

# ATELIER DE CONCERTATION

## SUR LE RÉSEAU EXPRESS VÉLO

### LABÈGE/ESCALQUENS



**RÉSEAU EXPRESS VÉLO**  
Labège / Escalquens

à DIAGORA, Labège

**Le 8 octobre 2020**

**à 18h**

# COMPTE-RENDU

Création CDS1/20/08/1980

# INTRODUCTION

L'atelier du 8 octobre a réuni une trentaine d'usagers et d'habitants du secteur afin d'échanger autour des différents variantes et plus particulièrement sur la problématique de la gestion des intersections.

La soirée a démarré par un retour sur l'atelier précédent qui portait sur la réflexion autour des hypothèses de variantes, et sur des échanges menés lors d'un atelier avec un public jeunes (16-25 ans).

L'atelier n°1 avait permis d'identifier des tracés alternatifs sur certaines hypothèses. Des points positifs comme négatifs sur chacun des tracés ont été relevés mais également des points de vigilance à étudier, comme la question des dénivelés au droit des intersections.

Ce dernier point étant au coeur de ce deuxième atelier, le Conseil départemental a partagé la définition des différents types d'aménagements au droit d'une intersection, à l'appui des guides techniques existants et au travers d'exemples concrets :

- Intersection à passage inférieur
- Intersection à passage supérieur passerelle
- Intersection passage à plat avec feu
- Intersection à passage à plat au droit giratoire

Le support de présentation est joint en annexe.

Les participants ont ensuite travaillé par tables de 4 personnes autour des différentes variantes et des aménagements de leurs intersections avec pour objectif de proposer, des choix d'aménagements (explicités) les plus pertinents à étudier.

## Les participants à l'atelier

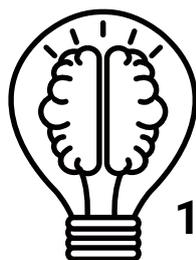


**8 femmes, 18 hommes**

**+ 60 ans : 10,**

**40-60 ans : 13,**

**20-40 ans : 3**



**Cyclistes réguliers ou passionnés**

**1 atelier : 78 heures de travail cumulées**

Les pages qui suivent sont la retranscription exhaustive de toutes les contributions sur les intersections des variantes.

# RETOURS TERRAINS

Présentation des contributions récoltées lors d'un atelier sur la Mobilité animé auprès de jeunes accompagnés par la mission locale de la Haute-Garonne, qui s'est tenu le lundi 5 Octobre 2020.



Lors de la soirée 8 nouvelles contributions sous forme de "profil types" d'utilisateurs ont été fournies par les participants à l'atelier : 2 usagers profil "jeunes" lycéen et étudiant, ainsi que 6 usagers "salariés" travaillant sur le secteur de Labège. Voici quels sont leurs freins et motivations à un futur usage du REV Labège-Escalquens.



# L'ANALYSE DES INTERSECTIONS

## Les points de vigilance

- Donner la priorité aux cyclistes, notamment lors des aménagements de types feux, ou passage à plat au giratoire...
- Proposer le dénivelé pour les voitures et un passage à plat pour les cyclistes
- Limiter les arrêts pour les vélos et privilégier la continuité du parcours
- Positionner le REV du côté des points d'intérêts : centre commercial, ZA, services...

## Les aménagements à étudier

- Dans les différentes tables, les aménagements permettant une circulation séparée des voitures ont été largement privilégiés dans la plupart des intersections, toutes variantes confondues.
- Les passages inférieurs malgré la contrainte que le REV puisse être inondable à certains moments doivent être étudiés ainsi que plusieurs passerelles .
- Le principe de bande cyclable de part et d'autre de la route est complexe à gérer pour les intersections =>Privilégier les 2 voies d'un même côté
- Afin de sécuriser les cyclistes, la question d'ajout de ralentisseurs pour les voitures avant les traversées est posée.

## De nouvelles propositions à analyser

- Un axe au centre prioritaire à l'image des transports en site propre pour les bus
  - Contre argument : lors des intersections cet aménagement nécessiterait de traverser les routes empruntées par les autres véhicules ainsi qu'un sentiment d'insécurité lié au fait d'être entouré par les deux routes
- Des feux à double effets et à déclenchement rapide
- Les besoins du public jeunes ( collégiens, lycéens, étudiants...) : les futurs usagers du REV .

