de raccordement du REV à la piste cyclable en cours d'étude par la commune à préciser ▪ Sur le bd Joffrey entre l'Intermarché de Muret et les Portes de Muret, la commune demande que l'aménagement REV ne réduise pas la capacité de stationnement ▪ Sur le bd Joffrey entre les Portes de Muret et le giratoire du Grand Castaing, l'aménagement du stationnement et d'un trottoir du côté des entreprises est à privilégier pour la commune, qui pourrait participer financièrement pour compenser le surcout lié à la mise en œuvre de cet aménagement connexe. → <i>Variante à la solution de base envisagée pour l'insertion du REV à étudier et à chiffrer en vue d'échanges ultérieurs sur le traitement de cette séquence.</i>
<p>Services techniques du Muretain Agglo 4 février 2022</p>	<p>Présentation des premières esquisses REV et analyse des interfaces REV / LEX, sur trois volets :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hydraulique/pluvial : pas de problématique majeure identifiée à ce stade, mais les interfaces en termes d'emprise et la compatibilité des dispositifs projetés sur les deux aménagements devra être vérifiée et assurée dans la suite des études. ▪ Insertion géométrique : pas de point de conflit majeur identifié entre les projets ▪ Interfaces temporelle, en phase travaux notamment, à évaluer ultérieurement.

❖ Réunion publique de restitution, 10 février 2022

Cette réunion de restitution, tenue en visioconférence visait à :

- Présenter la démarche mise en œuvre par le Département pour déterminer l'implantation la plus pertinente du REV dans le fuseau d'étude, et notamment la manière dont les contributions recueillies lors de l'atelier citoyen organisé sur le sujet avaient été prises en compte dans les études
- de détailler le tracé retenu à ce stade du projet et les variantes de franchissement étudiées
- d'annoncer les étapes suivantes d'études et de dialogue citoyen

Cette réunion a rassemblé environ 40 personnes, qui ont pu prendre connaissance du tracé proposé. Aucune objection n'a été émise sur cette proposition.

En revanche, différentes observations ont porté sur :

- la rupture prévisible du niveau de service entre l'aménagement envisagé par le Département sur les communes de Muret, Roques et Portet-sur-Garonne et la piste cyclable existante au nord de Portet-sur Garonne (sur un trottoir, et assez étroite ponctuellement) et à Toulouse (tracé non direct).
- L'enjeu d'aménagement, en accompagnement du REV, des réseaux cyclables secondaires (par exemple de la piste desservant la gare de Portet-sur-Garonne, fréquentée mais non aménagée)
-

- - -

Autres actions en cours / à venir dans le cadre de cette phase de concertation

- ❖ **Consultations numériques** – Aménagement et équipement du REV – fév./mars 2022
- ❖ **Atelier de dialogue citoyen** – Approche usager du tracé et des franchissements – mars 22
- ❖ **Atelier de dialogue citoyen** – Aménagement et équipement du REV – avril 22
- ❖ **Réunion publique de restitution** – Projet de REV Muret-Toulouse – mai/juin 22

Annexes

- Compte-rendu de la réunion publique de relance de la concertation – 8 avril 2021
- Campagne de mobilisation du public – septembre 2021
- Compte-rendu de l'atelier de dialogue citoyen sur l'implantation du REV – 27 sept. 2021
- Compte-rendu de la réunion publique de restitution sur le tracé – 10 février 2022





Compte-rendu de la réunion publique de relance de la concertation

8 avril 2021

CD31 REV 6

Compte rendu de la réunion du 8 Avril 2021

Objectifs de la réunion :

La réunion d'information qui s'est tenue en visio le 8 avril 2021 avait pour objectif de **présenter la stratégie cyclable du Département de la Haute-Garonne et la démarche Réseau Express Vélo (REV)** menée dans le cadre de cette stratégie.

Elle était l'occasion de présenter le **projet du futur Réseau Express Vélo entre Muret et Toulouse**, d'expliquer **l'état d'avancement du projet** et le **calendrier des études associé**.

Enfin, cette réunion avait pour dernier objectif de **relancer la démarche de concertation** débutée en aout 2019 en proposant de **recueillir les contributions des participants sur les critères à privilégier pour la conception de l'aménagement** du futur Réseau Express Vélo entre Muret et Toulouse.

Elle a également permis de présenter les prochaines étapes de la démarche de concertation proposée pour ce projet.

Introduction

Julien Klotz conseiller départemental en charge de la politique cyclable du Conseil départemental de la Haute-Garonne

La création des Réseaux Express Vélo (REV), réfléchi depuis le début de l'actuel mandat (2015 – 2021), s'est concrétisée en juin 2019 suite à la délibération sur le lancement de pistes cyclables dédiées au développement des déplacements du quotidien par les modes doux cyclables à l'échelle départementale.

L'enjeu du développement des Réseaux Express Vélo est de contribuer au report modal des usagers de l'automobile sur l'ensemble du territoire de compétences du Département.

Le **mode doux cyclable** apparait, pour les équipes du Département de la Haute-Garonne, comme une solution participant à la réduction des situations de congestion automobile rencontrées sur Toulouse et **ses environs**, à la réduction des épisodes d'émissions de gaz à effets de serre et comme une solution contribuant à la mise en œuvre des ambitions départementales de transition environnementale et d'amélioration de la santé et de la qualité de vie des usagers. Les modes doux cyclables présentent par ailleurs des avantages économiques, leur acquisition et utilisation s'avérant plus abordables que celles de véhicules motorisés.

Julien Klotz, rappelle ensuite le cadre politique global dans lequel s'inscrit la démarche de Réseaux Express Vélo, à savoir **la stratégie départementale cyclable, votée en Janvier 2021, qui s'articule autour de cinq axes**.

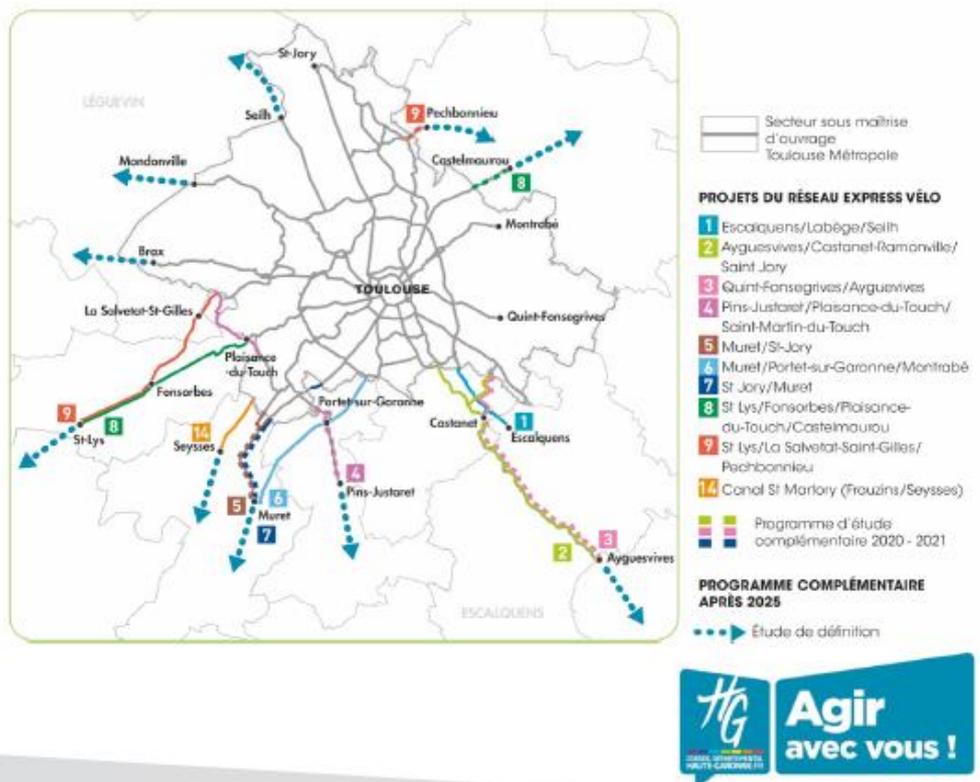
- **Axe 1 – Développer le réseau cyclable du quotidien**

Le développement de Réseaux Express Vélo constitue le premier axe de la stratégie départementale cyclable.

Le Conseil Départemental s'appuie sur sa compétence d'aménageur des routes pour aménager et structurer des Réseaux Express Vélo permettant d'encourager les mobilités cyclables pour les déplacements du quotidien.

Le Département se fixe comme objectif de développer pour 2025, sept Réseaux Express Vélo autour de la Métropole de Toulouse (voir schéma ci dessous). Le Département alloue **53 millions d'euros** pour concrétiser les objectifs fixés pour ce premier axe stratégique.

En parallèle de l'aménagement de ces sept REV, le Département mène des études de faisabilité sur les territoires aujourd'hui non desservis par des routes ou réseaux cyclables pour poursuivre, à partir de 2025, le développement des mobilités cyclables et répondre aux sollicitations de différentes collectivités sur l'aménagement cyclable du territoire.



La démarche Réseau Express Vélo départementale

○ **Axe 2 – Consolider le réseau cyclable de tourisme et de loisirs.**

L'aménagement de voies vertes dédiées à la pratique du vélo de loisirs et de tourisme représente une activité historique du Conseil Départemental.

A ce jour, **218 km de pistes cyclables** dédiés à la pratique du vélo de loisirs et de tourisme ont été **réalisés à l'échelle départementale**, à l'exemple de la V81 – voie verte du Piémont Pyrénéen - la V83 – Parcours TransGarona, en cours de finalisation – ou encore le Canal des Deux-Mers à vélo.

L'objectif pour le Département consiste à **poursuivre le développement de ces voies vertes** dédiées à la pratique du vélo de tourisme et de loisirs. Julien Klotz précise par ailleurs la volonté forte des équipes départementales et notamment du Comité Départemental du Tourisme **de faire du tourisme apaisé, la manière principale de voyager en Haute – Garonne.**

○ **Axe 3 – Soutenir le territoire cyclable partout en Haute – Garonne**

Par ce troisième axe, le **Conseil Départemental vise à articuler de manière la plus cohérente possible, les réseaux départementaux cyclables structurants (REV et voies vertes) avec les réseaux existants des collectivités traversées.**

Pour cela, le Département prévoit de **travailler en étroite collaboration avec les territoires** pour définir et structurer un maillage cyclable cohérent, permettant une desserte continue, lisible et adaptée aux besoins des usagers.

Pour développer et soutenir la structuration de ce maillage, le Département prévoit le versement de subventions auprès des territoires concernés.

Julien Klotz rappelle par ailleurs que l'utilisation de certaines voies vertes pour les déplacements du quotidien et inversement, rend cette coopération entre territoires essentielle pour assurer des accès sécurisés aux réseaux « du quotidien » et « de loisirs » structurants.

○ **Axe 4 - Promouvoir la pratique cycliste pour tous et toutes en Haute – Garonne**

Au-delà du développement d'un réseau adapté pour les cyclistes d'aujourd'hui, le Département se donne également comme **objectif d'inciter et d'offrir la possibilité à tous et toutes de devenir cycliste.**

Pour cela, le Département souhaite dans un premier temps **écouter et recueillir les difficultés que peuvent rencontrer certains publics face à la pratique cycliste** (en termes d'égalité femmes – hommes, de mobilité cyclable pour les personnes en situation de handicap, les personnes âgées, les personnes en situation d'inactivité ou d'insertion professionnelle, les jeunes...).

L'identification de ces difficultés permettra, dans un second temps, de développer et proposer des infrastructures et des services associés (abris, parkings sécurisés, éclairages...) adaptés aux usages de chacun et chacune, rassurants et convaincants pour l'utilisation des modes doux cyclables.

Le Département vise, à termes, le doublement de la part modale cyclable sur son territoire de compétences.

○ **Axe 5 – Dialogue citoyen**

Poursuivant une démarche de co-construction des politiques départementales avec les usagers, le Département souhaite alimenter sa stratégie cyclable sur la base de dialogues citoyens, permettant de recueillir **leurs attentes, leurs besoins et leurs usages.**

La présente réunion publique de ce 8 avril s'inscrit dans ces démarches de dialogues citoyens. La réunion du jour vient compléter et poursuivre les premières démarches de concertation initiées dès 2019 pour la structuration des Réseaux Express Vélo.

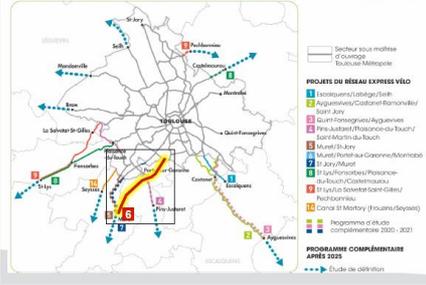
En complément **de ces temps de dialogues citoyens locaux** vis-à-vis de la création et de la structuration des sept REV départementaux, le Conseil Départemental a initié **un Comité Vélo, seconde instance de concertation et contribution de ce cinquième axe stratégique. Ce Comité Vélo, plus restreint, est composé de représentants des associations des modes doux du Département**, et vise à alimenter les orientations stratégiques cyclables départementales.

Julien Klotz termine la présentation de la stratégie départementale en précisant que la vocation du **Réseau Express Vélo n'est pas de remplacer le réseau cyclable existant, mais bien de le compléter** grâce à des itinéraires cyclables à haut niveau de service, facilitant l'usage du vélo pour les déplacements du quotidiens (y compris sur de longues distances).

Présentation du projet de Réseau Express Vélo n°6 entre Muret et Toulouse

Didier DUBRANA (Direction des Transports du Conseil départemental de la Haute Garonne)

Didier Dubrana présente ensuite l'historique et les points d'avancement du projet REV 6 entre Muret et Toulouse.

REV Muret – Toulouse – Historique	REV Muret – Toulouse – Le projet	REV Muret – Toulouse – Le projet
<ul style="list-style-type: none">➢ Etudes d'opportunité et de faisabilité menées en 2019➢ Itinéraire commun avec un projet de Ligne Express Bus (LEX) Projet Tisséo Collectivités - Maîtrise d'ouvrage déléguée au Muretain Agglo➢ Concertation préalable groupée REV-LEX aout-sept.2019<ul style="list-style-type: none">• Une forte adhésion du public au projet (98 % d'avis favorables) et à la démarche de concertation (importance de consulter public / associations)• Des enjeux soulignés par les participants : Importance d'un itinéraire direct, sécurisé et séparé des autres usagers Equipements, jalonnement et services associés Connexion avec des itinéraires transversaux• Un fuseau retenu le long de la RD817 et RD120 commun avec le projet LEX		<ul style="list-style-type: none">➢ Une intercommunalité Le Muretain Agglomération➢ Trois communes traversées Muret, Roques, Portet/Garonne➢ Longueur : 10,5 km➢ Raccordements : Au nord : à la piste bidirectionnelle aménagée en lien avec le Linéo 5 Au sud : à la piste bidirectionnelle Av. de l'Europe à Muret➢ 2 séquences sur l'itinéraire

Les études d'opportunité et de faisabilité pour le Réseau Express Vélo 6 entre Muret et Toulouse ont été menées en 2019. Ces études se sont réalisées en collaboration avec les équipes de Tisséo Collectivités en raison d'un projet de Ligne Express Bus envisagé sur ce même fuseau retenu pour le REV6 Muret-Toulouse, le long de la RD817 et de la RD120. (Nb. Tisséo Collectivité a délégué la maîtrise d'ouvrage de cette Ligne Express Bus au Muretain Agglo).

En raison de cet itinéraire commun, le Conseil Départemental et Tisséo Collectivités ont jugé opportun de proposer une concertation commune pour ces deux projets de Réseau Express Vélo et de Ligne Express Bus. La concertation préalable s'est tenue aux mois d'août et de septembre 2019.

Didier Dubrana restitue les attentes exprimées au cours de cette première phase de concertation préalable.

- Réaliser un itinéraire direct, sécurisé et séparé des autres usagers ;
- Prévoir des équipements, jalonnements et des services associés à la pratique du vélo sur cet itinéraire ;
- Veiller à la connexion de l'itinéraire du futur REV avec les itinéraires transversaux et des territoires traversés.

Depuis 2019, la stratégie départementale cyclable s'est consolidée, confirmant et soutenant par son premier axe, le développement de ce projet de REV. Le Conseil Départemental a également organisé une consultation afin de sélectionner le bureau d'études qui accompagnera les équipes sur 3 ans pour la création de ce REV.

Le Projet REV 6 Muret-Toulouse concerne l'intercommunalité du Muretain Agglo, traverse trois communes (Muret, Roques, Portet sur Garonne) et s'étend sur 10,5 km.

(Pour rappel, 53 km de REV sous maîtrise d'ouvrage du Département sont prévus sur l'ensemble du Département à l'horizon 2025)

Au niveau des raccordements aux réseaux secondaires cyclables existants :

- Au Nord : ce REV sera connecté à la piste bidirectionnelle aménagée en lien avec le Linéo 5
- Au Sud : Ce REV sera connecté à la piste bidirectionnelle Avenue de l'Europe de la commune de Muret. Les travaux sont actuellement en cours de démarrage pour ce point de raccordement Sud.

1. Agglomération de Portet-sur-Garonne :
 Aménagement conjoint, parallèle à un projet de requalification urbaine de la route d'Espagne (RD120) initié par la commune de Portet-sur-Garonne

2. Muret, Roques, entrée de Portet-sur-Garonne :
 Aménagement sous maîtrise d'ouvrage unique CD31

1. Agglomération de Portet-sur-Garonne
 REV en lien avec la requalification de la route d'Espag

- Longueur : 3,3 km
- Etudes : Marché en cours d'attribution
- Détails du projet :

- Plusieurs composantes : urbaine, paysagère, voirie, mode doux
- les missions de MOE intègrent les études du REV
- Concertation initiée par la commune sur le projet urbain
- Réunion publique et ateliers participatifs en 2019.
- Cette démarche sera répétée à l'avancée du projet.

2. Muret, Roques, entrée Portet-sur-Garonne
 REV sous Maitrise d'ouvrage unique CD31

- Longueur : 7,2 km
- Etudes : Marché notifié en jan. 21 au B.E. EGIS
- Déroulement du projet

Timeline: 2019 (Réunion publique, Concertation), 2020 (Etudes d'opportunité), 2021 (Etudes techniques, Marché notifié), 2022 (Automaatien du projet, Procédures administratives), 2023 (Lancement des travaux), 2024 (Mise en service), 2025.

La création de l'itinéraire du REV 6 Toulouse – Muret se fera en deux séquences.

1ere séquence : L'aménagement de 3.3 km du REV avec l'Agglomération de Portet sur Garonne

- **L'aménagement « Nord » du REV 6 s'inscrit dans un projet global de renouvellement urbain sur la Route d'Espagne à Portet sur Garonne.** Les études sur l'aménagement du REV seront intégrées dans les missions du maître d'œuvre que l'agglomération est actuellement en train de recruter pour réfléchir aux différentes composantes de son projet de renouvellement urbain.
- **Le REV 6 a déjà fait l'objet de concertation en 2019** par la commune de Portet, au cours d'une réunion publique et d'ateliers participatifs à propos du projet urbain sur la route d'Espagne
- **Cette démarche de concertation sera répétée par la commune** selon l'avancée du projet.

(NB : Le Conseil Départemental sera partenaire pour la suite des concertations, en sa qualité de maître d'ouvrage pour le REV)

2eme séquence : L'aménagement de 7,2 km à maîtrise d'ouvrage unique du Conseil Départemental sur les communes de Muret, Roques et l'entrée Portet sur Garonne

- Le bureau d'étude EGIS a été notifié en janvier 2021 pour la réalisation de ce tronçon de 7.2km du REV 6 Muret – Toulouse. Il accompagnera la réalisation du REV sur 3 ans.
- **La démarche de concertation qui s'ouvre vient compléter les études techniques et la première réunion publique de 2019.** Les contributions viendront compléter les études techniques et environnementales qui seront présentées aux Autorités environnementales et soumises aux procédures administratives permettant de valider et lancer les travaux du REV 6.
- *NB : Bien que le projet s'organise en deux séquences et sous des maîtrises d'ouvrages institutionnelles différentes, le maire de Portet, Thierry Suaud précise brièvement en fin de réunion que la volonté, les enjeux et la méthode de concertation et de participation citoyenne restent les mêmes pour ces deux séquences du REV. Les deux réunions de concertation générale et d'ateliers thématiques débutées en 2019 seront poursuivies en ce qui concerne la séquence de Portet. Des informations seront communiquées ultérieurement par la commune de Portet.*

Présentation des prochaines étapes du projet : le déroulement des études techniques et environnementales du REV 6 Toulouse – Muret

Camille EYCHENNE et Nicolas STCHEPINSKY (Bureau d'étude EGIS retenue en janvier 2021 par le Conseil Départemental pour le développement du REV 6)

Présentation de l'équipe retenue pour la maîtrise d'œuvre du REV 6 Muret – Toulouse.

Le bureau d'étude d'ingénierie EGIS est spécialisé dans la maîtrise d'œuvre de projets de territoire notamment d'aménagements, de transports et d'environnement. La partie de l'équipe d'EGIS basée à Toulouse sera en charge du projet du REV 6. Les équipes d'EGIS seront appuyées par les équipes de Campardou Conseil pour la communication, la concertation et la création de documents supports.

Les équipes d'EGIS présentent ensuite le calendrier prévisionnel du projet pour les trois années à venir (2021 – 2024), organisé comme suit :

- **Phase 1 - Février – Mars 2021** : Réalisation par les équipes d'EGIS du bilan des études et concertations jusqu'alors menées vis-à-vis du projet de REV.
- **Phase 2 - Février 2021 à Février 2022** : Etat initial environnemental : analyse de l'environnement et de l'impact du projet sur ce dernier par les écologues d'EGIS. Cette phase dure 1 an afin d'analyser l'environnement et les impacts aux différentes saisons.
- **Phase 3- Avril – Novembre 2021** : Etudes préalables afin d'identifier différents « profils d'implantation » du REV par rapport notamment à la RD817. Ces études seront menées de concert avec les différents temps de concertation (phase 4)
- **Phase 4 – Mars – Novembre 2021** : Concertation pour garantir les contributions des citoyens, que le Conseil Départemental souhaite « acteurs et parties prenantes de la réalisation du REV ». Ces contributions alimenteront notamment les études préalables sur les profils d'implantation du REV.

⇒ **L'objectif est d'aboutir fin 2021 à des propositions d'aménagements pour le REV6 sur le secteur** (à savoir la séquence 2 de l'aménagement du REV 6, sous maîtrise d'ouvrage départementale).

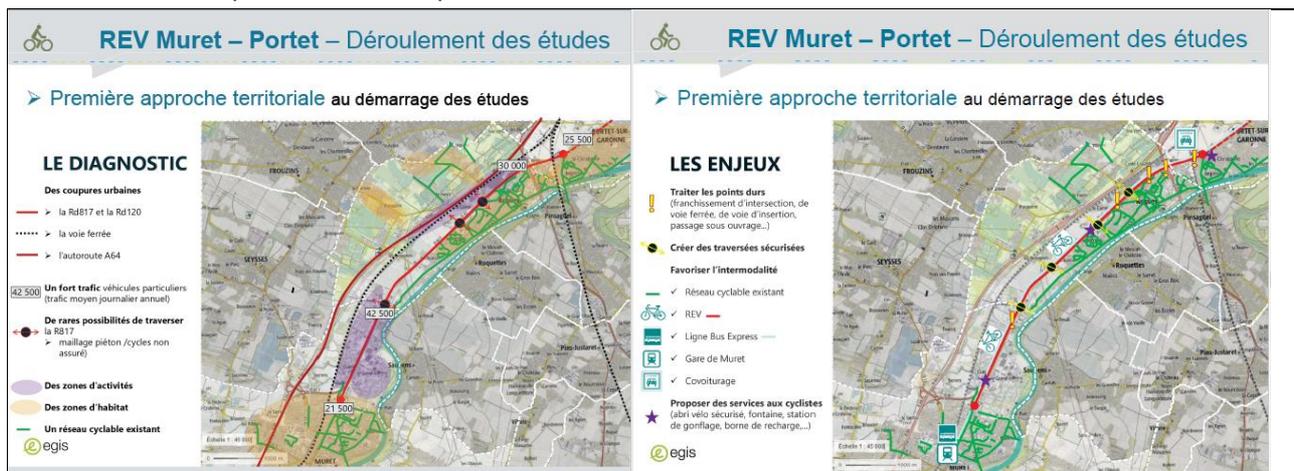
- **Phase 5 - Décembre 2021 – Mars 2022** : Avant – projet. Etudes techniques plus détaillées (nivellements, hauteur de côtes etc.) des propositions d'aménagements retenues.
- **Phase 6 – Janvier – Mars 2022** – Cas par cas. Etudes règlementaires auxquelles le projet sera soumis.
- Une phase déclaration d'utilité publique (DUP) peut être envisagée dès 2022 en fonction du projet qui sera retenu. La DUP déterminera les étapes nécessaires à l'avancement et validation du projet final.

⇒ **L'objectif étant d'aboutir au lancement des travaux du REV 6 Muret-Toulouse en 2024, en vue d'une mise en service de l'infrastructure en 2025.**

La présentation de ce calendrier précise les différentes étapes et le temps long (études techniques et analyses règlementaires) auxquels sont soumis les projets d'aménagements de cette ampleur.

REV Muret – Portet – Déroulement des études												
➤ Missions confiées et calendrier prévisionnel												
	2021				2022				2023			
	Tri. 1	Tri. 2	Tri. 3	Tri. 4	Tri. 1	Tri. 2	Tri. 3	Tri. 4	Tri. 1	Tri. 2	Tri. 3	Tri. 4
	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
1-Bilan												
2-Etat initial environnemental												
3-Etudes préalables												
4-Concertation												
5-Avant-Projet												
6-Cas par cas												
7-Projet												
8-DUP												

Camille Eychenne d'EGIS poursuit avec la présentation d'un premier diagnostic, réalisé à partir des premiers éléments transmis par le Conseil Départemental.



