

RÉUNION DE CONCERTATION SUR LE RÉSEAU EXPRESS VÉLO LABÈGE/ESCALQUENS



RÉSEAU EXPRESS VÉLO
Labège / Escalquens

Réunion publique
à DIAGORA, Labège

le 27 août 2020
à 18H

COMPTE-RENDU

Création C331/20/08/1980

INTRODUCTION

La soirée a démarré par une présentation de la démarche REV portée par le Conseil départemental, puis par un partage des premiers résultats de l'état des lieux engagé sur le secteur Escalquens-Labège pour la réalisation d'une Route Express Vélo. Le support de présentation est joint en annexe.

Les participants ont ensuite travaillé par tables de 4 personnes autour de plusieurs sujets :

- des compléments ou points d'alerte sur le diagnostic en cours, à indiquer sur une carte du secteur mise à disposition,
- une hiérarchisation et des précisions sur les critères techniques, environnementaux et d'usage à retenir dans l'analyse des différents tracés possibles pour la future REV.

Environ
50 personnes
présentes
à la réunion

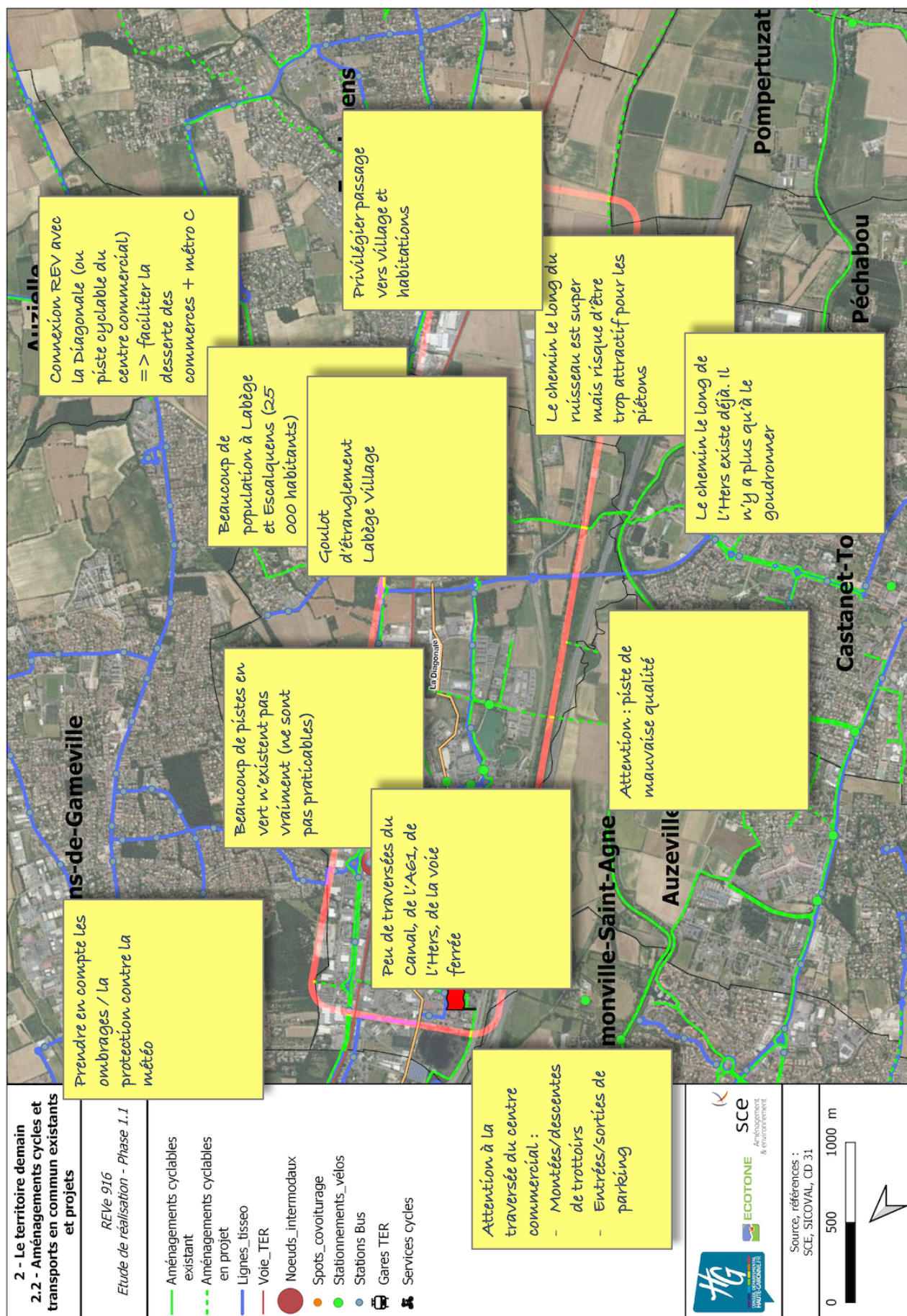
Plus de
250
contributions

Près de
40 heures
de travail cumulé

Les pages qui suivent présentent la synthèse « à chaud » des contributions faites pendant la soirée. La saisie de l'ensemble des propositions ainsi qu'une analyse plus détaillée est en cours, pour alimenter la série d'ateliers participatifs qui démarre le 24 septembre 2020. Ces éléments seront diffusés sur le site du Conseil départemental.



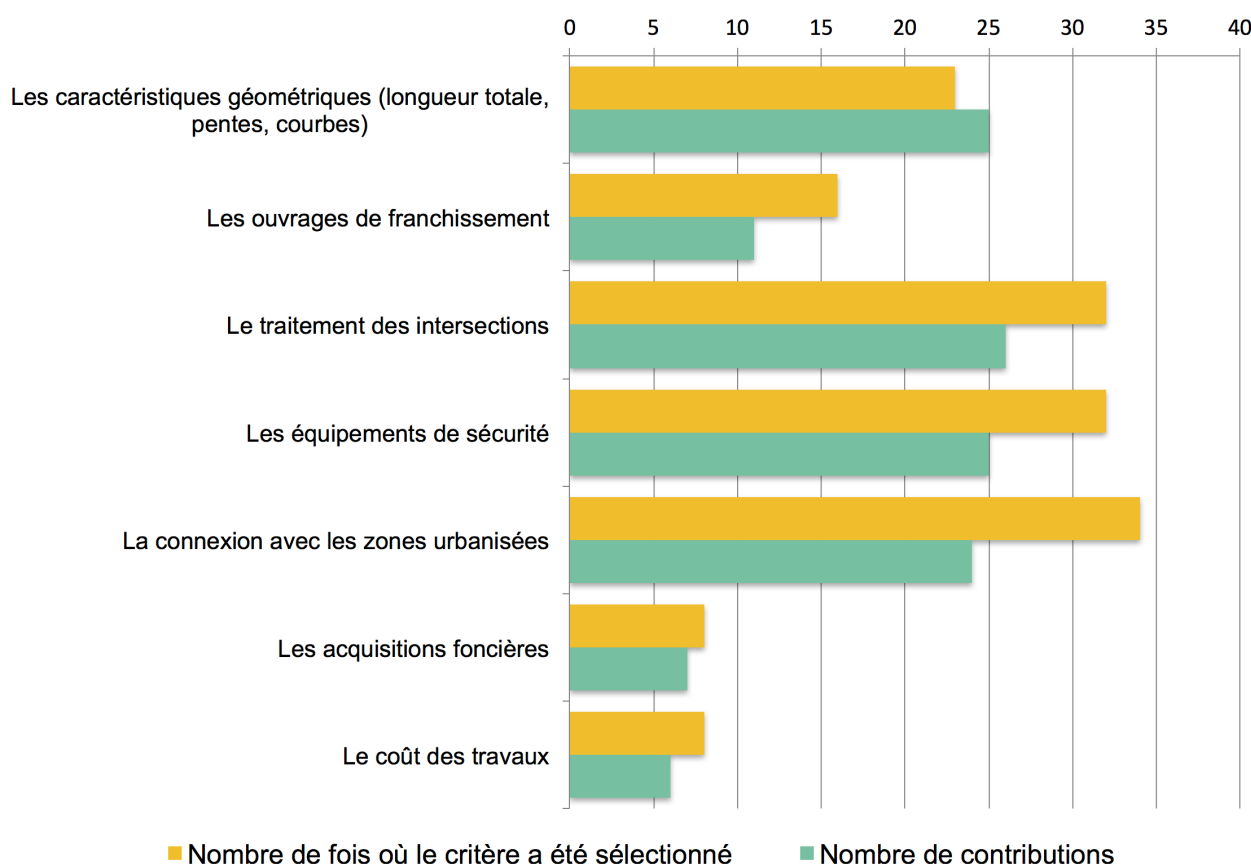
LES COMPLÉMENTS AU DIAGNOSTIC



LES CRITÈRES TECHNIQUES DU PROJET

3 critères techniques se dégagent nettement parmi les priorités données par les participants :