# LES INTERSECTIONS

## Les passages inférieurs / supérieurs

- Avantages:
  - Pas d'arrêt pour les vélos
  - Utiliser les dénivelés naturels
  - Pas de conflits vélos / voitures
  - Option colimaçon : emprise faible
- Inconvénients :
  - Attention aux rayons de courbure
  - Garder une bonne visibilité
  - Attention au dénivelé
  - Certains raccordement sont impossibles, avec le maillage des pistes cyclables existantes
  - Risque inondation
  - Colimaçon : peu pratique
  - Passerelles : parfois glissante si en bois
  - Coût

### Evaluation selon les critères d'usages

**Sécurité des cyclistes**

**Continuité du parcours**

**Connexion / accessibilité**  
**confort d'utilisation**

visibilité du tracé  
conception aménagement

**Priorité au vélo**

## Passage à plat avec feu

- Avantages :
  - feu immédiat après appui ou déclenchement automatique pour interrompre le flux important de circulation voiture
  - Des feux à double effets et à déclenchement rapide
  - Sécurité pour les cyclistes
  - Interconnexion avec les zones d'activités, restaurants, services..
- Inconvénients
  - Ralentissement des vélos
  - mauvais impact en terme de fluidité du parcours

### Evaluation selon les critères d'usages

**Sécurité des cyclistes**

**Continuité du parcours**

**Connexion / accessibilité**

confort d'utilisation  
visibilité du tracé

**conception aménagement**

Priorité au vélo

## Passage à plat au giratoire

- Avantages :
  - pas de dénivelé
- Inconvénients :
  - Impossible pour une piste à double sens
  - insécurité : partage de la route vélo / voitures

### Evaluation selon les critères d'usages

**Sécurité des cyclistes**

Continuité du parcours

**Connexion / accessibilité**

**confort d'utilisation**

visibilité du tracé

**conception aménagement**

**Priorité au vélo**

# LES INTERSECTIONS

## Traversée pyrénéenne



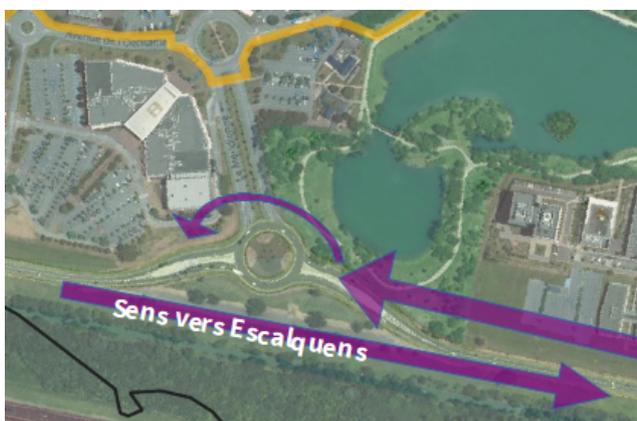
- Passage à plat avec gestion de la priorité au feu (vélo prioritaire)
- plutôt des ronds points mais avec protection des cyclistes qui s'engagent
- Passage supérieur / rampe ou passerelle avec colimaçon pour vélos et passerelles

## Traversée RD916



- Passage à plat au giratoire avec priorité vélo
- Passage inférieur

## Traversée méridienne - giratoire (cinéma)



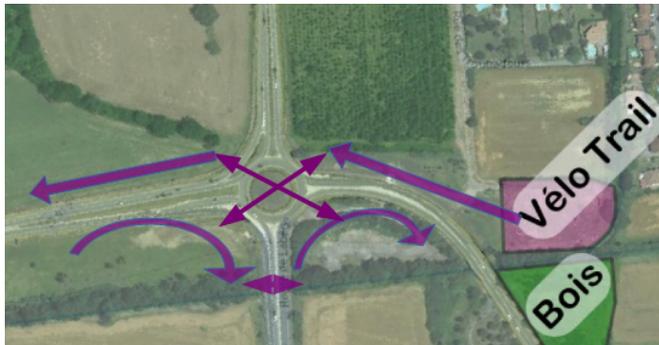
- Passage à plat avec feu double côté nord, permettrait de supprimer la traversée pyrénéenne .
- Passage à plat en dehors du giratoire dans le sens Toulouse => Labège
- Passage en dénivelé : déblai existant; donc étudier la possibilité de pouvoir passer à niveau pour les vélos et pour les voitures au-dessus.