Ce premier diagnostic permet de constater que la RD817 (qui rejoint la RD120) représente une coupure urbaine réelle et franche, impossible à franchir notamment pour un piéton ou un cycliste.

Deux coupures supplémentaires viennent s'ajouter à la RD817:

- La voie ferrée
- L'autoroute A64

Les trois communes traversées (Muret, Roques et Portet) se sont organisées autour de ces coupures urbaines avec des zones d'habitat d'une part et des zones d'activités d'autre part.

Enfin, le diagnostic permet d'identifier :

- un trafic important sur la RD817 à hauteur de 42 500 véhicules jour, pour les deux sens de circulation confondus, au point le plus fréquenté entre Roques et Muret.
- De faibles opportunités de traversées sécurisées sur cet axe RD817, en particulier pour des déplacements cyclistes ou piétons.
- Deux solutions de franchissement uniquement : au niveau du giratoire de Portet ou de l'ouvrage de franchissement de Muret, toutes deux peu adaptées aux franchissements cycles et piétons.

Sur la base du diagnostic précédemment présenté, l'équipe d'EGIS a dressé une carte des enjeux auxquels le REV 6 Muret – Toulouse devra répondre.

1° Traiter les points durs qui seront traversés par le REV (ouvrages d'art, voie ferrée, voies d'insertion menant à la voie rapide...) en sécurisant l'itinéraire et privilégiant la priorité aux usagers, notamment cyclistes, de l'itinéraire du REV.

2° Multiplier les traversées sécurisées pour donner la possibilité de rejoindre les différentes composantes des communes traversées.

3° Favoriser l'intermodalité sur l'itinéraire pour encourager l'utilisation du vélo pour les trajets domicile-travail. Pour cela, il conviendra de réfléchir au maillage du territoire pour connecter l'itinéraire aux différentes gares, lignes de bus ou encore aires de covoiturage à venir sur les trois communes traversées.

4° Développer des services vélos le long de cet itinéraire (fontaines, abris sécurisés, station de gonflage, recharge Vélo à Assistance Electrique, ...).

Dans le cadre de la démarche de concertation prévue jusqu'en Novembre 2021, les équipes prévoient d'inviter et d'associer les citoyens et futurs usagers pour :

- compléter et alimenter les différents enjeux identifiés
- identifier et localiser les différents services qu'ils souhaiteraient retrouver sur cet itinéraire.

Présentation de la démarche de concertation pour l'élaboration des Réseaux Express Vélo

Laurent MERCE (Direction des Transports du Conseil Départemental de la Haute-Garonne)

L'intervention de Laurent MERCE permet de rappeler la démarche de concertation départementale engagée depuis quelques années dans laquelle la structuration des REV s'inscrit.

Le Conseil Départemental souhaite associer les citoyens dans l'élaboration de ses politiques et de ses aménagements. En ce qui concerne l'élaboration des REV, le Conseil Départemental propose différents cycles de concertation, qui reposent sur l'organisation d'ateliers de travail menés autour de différentes thématiques.

- Identification des enjeux pour le REV ;
- Analyse des différents tracés / profils d'implantation envisagés pour le REV ;
- Traitement des intersections
- Traitement de l'intermodalité (connexions entre le futur REV et les réseaux de mobilité existants)
- Identification et localisation des équipements, services associés
- ...

Ces ateliers de travail permettent de produire et de recueillir différents éléments qui viendront alimenter et enrichir les études techniques menées en l'occurrence, pour le REV6, par le bureau d'étude EGIS. Laurent Merce précise que les différentes thématiques proposées pour les ateliers de travail ont été pressenties sur la base des retours d'expériences des concertations jusqu'ici menées dans le cadre d'autres REV Départementaux.

Le Conseil Départemental s'engage à analyser finement les différentes contributions qui seront recueillies au cours de ces ateliers et à réfléchir au mieux à leur traduction / transposition afin de proposer un projet le plus adapté possible aux besoins et attentes des usagers.

Laurent Merce ajoute que les différentes démarches de concertation menées dans le cadre des six autres REV départementaux envisagés pour 2025 ont permis de recueillir différentes préconisations en termes de vitesse de référence des REV, rayons de courbure ou encore de types d'insertions qui seront présentées au cours des ateliers de travail ultérieurs.

En ce qui concerne le REV 6 entre Muret et Toulouse, le Conseil Départemental envisage deux temps de Dialogue Citoyen :

- Fin mai 2021
- Automne 2021

Le travail contributif proposé dans le cadre de cette réunion du 8 avril amorce le recueil des contributions en invitant dès aujourd'hui les participants à partager les critères qu'ils souhaitent privilégier pour la création de l'itinéraire du REV 6 entre Muret et Toulouse.

Echanges

Avant le lancement du temps contributif, les équipes départementales et leurs prestataires proposent une séquence de réponses aux questions posées via le chat en réactions aux différentes présentations.

- **Remarque de Claire Frémeaux via le chat** : *Je souhaite me rendre de Portet à la zone Ranguel / Ramonville, en vélo. Quel prolongement à la ligne de vélo côté Toulouse (pour traverser la Garonne) ?*
 - o **Réponse de Céline Porhel (Antenne 2P2R Portet) via le chat** : *Bientôt : le téléphérique et sinon il faut traverser au niveau du Casino Barrière je crois... je vous conseille l'application GeoVelo notamment ...*
 - o **Réponse de Florence Saint-Paul, (Directrice des Transports du Conseil Départemental de la Haute Garonne)** : *Sur le tracé qui est indiqué, il n'y a, à ce jour pas d'éléments de réponse pour Mme Frémeaux. Pour rappel, le Conseil Départemental n'a pas de*

compétence voirie dès lors qu'on sort du territoire de la commune de Portet pour entrer sur la ville de Toulouse. Julien Klotz a présenté en début de réunion la carte et le schéma d'ensemble des REV sur laquelle toute la partie grisée est sous maîtrise d'ouvrage de Toulouse Métropole. Des comités de coordination sont actuellement mis en place entre le Conseil Départemental et Toulouse Métropole pour s'assurer d'une liaison et d'une arrivée du REV 6 sur la route d'Espagne, mais à ce stade, il n'est pas possible de donner une réponse. Le Conseil Départemental n'a aujourd'hui pas d'informations sur les études qui sont en cours à l'intérieur du territoire de Toulouse Métropole.

- **Remarque de Céline Porhel (Antenne 2P2R Portet) :** *Les documents produits par 2P2R dans le cadre du travail sur le Schéma Directeur Cyclable de la CAM ont-ils déjà été pris en compte par EGIS ? Faut il renvoyer tous les documents et à qui ?*
 - o **Réponse de Camille EYCHENNE (EGIS) :** Nous avons eu de la part du Muretain Agglo la carte du Schéma Directeur Cyclable, qui doit être l'aboutissement de ces réflexions là ; pour autant, tous autres éléments peuvent être adressés à l'adresse suivante pour être pris en compte : rev.muret-portet@cd31.fr

- **Remarque de Céline Porhel (Antenne 2P2R Portet) :** *Les points négociables et non négociables ont-ils déjà été identifiés ? Par exemple : Pas de réduction du nombre de voies de voitures ?*
 - o **Réponse de Florence Saint Paul (Directrice des Transport du Conseil Départemental de la Haute-Garonne) :** Il n'y a pas pour l'instant de réduction. Le Conseil Départemental travaille aujourd'hui sur une Route Express Vélo et non pas sur l'aménagement de la route départementale en raison de l'autre projet mené en parallèle sur cette même route départementale, à savoir la Ligne Express Bus, sous maîtrise d'ouvrage Tisséo, récemment déléguée au Muretain Agglo, comme présenté par Mr Dubruna au cours du rappel de l'historique du projet. Un comité technique a été mis en place pour assurer le dialogue entre le Conseil Départemental et Tisséo et veiller à la gestion des points durs.

 - o **Complément de Laurent Delrue, (Directeur Général délégué aux Services opérationnels du Conseil Départemental de la Haute Garonne) :** Le Conseil Départemental coopère avec les équipes de Toulouse Métropole sur les deux parties du Réseau Express Vélo mais également avec les équipes du Muretain Agglo sur la complémentarité des schémas. Le Conseil Départemental et le Muretain Agglo élaborent ensemble un schéma commun avec des grandes dorsales, organisées par le Conseil Départemental, qui vont constituer le Réseau Express Vélo, auxquelles viendront se greffer le réseau hiérarchisé, piloté et déjà bien avancé par les équipes du Muretain. Autre complément : le Conseil Départemental a entamé une démarche spécifique de concertation auprès des associations représentatives des usagers du vélo à l'instar de 2P2R. La situation sanitaire a momentanément perturbé le rythme des rencontres mais le Conseil Départemental veille à recueillir leurs avis et leurs ressources pour alimenter les équipes d'EGIS retenues pour appuyer le Conseil Départemental pour la mise en œuvre de ce projet de REV 6.

Temps contributif : les critères d'usages à prendre en compte pour le REV 6 Muret – Toulouse

Au-delà des critères « historiques » des projets de Réseaux Express Vélo (techniques, environnementaux), le Conseil Départemental et ses équipes souhaitent recueillir les critères d'usages qui contribueront à l'utilité de l'infrastructure proposée.

Cinq grands principes en termes de critères d'usages ressortent des contributions recueillies dans le cadre de précédentes démarches de concertation menées sur d'autres REV départementaux :

- La sécurité des cyclistes
- La continuité du parcours
- La connexion/ desserte avec les pôles urbains et les transports en commun
- Le confort d'utilisation
- La lisibilité du tracé

NB : Ces cinq grands principes ont été élaborés à partir des contributions d'usagers cyclistes aguerris mais également non aguerris voire peu familiers avec la pratique du vélo.

Ces cinq angles varient et sont à adapter selon les contextes locaux et territoriaux dans lequel s'inséreront les REV. La déclinaison et le traitement de ces cinq angles peuvent être différents pour chaque REV voire portions de REV.

Pour ce temps contributif, les participants sont invités à utiliser un outil collaboratif en ligne Klaxoon, permettant de générer des post it virtuels autour de deux questions :

- Comment ces critères se traduisent ils sur le territoire ?
- Quels points de vigilance spécifiques ?

Les participants sont également invités à compléter une carte collaborative du projet du REV 6, qui reprend les cartes « Diagnostic » et « Enjeux » générées par les équipes d'EGIS, présentées au cours de la réunion. La carte est accessible à l'adresse suivante : <https://app.klaxoon.com/join/Z4AP6CJ>

L'objectif du travail contributif proposé autour de ces cartes collaboratives est **d'alimenter le travail de diagnostic et d'identification des enjeux en s'appuyant sur l'expertise d'usages des participants, qu'ils soient ou non familiers avec la pratique du mode doux cyclable.**

⇒ Pour cela, les participants sont invités à indiquer voire à localiser directement sur ces cartes les points d'intérêts particuliers et les points « noirs » sur le fuseau retenu pour le REV 6 Muret-Toulouse

Exemple de points d'intérêts sur le fuseau de l'étude

- Sites à desservir
- Pôles générateurs de flux modes doux
- Points d'interconnexion (entrées/sorties)
- Aménagements, équipements
- Autres...

Exemple de points noirs et enjeux particuliers

- Contraintes liées au terrain, à la topographie du fuseau
- Points durs : intersections, franchissements
- Risque de conflits entre usagers
- Autres...

⇒ **Cette carte collaborative en ligne sera accessible jusqu'au 3 Mai 2021 pour permettre à chacun de contribuer.** Les résultats seront intégrés aux études comme « contributions citoyennes », sources supplémentaires de connaissance.

Camille Eychenne du bureau d'études EGIS précise les retours que les équipes techniques d'EGIS souhaiteraient recueillir de la part des usagers via cette carte collaborative en ligne pour conduire au mieux leurs études :

- Les attentes des usagers qui connaissent et arpentent ce territoire de projet
- Les lieux où il serait nécessaire de pouvoir traverser la RD817
- Les lieux où il serait intéressant de créer des connexions vers le REV
- Les points durs de l'itinéraire qui auraient pu ne pas être repérés.
- Les services que les usagers souhaiteraient retrouver sur cet itinéraire et leur emplacement

NB : Plus les post-it et propositions sont détaillées, plus il sera aisé pour les équipes de prendre ces contributions en compte.

- **Commentaire de Isabelle Avrillaud, Mairie de PINSAGUEL via le chat:** *La piste REV est-elle prévue toute proche de la Ligne Express Bus ou de la route ? sachant toutes les nuisances qu'apportent les véhicules pour pratiquer le vélo (sonores, olfactives, visuelles...) et la difficulté de circuler aujourd'hui sur cette route en voiture, je m'interroge sur la faisabilité du développement d'une piste cyclable confortable...*
- **Remarque de Frederic Deligeon 2P2R Muret via le chat :** *Associez-vous aussi 2P2R Muret à la concertation ?*
 - o **Réponse de Julien Klotz :** Bien sur, ainsi que toute personne qui souhaite contribuer est la bienvenue et sera associée.
- **Commentaire de p.d Desourtheau via le chat :** *il faut faire quelque chose de similaire a ce qui a été fait à BALMA - sortie 17 vers Quint à savoir une voie centrale bus à feux, deux voies voiture aller et retour, pistes cyclables sur le côté, il y a la place.*
 - o **Réponse de Florence St Paul (Directrice des Transports du Conseil Départemental de la Haute-Garonne):** S'il s'agit des transports collectifs en site propre, nous visualisons tout à fait l'exemple proposé. Cette question sera par ailleurs à poser au cours des prochains ateliers de travail, le projet de REV Muret Toulouse se réalisant en parallèle d'un projet de voie pour le passage de bus. Les deux projets vont se réfléchir ensemble : le partage de la voie entre les cyclistes et les bus dans le cadre d'un itinéraire entre Toulouse et Muret est une vraie question. Aujourd'hui le Conseil Départemental n'a pas de réponses précises à apporter, néanmoins ce sujet sera à aborder en cours d'atelier, à propos notamment de l'enjeu de la sécurité.
 - o **Réponse de Laurent Mercé (Chef de projet REV) :** En ce qui concerne cette proposition d'aménagement sur la route vers Quint-Fonsegrives, la piste cyclable évoquée est aménagée de mémoire sur le trottoir. Au regard des standards départementaux fixés pour la conception des REV, les aménagements proposés seront plus qualitatifs avec notamment moins d'intersections et de coupures. En effet l'aménagement présenté vers Quint Fonsegrives est jonché de plusieurs accès vers des commerces entraînant davantage de conflits potentiels entre les personnes et les véhicules fréquentant ces commerces et les cycles qui circulent sur le trottoir. Les aménagements a priori prévus pour les Réseaux Express Vélo départementaux seront plus sécurisés et plus isolés pour les cyclistes.
- **Remarques de Céline PORHEL:** *Le nœud du problème est le pont de IKEA : on avait déjà vu des plans indiquant qu'on ne peut pas avoir BUS + VELO + VOITURES donc il faut : traiter les 2 projets ensemble et commencer par traiter ce point dur en premier*
- **Remarque de Pierre F. :** *Pourquoi suivre les grands axes (D117) plutôt que prendre le long de la Garonne ? Plus calme, plus agréable, plus sécurisant, ...*
- **Remarque de Claire Frémeaux:** *Pourquoi ne pas envisager la voie cyclable côté Garonne plutôt que côté route ?*

- **Remarque de Céline PORHEL** : *L'objectif du REV n'est pas du vélo « loisir » mais du vélo permettant un report modal de la voiture vers le vélo. Les 2 peuvent co-exister : un itinéraire direct et efficace et un itinéraire plaisir. Là il s'agit de trouver un itinéraire efficace en temps et sécurisé.*

- **Remarque de Pierre F.** : *On pourrait lier les deux : loisir et report modal*

- o **Réponse de Laurent Delrue (Directeur Général délégué aux Services opérationnels du Conseil Départemental)** : Les différentes remarques et interrogations qui convergent autour du choix d'itinéraires sont extrêmement importantes et représentent la clé du sujet du Réseau Express Vélo. Le Département, Tisseo et l'Agglomération toulousaine entrent aujourd'hui dans une nouvelle phase : celle d'une prise de décision collective en termes d'aménagements cyclables. Les acteurs arrivent pour la première fois, à réfléchir à une vision globale d'aménagement du territoire, avec un réseau maillé de vélo qui permet aux usagers de faire un véritable report modal.

L'enjeu de la réunion de ce soir et des contributions futures pour les REV, est de réfléchir collectivement aux moyens permettant de favoriser ce report modal. Pour cela, le Conseil Départemental et ses partenaires d'EGIS se fixent des critères de qualités et de fortes contraintes pour favoriser l'accessibilité de la pratique cyclable pour tous, la lisibilité du tracé et la vitesse sur ce dernier afin de garantir aux usagers un temps de transport adéquat.

Ces critères expliquent le refus d'un passage sur la Garonne pour le REV : les différentes rencontres usagers et phases de concertation citoyenne antérieures, ont fait ressortir que des passages le long de la Garonne ou encore du Canal du Midi, notamment au niveau du SICOVAL, ne répondent pas aux usages des personnes rencontrées qui emprunteraient les REV. Ces cheminements, plus bucoliques, sont plus éloignés des axes structurants, moins éclairés et moins rassurants pour les cyclistes par rapport à des cheminements le long des axes routiers.

Les différents projets du Conseil Départemental passant le long de la Garonne, notamment l'itinéraire TransGaronna, ont ainsi, plutôt une vocation de loisirs ou touristiques en raison de leurs caractéristiques. Il n'est évidemment pas impossible d'emprunter ces itinéraires pour des trajets quotidiens, mais ils ne représentent pas sa vocation première.

Pour la REV 6, le parti pris est de conserver la RD existante sur laquelle est envisagé le projet d'insertion d'une Ligne express Bus Tisseo. Le Réseau Express Vélo quant à lui, sera déployé à côté de la RD, avec des qualités de services différentes (largeur définie, type de revêtement définis, des règles d'accès définis...). Le Conseil Départemental justifie ce choix d'un itinéraire longeant la RD et non la Garonne pour le REV 6 afin d'assurer la vitesse d'usage attendue pour le Réseau Express Vélo.

Ce projet et cet itinéraire de REV sont par contre évolutifs : le Conseil Départemental souhaite les adapter en fonction du vécu des usagers, d'où l'importance de la phase de concertation qui s'ouvre pour le REV 6 aujourd'hui. Le Conseil Départemental et ses prestataires feront des propositions initiales qui auront vocation à être discutées et amendées avec les usagers. En l'occurrence, les enjeux sont forts en termes d'insertion et de sorties sur le fuseau envisagé pour le REV 6, comme en témoigne le passage du site Ikea, représentatif du site contraint sur lequel est envisagé le tracé du REV 6 Muret – Toulouse.

NB : Le Département distingue sur ses cartographies les itinéraires de loisirs, les Réseaux Express Vélo et les réseaux plus secondaires des communes et intercommunalités.

- **Remarque de Emmanuel GAMBET** : *Puisqu'on parle de report modal, quelles sont les prévisions de trafic sur la ligne express bus, l'évolution des trafics routiers ?*

- **Réponse de Nicolas STCHEPINSKY d'EGIS** : Les analyses et prévisions de trafic sur la ligne Express Bus seront étudiées dans le cadre des études qui seront lancés par Tisséo et l'Agglomération du Muretain, maîtres d'ouvrages pour cette Ligne Express Bus. Les prévisions trafic en revanche ne seront pas étudiées dans le cadre du REV qui n'impacte pas directement sur la circulation et le trafic par son aménagement.

Conclusion

Laurent Merce, Direction des routes du Conseil Départemental de la Haute-Garonne.

Julien Klotz, Conseiller départemental en charge de la politique cyclable du Conseil départemental de la Haute-Garonne

Laurent Merce remercie les participants pour ce temps ayant permis d'engager des échanges et des contributions sur le projet de REV 6 entre Muret et Toulouse. Il remercie également les communes et communautés de communes concernées par le projet de REV 6 qui accompagnent le Département dans le suivi de ce projet et ont relayé l'information et l'inscription à la présente réunion.

Laurent Merce donne ensuite rendez vous aux participants pour les prochaines étapes de concertations :

- 1^{er} rendez-vous : fin Mai 2021 pour aborder les possibilités d'insertion du REV dans le fuseau le long de la RD817. Cet atelier permettra de discuter avec les usagers des enjeux, des avantages et inconvénients des propositions d'insertions dans le but d'alimenter les réflexions du bureau d'étude EGIS et d'aboutir sur la meilleure des solutions.
- 2^{ème} rendez vous : Automne 2021 pour des ateliers collaboratifs thématiques, dont les thèmes et dates seront définis ultérieurement, au regard des contributions recueillies jusqu'à la fin du mois de mai. Les thématiques pourront concerner les franchissements, localisation des insertions, les équipements ou encore l'éclairage. (liste non exhaustive)

NB : Ces propositions de dates pourront évoluer au regard de l'évolution éventuelle des échéances électorales. Néanmoins, Laurent Merce confirme que la volonté d'un développement des REV en concertation étroite avec les usagers ne sera pas remise en cause. Les équipes espèrent également la tenue des futurs ateliers de travail en présentiel si le contexte sanitaire le permet.

Julien Klotz clôture la séance en remerciant les participants pour leurs contributions du jour et invite ces derniers à poursuivre ces échanges au cours des rendez-vous à venir.

Fin de la réunion à 19h40.

Pour continuer à contribuer...

En attendant la prochaine étape de concertation, les participants et usagers sont invités à contribuer jusqu'au **3 mai 2021** aux cartes collaboratives de « Diagnostic » et d' « Enjeux » à l'adresse suivante :

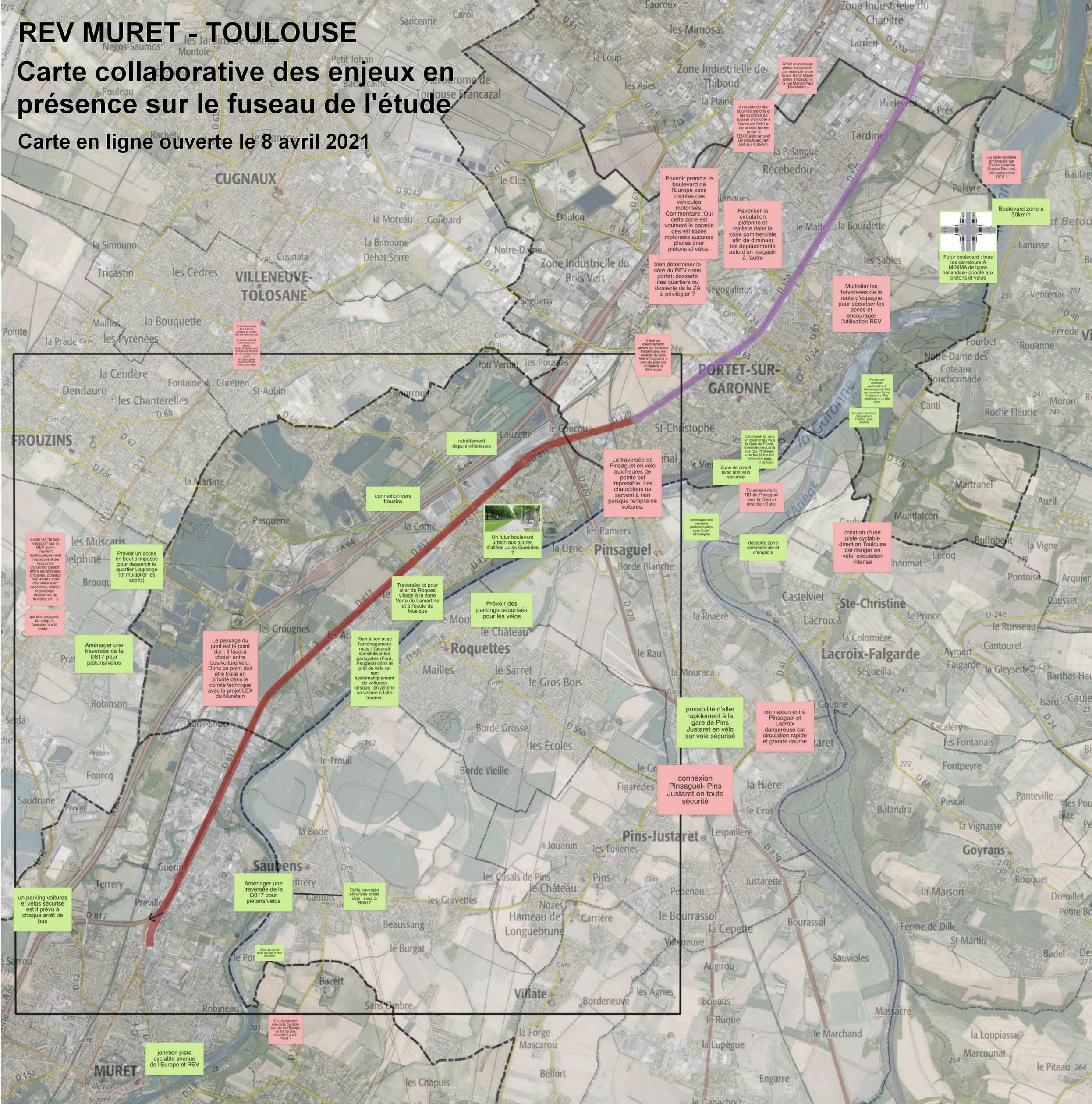
<https://app.klaxoon.com/join/Z4AP6CJ>

Une adresse mail est également mise à disposition pour toute question, information ou contribution sur le projet : rev.muret-portet@cd31.fr

REV MURET - TOULOUSE

Carte collaborative des enjeux en présence sur le fuseau de l'étude

Carte en ligne ouverte le 8 avril 2021



Franchissement de la zone industrielle de Cugnaux et de la zone commerciale de Villeneuve-Tolosane. Favoriser la circulation piétonne et cycliste dans la zone commerciale afin de diminuer les déplacements auto d'un magasin à l'autre.