- **Le traitement des intersections** : grâce aux commentaires des participants, on comprend qu'il s'agit là d'un enjeu majeur en termes de sécurité pour les cyclistes, mais aussi qu'un bon traitement des intersections doit permettre de garantir la rapidité et la fluidité du déplacement à vélo (et donc de le rendre attractif). L'enjeu est d'éviter au maximum la création d'intersections, soit par le choix du tracé soit par la réalisation d'ouvrages au droit des intersections.
- **Les équipements de sécurité** : les participants ont souligné à quel point le cycliste est fragile sur la route, et à quel point cela peut constituer un frein à l'usage du vélo (un soin particulier devant être apporté aux usages par les familles, les jeunes et les enfants). Les solutions évoquées sont des moyens de protéger les cyclistes de voitures (distance/séparation des flux, barrières protectrices), un éclairage adapté, ainsi que des stationnements sécurisés.
- **La connexion avec les zones urbanisées** : la continuité avec le territoire environnant et la facilité d'accès à la REV sont des conditions essentielles pour qu'elle soit utilisée. Les participants invitent à renforcer tout ce qui pourrait permettre de maximiser le potentiel de "rabattement" sur la REV, en apportant un soin particulier aux connexions avec les zones d'habitation, les zones d'emploi mais aussi les zones de desserte par les transports en commun structurants.

