



**Le nouveau  
réseau cyclable  
du quotidien**

**Compte rendu  
de l'Atelier de concertation  
REV1 « Escalquens – Labège »**

**Lundi 29 Novembre 2021 de 18h30 à 21h30**  
*Nouvelle salle des fêtes de Labège*

## Sommaire

<b><i>Préambule .....</i></b>	<b><i>3</i></b>
<b><i>Introduction politique.....</i></b>	<b><i>3</i></b>
<b><i>Présentation des caractéristiques d'un Réseau Express Vélo .....</i></b>	<b><i>3</i></b>
<b><i>Présentation du REV Escalquens – Labège – Toulouse et de ses quatre variantes de tracés.</i></b>	<b><i>4</i></b>
<b><i>Temps participatif .....</i></b>	<b><i>5</i></b>
<b><i>Restitution des échanges par groupe .....</i></b>	<b><i>6</i></b>
<b><i>Temps d'échanges .....</i></b>	<b><i>11</i></b>
<b><i>Synthèse politique .....</i></b>	<b><i>11</i></b>
<b><i>ANNEXE – Questionnaire d'évaluation de la séance .....</i></b>	<b><i>13</i></b>

## Préambule

68 personnes étaient réunies le 29 novembre 2021 à la salle du Conseil Municipal de Labège pour assister à l'atelier de concertation proposant d'analyser les tracés à l'étude pour le futur Réseau Express Vélo (REV) entre Escalquens – Labège et Toulouse.

Il avait pour objectif de :

- Présenter l'état d'avancement des études sur l'aménagement d'un Réseau Express Vélo entre Escalquens – Labège et Toulouse et la démarche de concertation mise en œuvre par le Conseil Départemental ;
- Présenter les 4 variantes de tracés en cours d'études ;
- Recueillir les analyses usagers (répartis en 4 groupes – usagers motorisés de la route ; habitant.e.s du territoire – cyclistes habitant sur le territoire et cyclistes travaillant sur le territoire) des 4 variantes de tracés.

## Introduction politique

**Par Jean-Michel Fabre, Vice-président - Transition écologique, Mobilités douces, Logement, Habitat du Conseil départemental**

Jean-Michel Fabre rappelle le contexte 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
- **Axe 2** : Consolider le réseau cyclable touristique et de loisir
- **Axe 3** : Soutenir le territoire cyclable partout en Haute-Garonne
- **Axe 4** : Promouvoir la pratique cycliste pour tous en Haute-Garonne
- **Axe 5** : Dialogue citoyen : co-construire les réseaux départementaux

Pour l'ensemble des REV, Jean-Michel Fabre précise que le Conseil Départemental suit la même démarche de co-construction avec les élus et les citoyens du territoire pour proposer des aménagements cohérents avec les attentes et les projets locaux.

La réunion de ce soir en est un exemple en invitant les participant.e.s à réfléchir sur chacun des quatre tracés en cours d'étude pour ce futur Réseau Express Vélo.

L'analyse des participant.e.s viendra s'ajouter aux analyses techniques et permettront d'éclairer au même titre que les analyses techniques, financières et environnementales, les décideurs politiques pour retenir le tracé final.

## Présentation des caractéristiques d'un Réseau Express Vélo

**Par Julien Klotz, Conseiller départemental en charge de la politique cyclable du Conseil départemental**

Julien Klotz rappelle qu'un Réseau Express Vélo vient avant tout compléter, et non se substituer, aux réseaux cyclables existants. Cet aménagement à haut niveau de service vise

avant tout à assurer la sécurité des cyclistes sur leurs trajets. Pour cela, un REV propose aux cyclistes 4 m de large (un double sens cyclable de 2m de large pour chaque voie), strictement séparés des véhicules motorisés ainsi que des piétons, lorsque cela est possible, tout en restant efficaces, lisibles, continus et confortables pour pouvoir favoriser le report modal de tous pour les trajets du quotidiens de 5 à 25 km de long.

## Présentation du REV Escalquens – Labège – Toulouse et de ses quatre variantes de tracés.

Par **Vincent Eche**, *Directeur Adjoint Territorial Nord* à la *direction des Routes du Conseil Départemental*.

Vincent Eche rappelle le périmètre du REV Escalquens – Labège – Toulouse, qui part des « portes de Toulouse au niveau du lac de Labège pour arriver au niveau de la gare d'Escalquens ». Les différents itinéraires étudiés sont délimités par la voie ferrée au Nord, et par l'Hers et la RD916 au Sud.

Vincent Eche revient sur les rendez-vous de dialogue citoyen engagés et proposés par le Conseil Départemental entre l'été 2020 et Mars 2021, pour proposer des aménagements les plus adéquats possible. Ces rendez-vous, en présentiel ou en visio, ont permis de confirmer l'utilité d'un Réseau Express Vélo sur le territoire de Labège et Escalquens et d'identifier les caractéristiques et les critères d'usages qui feront la réussite du projet de REV, qui garantiront son utilité et utilisation.