Il faut un cheminement piéton sur l'avenue Palatin pour les habitants du Bois Vert et Saguenais + cyclistes pour les collégiens à Villeneuve.

Créer un passage piéton et cyclable par exemple entre la rue Henri Mayer (zone Thibaud) et la rue Marcel Paul (Récebedou).

Il n'y a pas de lieu pour les piétons et les cyclistes de passer d'un côté à l'autre de l'A63 et de la voie ferrée entre la D24 (Castorama et Girons/Marchand) soit sur 4,25 km.

Pouvoir prendre le boulevard de l'Europe sans craintes des véhicules motorisés. Commentaire : Oui cette zone est vraiment le paradis des véhicules motorisés aucunes places pour piétons et vélos.

Favoriser la circulation piétonne et cycliste dans la zone commerciale afin de diminuer les déplacements auto d'un magasin à l'autre.

La piste cyclable aménagée par Tisséo jusqu'au Disque Bleu est-elle compatible REV ?

Boulevard zone à 30km/h



Futur boulevard : tous les carrefours A MINIMA de types hollandais- priorité aux piétons et vélos

Multiplier les traversées de la route d'Espagne pour sécuriser les accès et encourager l'utilisation REV

Porter une attention particulière à l'aménagement de ce carrefour Portet Centre - Rue Impasse - Rue Gare

Tous les carrefours (Roussat, Pons, Jaurès)

Connexion ici vers un chemin qui va à la Gare de Portet, traversée depuis la rue des Pyrénées + un feu (à bouton poussoir) pour la N20

Zone de covoit avec abri vélo sécurisé

Traversée de la RD de Pinsaguel vers le chemin direction Gare.

Aménager une desserte piétons/cyclistes avec Sainte-Christophe

desserte zone commerciale et d'emplois

création d'une piste cyclable direction Toulouse car danger en vélo, circulation intense

La traversée de Pinsaguel en vélo aux heures de pointe est impossible. Les chauffeurs ne servent à rien puisque remplis de voitures.

rabattement depuis Villeneuve

connexion vers frouzins



Un futur boulevard urbain aux allures d'allées Jules Guesdès ?

Prévoir des parkings sécurisés pour les vélos

Traversée ici pour aller de Roques village à la zone Verte de Lamartine et à l'école de Musique

Rien à voir avec l'aménagement mais il faudrait sensibiliser les garagistes (Ford, Peugeot) dans le prêt de vélo (et non systématiquement de voitures) lorsque l'on amène sa voiture à faire réparer.

Le passage du pont est le point dur : il faudra choisir entre bus/véhicule/vélo. Donc ce point doit être traité en priorité dans le comité technique avec le projet LEX du Muretain

Aménager une traversée de la D817 pour piétons/vélos

Prévoir un accès en bout d'impasse pour desservir le quartier Lagrange (et multiplier les accès)

Eviter les "brises-ventres" sur la REV qu'on trouve malheureusement trop souvent sur les pistes cyclables (salom entre les poteaux, chicanes, poteaux trop serrés pour des vélos avec sacs, descentes de trottoirs, etc.)

qui encourageant, du coup, à basculer sur la route...

possibilité d'aller rapidement à la gare de Pins Justaret en vélo sur voie sécurisée

connexion entre Pinsaguel et Lacroix dangereuse car circulation rapide et grande courbe

connexion Pinsaguel- Pins Justaret en toute sécurité

Aménager une traversée de la D817 pour piétons/vélos

Cette traversée sécurisée existe déjà : sous la RD817

Zone de covoit avec garage à vélo sécurisé

Y a-t-il vraiment une piste cyclable sur la route d'Europe (je ne l'ai pas trouvée) y a-t-2 mois ?

jonction piste cyclable avenue de l'Europe et REV

un parking voitures et vélos sécurisé est prévu à chaque arrêt de bus



Campagne de
mobilisation du public

septembre 2021

Questionnaire d'usages



**Le réseau
cyclable
du quotidien**

■ **Merci de nous indiquer si vous êtes* :**

- Une femme
- Un homme
- Autre

■ **Votre tranche d'âge* :**

- Moins de 21 ans
- 21 - 40 ans
- 41 - 60 ans
- Plus de 60 ans

■ **Votre commune de résidence (Une seule réponse possible) :**

- Frouzins
- Muret
- Pinsaguel
- Portet sur Garonne
- Roques
- Toulouse
- Villeneuve – Tolosane
- Autre

■ **La commune où vous travaillez :**
(Une seule réponse possible)

- Muret
- Portet-sur-Garonne
- Roques
- Toulouse
- Autre

■ **Quelle est votre fréquence de pratique du vélo ?**
(Une seule réponse possible)

- Pratique assidue (+ de 3 fois par semaine)
- Pratique régulière (- de 3 fois par semaine)
- Pratique occasionnelle (- d'1 fois par semaine)
- Pas de pratique

* Champ obligatoire

Quelles sont les difficultés que vous rencontrez aujourd'hui à vélo, d'un point de vue de l'aménagement urbain sur le réseau Toulouse - Muret, RD817 et ses environs ?
(Plusieurs réponses possibles)

- Discontinuité des voies cyclables (arrêt brutal de la piste cyclable)
- Bandes cyclables trop étroites
- Signalisation défaillante
- Absence de voies cyclables
- Franchissement de voies dangereuses, non aménagées pour les déplacements vélos
- Stationnement vélo au domicile insuffisant ou inexistant ou non sécurisé ou inadapté
- Stationnement vélo hors domicile (lieu de travail, gare, arrêt bus, etc..) insuffisant ou inexistant ou non sécurisé ou inadapté
- Autre

Pour quels types de déplacements utiliseriez-vous le futur Réseau Express Vélo du secteur Muret - Toulouse ?
(Plusieurs réponses possibles)

- Déplacements domicile – travail
- Déplacements domicile – établissement scolaire ou universitaire (si collégiens, lycéens, ou étudiants)
- Déplacements de loisirs – balades en famille
- Déplacements sportifs (ex. Vélo de course)
- Pour des achats quotidiens (ex. courses alimentaires)
- Pour des achats plus occasionnels (vêtements, équipements, bricolage, décorations, autres)
- Pour rendre visite à des proches (famille, ami.e.s, collègues...)
- Pour sortir, me rendre à des activités culturelles
- Non je n'utiliserai pas le REV
- Autre

Cinq critères d'usages ont été définis dans le cadre des précédentes concertations sur les REV. Pouvez-vous les classer (par ordre de priorité de 1 à 5) selon vous pour le secteur Toulouse - Muret ?

- _ La sécurité des cyclistes
- _ La continuité du parcours
- _ La connexion / desserte avec les pôles urbains et les transports en commun
- _ Le confort d'utilisation
- _ La lisibilité du tracé

Lors de vos futurs déplacements sur le REV Toulouse - Muret, souhaiteriez-vous pouvoir combiner le vélo avec l'un des modes de transports suivants ?
(Plusieurs réponses possibles)

- Train
- Bus
- Voiture
- Covoiturage
- Autre

Souhaitez-vous vous inscrire à l'atelier de concertation ?

- Oui sur : <https://www.haute-garonne.fr/invitation/56/index.html> ou via ce QRCode
- Non

Pour vous inscrire



Souhaitez-vous recevoir les informations concernant la démarche ?

- Oui
- Non



DEMANDE AU DÉPARTEMENT

REV6 Muret, Roques, Portet-sur-Garonne – Questionnaire d’usages

Merci de nous indiquer si vous êtes *

- Une femme
- Un homme
- Autre

Votre tranche d’âge *

- Moins de 21 ans
- 21 – 40 ans
- 41 – 60 ans
- plus de 60 ans

Votre commune de résidence

- Frouzins
- Muret
- Pinsaguel
- Portet-sur-Garonne
- Roques
- Toulouse
- Villeneuve-Tolosane
- Autre...

La commune où vous travaillez

- Toulouse
- Portet-sur-Garonne
- Muret
- Roques
- Autre...

Quelle est votre fréquence de pratique du vélo ?

- Pratique assidue (+ de 3 fois par semaine)
- Pratique régulière (- de 3 fois par semaine)
- Pratique occasionnelle (- d’1 fois par semaine)
- Pas de pratique

Quelles sont les difficultés que vous rencontrez aujourd’hui à vélo, d’un point de vue de l’aménagement urbain sur le réseau Toulouse – Muret, RD817 et ses environs ?

Plusieurs réponses possibles

- Discontinuité des voies cyclables (arrêt brutal de la piste cyclable)
- Bandes cyclables trop étroites
- Signalisation défaillante
- Absence de voies cyclables
- Franchissement de voies dangereuses, non aménagées pour les déplacements vélos
- Stationnement vélo au domicile insuffisant ou inexistant ou non sécurisé ou inadapté
- Stationnement vélo hors domicile (lieu de travail, gare, arrêt bus, etc..) insuffisant ou inexistant ou non sécurisé ou inadapté
- Autre...

Pour quels types de déplacements utiliseriez-vous le futur Réseau Express Vélo du secteur Muret – Toulouse ?

Plusieurs réponses possibles

- Déplacements domicile – travail
- Déplacements domicile – établissement scolaire ou universitaire (si collégiens, lycéens, ou étudiants)
- Déplacements de loisirs – balades en famille
- Déplacements sportifs (ex. Vélo de course)
- Pour des achats quotidiens (ex. courses alimentaires)
- Pour des achats plus occasionnels (vêtements, équipements, bricolage, décorations, autres)
- Pour rendre visite à des proches (famille, ami.e.s, collègues...)
- Pour sortir, me rendre à des activités culturelles
- Non je n’utiliserai pas le REV
- Autre...

Cinq critères d'usages ont été définis dans le cadre des précédentes concertations sur les REV. Pouvez-vous les classer par ordre de priorité selon vous pour le secteur Toulouse - Muret?

- La sécurité des cyclistes
- La continuité du parcours
- La connexion / desserte avec les pôles urbains et les transports en commun
- Le confort d'utilisation
- La lisibilité du tracé

Lors de vos futurs déplacements sur le REV Toulouse - Muret, souhaiteriez-vous pouvoir combiner le vélo avec l'un des modes de transports suivants

Plusieurs réponses possibles

- Train
- Bus
- Voiture
- Covoiturage
- Autre...

Vous souhaitez vous inscrire à l'atelier de concertation
[Cliquez ici pour accéder au formulaire d'inscription](#)

Souhaitez-vous recevoir les informations concernant la démarche ?

- Oui
- Non

Valider

 **Contacts**  **Votre département**  **Marchés publics**



Renseignez votre email pour **recevoir nos infolettres** géolocalisées et personnalisées

JE M'INSCRIS

- > ACCESSIBILITÉ
- > OFFRES D'EMPLOI
- > SUBVENTIONS
- > ESPACE PRESSE
- > CHARTE GRAPHIQUE
- > MENTIONS LÉGALES

#mahautegaronne



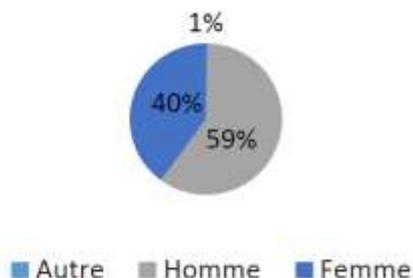
Toulouse Siège du Conseil départemental 1, boulevard de la Marquette 31090 Toulouse Cedex 9 ☎ 05 34 33 32 31 ✉ contact@cd31.fr	Saint-Gaudens Antenne du Conseil départemental 1, espace Pégot 31800 Saint-Gaudens ☎ 05 62 00 25 00 ✉ contact@cd31.fr
---	--

Gestion des services

Exploitation des réponses au questionnaire d'usage, septembre 2021

163 contribution recueillies

Genre des répondants



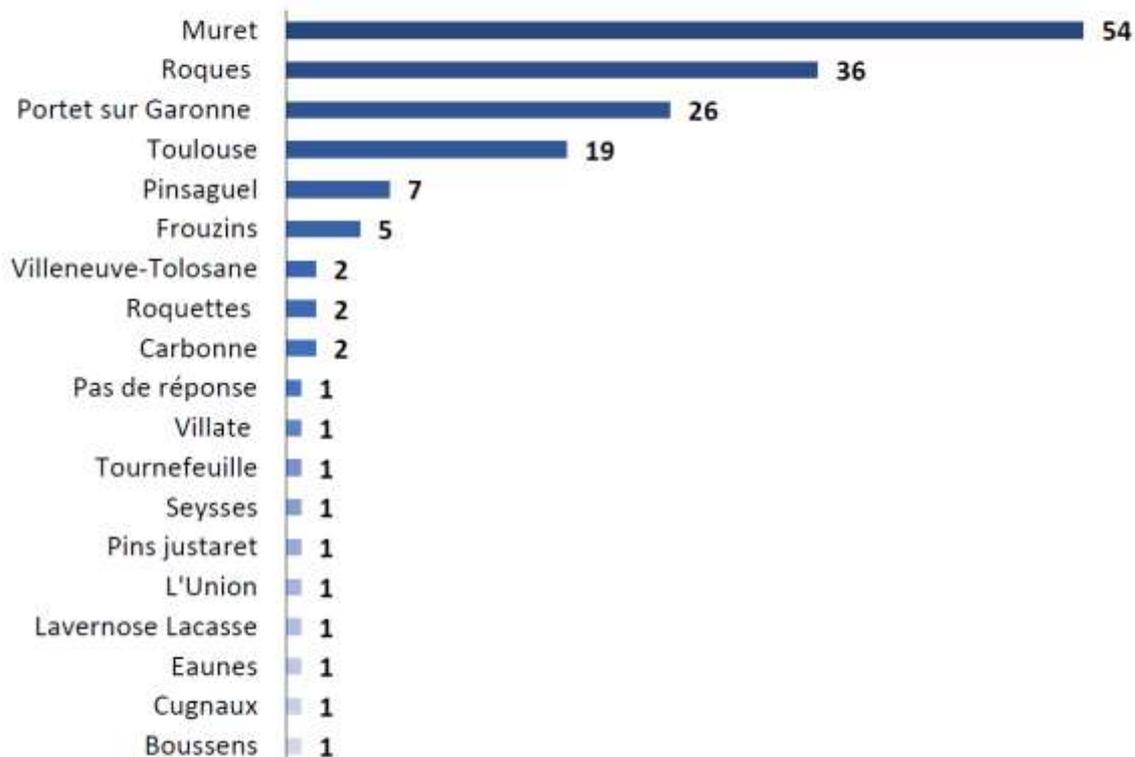
Age des répondants



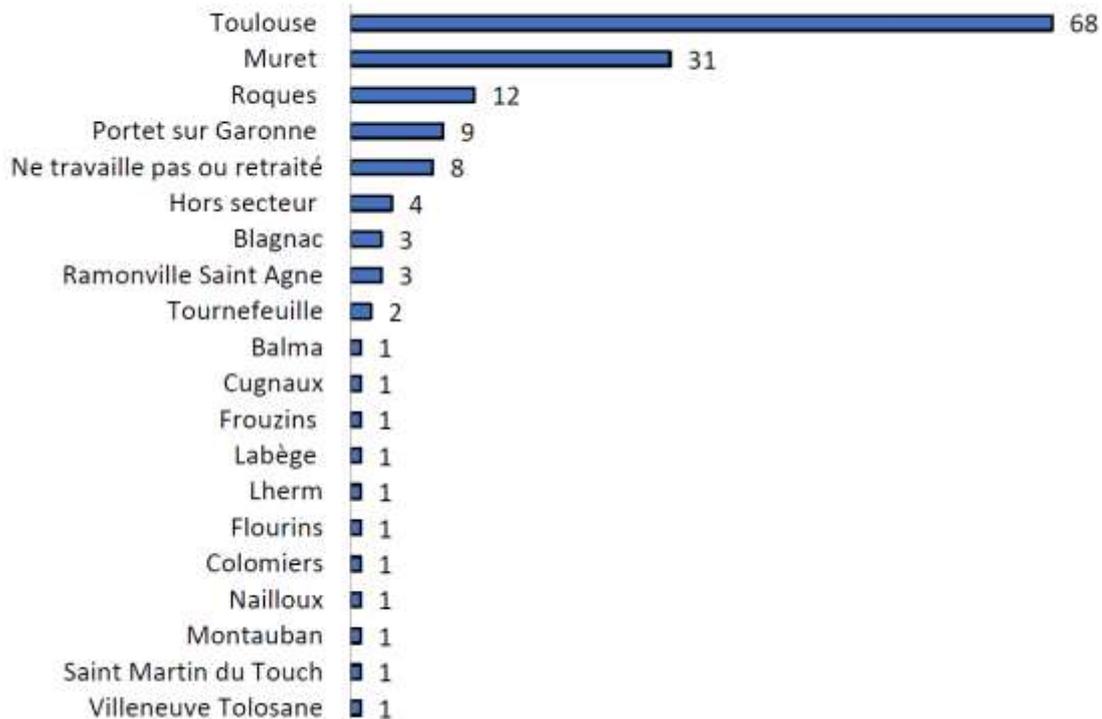
Fréquence de pratique du vélo des répondants



Lieux de résidence des répondants



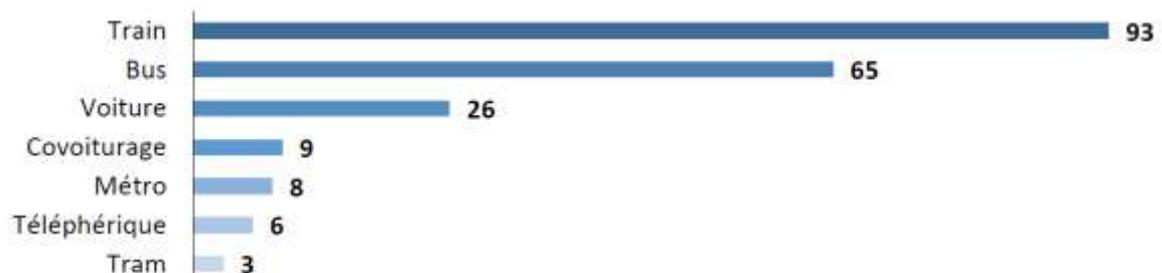
Lieux de travail des répondants



Pour quels types de déplacements utiliseriez vous le REV?



Avec quel autre mode de transports souhaiteriez vous pouvoir combiner le vélo sur le REV ?



CONSEIL DÉPARTEMENTAL




Rev
31 RÉSEAU
EXPRESS
VÉLO

Démarche de concertation
sur le futur

Réseau Express Vélo
MURET - TOULOUSE

**Lundi 27
septembre 2021**

de 18h30 à 21h

**Salle du confluent
rue de l'hôtel de ville
31120 Portet-sur-Garonne**

Présentation du pass sanitaire
et masque obligatoire



**Agir
avec vous !**

Participer à l'analyse du tracé du futur **Réseau Express Vélo Muret** Muret – Toulouse

Le Conseil Départemental invite les usagers et habitants du territoire à co-construire le futur REV Toulouse – Muret

Le lundi 27 septembre 2021 de 18h30 à 21h

Atelier « Analyse des tracés » : venez analyser les différents tracés envisagés pour le futur Réseau Express Vélo Muret – Toulouse.

Salle du confluent rue de l'hôtel de ville, 31120 Portet-sur-Garonne

Atelier gratuit sur inscription.

Présentation du pass sanitaire et masque obligatoire

Pour vous inscrire



Pour commencer
à alimenter la réflexion



À venir, deux autres ateliers sur les franchissements et les connexions du futur REV seront organisés dans les prochains mois.

Pour en savoir plus sur les REV

haute-garonne.fr

cd31.net/REV





Compte-rendu de l'atelier de dialogue citoyen sur l'implantation du REV

27 septembre 2021



Démarche de concertation
sur le futur
Réseau Express Vélo
MURET - TOULOUSE

Compte – rendu de l'Atelier 1
« Analyse des tracés »
27 Septembre 2021

Table des matières

Préambule	3
Introduction politique	4
Présentation des études techniques	6
Temps contributif.....	7
Synthèse globale des contributions.....	8
Synthèse des contributions par séquence	9
Temps d'échanges	17
ANNEXES.....	19

Préambule

72 personnes se sont réunies le 27 septembre 2021, de 18h30 à 21h30, à la Salle du Confluent de Portet-sur-Garonne, pour participer au premier atelier de concertation pour l'élaboration du futur Réseau Express Vélo n°6, entre les communes de Muret – Roques – Portet et Toulouse.

Cet atelier a fait suite à la réunion du 8 avril 2021 qui avait permis de présenter le projet de Réseau Express Vélo, la stratégie cyclable départementale dans laquelle il s'intègre et son itinéraire, à savoir aux abords de la RD817 et de la RD120.

L'objectif de l'atelier du 27 septembre 2021 était double :

1. Partager l'état d'avancement du projet de REV6, le calendrier des études ainsi que les suites de la démarche de concertation.
2. Recueillir les analyses des usagers sur les différents scénarios d'implantation du REV6 (à l'Ouest ou à l'Est de la RD). Les participants étaient également invités à identifier les points de traversées potentiels au regard des contraintes techniques et des critères d'usages.

Avant de commencer, l'animatrice propose trois questions aux participant.e.s à propos de leur communes de résidence, leur fréquence de pratique du vélo, le type de déplacements pour lequel ils utiliseraient en priorité le REV.

1/3 venait de Portet, 2/3 des communes de Roques et Muret, 2 personnes de Toulouse et quelques autres des communes de Pinsaguel, Eaunes, Auzeville-Tolosane et Pins-Justaret.

Les proportions entre pratiquants assidus, réguliers et occasionnels se révèlent équivalentes, de même entre les différentes motivations d'utilisation du REV : travail, loisirs, courses, visites à des proches ou événements culturels se partagent la vedette. Seule la destination de l'établissement scolaire semble très peu envisagée via le REV.

Ces questions font écho à celles posées dans le cadre d'une enquête réalisée en ligne et sur site (à Muret et Roques), et dont les résultats sont présentés en annexe de ce compte rendu.



Introduction politique

Avant de laisser les participant.e.s contribuer à l'analyse des modalités d'implantation du futur REV Muret – Toulouse, les élus départementaux Jean Michel Fabre, Julien Klotz et Thierry Suaud sont revenus sur les ambitions départementales en termes de mobilité cyclables, les enjeux et les objectifs au niveau du périmètre entre Muret et Toulouse.

Jean-Michel Fabre, *Vice-président du Conseil départemental en charge de la transition écologique, des mobilités douces, du logement et de l'habitat*

Jean-Michel Fabre rappelle que les modes doux sont, avec les transports en commun, un enjeu majeur de la politique départementale en faveur du développement durable ; la réduction du temps passé en voiture participant à la réduction de la pollution et à l'amélioration de la qualité de l'air. Le Conseil départemental s'engage dans le développement d'un réseau cyclable du quotidien, comme il a développé il y a plusieurs décennies le réseau routier. Ce réseau cyclable a pour vocation d'accompagner une utilisation grandissante du vélo pour aller faire ses courses dans le village d'à côté, travailler ou encore se rendre au collège. Les REV ont un rôle de connexion efficace et rapide des villages mais aussi des villes entre elles autour de Toulouse, sans vocation à remplacer les voies vertes mais davantage à les compléter. Les axes cyclistes de tourisme et de loisirs existent, notamment le long du canal latéral à la Garonne et du Canal du Midi et ils sont fréquentés en toute saison, notamment le week-end. De l'Atlantique à la Méditerranée les « vélos-plaisir » circulent de façon apaisée. Bientôt avec Transgarona il sera possible de relier depuis Toulouse, les sources du fleuve dans le Val d'Aran, en passant par le Piémont pyrénéen.

Pour soutenir le développement d'un territoire cyclable du quotidien partout en Haute-Garonne, le Conseil départemental souhaite écouter les usagers, celles et ceux qui habitent sur place, les cyclistes pratiquants ou non et même les automobilistes, qui savent identifier les configurations les plus pratiques, les points qu'il conviendrait de raccorder, les lieux qu'il faudrait traverser, mailler, sécuriser. Si pour des raisons techniques et financières, toutes les suggestions ne pourront aboutir, l'ensemble des propositions et arguments seront néanmoins écoutés avec soin afin d'arbitrer le mieux possible pour réaliser le REV dans les meilleurs délais.

Julien Klotz, *Conseiller départemental, Président de la commission Politique de la Ville*

Faisant écho aux propos de Jean-Michel Fabre, Julien Klotz rappelle que le REV 6 est bien destiné à compléter le réseau cyclable existant. Il apportera un haut niveau de service : sécurité, continuité, lisibilité, confort, services associés (parkings à vélos, éclairage ...) à tous ceux qui font déjà du vélo mais aussi à ceux qui n'en font pas encore et auront toutes les raisons de s'initier à la pratique. Sur le REV les usagers pourront effectuer entre 5 et 20 km par trajet à 25 km/heure et sur des tracés les plus directs possibles, tout en étant connectés à l'offre de Tisséo pour proposer un maximum de temps gagné.

Après cette définition générale du REV, Julien Klotz est revenu sur le REV 6 en particulier, rappelant que l'opportunité du projet de liaison cyclable entre Muret – Roques – Portet – Toulouse a été validée en 2019 et qu'un fuseau a été retenu après études de 4 variantes.

Les variantes le long de la RD15, le long de la voie ferrée et le long de la Garonne ont été abandonnées. La première, trop éloignée du secteur d'études appartient désormais à un autre itinéraire REV, les deux

suivantes, trop éloignés des pôles d'habitations, présentaient également trop de contraintes foncières et d'enjeux environnementaux bien que l'itinéraire le long de la Garonne garde encore certains adeptes.