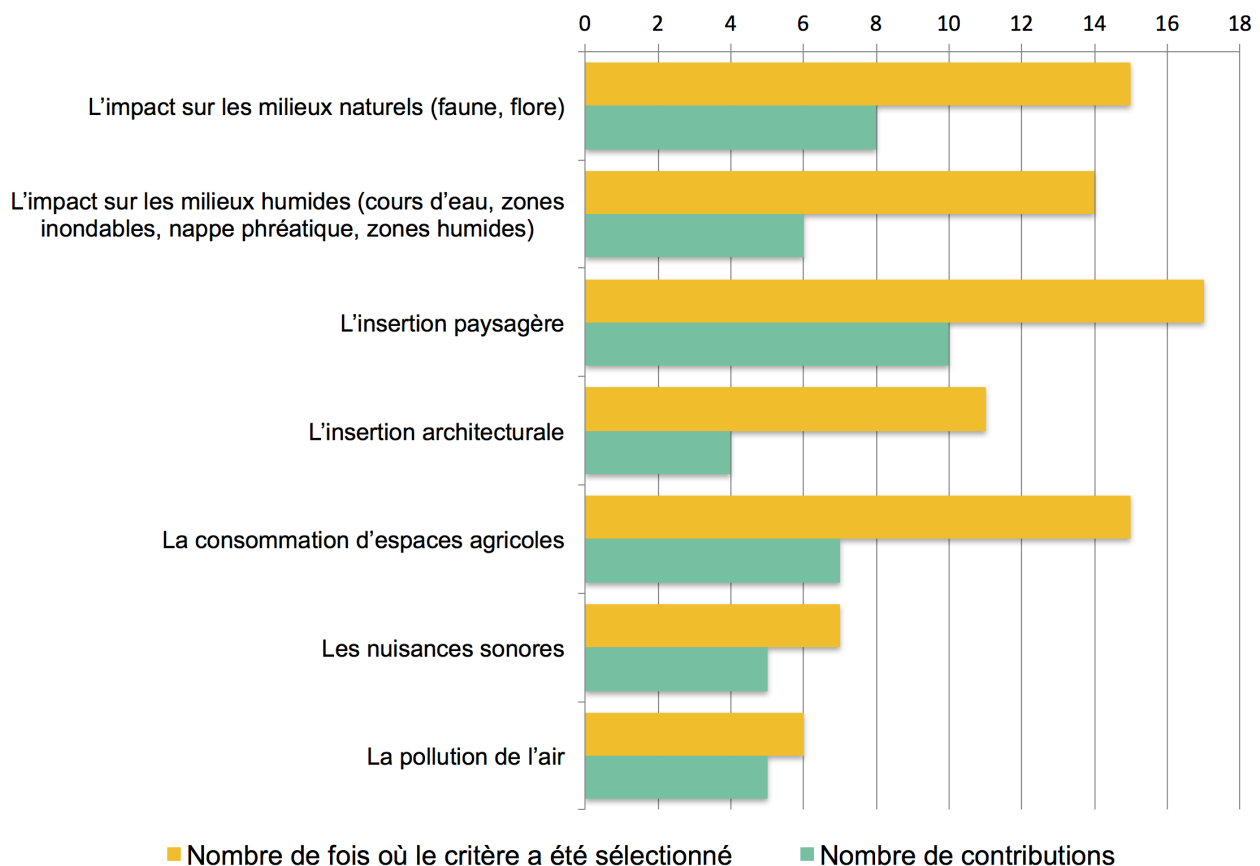


Parmi les critères moins mis en avant, celui des **caractéristiques géométriques** mérite une attention particulière car il a été beaucoup commenté : les participants ont largement commenté l'importance du profil de la voirie dans la qualité d'usage de la future REV : longueur, pentes, mais aussi courbes larges et bonne co-visibilité entre les usagers.

LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

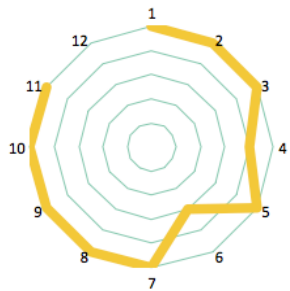
L'analyse des contributions autour des impacts environnementaux fait émerger plusieurs lignes directrices :

- **Le paysage est vu comme une composante à part entière** de la conception de la future REV : non seulement la qualité paysagère de l'infrastructure doit fournir un cadre agréable pour son utilisation (afin de la rendre attractive pour les pratiquants assidus comme occasionnels), mais les éléments paysagers peuvent aussi permettre de protéger les cyclistes des intempéries et des nuisances liées aux routes à proximité (création d'espaces "tampon")
- **La REV doit être exemplaire en matière de limitation de l'impact** sur les milieux, la faune et la flore : le tracé et la réalisation de l'infrastructure doivent avoir le plus faible impact possible sur les espaces naturels et la perméabilité des sols ; à l'usage, la conception de la REV doit également permettre de préserver les habitats naturels (notamment par une bonne gestion de l'éclairage) voire d'utiliser le paysage pour créer du confort pour les usagers (protéger du vent et du soleil par exemple)
- Globalement, les participants s'accordent sur le fait de **réduire au maximum le besoin de consommation d'espaces agricoles** : à choisir, ils préfèrent rogner sur les espaces dédiés aujourd'hui à la voiture !
- **L'insertion architecturale apparaît comme un critère secondaire** mais néanmoins important, et les commentaires relèvent en particulier l'intérêt de choisir des revêtements clairs (pour lutter contre la chaleur et améliorer la visibilité dans la pénombre)
- **Les nuisances sonores et la pollution de l'air** ont souvent été traités de pair, avec l'idée centrale qu'il ne s'agit pas de limiter les impacts (quasi-inexistants) de la REV en la matière, mais plutôt de protéger les cyclistes contre le bruit et les pollutions issues des routes à proximité.



LES CRITÈRES D'USAGES IDENTIFIÉS

La sécurité des cyclistes



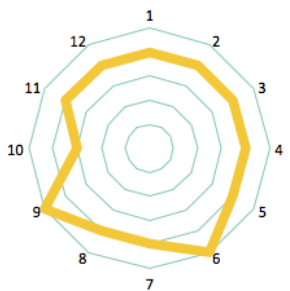
9 tables sur 12 ont sélectionné la sécurité des cyclistes comme premier critère d'usage à prendre en compte pour l'analyse des futurs tracés.

Derrière ces termes, les participants mettent d'abord en avant l'importance de limiter voire d'éviter les cohabitations avec les voitures, mais aussi avec les piétons.

La sécurité passe aussi par la conception même de la REV : largeur importante (minimum 4m), bonne visibilité, qualité de la signalétique et de l'entretien.

La sécurité est selon eux une **condition importante pour inciter des "nouveaux" à la pratique du vélo.**

La continuité du parcours

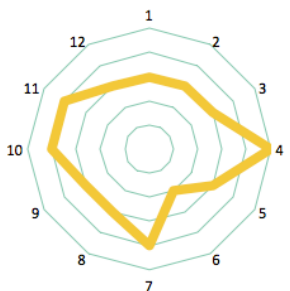


La continuité a été majoritairement indiquée comme deuxième critère par ordre d'importance pour l'analyse des futurs tracés.

Les participants évoquent particulièrement l'importance de **favoriser au maximum la fluidité et la rapidité** en évitant les interruptions (trottoirs/obstacles à franchir, intersections...).