Proposition de tracé de l'une des tables

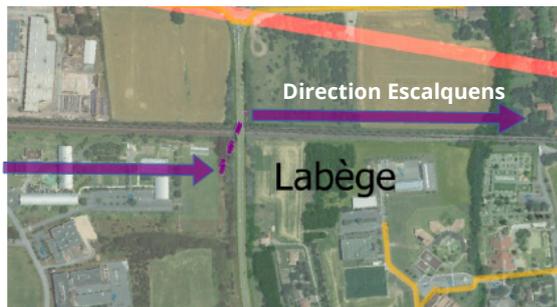
# LES INTERSECTIONS

## Traversée RD57



- Passage en dénivelé de type échangeur vélo au-dessus du giratoire.
- Passage inférieur pour les vélos, dénivelé pour les voitures uniquement. (+1)
- Passage supérieur / rampe ou passerelle
- Passage à plat avec feu.

## Traversée RD57 (variante voie SNCF)



- En amont du giratoire côté Labège, celui des activités, la Rev passe au sud, puis bascule côté Nord pour donner accès aux lieux d'habitations côté Escalquens
- Utiliser passage inférieur existant sous la voie ferrée
- Pas d'utilité de relier la gare
- Privilégier une entrée en REV au droit du giratoire de La Cousquille.

## Traversée Berjean (Tricou) et traversée av P. Riquet



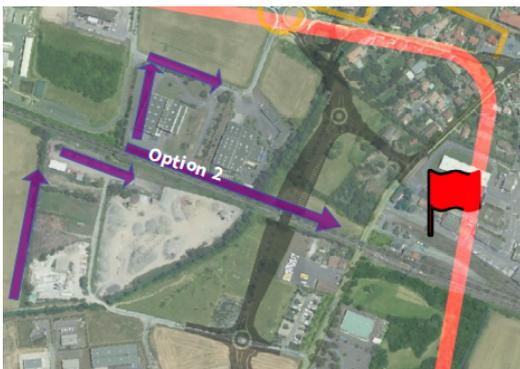
- Passage à Faible dénivelé pour la traversée Berjean (Tricou) de type passerelle suffisamment large à créer.
- Traversée P. Riquet : Passage à plat avec gestion de priorité (pour le REV) et balisage au sol.

# LES INTERSECTIONS

## Traversée voie SNCF



Plusieurs tables ont proposé un aménagement du chemin de Bogue, avec passage inférieur sous la ligne de chemin de fer, permettant de rejoindre directement le rond-point du collège.



← Nouvelles propositions d'aménagement en passant par le chemin de bogue

## Autres intersections

- **Traversée Tolosane** : Passage dénivelé existant: agrandir la passerelle piétonne existante ou en faire une autre.
- **Station Bus** : passage à plat avec feux double priorité
- **Talus du stade & Talus de la gare** : passage à plat sans gestion de priorité
- **Franchissement Giratoire RD79** : passage à plat avec gestion de priorité sur la voie en direction de Décathlon
- **Passage dénivelé Av des Cathares** : Passage en dénivelé pour passer de l'autre côté de la voie.
- Passage agricole, etc.

# CONCLUSION

Sur l'ensemble des tables la question des connexions a été centrale dans les échanges notamment en ce qui concerne la desserte des zones d'activités / commerciales / services / autres transports (métro, train, bus..), mais également la cohérence avec le réseau cyclable existant.

Les passages en dénivelé inférieurs sollicités dans les différentes variantes, mettent en exergue la question de l'inondabilité du REV .

Ces deux points seront à approfondir lors des études.

# PROCHAINES ÉTAPES

Afin de nous adapter aux contraintes sanitaires nouvellement entrées en vigueur, et de garder la dynamique d'échanges et de travail du groupe de concertation mobilisé lors des deux premiers ateliers, la concertation se poursuit via un processus numérique se déroulant entre novembre et décembre 2020.

- Du 5 novembre au 20 novembre : consultation numérique
- Début décembre en fonction du contexte sanitaire nous organiserons un atelier à distance.