Le fuseau retenu est celui le long de la RD817 et la RD120, plus direct, avec du foncier disponible dans l'emprise routière. Il constitue le sujet de l'atelier de ce soir sur lequel les participant.e.s sont invité.e.s à analyser les propositions de passage à l'Ouest ou à l'Est de la route départementale qu'il suit tout au long des 6 séquences qui le composent entre Muret et Portet-sur-Garonne.

Thierry Suaud. *Conseiller départemental de la Haute-Garonne, Maire de Portet-sur-Garonne*

Thierry Suaud précise que l'itinéraire étudié pour le REV 6 se trouve dans un secteur à forts enjeux, sur lequel se préparent deux projets majeurs :

- Le REV jouxte l'itinéraire à l'étude pour la mise en place de la LEX, ligne de bus express qui va relier Muret, Roques, Portet-sur-Garonne et Toulouse ;
- La portion Portet – Toulouse du REV s'intègre dans le projet de requalification de la route d'Espagne en boulevard urbain.

Ainsi, même si l'atelier du soir sera resserré sur la portion Muret – Portet en raison d'études techniques plus avancées, l'analyse usagers doit tenir compte de ces projets annexes et notamment du contexte en cours de requalification de la route d'Espagne en boulevard urbain pour rejoindre Toulouse depuis Muret (et inversement). Le tracé du REV au-delà du giratoire d'Ax s'intégrera dans les réflexions sur l'avenir de la circulation sur la route d'Espagne que d'aucuns voudraient garder en l'état et d'autres voir s'apaiser (selon la concertation volontaire menée par nos soins sur le sujet avant qu'il ne soit question du REV).

Présentation des études techniques

Laurent Mercé, *Direction des Transports du Conseil départemental*

Le fuseau retenu pour le REV 6 débiterait au niveau du giratoire de l'Intermarché de Muret (se raccordant à la piste cyclable bidirectionnelle de Muret) au Sud, jusqu'au giratoire route d'Ax au Nord, ici en interface avec le projet de requalification de la route d'Espagne. En fonction du côté d'insertion, les contraintes diffèrent et avec elles les points de franchissement.

En termes de concertation, une carte collaborative a été ouverte en avril dernier sur le site du Conseil départemental de la Haute-Garonne. Les apports dont elle a fait l'objet ont permis d'alimenter le diagnostic du bureau d'études par les connaissances usagers sur : les points d'intérêt à desservir, les aménagements existants et/ou à venir à considérer, les contraintes, risques et conflits d'usages également.

En complément, le mois de septembre a permis de recueillir d'autres contributions via un questionnaire d'usage soumis en ligne et les deux micro trottoirs réalisés à Muret et à Roques début septembre, contributions auxquelles s'ajouteront les échanges de ce premier atelier en présentiel.

De nouveaux ateliers à propos des franchissements et des connexions avec les voies secondaires et/ou pistes cyclables existants sont prévus à la suite du choix du tracé final. En attendant, les usagers seront invités à contribuer en ligne autour de différentes thématiques concernant le REV (aménagement paysagers, services associés...)

Ce soir le Département interroge les participant.e.s sur les modalités d'implantation : à l'Est ou à l'Ouest de la RD817 et RD120. Leurs analyses des avantages et contraintes de chaque scénario de passage à l'Est ou à l'Ouest de la RD, séquence par séquence, permettront de vérifier si ce qui paraît simple techniquement est aussi pertinent au regard de l'usage.

Nicolas Stchepinsky, *Bureau d'études EGIS*

En charge des études techniques et financières pour les modalités d'implantation du REV, Nicolas Stchepinsky rappelle certains incontournables techniques :

- le point de départ du REV 6 doit se situer à l'Est de la RD817 pour être en lien avec le réseau cyclable de Muret,
- le point d'arrivée au Nord du REV doit assurer la continuité jusqu'à Toulouse après le giratoire route d'Ax à Portet-sur-Garonne,
- si la connexion avec la portion Portet/Toulouse se faisait à l'Ouest de la RD 817, il faudrait en envisager le franchissement. Or un seul franchissement est recommandé sur tout l'itinéraire pour des raisons techniques, financières et de sécurité.

Le découpage de l'itinéraire en 6 séquences correspond à des secteurs géographiques identifiables et homogènes entre Muret et Toulouse.

Nicolas Stchepinsky présente ensuite les critères d'évaluation des 6 séquences du REV 6 : le nombre de carrefours, de croisements d'accès, les impacts environnementaux et fonciers, le coût, la possibilité de site propre, la garantie de 4m de largeur.

Pour chaque séquence, le choix de faire passer le REV à l'Ouest ou à l'Est comporte son lot de conséquences, positives et négatives. Celles-là même dont les participants vont pouvoir faire l'analyse comparée avec les outils mis à leur disposition.

Temps contributif

L'ensemble des participants sont répartis sur 12 tables de 6 personnes. Sur chaque table, ils retrouvent :

- 1 fiche guide rappelant les critères techniques d'analyse et les critères d'usages définis lors des précédentes concertations ;
- 1 plan global de la portion de travail entre Muret et Portet du fuseau retenu pour le REV 6 ;
- 6 panneaux, 1 par séquence présentant pour chaque séquence le plan de la séquence, les deux scénarios de passage à l'Est ou à l'Ouest et leur analyse technique, les réseaux cyclables existants et à venir, les points d'intérêts environnants et un encart permettant aux participant.e.s de renseigner les points forts et faibles qu'ils identifient pour chaque scénario de passage à l'Est ou l'Ouest de la RD.

Pendant 1h, chaque table prend connaissance de chacun des scénarios de passage du REV à l'Est ou à l'Ouest de la RD, en identifie les points forts et points faibles et renseigne si selon eux, le scénario paraît bien, moyennement ou pas du tout adapté au regard des critères d'usages.

A l'issue de cette analyse des 6 séquences, les tables reportent la couleur attribuée pour chaque scénario sur leur plan global pour estimer un tracé potentiel. Ils sont ensuite invités à identifier s'il convient ou non que le REV franchisse la RD de l'Est à l'Ouest sur la portion Muret – Portet, et si oui, en quel point.



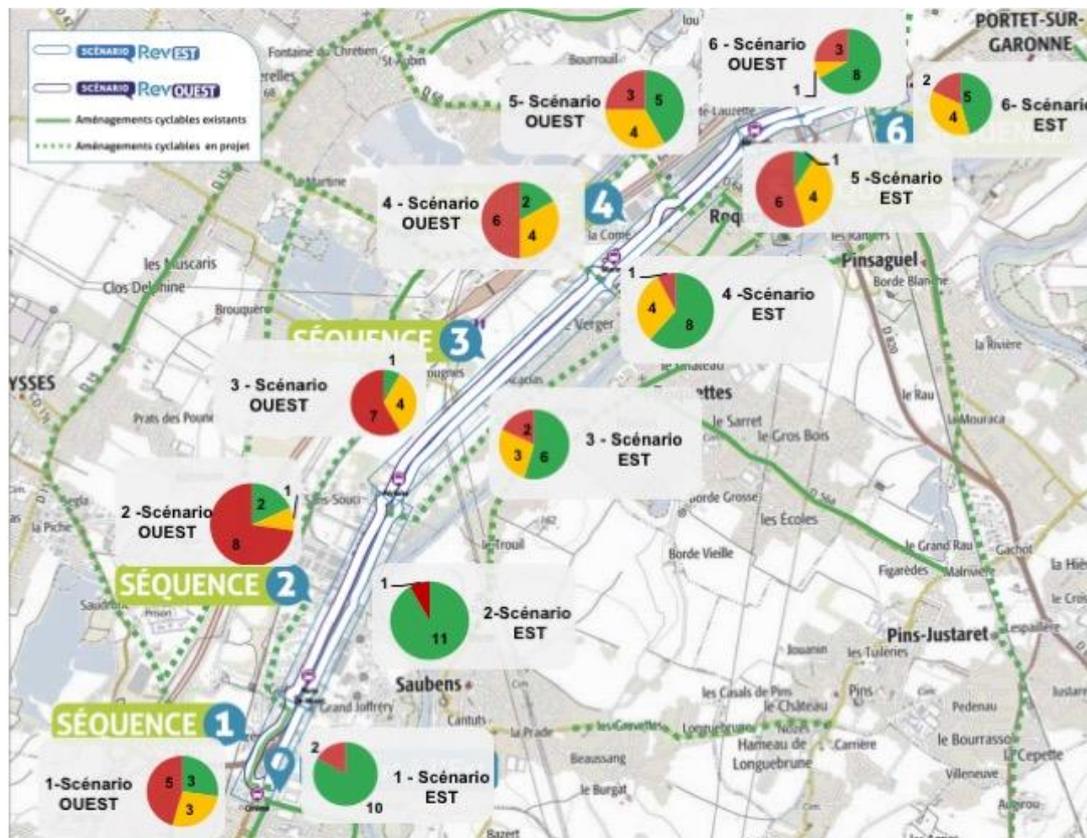
La retranscription complète des tables figure en annexe. Les prochaines pages synthétisent les analyses usagers recueillies pour chaque scénario Est ou Ouest de chaque séquence.

A noter :

- *Si la majorité des participant.e.s s'est prêtée à l'exercice contributif, une table sur les 12 n'a pas souhaité contribuer à l'exercice. Les 5 participant.e.s ont estimé que le fuseau retenu pour le REV 6, trop proche du trafic routier, est néfaste voire dangereux pour la santé des usagers, exposés aux particules fines rejetées par le trafic. Ils demandent un avis médical sur le choix de ce fuseau.*
- *Une table propose un itinéraire alternatif à partir de la séquence 3 (avec un REV à l'Est de la séquence 1 à 3) : après la séquence 2, rejoindre l'aménagement cyclable en projet sur le chemin Lagrange puis envisager de faire passer le REV le long de la Garonne par l'Avenue Vincent Auriol pour préserver des « poumons propres », par le village de Roques et jusqu'au pont de Pinsaguel mais pas sur le pont.*

Synthèse globale des contributions

Globalement, pour qualifier et analyser les scénarios, les participant.e.s ont majoritairement été attentifs à la **desserte** proposée, en favorisant les portions proposant des dessertes variées (habitations, commerces, communes...) et le plus de connexions avec les réseaux cyclables existants. Ils ont aussi été vigilants sur la **continuité** des scénarios proposés, favorisant les scénarios proposant le moins de franchissements possibles.



En résumé, en termes de tracé :

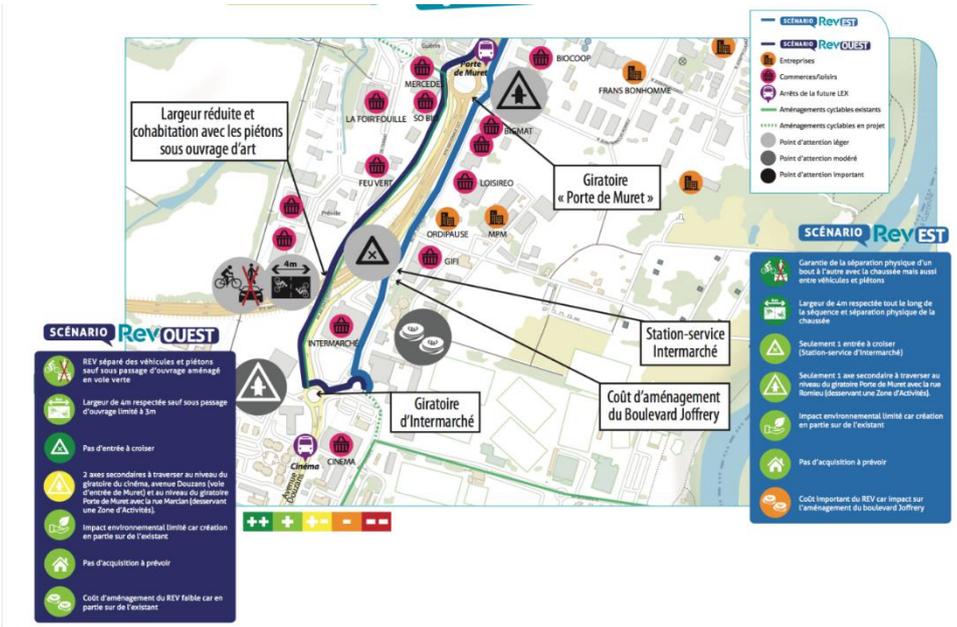
- **8 tables sur 12 plébiscitent un tracé avec un début d'itinéraire à l'Est sur Muret avec un basculement du côté Ouest sur Roques** (emplacement variable entre les séquences 2, 3 et 4, cf-ci-dessous) et une insertion du REV à l'ouest jusqu'à Portet
 - A noter : ces tracés privilégiés rejoignent les propositions issues de l'analyse technique et financière.
- **3 tables sur 12 privilégient un tracé entièrement à l'est** (dont une démarrerait cependant à l'Ouest sur Muret, avec un basculement vers l'Est au niveau du giratoire Biocoop). Ce tracé entièrement à l'Est fut envisagé au moment des études d'opportunité
 - Cette solution, qui ne ressort pas à ce stade des analyses techniques et financières, reste une alternative à considérer, notamment si la connexion à Portet doit se faire à l'est de la RD. **Les études seront donc complétées sur ce volet en vue du choix du tracé à retenir.**

En résumé, en termes de franchissement :

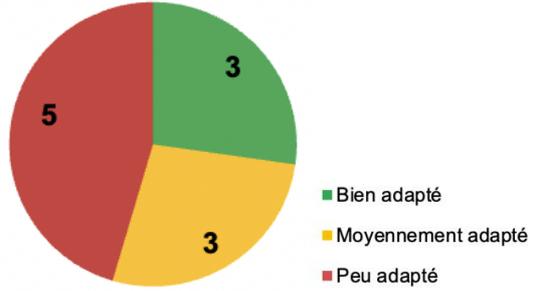
- 8 tables expriment la volonté d'un seul franchissement, sans consensus pour le lieu ;
- 3 tables ne proposent aucun franchissement ;
- Aucune table ne propose plus de 2 points de franchissements.

Synthèse des contributions sur la SEQUENCE 1

Du giratoire Intermarché Muret au giratoire Porte de Muret



Séquence 1 – Scénario OUEST

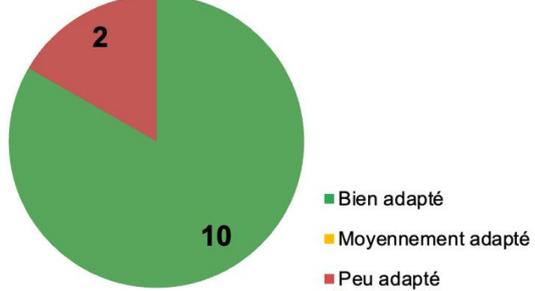


Globalement, cette portion apparaît **majoritairement comme moyennement ou peu adaptée aux critères d'usages** en raison de :

- sa configuration peu confortable, trop étroite et non conforme aux caractéristiques d'un REV ;
- sa desserte, peu variée, de commerces uniquement ;
- ses problèmes de continuité et de sécurité notamment avec des franchissements difficiles de deux giratoires (au niveau du cinéma et de la Biocoop) ;
- un faible éclairage.

Néanmoins, des **points positifs** ressortent comme son usage loisirs en raison d'une voie verte déjà existante et sa desserte de la zone commerciale.

Séquence 1 – Scénario EST



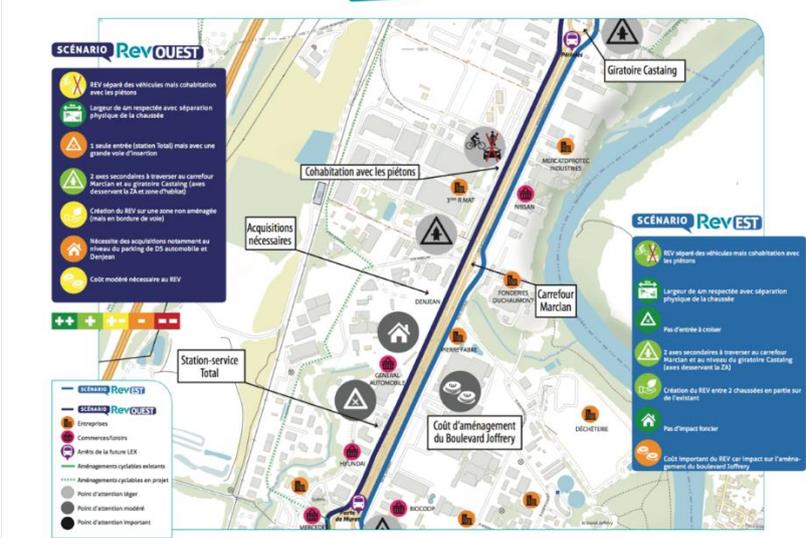
Cette portion apparaît comme **majoritairement bien adaptée aux critères d'usages**, pour :

- sa dimension de piste confortable et conforme aux caractéristiques d'un REV ;
- ses connexions facilitées avec le réseau existant, notamment avec la piste cyclable existante avenue de l'Europe et un raccordement direct avec le réseau cyclable en cours d'aménagement à Muret ;
- sa desserte variée : commerces, entreprises, habitations, plusieurs communes ;
- sa continuité, avec moins de franchissements à prévoir qu'à l'Ouest.

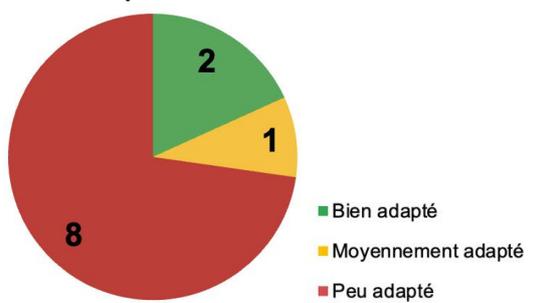
Cependant, **certains points faibles** sont remontés tels que :

- le franchissement dangereux du giratoire de la station-service d'Intermarché ;
- un trafic **important de poids lourds** sur cette portion.

Synthèse des contributions pour la SEQUENCE 2 Du giratoire Porte de Muret au giratoire Castaing



Séquence 2 – Scénario OUEST



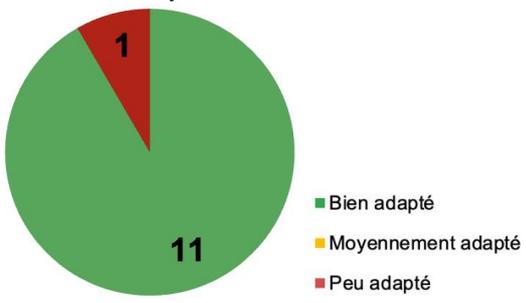
Au regard des critères d'usages, ce scénario **apparaît comme majoritairement peu adapté** en raison de :

- sa discontinuité, avec de nombreuses intersections et nombreux croisements à franchir ;
- la présence d'une zone accès pompiers ;
- son impact foncier important ;
- sa cohabitation potentielle avec les piétons.

Une table insiste sur l'exposition de cette portion au bruit et aux fumées d'échappement, réduisant le confort d'utilisation de cette portion.

Aucun point positif n'est relevé pour ce scénario sur l'ensemble des tables.

Séquence 2 – Scénario EST



Au regard des critères d'usages, ce scénario **apparaît majoritairement bien adapté**, notamment pour :

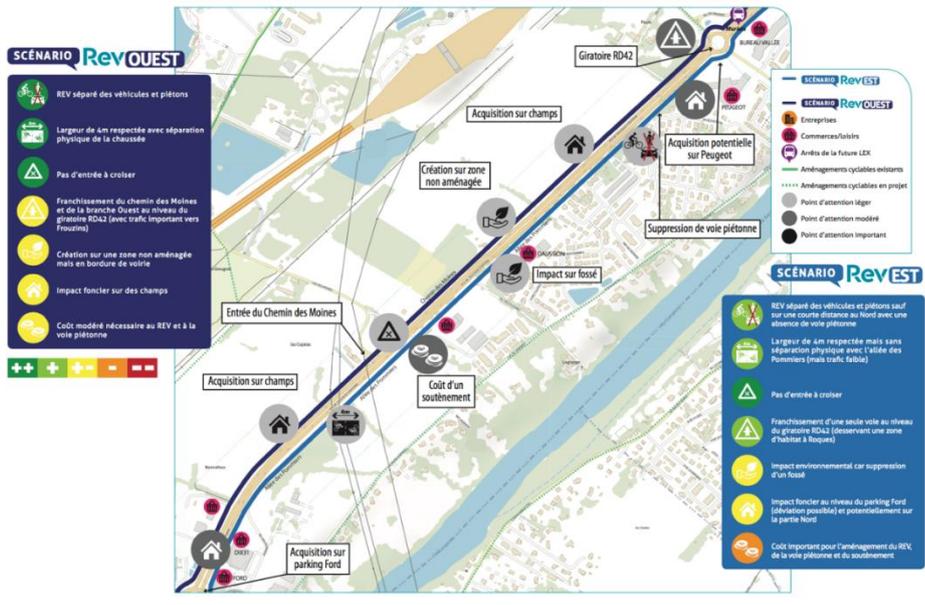
- son confort d'utilisation, la présence de platanes le rendant plus agréable et ombragé ;
- sa largeur, qui répond aux exigences d'un REV sans cohabitation avec les piétons ;
- sa desserte de nombreux commerces de consommation ;
- sa connexion facilitée avec les réseaux cyclables existants ;
- un foncier disponible pour son aménagement.

Néanmoins, **deux points faibles persistent** tels que le franchissement de deux carrefour dangereux : le carrefour Marclan et le giratoire Castaing.

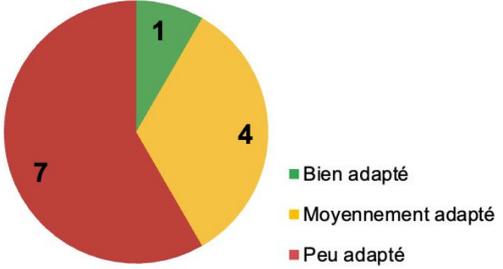
Une table s'interroge sur l'impact d'un passage à l'Est sur cette portion sur le stationnement voiture qui peut par conséquent devenir compliqué.

Synthèse des contributions pour la SEQUENCE 3

Du giratoire Castaing au giratoire de la RD 42



Séquence 3 – Scénario OUEST

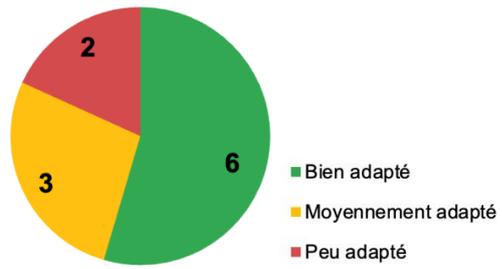


Au regard des critères d'usages, **cette portion ressort majoritairement comment peu adaptée**, en raison :

- d'un franchissement dangereux au niveau du giratoire Castaing ;
- d'une desserte moins variée qu'à l'Est notamment en termes d'habitations ; Les points faibles ;
- plusieurs tables précisent la faible connexion pour les habitants et usagers de la commune de Roques, qui auraient besoin de franchir la RD817 pour rejoindre cette portion du REV. Une table préconise un franchissement sous-terrain pour sécuriser cette traversée, le cas échéant.

Il est intéressant de voir qu'une table perçoit le passage du REV sur du foncier agricole comme un point faible, tandis qu'une autre table le mobilise comme un point positif, entraînant par conséquent moins d'impact sur des fonciers privés ou commerciaux, ce

Séquence 3 – Scénario EST



Au regard des critères d'usages, ce scénario ressort comme majoritairement bien adapté notamment par sa connexion avec les futurs aménagements cyclables mais également par sa desserte plus variée qu'à l'Est, en termes à la fois d'habitations et d'entreprises.

La desserte de la commune de Roques est aussi ressortie comme un point fort sur 4 tables.

Cependant, cette portion comporte **quelques points faibles** tels que :

- le franchissement de la RD817 pour les usagers des communes de l'Ouest (Seysse, Frouzins, Villeneuve...). Une table précise également un franchissement dangereux d'un pont pour rejoindre la future école ;
- son manque de confort en raison du bruit engendré par le trafic environnant et d'un ombrage faible ;
- son coût, plus important qu'à l'Est en raison des acquisitions foncières qui sont à prévoir.

Enfin, deux tables s'interrogent également sur l'impact du passage du REV sur les riverains, qui

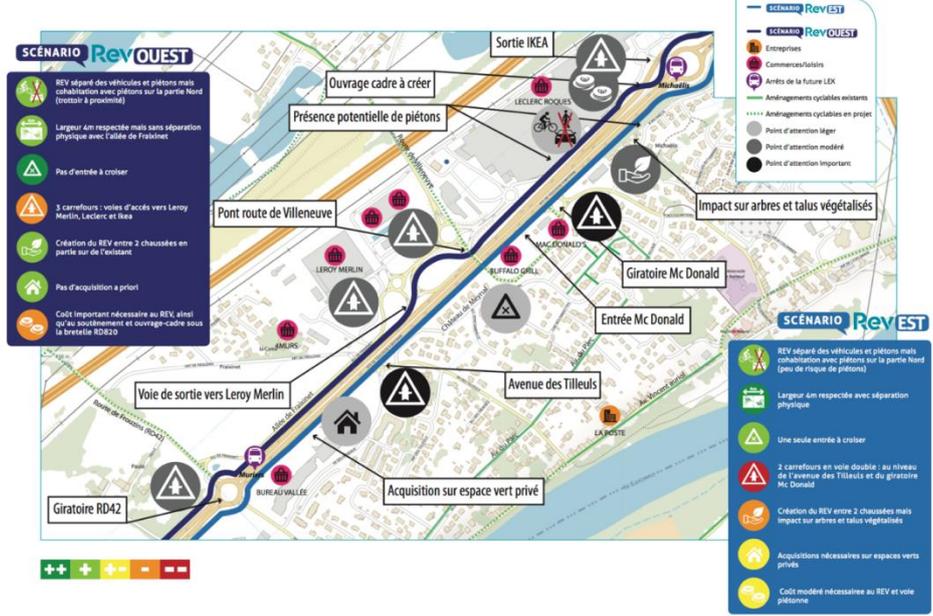
qui rend son aménagement « techniquement plus facile » selon eux.