Cette continuité va de pair selon eux avec la priorité donnée aux cyclistes et la sécurité de ces derniers, et est un élément essentiel de l'attractivité de la future REV.

La connexion avec les pôles urbains et les transports en commun

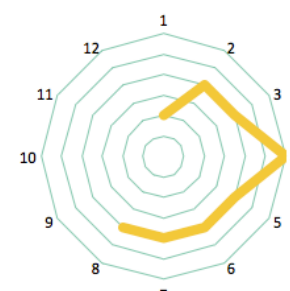


Troisième critère prioritaire pour les usagers, la connexion avec les pôles urbains et les transports en commun est d'abord considérée comme une **condition essentielle pour que la REV soit réellement utile et, donc, utilisée.**

3 enjeux complémentaires sont relevés ici pour "booster" l'usage de la future REV :

- une desserte confortable des différents lieux qui génèrent des déplacements,
- la multimodalité avec le bus, le métro et le train,
- et le travail de mise en cohérence avec le réseau secondaire (existant ou à créer).

Le confort d'utilisation

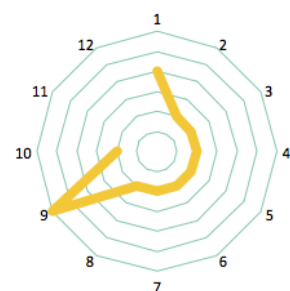


Même s'il a été moins mis en avant par les participants, le confort d'utilisation reste un critère important et a été beaucoup commenté.

5 aspects clés ressortent ainsi pour mieux qualifier ce critère :

- la qualité du revêtement (et sa facilité d'entretien) ;
- le profil de la voirie rendant facile la circulation (largeur, pentes, séparation des flux...) ;
- la possibilité d'être protégé des aléas climatiques (ombrage, végétation...) ;
- un éclairage qui mette en sécurité, tout en limitant la pollution lumineuse ;
- et enfin la mise à disposition de services aux cyclistes (en particulier des stationnements vélo).

La lisibilité du tracé



La lisibilité du tracé vient, pour la plupart des participants, après les autres critères d'usages mais en est complémentaire.

L'enjeu de ce critère porte essentiellement sur la signalétique :

- autour des points d'entrée et de sortie pour faciliter l'accès,
- panneaux d'orientation pour indiquer les directions (comme sur les routes),
- mais aussi pour jalonner le parcours (distance / temps jusqu'aux points d'intérêts).

LES CRITÈRES D'USAGES COMPLÉMENTAIRES

Outre les critères déjà identifiés par le Conseil départemental, les participants étaient invités à proposer, s'ils le souhaitent, des critères d'usages complémentaires.

Une vingtaine de propositions ont été faites, dont certaines se recoupent avec les contributions précédentes.

Parmi les éléments récurrents, on notera en particulier :

- la question des **stationnements**, qui paraît essentielle : stationnements sécurisés aux points de départ et d'arrivée pour faciliter l'usage du vélo et l'intermodalité, et associés à des **services** (recharge VAE, location de vélos, borne de réparation...)
- La **conception de l'aménagement** en lui-même : qualité du revêtement, de l'entretien, bonne largeur, pentes limitées, éclairage adapté...
- **L'accessibilité et l'intermodalité** : facilité d'accès depuis le réseau existant, mais aussi possibilité d'embarquer les vélos dans les bus, trains...
- **Le confort et la santé des cyclistes** : vis-à-vis en particulier des conditions météo (ombrage, protection contre le vent) et des sources de pollutions (RD916 et autoroute)
- La **priorité donnée aux vélos** par rapport aux voitures et aux piétons : aux intersections, mais aussi tout au long du parcours



PROCHAINES ÉTAPES

L'ensemble des contributions seront analysées dans le détail pour alimenter le travail à venir dans le cadre des ateliers participatifs qui se tiendront au cours de l'automne 2020 :

L'**atelier n°1, le 24 septembre 2020 à 18h**, aura pour objectif de contribuer à l'analyse des différents tracés possibles sur le secteur en s'appuyant sur les critères d'usages précisés le 27 août.

L'**atelier n°2, le 8 octobre 2020 à 18h**, permettra de réfléchir collectivement aux meilleures solutions pour résoudre les problématiques clés de la conception de la future REV (intersections, intermodalité...).

L'**atelier n°3, le 5 novembre 2020 à 18h**, permettra d'identifier et de prioriser les équipements du projet de REV Escalquens - Labège et de formaliser la contribution des usagers, qui sera versée au dossier comme élément d'aide à la décision pour le Conseil départemental.