En points positifs, certaines tables relèvent un scénario plus confortable et agréable par la présence de campagne aux alentours de cette portion et des connexions intéressantes notamment avec Frouzins ou un hôtel.

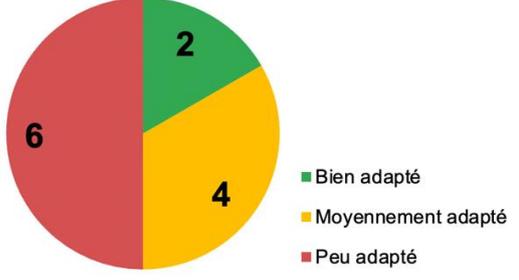
risquerait d'une part de réduire les buttes anti-bruit existantes, d'autre part de modifier les habitudes de circulation si l'aménagement de l'allée des Pommiers devient en sens unique avec le passage du REV.

Synthèse des contributions pour la SEQUENCE 4

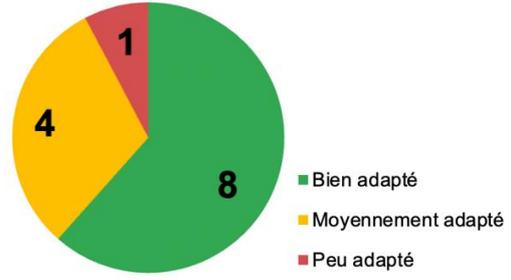
Du giratoire de la RD 42 au giratoire du centre commercial de Roques



Séquence 4 – Scénario OUEST



Séquence 4 – Scénario EST



Au regard des critères d'usages, ce scénario s'avère moyennement ou peu adapté, en raison :

- d'un nombre trop important de franchissements dangereux pour garantir une continuité convenable (carrefour RD42 ; carrefour Leroy Merlin ; passage dangereux de la sortie d'IKEA) ;
- de son aménagement en voie propre au niveau de la zone commerciale qui semble compliqué à mettre en place ;
- de sa faible desserte d'habitations ;
- d'un passage plus soumis au trafic de la zone commerciale.

Des points positifs sont néanmoins ressortis comme l'accès direct à la zone Leclerc et un coût modéré. De plus, l'aménagement d'une traversée de l'Est vers l'Ouest, plébiscité par 5 tables au milieu de cette séquence, par le pont existant notamment, serait une solution pour réduire les risques de franchissements dangereux, cités ci-dessus.

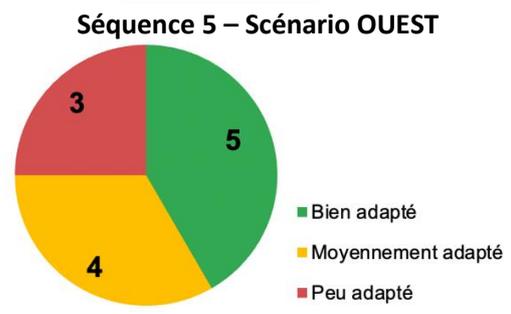
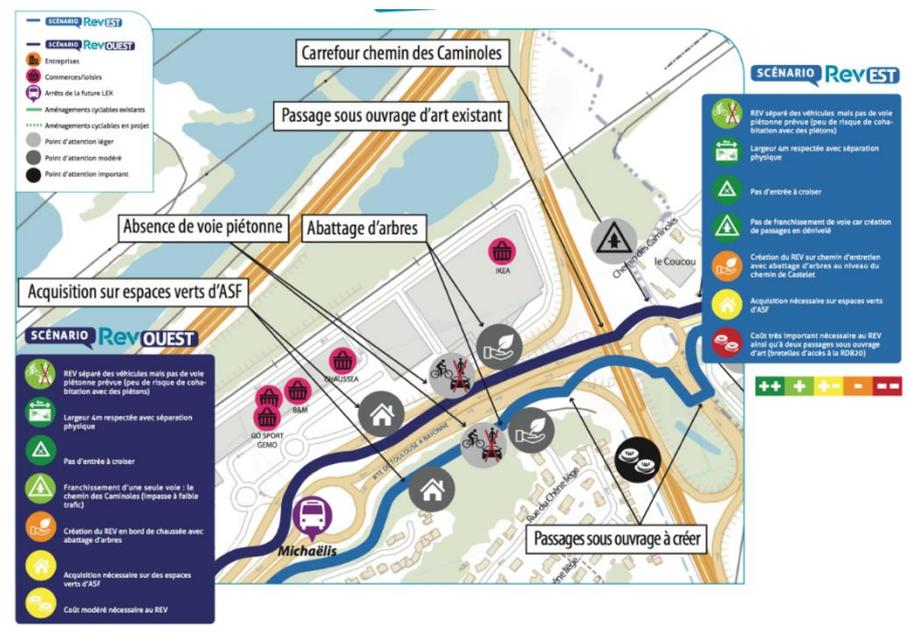
Cette portion ressort comme **majoritairement bien adaptée** aux critères d'usages en raison de :

- son tracé, plus sécurisé et direct ;
- sa desserte plus variée d'habitations et de communes qu'à l'Est.

Cependant, **quelques points faibles persistent** comme une desserte plus faible de commerces par rapport à l'Ouest et des franchissements dangereux du giratoire au niveau du McDo et de la sortie de Roques à prévoir, évités à l'Ouest.

Synthèse des contributions pour la SEQUENCE 5

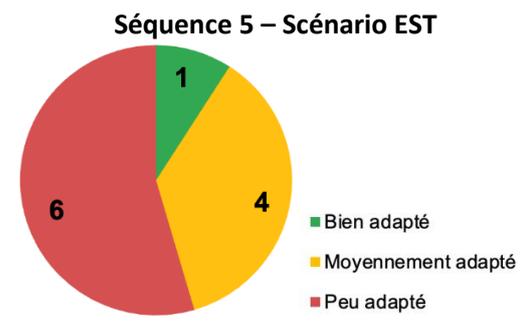
Du giratoire centre commercial de Roques au giratoire Castelet



Au regard des critères d'usages, ce scénario ressort **majoritairement bien adapté** en raison de :

- sa continuité, ce scénario s'avérant plus direct qu'à l'Est, en passant moins de croisements et de bretelles de 2x2 voies ;
- sa desserte de commerces et du centre commercial, servant à la fois pour les clients et les employés ;
- son coût modéré.

Néanmoins, **ses points faibles** sont majoritairement liés aux franchissements dangereux à prévoir : des entrées et sorties du centre commercial et de la RD pour les habitants et usagers des communes de Roques.



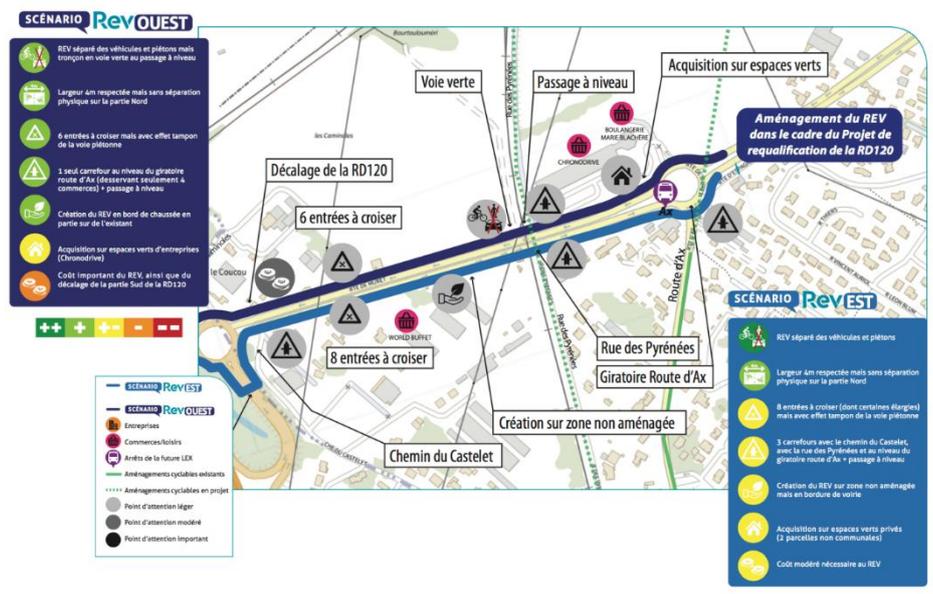
Au regard des critères d'usages, ce scénario s'avère **peu adapté** en raison de :

- sa faible desserte de commerces ;
- son coût élevé pour la création de 2 ouvrages, notamment pour permettre la traversée de l'autoroute ;
- ses franchissements complexes de bretelles de 2x2 voies et de tunnels, qu'une table trouve particulièrement insalubre et dangereux ;
- son impact environnemental plus important qu'à l'Ouest.

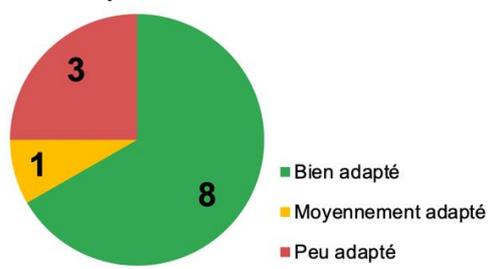
Ses points forts sont sa desserte directe de certaines habitations et davantage de sécurité par la création des 2 ouvrages envisagés.

Synthèse des contributions pour la SEQUENCE 6

Du giratoire Castelet au giratoire de la route d'Ax



Séquence 6 – Scénario OUEST



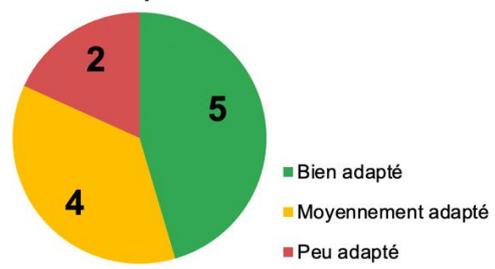
Au regard des critères d'usages, ce scénario apparaît comme **bien adapté** en raison de :

- sa continuité et rapidité, avec peu de croisements ;
- son franchissement sécurisé de l'Ouest vers l'Est par le passage à niveau, permettant de rejoindre la gare de Portet ;

Néanmoins, cette portion présente **quelques points faibles** notamment en termes :

- de coûts d'aménagements importants ;
- du franchissement de la bretelle d'accès à prévoir ;
- de sa faible desserte de commerces bien qu'il desserve la gare de Portet (contrairement au scénario Ouest qui dessert la commune de Portet).

Séquence 6 – Scénario EST



Au regard des critères d'usages, ce scénario apparaît comme **majoritairement bien adapté** en raison de :

- sa continuité avec la piste cyclable existante sur la route d'Ax ;
- sa desserte plus variée de riverains et de commerces qu'à l'Est ;
- sa connexion à Pinsaguel, Portet, Pins-Justaret et Roquettes sans franchissement de la RD 120 ;
- une majorité de zones vertes sur cette portion.

Néanmoins, elle reste **moyennement et peu adaptée** en raison :

- des franchissements à prévoir pour assurer la connexion vers la gare de Portet, le franchissement de la route d'Ax et de la RD120.

Des nombreuses entrées commerciales à croiser, notamment d'entreprises devant lesquelles circulent beaucoup de poids lourds.

Quelques précisions en termes de points de franchissements souhaités sur le fuseau Muret - Portet

- 1 table propose **une liaison de l'Est vers l'Ouest sur la séquence 1**, au niveau du carrefour Biocoop Muret ;
- 1 table propose un **franchissement de l'Est vers l'Ouest sur la séquence 2**, au niveau du giratoire Grand Castaing ;
- 2 tables proposent un **franchissement de l'Est vers l'Ouest sur la séquence 3**, au niveau du giratoire RD42 ;
- **La séquence 4 est celle qui reçoit le plus de propositions de franchissement.** 5 tables proposent un **franchissement de l'Est vers l'Ouest** sur la séquence 4, au niveau du pont existant au niveau du McDo / centre commercial, notamment pour permettre l'accès aux cyclistes de Roques et desservir le centre commercial et les communes de l'Ouest (ex. Cugnaux, Villeneuve...) ;
- 1 table propose un **franchissement sur la séquence 5, au niveau du giratoire IKEA**, dans l'idéal en sous terrain ;
- Enfin, 2 tables proposent une possibilité de **franchissement de l'Ouest vers l'Est sur la séquence 6, au niveau du rond-point de la Route d'Ax**, avec un feu rapide et flexible, ou au niveau du passage à niveau ;
- **Pour les 2 tables ayant proposé un passage du REV à l'Est tout le long du fuseau Muret – Portet**, elles ont néanmoins indiqué deux franchissements à envisager malgré un passage total à l'Est :
 - Sur la séquence 6, au niveau du passage à niveau de Portet-sur-Garonne, pour permettre un accès direct à la gare
 - Sur la séquence 4, un franchissement à sécuriser sur le pont de Roques / McDo pour permettre un accès aux commerces et à la commune de Frouzins.

Temps d'échanges

A l'issue du travail collectif, l'animatrice invite le Conseil départemental et EGIS à réagir puis à échanger avec la salle.

Jean-Michel Fabre précise que si la thématique du choix d'un franchissement est rendue nécessaire par le fait que le positionnement au sol du REV 6 alterne entre les deux côtés de la route départementale, cela ne signifie pas que les cyclistes seront obligés de traverser exclusivement à cet endroit et en seront empêchés partout ailleurs. Il faut préserver la possibilité, sur un parcours sans rupture, de traverser en sécurité (feux, passages dédiés ...).

Nicolas Stchepinsky souligne que la séquence 4, du giratoire de la RD42 au giratoire centre commercial à Roques (entre zone d'habitat et d'activité économique) est parmi toutes les séquences celle qui demandera à être (ré)étudiée très attentivement.

Plusieurs participants s'interrogent sur :

- « le fait que certaines personnes travaillant à Toulouse et n'habitant pas forcément en lisière du REV 6 pourront être intéressées par les possibilités de « raccrochage » de cette nouvelle voie avec des bus ainsi que de parkings associés à l'aménagement. »

Julien Klotz annonce que des ateliers seront bientôt consacrés à la thématique importante de l'intermodalité.

- « l'état dégradé des pistes cyclables existantes, sales, qu'il faudrait mieux entretenir, où des panneaux publicitaires et de signalisation obligent les piétons à dévier et donc à venir gêner le parcours des vélos. » La personne demande à ce que les obstacles soient réduits.

Jean-Michel Fabre rappelle l'engagement du Conseil départemental : comme ce fut le cas pour les routes départementales, la construction mais également l'entretien sont de la compétence de l'institution. La responsabilité du Département est bien de faire la route et de l'entretenir de façon à ce que les usagers en profitent en toute sécurité. Et pour que l'entretien d'un aménagement soit plus pratique, il faut que celui-ci ait été bien conçu, c'est pour cette raison que le Conseil départemental est aussi attaché à une conception exigeante du REV. Tous les éléments techniques sont à prendre en compte pour un entretien optimal : perméabilité des sols, choix des matériaux Jean-Michel Fabre garantit que les panneaux publicitaires n'auront pas droit de séjour sur le REV et que des questions comme celles de l'éclairage public seront abordées avec le plus grand soin. Les remarques et avis des associations de vélo ont toujours été et resteront des éléments dont le Conseil départemental est « preneur » pour atteindre une qualité optimale des aménagements cyclables. Et cela concerne aussi le REV.

- « la catégorie de la liaison entre la fin de la séquence 6 et la ville de Toulouse, est-ce un REV ? »

Thierry Suaud confirme que la section comprise entre la séquence 6 et l'aménagement réalisé dans le cadre du linéo 5 à Toulouse sera bien un REV, mais que l'histoire du tronçon entre Portet et Toulouse est « compliquée ». La ville de Portet a entrepris la requalification de la route d'Espagne en partenariat avec le Conseil départemental mais en n'intégrant pas l'arrivée du REV dans le débat préalable avec les Portésiens. Ce débat a porté sur la physionomie à venir de la route d'Espagne proprement dite (la laisser en voie où l'on roule vite ou bien lui donner un aspect apaisé de boulevard urbain ?).

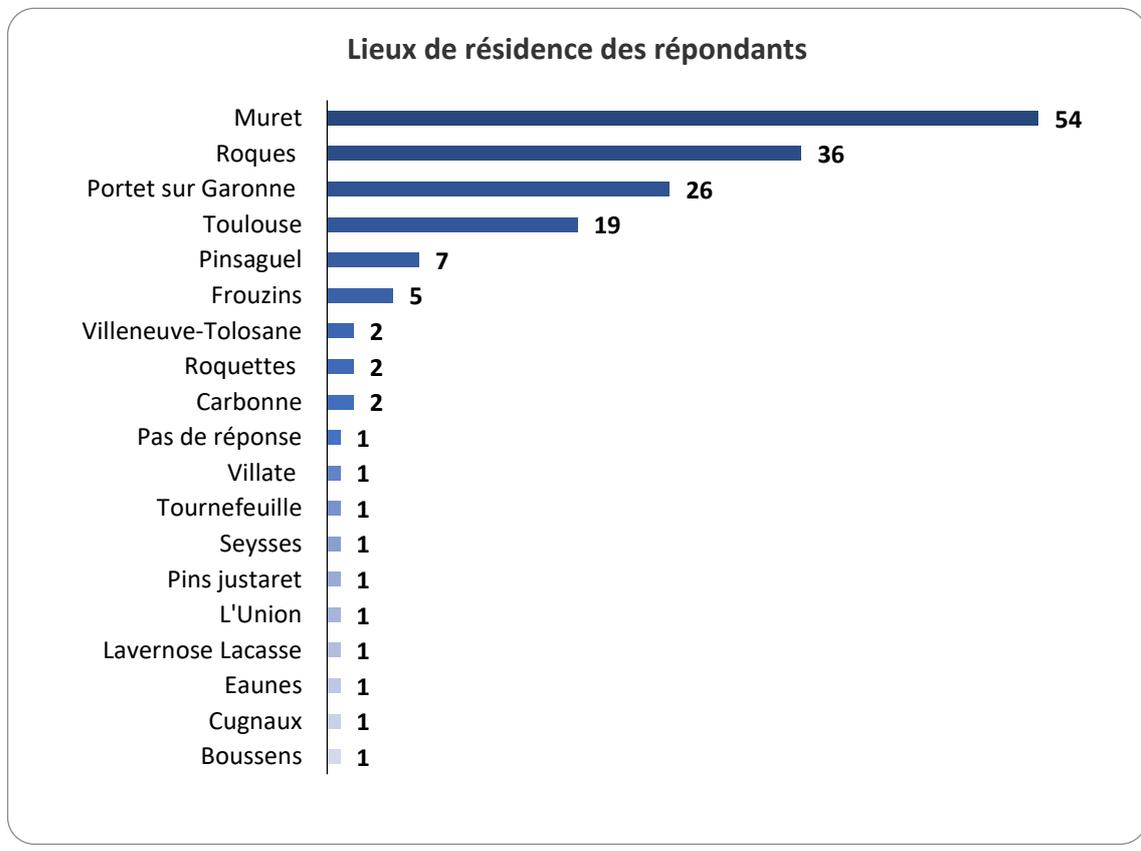
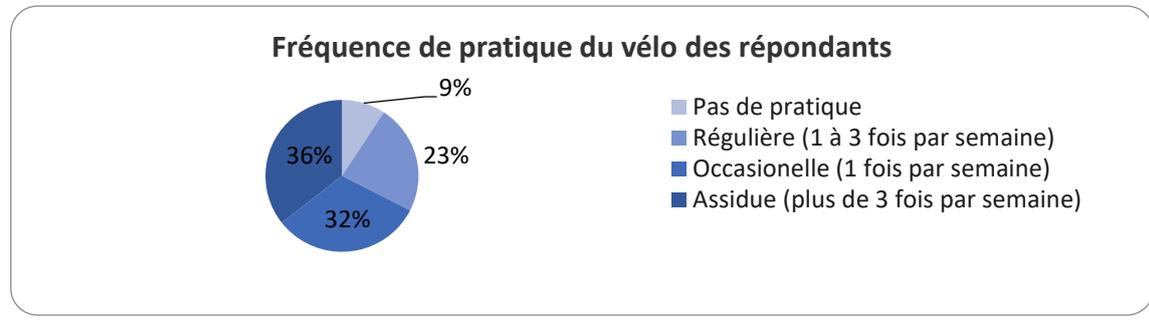
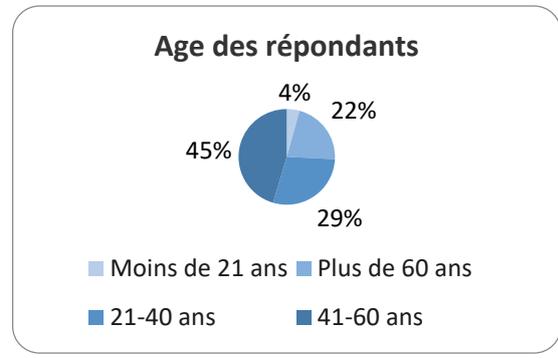
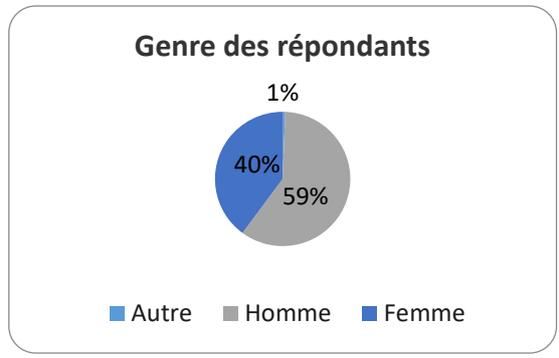
Les enjeux du REV 6 à Portet concernent plus particulièrement le boulevard de l'Europe, le REV aura-t-il un impact sur sa fluidité de circulation ? Selon que l'on passera à l'Est ou à l'Ouest, on sera ou non du côté du village de Portet, on se raccordera ou non à la piste cyclable et au projet Linéo.

Julien Klotz conclut la soirée en remerciant chacun d'être venu travailler à la définition du REV 6.

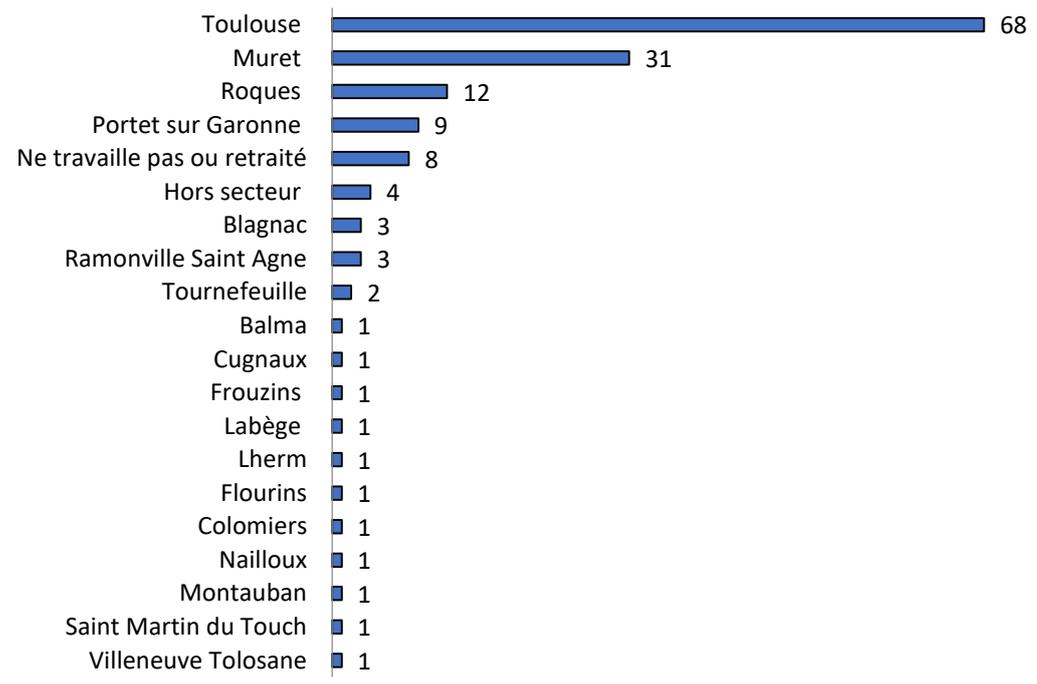
Il annonce que le compte-rendu sera mis à la disposition des participants et que d'autres ateliers seront programmés.

ANNEXES

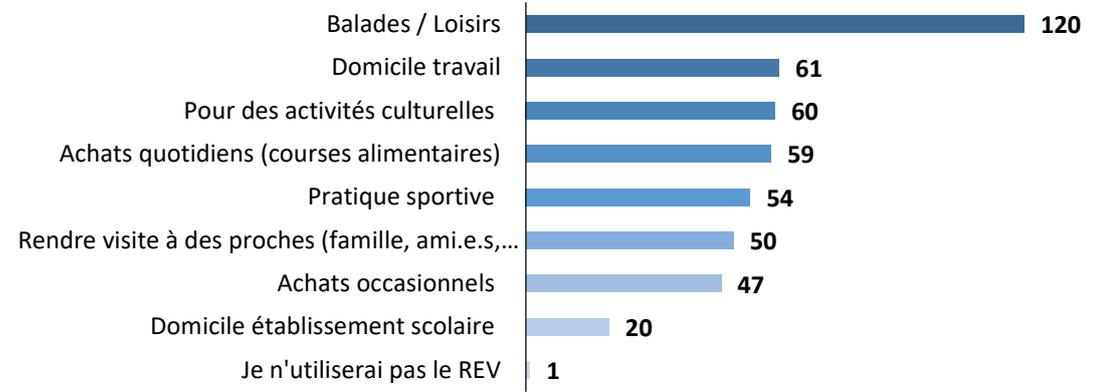
1. Résultats du questionnaire en ligne



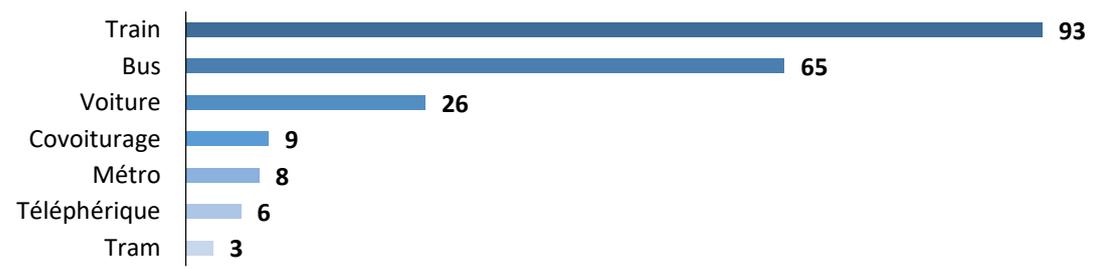
Lieux de travail des répondants



Pour quels types de déplacements utiliseriez vous le REV?



Avec quel autre mode de transports souhaiteriez vous pouvoir combiner le vélo sur le REV ?



2. Contributions des participant.e.s, tables par tables

Table 1

Séquences	Ouest	Est
Séquence 1	(-) passage trop étroit sous le pont	(+) liaisons plus simple avec la piste cyclable Avenue de l'Europe (+) continuité avec la séquence 2
		Bien adapté
Séquence 2	(-) intersections	(+) Plus agréables avec les platanes (+) suffisamment de place (+) pas d'entrées (avec problèmes)
		Bien adapté
Séquence 3	(+) Plus de campagne (+) liaison avec l'hôtel (+) liaison avec Frouzins	
	Bien adapté	Moyennement adapté
Séquence 4	(+) moins de contraintes de traversées	(-) trop de traversées dangereuses
	Bien adapté	
Séquence 5	(+) pas d'intersection (+) plus direct (+) plus accessibles au centre commercial	(+) proche des riverains (-) pas d'accès aux commerces (-) pas d'accès direct pour les riverains avec le remblais
	Bien adapté	
Séquence 6	(+) Pas de franchissement de la voie d'Ax (-) Franchissement de la bretelle d'accès	(+) Liaison avec piste cyclable route d'Ax (+) Davantage de riverains (-) Franchissement de la voie d'Ax
	Bien adapté	
Synthèse	Deux possibilités de franchissement : <ul style="list-style-type: none"> - Au giratoire entre la séquence 2 et 3 - Au giratoire entre la séquence 3 et 4 Prévoir des toilettes sèches + poubelles + points d'eau	

6 Réseau Express Vélo MURET - TOULOUSE

VOTRE SYNTHÈSE

SCÉNARIO RevEST

SCÉNARIO RevOUEST

Aménagements cyclables existants

Aménagements cyclables en projet

LIEU(X) DE FRANCHISSEMENT SOUHAITABLE(S) SELON VOUS :

Deux possibilités = 1 ou 2

Prévoir bornettes (riches pas ex) + poubelles + point d'eau.

Table 2

Séquences	Ouest		Est
Séquence 1	Bien adapté		Bien adapté
Séquence 2	Bien adapté		Bien adapté
Séquence 3	Peu adapté		Bien adapté
Séquence 4	Proposition de franchissement de l'Est pour l'Ouest par le pont existant (niveau McDo) => accès aux commerces pour les tronçons 4 et 5		(+) proximité des habitations (+) Plus sécurisé (+) Plus direct
	Moyennement adapté	Bien adapté	Bien adapté
Séquence 5	(+) Plus direct, moins complexe (+) Accès aux commerces (+) Moins cher (+) Simplicité		(-) Coûts élevés (-) Franchissements complexes
	Bien adapté		Peu adapté
Séquence 6	(+) Rapidité réseau (-) Coûts importants (+) Accès commerces de proximité (+) Possibilité de franchissement sécurisé (feux) passage à niveaux (Ouest -> Est) => gare		(+) Plus de zones vertes
	Bien adapté		Bien adapté
Synthèse	-		

6 Réseau Express Vélo MURET - TOULOUSE

VOTRE SYNTHÈSE

→ Prof de la route avec encoche

LIEU(X) DE FRANCHISSEMENT SOUHAITABLE(S) SELON VOUS :

Table 3

Séquences	Ouest	Est
Séquence 1	(+) Déjà aménagé (-) Piste de taille réduite (-) Que des commerces (-) Traversée du giratoire devant le cinéma difficile	(+) Commerces desservis (+) Large pour faire une grande piste (+) De nombreuses habitations, plus dense
	Moyennement adapté	Bien adapté
Séquence 2	(-) Cohabitation avec les piétons	(+) Largeur disponible (+) Ombragé
	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 3	(+) Pas de coupure pour aller vite (-) Sans feu, on ne peut pas traverser	(+) Majorité d'habitations (+) Possibilité d'accès directs nombreux depuis le village (-) Pont pour aller à la future école Remarques : - Prévoir des ralentisseurs pour les voitures / bruit - Prévoir aussi une voie de bus complète / propre sur tout le tronçon - Prévoir des arbres pour ombrager avec des feuilles non dangereuses pour les tas
	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 4	(+) Accès direct à Leclerc (-) Carrefour plus dangereux qu'à l'Est compte tenu de la circulation (RD42, Leroy Merlin...)	(+) Proximité des habitations (-) Passage du rond-point de McDo (-) Traversée vers Leclerc obligatoire Remarque : accès vers le collège et le lycée via le pont de Leclerc à aménager
	Moyennement adapté	Moyennement adapté
Séquence 5	(+) Plus rapide car pas de tunnel (-) Nécessité de rejoindre depuis le village de Roques	(+) Accès aux habitations direct (-) Tunnels pour les traversées nécessitant lumière (-) Perte du bois ? (-) Cassure de vitesse
	Moyennement adapté	Moyennement adapté
Séquence 6	(+) Futur accès direct vers la gare	(+) Majorité de maisons aujourd'hui
	Bien adapté	Bien adapté

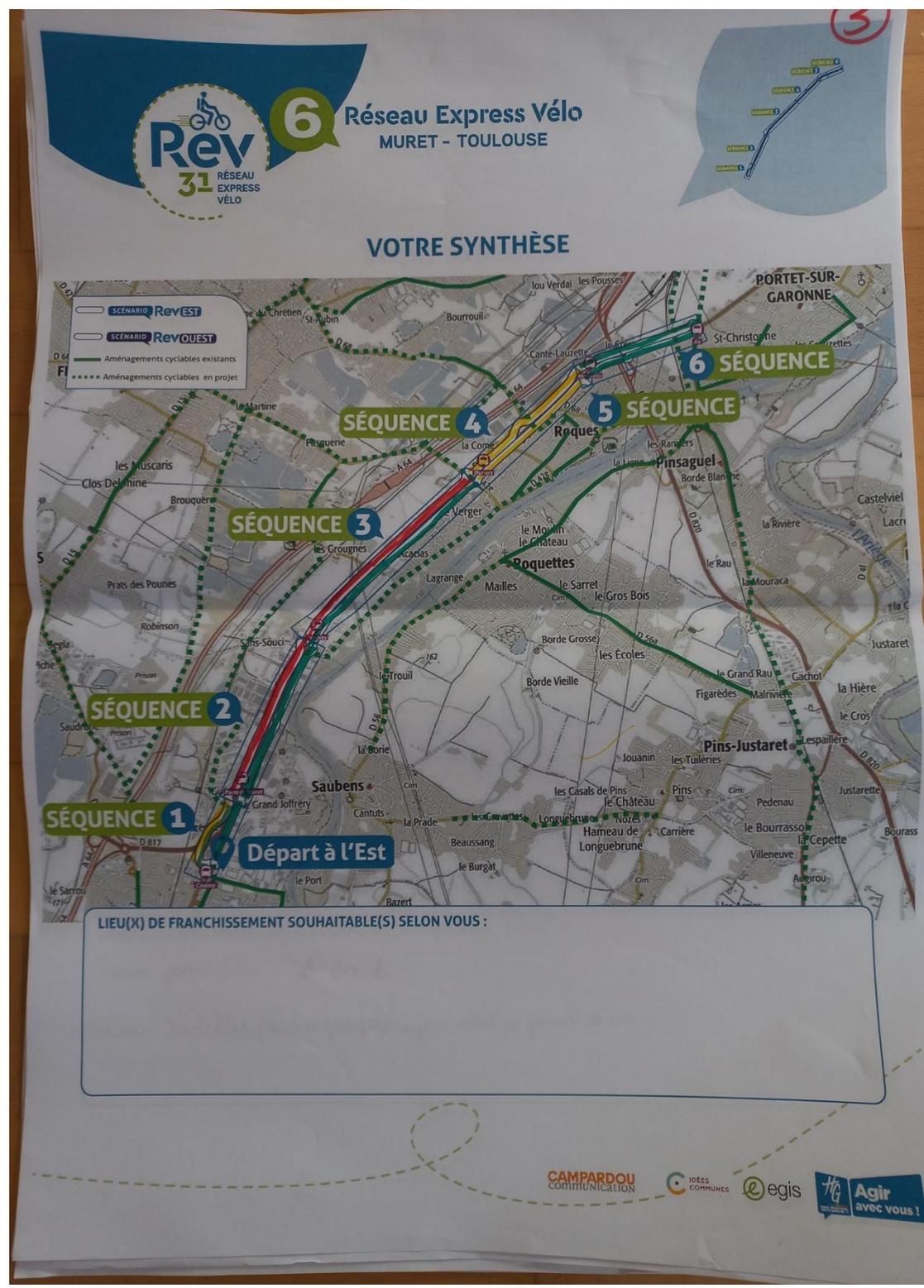


Table 4

Séquences	Ouest	Est
Séquence 1	(-) Départ compliqué (plusieurs ronds-points à passer dès le début) (+/-) Passage compliqué au niveau de la RN (ouvrage)	(+) Itinéraire direct (+) Aménagement semble plus rapide à réaliser (+) Jonction avec la séquence 2 est facilitée
	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 2	(-) Traversée station-service Total ! (-) Impact foncier	(+/-) Stationnement des voitures en face des entreprises peut-être compliqué ? (+) Continuité séquence 1
	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 3	Zone sur champs : - (+/-) Foncier zone agricole - (+) Pas d'impact sur logement ni route (-) Besoin de liaisons pour desservir Roques	(+) Roques desservi (+/-) Foncier à acquérir ? Besoin de mettre à sens unique l'allée des Pommiers ? (impact habitants ?)
	Moyennement adapté	Bien adapté
Séquence 4	(-) Zone Leclerc : site en voie propre compliqué à mettre en place (-) passage sortie IKEA compliquée et dangereuse (cher)	(+/-) Leclerc non desservi, besoin d'un passage + Villeneuve et Cugnaux (+) Roques desservi (+/-) Passage rond-point Mc Donalds Franchissement à prévoir pour desservir Leclerc et les villes de l'Ouest (Cugnaux, Villeneuve)
	Peu adapté	Moyennement adapté
Séquence 5	(-) Circulation compliquée avec les accès voitures du centre commercial Idée : Avant le centre commercial (Séquence 4) prendre l'allée de la voie ferrée (et récupérer la séquence 6)	(-) 2 ouvrages compliqués à créer (+) Plus de coût mais semble plus sécurisé
	Moyennement adapté	Moyennement adapté
Séquence 6	(-) Ne dessert pas Portet	(+) Dessert Portet et Pinsaguel (route d'Ax)
	Moyennement adapté	Bien adapté
Synthèse	Sur les 6 séquences, la REV Est est la plus logique et adaptée Besoin d'un franchissement (liaison) vers l'Ouest au niveau de la zone commerciale de Roques (au milieu de la séquence 4) pour desservir ce centre commercial ainsi que les communes de l'Ouest (Cugnaux, Villeneuve...) Quid Est ou Ouest de Portet vers Muret ?	

TABLE 4

6 Réseau Express Vélo MURET - TOULOUSE

VOTRE SYNTHÈSE

FRANCHISSEMENT de l'union

SCENARIO RevEST

SCENARIO RevOUEST

Aménagements cyclables existants

Aménagements cyclables en projet

LIEU(X) DE FRANCHISSEMENT SOUHAITABLE(S) SELON VOUS :

Sur les 6 requêtes, la REV Est est la plus logique et adaptée.
 Besoin d'un franchissement vers l'Ouest au niveau de la zone commerciale Roques pour desservir ce centre commercial ainsi que les communes de l'Ouest (Augresse, Villeneuve...)
 Quel Est ou Ouest de Portet vers Muret ?

Table 5 (n'a pas produit de plan global)

Séquences	Ouest	Est
Séquence 1	Trop grande proximité avec une voie à grande circulation => nocif pour la santé Avis médical nécessaire	
Séquence 2		
Séquence 3		
Séquence 4		
Séquence 5		
Séquence 6		

Table 6

Séquences	Ouest	Est
Séquence 1	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 2	Difficulté pour passer les entrées des concessions et de la station service Peu adapté	On se sert de la contre-allée même si on supprime des places de parking Bien adapté
Séquence 3	Semble dangereux car une intersection sur le parcours. → Il serait bénéfique de prévoir un passage souterrain pour sécuriser Peu adapté	Bien adapté
Séquence 4	Trop de franchissements de voies pour une continuité du circuit Peu adapté	Envisager le franchissement avant Leclerc Bien adapté
Séquence 5	Attention au mode de franchissement des entrées / sorties du centre commercial Moyennement adapté	La création des passages sous ouvrages risque de retarder la mise en service Cependant, ce trajet évite la sortie du centre commercial Peu adapté
Séquence 6	Piste verte déjà existante Bien adapté	On choisit la continuité avec la séquence 5 Moyennement adapté
Synthèse	Semble faisable et pertinent de franchir avant le centre commercial Leclerc au niveau du pont (entre la section 5 et 4) Autres remarques pour le département : Création de pistes cyclables et piétons entre Saubens et Pins-Justaret notamment pour les enfants qui vont au collège et lycée, route très dangereuse.	

6 Réseau Express Vélo

MURET - TOULOUSE

T6

VOTRE SYNTHÈSE

LIEU(X) DE FRANCHISSEMENT SOUHAITABLE(S) SELON VOUS :
semble faisable et pertinent avant le CC Leclerc au niveau du pont (entre sections 5 et 4).

Table 7

Séquences	Ouest	Est
Séquence 1	(+) Le seul intérêt serait de desservir la zone commerciale, mais qui est déjà accessible par un aménagement cyclable (partagé) existant (-) Largeur trop faible sous le pont (-) 2 franchissements de giratoires au départ	(+) raccordement direct avec le réseau en cours d'aménagement à Muret (+) emprise foncière conséquente (-) attention giratoire station service Intermarché (-) Idem traversée rue François Romieu (nombreux poids lourds)
	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 2	(-) Points d'insertion dangereux (garage et station service, accès zone notamment pompiers) (-) foncier pas toujours disponible	(+) continuité avec la séquence 1 (+) foncier disponible (-) carrefour Marclan à bien traiter (-) franchissement voie accédant au giratoire Castaing
	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 3	(+) Tracé techniquement plus facile (-) nécessite une traversée giratoire Castaing	(+) continuité séquence précédente (+) évite un franchissement de la RD817 (-) financier (-) proximité lotissements avec risques de réduire les buttes anti bruit → à remplacer par des murs anti bruits ?
	Moyennement adapté	Moyennement adapté
Séquence 4	(+) Eviter les voies d'insertion McDo et Roques centre ville (-) Nécessité de franchissement de la RD 817 (-) voies d'insertion sortie zone commerciale vers Muret (-) Mélange avec trafic zone commerciale	(+) éviter la zone commerciale (-) franchissement de voies d'insertion McDo et sortie de Roques
	Il nous semble qu'un basculement de l'Est vers l'Ouest en milieu de cette séquence serait intéressant, notamment pour permettre l'accès au REV pour les cyclistes de Roques	
	Moyennement adapté	Moyennement adapté
Séquence 5	(+) Poursuite du même côté que la séquence 4 (après basculement en son milieu) (+) Beaucoup moins de franchissements de bretelles de 2x2 voies	(-) Trop de franchissements difficiles : bretelles de 2x2 voies
	Bien adapté	Peu adapté

Séquence 6	(+) continuité séquence précédente (-) Rond point route d'Ax à revoir, si possible en rond point "hollandais" afin de permettre toutes les directions possibles pour les cyclistes EN SECURITE	(-) trop d'entrées à croiser, en particulier "DECONS" avec poids lourds en attente
Bien adapté		Peu adapté
Synthèse Table 7	Utilisation du pont existant au niveau du Buffalo Grill et de la route de Villeneuve. Elargissement du pont. Pour que le REV reste un REV efficace, il faut limiter les intersections et autres croisements.	

6 Réseau Express Vélo

MURET - TOULOUSE

VOTRE SYNTHÈSE

LIEU(X) DE FRANCHISEMENT SOUHAITABLE(S) SELON VOUS :

- Utilisation du pont existant au Niveau Buffalo Grill et Route de Villeneuve. Elargissement du pont.
- > Pour que le REV reste un REV efficace, il faut limiter les intersections et autres croisements.

Table 8

	Ouest	Est
Séquence 1	(+) Conservation du côté loisirs	(+) continuité de l'aménagement cyclable du Sud de Muret (+) Multiplicité des commerces et entreprises
	Moyennement adapté	Bien adapté
Séquence 2	(-) Bruit (-) Près des fumées d'échappement	(+) connexion à la piste cyclable de bord de Garonne
	Moyennement adapté	Bien adapté
Séquence 3		(+) desserte des habitations (+) connexion rapide avec la voie cyclable en projet
	Moyennement adapté	Bien adapté
Séquence 4	(+) desserte des commerces et des futures habitations	(+) desserte des nombreuses habitations actuelles
	Moyennement adapté	Moyennement adapté
Séquence 5	(+) Accès zone commerciale pour les clients comme les employés	(-) trop saccadé (-) tunnels coûteux et potentiellement insalubres
	Moyennement adapté	Pas adapté
Séquence 6	(+) connexion gare de Portet (+) Peu de croisement	
	Bien adapté	Moyennement adapté
Synthèse	Tracé coté Est de la séquence 1 à 3 jusqu'au rond-point de Peugeot puis passage côté Ouest pour desserte des commerces et de la gare.	

Table 8

6 Réseau Express Vélo

MURET - TOULOUSE

VOTRE SYNTHÈSE

LIEU(X) DE FRANCHISSEMENT SOUHAITABLE(S) SELON VOUS :

Traicé côté Est de la séquence 1 à 3 jusqu'au cond point de Peugeot puis passage côté Ouest pour desserte des commerces et de la gare -

Table 9

Séquences	Ouest	Est
Séquence 1	(+) elle existe mais pas express (-) on enlèvera la voie verte	(+) dessert plus d'entreprises magasins
	Moyennement adapté	Bien adapté
Séquence 2	(-) Trop de croisements	(+) moins de croisements (+) plus d'entreprises
	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 3	(-) Rien à desservir	(+) plus de zones d'habitations (+) plus d'entreprises
	Moyennement adapté	Bien adapté
Séquence 4	(-) trop de carrefours à croiser (-) trop dangereux (sans séparation)	(+) dessert plus d'habitations
	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 5	(+) pas de croisement (+) coût modéré	(-) coût et intersection
	Bien adapté	Moyennement adapté
Séquence 6	(+) continuité séquence 5	(-) Trop de croisements
	Bien adapté	Moyennement adapté
Synthèse	Franchissement souhaitable au niveau du giratoire IKEA (prévoir sous terrain)	

6 Réseau Express Vélo

MURET - TOULOUSE

VOTRE SYNTHÈSE

LIEU(X) DE FRANCHISSEMENT SOUHAITABLE(S) SELON VOUS :

Gratière d'IKEA prévoir ses terrain.

Table 10

Séquences	Ouest	Est
Séquence 1		(+) Il y a déjà une piste cyclable côté Ouest (+) Plus de communes desservies
	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 2	(-) Partage avec les piétons (-) peu de commerces	(+) Accès aux commerces de consommation
	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 3	(-) ne dessert pas ou peu d'habitations (-) Il faut un franchissement de la RD817 pour les habitants de Roques	(+) Facilité de connexion pour les habitants de Roques Pourquoi ne pas mettre une passerelle sur la Garonne pour connecter Roquette ? (-) prévoir des franchissements de la RD817 pour les personnes de Seysses, Frouzins, Villeneuve.
	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 4	(+) dessert les commerces (-) ne dessert pas d'habitations Il faut prévoir une traversée sécurisée du RD817	(+) dessert beaucoup d'habitants (-) Ne dessert pas les commerces Il faut prévoir une traversée sécurisée de la RD817
	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 5		(+) Plus cohérent avec les séquence 4 et 6 (-) les travaux pour traverser l'autoroute
	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 6	(-) le coût (-) Pas de commerces desservis	(+) Connexion à Pinsaguel et Portet et Pins-Justaret et Roquettes sans franchissement de la RD 120 (+) Quelques commerces desservis (-) Prévoir un franchissement pour connexion vers la gare de Portet
	Peu adapté	Bien adapté
Synthèse	<p>Pour nous, le tracé le plus adapté est celui de l'Est pour une cohérence globale (connecte davantage d'habitations)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 franchissement à sécuriser : sur le pont de Roques / McDo pour accès commerces et Frouzins • 1 franchissement à envisager : passage à niveau de Portet pour un accès direct à la gare <p>Remarques : nous ne savions pas que plusieurs connexions étaient déjà prévues pour relier l'Est à l'Ouest</p>	

Table Jo

6 Réseau Express Vélo MURET - TOULOUSE

VOTRE SYNTHÈSE

LIEU(X) DE FRANCHISSEMENT SOUHAITABLE(S) SELON VOUS :

1^{er} fr (Pour nous le tracé le + adapté est celui de l'est. pour une cohérence globale - (connecte davantage d'habitations)

- 1 franchissement à sécuriser = sur le pont de Roques/Me Do pour accès commerces et
- 1 franchissement à envisager = passage à niveau de Portet pour un accès direct à la gare.

smg - Nous ne savions pas que plusieurs connexions étaient déjà prévues pour relier l'est à l'ouest.

Table 11 (N'a pas prouduit de plan global)

Séquences	Ouest	Est
Séquence 1	(-) 2 ronds points à franchir Attention : Accès commerces à l'ouest. Si voitures à 50 km/h possibilité de ralentir le trafic pour prendre les ronds points ou feux Attention à l'éclairage	(-) Traffic de poids lourds dans la contre-allée (+) Plus direct Attention : accès commerces à l'Est. Si voitures à 50 km/h possibilité de ralentir le trafic pour prendre les ronds points ou feux
	Les deux itinéraires sont globalement équivalents	
	Bien adapté	Bien adapté
Séquence 2	Les 2 itinéraires se valent . Dans les traversées, attention aux priorités Il ne faut pas non plus être extrémistes, le vélo ne doit pas être à tout prix prioritaires à chaque fois Dans les traversées, prendre exemple sur les Pays Bas, les feux peuvent être intelligents, rapides, flexibles → On préfère avoir des feux qui ralentissent mais avec un itinéraire direct, rectiligne plutôt que le contraire (spaghetti sans feux)	
	Bien adapté	Bien adapté
Séquence 3		(++) Permet la desserte des habitations
	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 4	Desserte Leclerc	(++) desserte d'habitations
	1ere moitié à l'Est, 2eme moitié à l'Ouest Faire basculer le REV de l'Est vers l'Ouest via le pont de Leclerc à condition d'aménager le pont de Leclerc pour desserte commerce	
	Bien adapté	Bien adapté
Séquence 5		(-) Traversées trop dangereuses sur les accès RD820
	Bien adapté	Peu adapté
Séquence 6		(+) adapté pour les dessertes et traversées mais (-) moins adapté pour les franchissements RD820
	REV ou pas REV il faut pouvoir traverser le rond point de Chronodrive / Route d'Ax (Feu rapide et flexible) Tronçon de Portet 1) Des cyclistes viennent de Toulouse à Carrefour Portet 2) Apaiser la circulation 3) Ne pas oublier les piétons 4) Attention la piste cyclable Route d'Espagne au niveau de Clairfont n'est pas un REV (1m40 de large) 5) Question ; où passe le REV 4 ? Penser à l'intersection impliquant une traversée	
	Bien adapté	Moyennement adapté

Table 14 (12eme table)

Séquences	Ouest	Est
Séquence 1	(-) Franchissement du carrefour Biocoop, prévoir Communication / liaison de l'Est vers l'Ouest (ou vice versa) au niveau du carrefour Biocoop.	
	Bien adapté	Peu adapté
Séquence 2		Portion totalement justifiée. Cette portion nous convient telle que proposée par vous.
	Peu adapté	Bien adaptée
Séquence 3		Le côté Est nous semble toujours plus pertinent que le côté Ouest, cependant nous persistons dans notre proposition de suivre la Garonne sur le chemin de Lagrange (après Vincent Auriol) Nous aimerions garder nos poumons propres
	Peu adapté	Moyennement adapté
Séquence 4		Nous persistons dans notre proposition de suivre la Garonne (Avenue Auriol) (+) cadre et environnement (-) Portion Est proposée : pollution sonore et de l'air PS : Nous continuerons à circuler à vélo sur la piste cyclable existante tout le long de la Garonne.
	Peu adapté	Bien adapté
Séquence 5		Le tracé proposé ne nous semble pas aussi performant que celui que nous vous proposons ci dessous : - envisager de passer le long de la Garonne dans le village de Roques / Garonne par l'avenue Vincent Auriol (en sens unique) jusqu'au pont de Pinsaguel (pas sur le pont) → voie existante / économie foncière (à voir) ; réduction circulation voiture encouragée
	Peu adapté	Moyennement adapté
Séquence 6		(+) Proximité habitats (+) Continuité avec la piste cyclable existante
	Peu adapté	Bien adapté
Synthèse	Liaison de l'Est vers l'Ouest au niveau du carrefour Biocoop. Notre préférence raisonnée d'un point de vue sanitaire : rejoindre après la séquence 2 l'aménagement cyclable en projet sur le chemin Lagrange puis envisager de passer le long de la Garonne dans le village de Roques / Garonne par l'avenue Vincent Auriol (en sens unique) jusqu'au pont de Pinsaguel (pas sur le pont)	

6 Réseau Express Vélo MURET - TOULOUSE

VOTRE SYNTHÈSE

LIEU(X) DE FRANCHISSEMENT SOUHAITABLE(S) SELON VOUS :

Notre préférence raisonnée d'un point de vue sanitaire

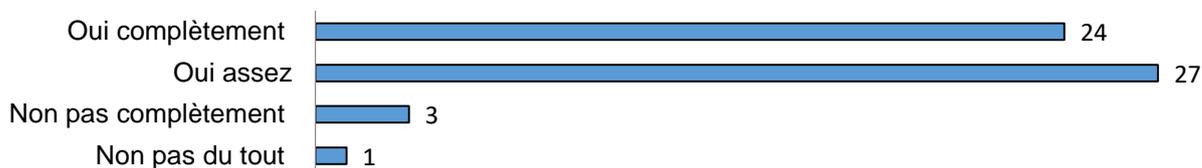
TABLE 14

3. Questionnaire de satisfaction par rapport à la séance

1. La rencontre vous a t elle permis de mieux comprendre les enjeux et le projet de REV ?



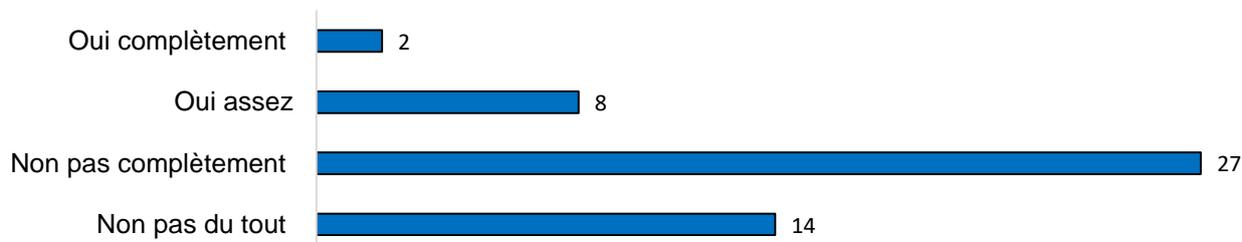
2. Les temps d'échanges et de travail par table vous ont ils permis d'exprimer vos avis et / ou de répondre à vos questions ?



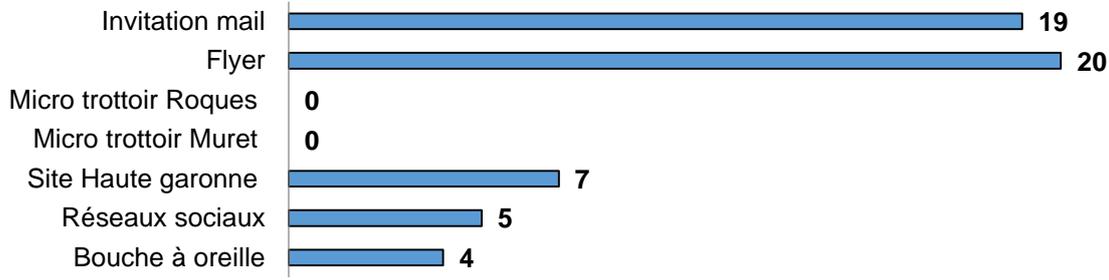
3. Cette rencontre vous incite t elle à participer à la suite de la démarche ?



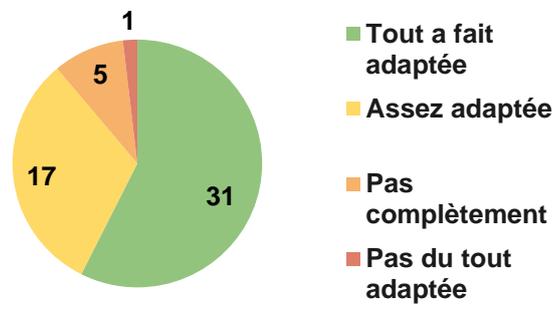
4. Proposeriez vous à votre entourage de participer à la suite de cette démarche de concertation ?



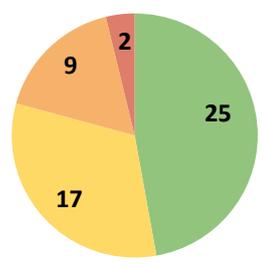
5. Comment avez vous été informé.e.s de cet atelier "Analyse des tracés" ?



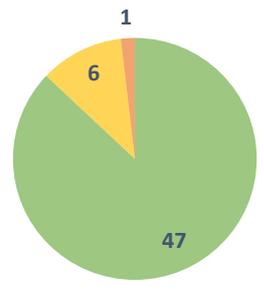
L'horaire de l'atelier vous a paru :



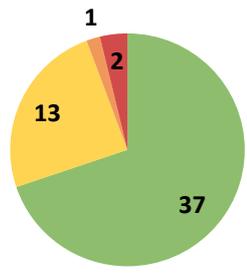
La durée de l'atelier vous a paru :



L'accueil de l'atelier vous a paru :



L'animation de l'atelier vous a paru :





Compte-rendu de la réunion publique de restitution sur l'implantation du REV

10 février 2022



Démarche de concertation
sur le futur
Réseau Express Vélo
MURET - TOULOUSE

Compte – rendu de la réunion de restitution

10 février 2022

Table des matières

<i>Objectifs de la réunion</i>	3
<i>Introduction</i>	3
<i>Restitution sur la démarche de détermination du tracé</i>	5
Présentation du projet de Réseau Express Vélo n°6 entre Muret et Toulouse	5
Cadre de l’analyse technique initiale du REV 6 Muret – Toulouse	6
Présentation de la démarche de concertation organisée pour l’élaboration du REV 6	8
Zoom sur l’atelier collectif du 27 septembre 2021.....	8
Reprises des études suite à la concertation	10
Présentation du tracé et des variantes proposés au terme de cette démarche.....	11
Continuité du REV à Portet-sur-Garonne	12
<i>Échanges</i>	14
<i>Conclusion</i>	18

Objectifs de la réunion

La réunion qui s'est tenue en visioconférence le 10 février 2022 avait pour objectif de **réaliser une restitution sur la démarche adoptée par le Conseil départemental de la Haute-Garonne pour déterminer un tracé à privilégier pour le Réseau Express Vélo n°6** entre les communes de Muret, Roques, Portet-sur-Garonne et Toulouse et notamment la manière dont les différentes contributions recueillies lors de la concertation ont été prises en compte dans les études des variantes et dans le choix du tracé. Cette réunion était également l'occasion de **rappeler la politique départementale d'aménagement de Réseaux Express Vélo**, de faire un point sur **l'état d'avancement et le calendrier prévisionnel du projet de REV 6** et d'annoncer **les prochains rendez-vous de concertation**.

Introduction

Cette réunion a réuni 35 personnes. Questionnés en début de réunion sur leur lieu de résidence et leur participation à de précédentes actions de dialogue citoyen organisées sur le projet, il est apparu que la majorité des participant.e.s résidaient sur les communes de Muret, Roques, Toulouse, Pinsaguel et Fonsorbes. Une dizaine d'entre elles et eux ont par ailleurs indiqué avoir participé à de précédentes réunions de concertation sur le REV Muret Toulouse (atelier du 27 septembre ou questionnaire en ligne notamment).

Jean-Michel FABRE, Vice-Président du Conseil départemental à la Transition écologique, aux mobilités douces, à l'habitat et au logement.

Jean-Michel Fabre remercie les participant.e.s pour leur présence, espérant que les prochains rendez-vous pourront se tenir en présentiel. Il indique qu'il tenait particulièrement à cette réunion de restitution qui correspond à la fois à un engagement du Conseil départemental vis-à-vis des participants aux précédentes réunions de concertation, permettant un nouveau temps d'échange sur le projet, mais qui intervient également à un moment où le Département est en train de finaliser une première phase de travail sur plusieurs itinéraires du REV.

Le Conseil départemental travaille en effet depuis près de 2 ans sur la réalisation de voies express vélo qui viendront se connecter aux aménagements sur lesquels travaille la Métropole. Ces REV constitueront des axes cyclables structurants qui relieront les communes en périphérie de l'aire urbaine à Toulouse et qui seront connectés aux réseaux cyclables secondaires des territoires traversés. Le choix a été fait de mener ce travail en deux temps, avec des études préliminaires et une concertation engagées sur une première série d'itinéraires, sur lesquels des réunions de restitution sont actuellement organisées, et une réflexion à engager désormais sur une deuxième série d'itinéraires constitutifs du futur réseau express vélo 31.



En mars 2022, le Conseil départemental va ainsi être en mesure de lancer des études de conception plus avancées sur les premiers itinéraires, dans la perspective de leur mise en service en 2025, et de démarrer les études de faisabilité sur le reste des 51 km du Réseau Express Vélo départemental.

Jean Michel Fabre rappelle que le REV n'est pas une simple bande cyclable mais une piste cyclable à haut niveau de service, à double sens sur 3 à 4 m de largeur, aménagée dès que possible en site propre, c'est à dire distincte des circulations automobiles et piétonnes. Ces critères permettent ainsi de circuler rapidement, en toute sécurité, avec le moins d'arrêts possible et en toute visibilité. Il précise également que le parti a été pris d'accompagner ces voies express vélo de voies piétonnes lorsqu'elles n'existent pas. L'objectif de ces aménagements consiste à favoriser le report modal des usagers de l'automobile sur l'ensemble du territoire de compétences du Département en proposant des espaces sécurisés dédiés au vélo.

Qu'est-ce qu'un REV ?

- Un itinéraire cyclable à **haut niveau de service**
- Un **aménagement en site propre** : distinct des circulations piétonne et automobile
- Une piste à double sens, de **3 à 4 mètres de large** (hors contraintes particulières)
- Des critères de **sécurité, continuité, lisibilité et confort**
- Des **services associés** : parkings vélos sécurisés, éclairage...

→ Une réponse efficace aux besoins de déplacements quotidiens (distances de 5 à 20 km), particulièrement pour les trajets domicile-travail.

Réunion de restitution - 10/02/2022

Avant de laisser la parole aux équipes pour présenter, dans le détail, les enjeux et résultats concernant le Réseau Express Vélo Muret – Toulouse, Jean-Michel Fabre précise les spécificités du secteur en raison des différents projets connexes à venir tels que l'aménagement d'une ligne de bus express, et la requalification de la route d'Espagne en boulevard urbain par l'agglomération du Muretain, qui sont à prendre en compte dans la détermination du tracé. Il rappelle dans ce contexte, que le Conseil départemental est en charge de l'aménagement de l'axe structurant du REV et travaille en partenariat avec les communes pour réfléchir aux connexions avec les réseaux existants et projetés. Surtout, le Conseil départemental s'engage à garantir la continuité de l'itinéraire dès sa mise en service en 2025, indépendamment de différentes échéances des projets connexes sur le territoire.

Le REV 6 : un itinéraire, plusieurs enjeux

D'autres grands projets sur l'axe RD 817/RD120 retenu :

- L'étude d'une **ligne de bus express (LEX)**
- La **requalification de la route d'Espagne (RD120) en boulevard urbain**.

Un itinéraire REV en 2 séquences

- **Portet-sur-Garonne** : REV étudié dans le cadre de la requalification (MOA déléguée au Muretain Agglo)
- **Muret-Roques** : Etudes sous MOA exclusive CD31

→ Un enjeu de **continuité de l'aménagement sur tout l'itinéraire, dès la mise en service du REV en 2025**

Réunion de restitution - 10/02/2022

Restitution sur la démarche de détermination du tracé

Présentation du projet de Réseau Express Vélo n°6 entre Muret et Toulouse

Laurent MERCÉ Chargé du projet REV 6 - Direction des Transports et des Mobilités du Conseil départemental de la Haute Garonne

Laurent Mercé est revenu sur l'historique du projet de Réseau Express Vélo entre Muret et Toulouse, sur lequel des études d'opportunité avaient été conduites en 2019 et à l'issue desquelles une première phase de concertation du public avait été organisée, conjointement avec Tisséo Collectivités sur le projet de Ligne Express Bus (LEX).

Cette concertation préalable avait permis de confirmer l'opportunité de l'aménagement d'un REV sur cet itinéraire, et de retenir un fuseau commun aux projets de REV et de LEX parmi les différentes variantes de tracés étudiées, le plus direct et le plus compatible avec les objectifs du REV, le long de l'axe routier RD817 et RD 120.

Pour le REV, le point de départ de l'itinéraire se situe à Muret, à l'est de la RD817 au niveau du giratoire de l'Intermarché et, à l'entrée de Portet-sur-Garonne, l'interface avec le REV étudié dans le cadre du projet de requalification de la route d'Espagne est plutôt pressenti au nord-ouest de la 2x2 voies, au niveau du giratoire de la route d'Ax (Chronodrive).



Rappel des étapes du projet

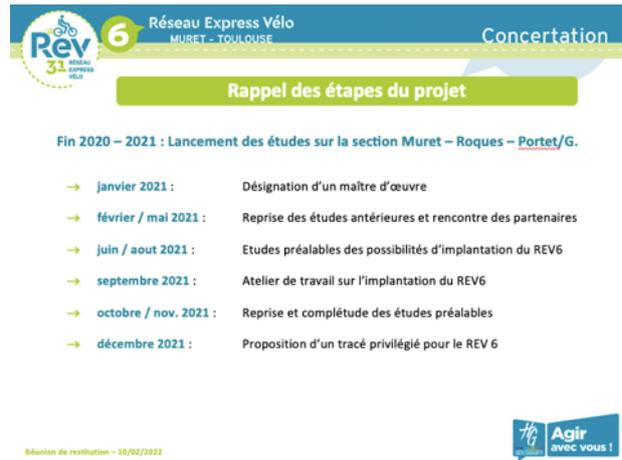
2019 – Etudes d'opportunité du REV Muret / Toulouse

- Un axe portant également un projet de Ligne Express Bus –LEX– (maîtrise d'ouvrage : Tisséo)
- Une première phase de concertation organisée en août-sept. 2019 (réunion conjointe REV-LEX)
- Un fuseau retenu, le plus direct et commun avec la LEX, le long des RD817/ RD120

Plus particulièrement sur la séquence entre Muret et Portet-sur Garonne :

- Un départ à l'est de la RD817 (giratoire Intermarché, à Muret)
- Une arrivée pressentie à l'ouest à l'entrée de Portet-sur-Garonne
- Un seul franchissement préconisé de la RD sur l'ensemble de la séquence

Agir avec vous !



Rappel des étapes du projet

Fin 2020 – 2021 : Lancement des études sur la section Muret – Roques – Portet/G.

- janvier 2021 : Désignation d'un maître d'œuvre
- février / mai 2021 : Reprise des études antérieures et rencontre des partenaires
- juin / août 2021 : Etudes préalables des possibilités d'implantation du REV6
- septembre 2021 : Atelier de travail sur l'implantation du REV6
- octobre / nov. 2021 : Reprise et complétude des études préalables
- décembre 2021 : Proposition d'un tracé privilégié pour le REV 6

Agir avec vous !

En 2021, le Département a engagé des études d'aménagement de cet itinéraire, en confiant au bureau d'étude EGIS la maîtrise d'œuvre du projet.

Après un premier temps de reprise des études existantes, la rencontre des différents partenaires concernés et la relance de la concertation sur le projet (réunion publique en avril 2021), les équipes d'EGIS ont réalisé une analyse technique de comparaison des différentes possibilités d'implantation du REV d'un côté ou de l'autre de l'axe routier départemental.

Cette analyse technique a été présentée aux habitant.e.s du territoire et futurs usagers **au cours d'un atelier collectif organisé en septembre 2021**. Les participant.e.s ont alors été invité.e.s à évaluer les différents scénarios de passage du REV à l'est ou l'ouest de la route départementale, au regard de leur expertise d'usages et de leurs attentes pour emprunter cet itinéraire dans les meilleures conditions. Suite à cet atelier, les études techniques, enrichies des contributions des futurs usagers et habitant.e.s du territoire, ont été complétées pour prendre en compte les apports de la concertation.

Cette démarche itérative permet de proposer aujourd'hui un tracé à privilégier, représentant le meilleur compromis entre l'ensemble des enjeux identifiés lors de l'analyse technique, financière, environnementale et durant la concertation avec usagers.

Cadre de l'analyse technique initiale du REV 6 Muret – Toulouse

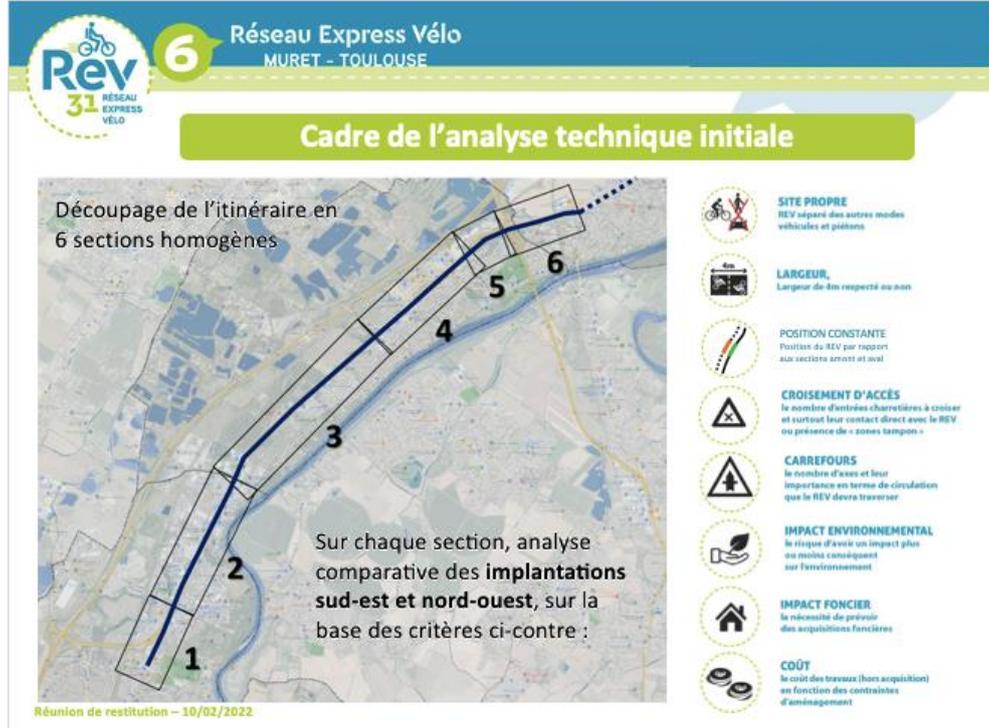
Nicolas STCHEPINKSY, chef de projet REV6, bureau d'études EGIS

Analyse des possibilités d'insertion du REV sur 6 séquences homogènes

L'objectif de l'analyse comparative initiale, reposant sur un découpage de l'itinéraire en 6 séquences homogènes, était d'identifier les avantages et inconvénients des différents scénarios d'implantation du REV, à l'est ou à l'ouest de la route départementale 817.

Un certain nombre de critères ont été pris en compte :

- **REV en site propre** (séparation des cycles et des autres usagers : véhicules et piétons)
- **Largeur** (largeur de 4 m circulable recherchée dès que possible)
- **Position constante** par rapport aux séquences amont et aval (pour favoriser une continuité sur l'itinéraire et limiter les franchissements de la RD)
- **Croisement d'accès** (nombre à limiter au maximum)
- **Carrefours avec des axes routiers** (nombre à limiter au maximum)
- **Impact environnemental** (favoriser au maximum l'aménagement du REV sur des emprises déjà construites – voiries ou trottoir – plutôt que sur des zones non minéralisées sur lesquelles l'impact serait plus important). A noter que ce critère, dans le cadre de l'analyse technique, souligne surtout l'impact du revêtement sur l'environnement (imperméabilisation). Il sera complété par des études environnementales réglementaires ultérieures plus approfondies.
- **Impact foncier** (éventuelles acquisitions à prévoir pour disposer de l'emprise nécessaire à l'implantation du REV et d'un piétonnier)
- **Coût**



**6 Réseau Express Vélo
MURET - TOULOUSE**

Cadre de l'analyse technique initiale

Découpage de l'itinéraire en 6 sections homogènes

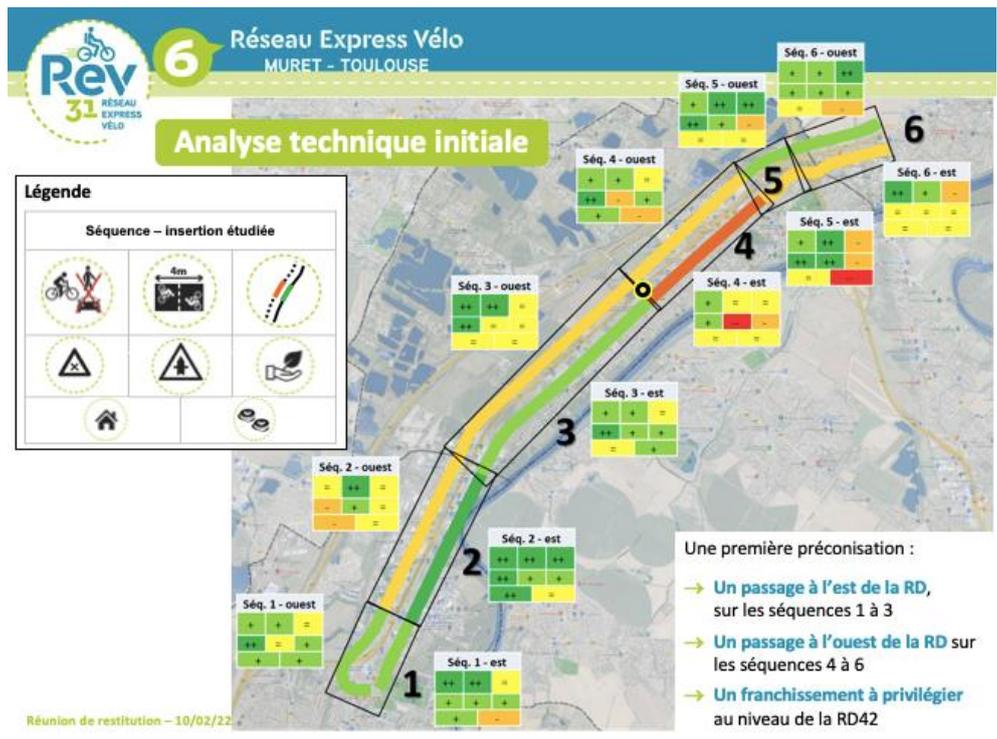
Sur chaque section, analyse comparative des implantations sud-est et nord-ouest, sur la base des critères ci-contre :

- SITE PROPRE**
REV séparé des autres modes véhicules et piétons
- LARGEUR**
Largeur de 4m respecté ou non
- POSITION CONSTANTE**
Position du REV par rapport aux sections amont et aval
- CROISEMENT D'ACCÈS**
le nombre d'entrées charretières à croiser et surtout leur contact direct avec le REV ou présence de « zones tampon »
- CARREFOURS**
le nombre d'axes et leur importance en terme de circulation que le REV devra traverser
- IMPACT ENVIRONNEMENTAL**
le risque d'avoir un impact plus ou moins conséquent sur l'environnement
- IMPACT FONCIER**
la nécessité de prévoir des acquisitions foncières
- COÛT**
le coût des travaux (hors acquisition) en fonction des contraintes d'aménagement

Réunion de restitution – 10/02/2022

Bilan de l'analyse technique : une première préconisation

- Un passage à l'est de la RD sur les séquences 1 à 3 (plus favorables au regard des différents critères étudiés et garantissant la desserte des commerces et entreprises sur les sections 1 et 2 et une continuité d'implantation sur la section 3)
- Un passage à l'ouest sur les séquences 4 à 6 (notamment en raison de la présence de contraintes importantes à l'est de la RD sur le secteur, le scénario ouest présentant un nombre réduit d'accès, de franchissements d'ouvrages importants, et permettant également la desserte d'habitations également).
- Un franchissement à privilégier au niveau de la RD42 (entre les séquences 3 et 4).



Présentation de la démarche de concertation organisée pour l'élaboration du REV 6

Manon Delbello

Chargée de concertation, bureau d'études Idées Communes

Pour compléter cette analyse technique initiale, le Conseil départemental a mené une démarche de concertation, proposant plusieurs formats de contribution :

- **Une réunion de présentation du contexte**, des enjeux et du planning du projet, le 8 avril 2021 avec l'ouverture d'une carte collaborative permettant aux habitant.e.s du territoire de renseigner les zones d'intérêts qu'ils souhaiteraient voir desservies par le REV et les points noirs à considérer sur le territoire du fuseau ;
- **Un questionnaire de recueil d'usages et d'attentes**, diffusé via deux sessions de micro-trottoirs sur les communes de Muret et Roques et publié en ligne sur le site du Conseil départemental en septembre 2021 ;
- **Un atelier collectif, organisé en présentiel, d'analyse par les usagers** des différents scénarios de passage du REV, à l'est ou à l'ouest de la route départementale, le 27 septembre 2021 à Portet-sur-Garonne ;
- **Une consultation numérique** accessible via le site internet du Conseil départemental pour le recueil d'idées de services et d'équipements souhaités pour l'aménagement futur du REV 6 ;
- **Deux ateliers de concertation à venir** avant l'été 2022 pour enrichir les études sur le tracé à privilégier.

Zoom sur l'atelier collectif du 27 septembre 2021

→ Les participant.e.s étaient invité.e.s à compléter l'analyse technique initiale en analysant chaque scénario de passage à l'est ou à l'Ouest de la RD de chacune des six séquences au regard des critères usagers suivants :

- **Sécurité des cyclistes** (*limitation des zones à risques, des interfaces avec les voitures et de la cohabitation avec les piétons*)
- **Confort d'utilisation** (*pententes raisonnables, traversées d'espaces agréables, vitesse rapide de déplacements*)
- **Connexions et dessertes** (*desserte des pôles d'habitats, d'activités, de loisirs les plus pertinents du secteurs, lien avec les transports en commun et connexion du REV avec le réseau cyclable existant*)
- **Continuité du parcours** (*limitation au maximum des intersections, franchissements, priorité maximum aux limitations des Stop and Go*)
- **Lisibilité du parcours** (*un trajet le plus direct et efficace possible, un repérage facile des connexions pour une orientation rapide et fluide, une bonne visibilité, en particulier sur les zones à risques*)

Au sortir de l'atelier, l'analyse des contributions montrent que les participant.e.s ont été attentifs :

- A la desserte : la plus variée possible sur les tronçons retenus
- Aux connexions avec les réseaux cyclables existants
- A la continuité : avec le moins de franchissements possibles

Les contributions des usagers révèlent également un constat rejoignant pour partie celui issu de l'analyse technique en mettant en avant :

- Un passage à l'Est de la route départementale sur les séquences 1 à 3 voire 4
- Un passage à l'Ouest de la route départementale sur les séquences 5 et 6 (avec deux propositions de passages tout à l'est, sans franchissement)
- Deux options principales de franchissement :
 - o Au niveau du giratoire du RD42
 - o Au niveau du pont de la RD68



Reprises des études suite à la concertation

Nicolas STCHEPINKSY, chef de projet REV6, bureau d'études EGIS

Suite à l'analyse des contributions formalisées dans le cadre de l'atelier collectif, les reprises ont été approfondies et complétées :

Sur les sections courantes

- **Approfondissement d'une option d'un itinéraire tout à l'est**, comme proposé par quelques participant.e.s à l'atelier du 27 septembre.

→ Après réalisation d'études plus détaillées sur les séquences 4, 5 et 6, cette option est finalement écartée en raison de la présence de deux bretelles d'accès à la RD120 dont la traversée serait trop difficile à sécuriser et de la présence d'importants dénivelés qui auraient contraint à éloigner le tracé du REV de son axe principal.

Cette option tout à l'est croisait par ailleurs un nombre important de voies d'insertion et de décélération routières, notamment au niveau du rond-point de la RD68, pour accéder à certains restaurants (Buffalo Grill et Mc Donald's notamment). Techniquement, cette option n'a donc pas été jugée optimale pour garantir le meilleur niveau de service.

En termes de franchissement de la RD817

- **Étude de solutions à plat et dénivelée de franchissement au niveau du giratoire de la RD 42**, comme préconisé par l'analyse technique initiale et par certain.e.s participant.e.s à l'atelier.

→ En raison des coûts trop élevés liés à la construction d'un ouvrage d'art important (4 à 5 millions d'euros), l'option d'un franchissement dénivelé surplombant l'ensemble du giratoire a été écartée à l'issue des études.

→ L'option d'un franchissement à niveau (à plat), protégé par des feux et, mutualisé avec la traversée de la station LEX est donc plutôt privilégiée à ce stade en cas de franchissement à cet emplacement.

- **Étude de faisabilité d'un franchissement au niveau du pont de la RD68**, solution ressortie majoritairement lors de la concertation.

→ Envisagée lors de la première phase d'études, cette option avait initialement été écartée en raison de la taille de l'ouvrage (pont de la RD68), peu compatible avec l'aménagement d'un REV à haut niveau de service (de 3m minimum pour rappel).

Néanmoins, suite à la concertation, cette option a été reconsidérée et est toujours, à l'heure de la restitution, en cours d'étude, pour identifier différentes solutions envisageables, les modalités de leur faisabilité et de leur acceptabilité.

Jean-Michel Fabre précise que l'approfondissement de l'option de franchissement au niveau du pont de la RD68 procède de la convergence de plusieurs éléments à savoir : les retours de la concertation de septembre 2021, le coût important de l'option dénivelé au niveau du RD42 ainsi que les projets communaux de reconfiguration des schémas de circulation envisagés à l'avenir sur cet ouvrage.

Présentation du tracé et des variantes proposés au terme de cette démarche

Laurent MERCE Chargé du projet REV 6 - Direction des Transports et des Mobilités du Conseil départemental de la Haute Garonne

Suite aux études techniques initiales et à la démarche de concertation associée, l'aménagement proposé pour le REV 6 sur la portion Muret – Portet-sur-Garonne se caractérise donc par une implantation du REV le long de la RD 817 et 120 :

- **A l'est sur les séquences 1 à 3**, à savoir le long du Boulevard Joffrery à Muret, puis le long de l'allée des Pommiers et de la RD817 à Roques jusqu'au giratoire de la RD42 / Route de Frouzins;
- **A l'ouest à partir du pont de la RD68 / route de Villeneuve**, le long de la zone commerciale de Roques (Leclerc. / Ikea) puis le long de la route d'Espagne / RD120 à Portet-sur-Garonne, jusqu'au giratoire de la route d'Ax au niveau du Chronodrive.
- **Deux options de basculement de l'est vers l'ouest au niveau de la séquence 4** (toujours à l'étude à ce jour) :
 - o **Au niveau de la RD 42** avec deux possibilités étudiées :
 - **à plat**, mutualisée avec la traversée piétonne prévue dans le cadre du projet LEX, **sécurisée par feux** et accompagnée par une limitation de la vitesse autorisée à 50 km/h en approche du giratoire
 - en passage inférieur, sous la RD817, en sachant que cette solution présente des contraintes importantes qui constitueront des obstacles à sa mise en œuvre (coût de réalisation et présence d'une conduite de gaz sous la chaussée) ;
 - o **Au niveau de l'ouvrage existant de la RD68**, en dénivelé.

En parallèle de ce franchissement principal, l'aménagement de traversées sécurisées secondaires sera prévue afin de raccorder le REV au réseau cyclable secondaire :

- au niveau de la route de Frouzins (RD42), un point de raccordement important avec le réseau cyclable projeté par le Muretain Agglomération pour la desserte des communes situées au nord
- Au niveau de la route d'Ax, pour connecter le REV à l'axe cyclable situé au sud, et déjà partiellement aménagé

→ Le Conseil départemental accompagnera les communes dans les réflexions qu'elles souhaiteront conduire sur la réalisation de réseaux cyclables secondaires raccordés au REV.

6 Réseau Express Vélo MURET - TOULOUSE

Tracé proposé

A l'issue de cette démarche, l'aménagement proposé pour le REV 6 sur cette séquence se caractérise par :

- Une **implantation du REV le long de la RD817** :
 - à l'est sur les séquences 1 à 3, le long du bd Joffrey et de l'allée des Pommiers, jusqu'à la RD42-route de Frouzins
 - à l'ouest sur les séquences 5 et 6, à partir de la RD68, le long de la zone commerciale (Roques) et jusqu'au giratoire de la route d'Ax (Portet/G.)
- Un **basculement de l'est à l'ouest** de la RD, sécurisé par l'aménagement d'une traversée sur la séquence 4, avec 2 options étudiées :
 - au niveau de la RD42, avec 2 variantes : à plat (mutualisée avec la traversée LEX) ou en passage inférieur
 - dénivelée, au niveau de la RD 68.
- Des **traversées sécurisées secondaires** à aménager pour le raccordement au réseau cyclable secondaire (route de Frouzins et route d'Ax)

Réunion de restitution – 10/02/22

En matière de coût, le montant du projet sur la séquence Muret – Portet-sur-Garonne est, à ce stade, estimé entre 10 à 12,5 millions d'euros pour 7,2 km (soit près de 1,4 à 1,7 million d'euros / km).

Les coûts liés à l'aménagement de franchissements dénivelés sont susceptibles de représenter une part importante du montant global de l'opération. Au regard de cet enjeu, la question des franchissements nécessite des études techniques approfondies et des arbitrages spécifiques, éclairés notamment par les temps de concertation.

Les diapositives 26 à 28 de la présentation présentent une illustration des différents aménagements envisagés pour le REV (profils d'aménagements, coexistence avec les voies de circulation existantes, et options de franchissement).

Continuité du REV à Portet-sur-Garonne

Pour rappel, l'aménagement du REV à Portet-sur-Garonne est étudié en parallèle de deux projets structurants, à savoir la Ligne Express Bus (prévue pour 2024) et le projet de requalification de la route d'Espagne. La maîtrise d'ouvrage des études sur ces projets est assurée par le Muretain Agglo, par délégation.

Dans le cadre du projet de requalification de la route d'Espagne, le Conseil départemental a donc confié les études d'insertion du REV au Muretain Agglo. Celles-ci sont encore en cours.

A ce stade, l'implantation du tracé du REV à partir de la route d'Ax (après le Chronodrive) n'a donc pas été arbitrée, mais elle est plutôt pressenti :

- au nord-ouest de la route d'Espagne (RD120) entre le rond-point de la route d'Ax et le carrefour Palarin.
- puis, au sud-est de la route d'Espagne à partir du carrefour Palarin ou du carrefour Saliège, les deux hypothèses ayant été étudiées.

Laurent Merce termine cette intervention en rappelant la volonté du département de **garantir un REV continu sur tout l'itinéraire dès la livraison du premier tronçon Muret – Portet-sur-Garonne en 2025**, et ce, indépendamment de l'avancée des projets connexes précédemment cités.

Ainsi, si les délais de réalisation diffèrent entre la mise en service de la portion Muret – Portet et les travaux de requalification à Portet-sur-Garonne - Toulouse, un aménagement transitoire pourra être proposé pour assurer cette continuité.

Un REV inséré parmi d'autres projets

- **Projet de Ligne Express Bus** entre Muret et Toulouse
Etudes pilotées par Le Muretain Agglo,
Mise en service prévue en septembre 2024
- **Projet de requalification de la route d'Espagne**
Etudes co-pilotées par Le Muretain Agglo et le CD31,
Projet scindé en 4 séquences échelonnées dans le temps

⇒ Aménagement du Réseau Express Vélo étudié dans le cadre de ce projet :

Tracé REV envisagé (nov. 2020) :

- Séq. 4 - REV ouest, en 2 temps
- Séq. 3, 2, 1 - REV est
- étude tracé ouest en 3, 2

⇒ CD31 garant de la continuité du REV sur tout l'itinéraire dès la mise en service de la première section (via des aménagements transitoires si nécessaire)

Échanges

- **Question sur le traitement du franchissement de la voie ferrée en séquence 5 ou 6 ?**
 - ⇒ **Réponse de Laurent Merce (Direction des Transports et des Mobilités DTM, CD31) :** à ce stade, l'idée est d'insérer le REV en lieu et place d'une voie circulée pour ne pas impacter le passage à niveau (passage de deux à une voie circulée dans le sens Toulouse – Muret).
- **Intervention sur le chat de M. Molinier, 1^{er} adjoint à la commune de Roques,** qui s'interroge sur la manière dont les derniers échanges entretenus avec la commune sur ce projet ont été pris en compte par le Département
 - ⇒ *En raison de problèmes techniques avec son microphone, M. Molinier n'a pas été en mesure d'explicitier l'objet de son intervention pendant la réunion. Il a donc été recontacté à posteriori par les services du Département pour préciser ses interrogations :*

Son intervention portait ainsi sur trois sujets, deux concernant la prise en compte, par le Département, d'observations formulées par la commune sur le projet tel qu'il lui a été présenté le 21 janvier 2022, et le troisième portant sur une demande de précision. Sur ces trois points, les réponses suivantes ont pu lui être apportées :

- Aménagement du REV le long de l'allée des Pommiers, à Roques : une première proposition du Département pour l'aménagement du REV sur cette section reposait sur l'utilisation d'une partie de la chaussée de l'allée des Pommiers. Cette solution permettait d'assurer un confort optimal des futurs usagers du REV, plus éloignés de la RD817 et mieux protégés de ses nuisances par un talus, mais elle impliquait la neutralisation d'une voie de l'allée des Pommiers et son passage en sens unique. En raison du trafic poids lourds supporté par cette allée, et qui devrait dans cette hypothèse pour partie se reporter sur le chemin Lagrange, la commune a exprimé un avis défavorable sur cette solution.
 - ⇒ En réponse, le Département étudie actuellement un aménagement alternatif du REV, inséré entre cette voie et la RD817 et sans incidences sur la circulation actuelle de l'allée des Pommiers. Pour illustrer cette évolution, il est précisé que la coupe affichée lors de la réunion publique diffère de celle présentée en janvier à la commune.
- Implantation du REV le long de la zone commerciale, à Roques : l'aménagement du REV au nord-ouest de la RD817 le long de la zone commerciale est susceptible d'impacter des voies de desserte de cette zone. Lors de la présentation effectuée à la commune, celle-ci a souligné la nécessité de se rapprocher le plus en amont possible des exploitants des commerces si ce tracé était retenu, pour recueillir leur avis sur le projet
 - ⇒ Les services du Département ont pris bonne note de cette remarque, et présenteront, une fois le tracé validé, le projet aux commerçants de la zone, comme aux autres propriétaires susceptibles d'être impactés par le projet.
- Aménagement du REV au nord du giratoire du Grand Castaing, à Roques : à cet endroit, l'emprise disponible entre la RD817 et le parking de Ford est très réduite, et M. Molinier s'interroge sur l'insertion du REV envisagée par le Département.
 - ⇒ Les études menées confirment la problématique foncière existante à ce niveau. L'itinéraire le plus direct, à privilégier d'un point de vue fonctionnel, aurait effectivement un impact fort sur le parking de l'établissement Ford. Pour cette raison, un itinéraire alternatif moins direct, est étudié en solution variante (longeant la rue Périole sur une soixantaine de mètres puis l'allée des Pommiers). Le concessionnaire Ford sera consulté pour déterminer l'aménagement à retenir à cet emplacement.

- **Question de Laure via le chat** : *Une petite question qu'est-il prévu après le rond-point de chrono drive ? Comment sera traité le REV ?*
 - ⇒ **Réponse de Jean-Michel Fabre (Vice-président du Conseil départemental de la Haute-Garonne)** : En complément des éléments communiqués par Laurent Mercé en fin de présentation sur la continuité du REV à Portet-sur-Garonne, Monsieur Fabre rappelle que les études sont toujours en cours sur cette section. L'engagement pris par le Conseil départemental reste néanmoins d'assurer une continuité dès la mise en service du REV en 2025, mené en parallèle des projets de LEX et de requalification de la route d'Espagne. Si les calendriers s'avéraient ne pas correspondre, des réseaux cyclables secondaires seront mobilisés pour assurer de façon transitoire cette continuité, bien que les équipes départementales soient conscientes des écarts de niveaux de service qui en résulteront.

- **Question de S. Costes via le chat** : *Qu'est ce qui est prévu sur la partie grise du schéma (cf. slide page 12 de ce document), qui fait partie de la commune de Portet ?*
 - ⇒ **Réponse de Laurent Mercé (DTM, CD31)** : Cette partie « grisée » fait référence à un projet d'aménagement cyclable existant, réalisé dans le cadre du projet d'aménagement du Linéo 5. Cet aménagement cyclable est certes relativement moins large que les standards REV que le Conseil départemental se fixe, mais permet à minima d'assurer une continuité avec l'aménagement en cours d'étude entre Muret et Portet-sur-Garonne.
 - ⇒ **Réaction de Sandrine Costes**: Mme Costes indique que ce tronçon ne peut pas vraiment être considéré comme une piste cyclable. C'est un trottoir à double sens piéton et vélo qui fait par ailleurs moins d'1 m de large à certains endroits (point avec un poteau électrique au milieu notamment). L'écart est donc important avec un niveau de service REV. Elle s'interroge ainsi sur la compatibilité de cette portion (500 m à 1 km) avec le flux du REV.
 - ⇒ **Réponse de Laurent Mercé (DTM, CD31)** : Il est vrai que cet aménagement ne présente pas le même niveau de service que les REV qui seront aménagés par le Département. Cette problématique soulevée par Mme Costes est légitime et pertinente et se rencontrera à d'autres endroits sur REV de l'aire urbaine Toulousaine, avec des écarts prévisibles notamment entre les zones interurbaines, sur lesquelles des emprises peuvent être mobilisées, autorisant des aménagements optimaux, et les zones urbaines denses, sur lesquelles l'aménagement de voies dédiées larges et confortables sera plus complexe en raison d'emprises foncières beaucoup plus contraintes. Malgré ces observations, le fait que ces voies permettent d'assurer, même à minima, la continuité du réseau express vélo est un point positif.
 - ⇒ **Complément de Jean-Michel Fabre (Vice-président, CD31)** : Cette problématique, tout à fait légitime, est d'autant plus complexe à gérer que la réalisation de cette piste est récente, et qu'il est toujours plus compliqué de revenir sur des aménagements « neufs ». Pour autant, cette question devra être abordée lors des futures concertations, et dans le cadre des échanges sur le projet de requalification, afin d'étudier les possibilités d'amélioration du traitement de sections qui ne seraient pas jugées satisfaisantes dans le cadre d'un REV.
 - ⇒ **Réaction de Sandrine Costes**: Mme Costes entend les réponses apportées, mais souligne l'enjeu existant derrière l'aménagement de REV, qui ont vocation à encourager le report modal. Dans ce contexte, ce type de section ou, à Toulouse, le tracé de la piste cyclable qui passe par l'Oncopole, qui implique un détour de plus d'un kilomètre par rapport au tracé le plus direct, ne vont pas forcément dans le bon sens pour favoriser ce report modal.

- ⇒ **Réponse de Jean-Michel Fabre (Vice-président, CD31) :** Cet échange souligne plusieurs enjeux liés à la conception et à l'aménagement du Réseau Express Vélo. Premièrement, celui-ci à vocation, à terme, à ne pas être utilisé seulement par des cyclistes qui doivent se rendre de Muret à Toulouse, mais par des usagers qui auront une multitude de points de départ et de point de destination. Dans cette perspective, une réflexion globale sur l'ensemble des circulations et connexions est à mener en parallèle de l'aménagement de chaque itinéraire. Deuxièmement, la question de la continuité des REV départementaux avec les aménagements prévus par Toulouse Métropole est présente sur tout le territoire et un comité de pilotage regroupant l'ensemble des partenaires concernés a été installé pour garantir cette continuité (points de jonction communs, convergence des calendriers, etc.).
- ⇒ **Complément d'Anaïs Rodriguez (adjointe à la mairie de Portet-sur-Garonne):** Mme Rodriguez rappelle que la partie aménagée sur Portet-sur-Garonne a été réalisée par Tisséo dans le cadre du projet du Linéo 5. Sur ce projet, la question de l'emprise foncière n'a pas été facile, ce qui explique que l'aménagement cyclable ne soit pas optimal en tous points. Dans ce contexte, et au regard des nombreux échanges déjà entretenus avec les propriétaires fonciers, il n'apparaît pas évident d'envisager revenir sur l'aménagement qui a été réalisé. Par ailleurs, Mme Rodriguez souligne que cette section est aujourd'hui principalement empruntée par des usagers résidents du secteur et qu'à terme, les utilisateurs du REV auront des profils et des destinations variées. Cette section ne sera donc peut-être pas la plus empruntée du secteur, et il sera intéressant de travailler, en parallèle, à l'aménagement de transverses pour répondre au maximum aux besoins de ces usagers.
- **Question d'Aurore TELLO via le chat :** *Pensez-vous qu'au niveau du Chronodrive, il serait possible d'aménager le chemin latéral le long de la voie ferrée après le passage à niveau vers la gare de Portet pour multiplier le multimodal (chemin déjà emprunté par de nombreux cyclistes vélo rail) ? Elle est appuyée par Mme Costes qui souhaite que soit prévue une traversée de la route d'Espagne à ce niveau pour permettre l'accès aux personnes venant de Roques.*
 - ⇒ **Réponse de Laurent Merce (CD31) :** Dans le cas où, sur la section portésienne, les temporalités des différents projets ne permettraient pas de garantir l'aménagement d'un REV le long de la route d'Espagne dès la mise en service de la première section, M. Fabre a précisé que le Département recherchait dès à présent une solution alternative à mettre en œuvre de façon transitoire, dans l'attente de la réalisation de l'aménagement définitif à Portet. Cette solution s'appuierait alors sur l'utilisation du réseau cyclable secondaire, et ce chemin a été identifié comme le premier maillon de l'itinéraire alternatif qui est envisagé.
 - ⇒ **Compléments de Jean-Michel Fabre :** M. Fabre précise que les aménagements qui seraient dans cette hypothèse à réaliser sur les réseaux secondaires ne seraient alors pas des investissements « perdus », mais une anticipation de l'aménagement des réseaux cyclables secondaires et, en l'occurrence, d'un tronçon important, car permettant de connecter le REV à une gare.
- **Question de Laure sur le projet de Ligne Express Bus LEX évoqué lors de cette réunion.** *Ce projet est-il sur le même fuseau que le REV et, si oui, est-ce que les aménagements présentés tiennent compte de l'implantation de cette ligne express ?*

- ⇒ **Réponse de Laurent Merce (DTM, CD31)** : oui, les deux projets de LEX et de REV sont situés dans le même fuseau, mais les aménagements bus actuellement à l'étude seront généralement insérés dans l'emprise routière actuelle, alors que le REV sera aménagé d'un côté puis de l'autre de la RD, hors de l'emprise de la chaussée. Sur ce projet, le Département travaille en collaboration avec les services du Muretain qui sont en charge des études du REV, et à ce stade, il n'existe pas de point de conflit entre les deux aménagements projetés qui serait préjudiciable à l'un ou l'autre des projets. Les éléments présentés ce jour tiennent donc compte des aménagements prévus pour la ligne express.
- ⇒ **Complément de Christophe Doucet (Tisséo)** : M. Doucet confirme les propos précédents, Tisséo étudie en mode partenarial le projet de Ligne Express, en intégrant les interfaces avec les itinéraires cyclables et autres fonctionnalités. Par ailleurs, il revient sur le sujet de la continuité du REV sur le territoire de Toulouse Métropole, évoqué plus tôt lors de la réunion. Sur ce territoire, le REV est étudié par Toulouse Métropole. Au niveau de l'Oncopôle, il existe déjà un aménagement cyclable sécurisé bien dimensionné, qu'il faudra éventuellement faire évoluer dans le cadre d'un REV. Sur le sujet de la continuité, Tisséo collectivités effectue, en accord avec les deux maîtres d'ouvrage des REV, une mission de coordination pour assurer la cohérence des aménagements réalisés. A cet effet, des échanges réguliers ont lieu entre les différents partenaires, et un comité de pilotage politique se réunit tous les trois mois sur la politique cyclable globale sur l'aire urbaine, traitant notamment ce type de sujet. Il y aura donc bien une continuité de traitement et d'itinéraire entre le territoire du Muretain et celui de Toulouse Métropole.

Conclusion

Jean-Michel Fabre remercie l'ensemble des participant.e.s pour leur présence à cette réunion, et apprécie particulièrement le fait que nombreux parmi eux ont également participé aux réunions précédentes organisées sur ce projet de Réseau Express Vélo entre Muret et Toulouse. Si cette réunion de restitution avait une vocation plutôt informative sur le choix du tracé privilégié à l'issue de cette démarche, et que le format en visioconférence n'est pas le plus propice aux échanges, Jean-Michel Fabre remercie particulièrement les participants pour leurs précisions, leurs commentaires et pour les échanges de ce jour. L'ensemble des retours ainsi formalisés sont recueillis et exploités par le Département en vue de l'amélioration des conditions de circulation à vélo sur le secteur.

Jean-Michel Fabre précise enfin que le Département veille à la tenue des délais annoncés pour l'aménagement de ses REV, ainsi qu'au niveau de qualité le plus élevé possible pour ces aménagements, tout en étant attentif à la maîtrise des coûts des aménagements retenus. Dans cette optique, les réunions telles que celles-ci, organisées à chaque étape importante du projet, permettent également au Département de porter à connaissance des usagers et habitant.e.s les choix opérés et les raisons ayant motivé ces arbitrages.

Au terme de cette réunion, les participants sont invités à poursuivre leur participation à l'élaboration du projet :

- en contribuant à une première consultation numérique, en cours et accessible sur le site du Conseil départemental : <https://cd31.net/REV6> (deuxième consultation à suivre).
- en se joignant au prochain atelier de dialogue citoyen, programmé en présentiel le 10 mars 2022 de 18h30 à 21h30, lors duquel les participant.e.s auront à réfléchir aux conditions de réussite des points de franchissement et des intersections rencontrées sur le REV. Pour vous y inscrire :

https://www.haute-garonne.fr/invitation/88/index.html?fbclid=IwAR02SfomcZ2GNgfESXpB1Eqj4rYhQIzbG3xqkEjoEciCMXG_Pdz-EOfQh4