Les critères de réussite ressortis des rendez-vous de concertation sont les suivants :

- Assurer **une bonne connexion** avec les autres réseaux cyclables, les réseaux de transports en commun, les activités et lieux d'intérêts du territoire ;
- Proposer des **services et équipements vélo adaptés** en complément de l'itinéraire (stationnements, outils de gonflage, réparation ...) ;
- Permettre aux cyclistes de **rouler en sécurité et de manière confortable** sur tout l'itinéraire, avec une vitesse de référence de 30 km/h ;
- Proposer un **tracé lisible** avec un parcours **le plus à plat possible** (pentes limitées à 4% maximum) et avec **des rayons de courbes pour les virages à minima de 20 m**.
- Proposer des insertions fluides et en toute sécurité sur le REV ;
- Étudier l'ensemble des possibilités (inférieurs, supérieurs, à plat) lorsque des franchissements de voies routières se présentent.

Ces critères d'usages ont permis de guider l'élaboration des différentes variantes d'itinéraires sur le territoire qui sont présentées ce soir :

- Variante voie ferrée
- Variante Occitane
- Variante RD916
- Variante le long de l'Hers

Ces 4 variantes sont présentées dans le support de présentation joint en annexe.

## Temps participatif

L'objectif du Conseil Départemental est de retenir un tracé final pour le REV Escalquens – Labège -Toulouse à la fin de l'année 2021.

Pour éclairer le choix final des décideurs politiques, le Conseil Départemental ouvre, via l'atelier de ce soir, une seconde phase de concertation qui consiste à recueillir, pour chacune des 4 variantes approfondies depuis mars 2021, le regard de l'ensemble des usagers, cyclistes ou non, qui seront impactés par l'arrivée de ce nouvel aménagement.

Pour rendre compte de leur analyse, les participant.e.s sont répartis en 4 groupes au « profils » différents :

- Les usagers cyclistes habitant sur le territoire ;
- Les usagers cyclistes travaillant sur le territoire ;
- Les habitant.e.s du territoire (non cyclistes)
- Les usagers de la route (notamment motorisés).

A noter que les commerçant.e.s et les chef.fe.s d'entreprise ont été approché.e.s mais n'ont pu se mobiliser ce soir.

Chaque groupe est encadré par une animatrice et un.e représentant.e du Conseil Départemental pour toute précision technique éventuelle.

Chaque groupe travaille en 4 temps :

- **Temps 1 - 30 min** : L'ensemble du groupe discute et identifie ce qui est acceptable, moins acceptable, ce qui est important à prendre en compte et les points de vigilance à avoir pour chaque tracé ;
- **Temps 2 – 20 min** - Un porte parole pour chaque groupe partage les premiers retours et impressions à l'ensemble des participant.e.s ;
- **Temps 3 – 30 min** – retours en sous groupes pour vérifier les points convaincants et moins convaincants pour chaque variante en prenant compte les retours des autres groupes. Ce temps permet également de réfléchir aux ajustements éventuels à réaliser pour limiter les potentiels conflits d'usages.
- **Temps 4 – 20 min** – Les animatrices de chaque groupe présente les conclusions finales du groupe.

## Restitution des échanges par groupe

Groupe « Habitants du territoire »	Groupe « Usagers de la route »	Groupe « Cyclistes habitant sur le territoire »	Groupe « Cyclistes travaillant sur le territoire »
<b>VARIANTE VOIE FERREE</b>			
<b>POINTS FORTS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dessert bien les gares et est proche des métros (10 pers)</li> <li>Pas d'impact sur la circulation automobile</li> <li>La variante qui répond le plus aux critères du REV, notamment sur la rapidité du trajet le long de la voie ferrée et sur l'usage développé pour de nombreuses personnes</li> <li>La variante moins polluée que l'occitane ou la RD916</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucun impact sur les automobilistes</li> <li>Meilleure cohabitation entre voiture et vélo</li> <li>Mieux que les autres car moins de pollution que le long d'une route</li> <li>Proximité des stations de métro et des habitations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Répond bien à l'objectif de continuité : tracé très direct, paraît le plus court</li> <li>Permet de bien desservir la zone Enova au Sud</li> <li>Elle est aussi proche du village / des zones d'habitat (même si la connexion au Nord n'est pas évidente, comme pour toutes les variantes) : elle semble plus opportune donc plus à même d'être utilisée pour les habitants du territoire</li> <li>Des risques de pollutions moindre que sur les autres variantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La variante la plus sécurisée car elle propose le moins de croisements de voitures</li> <li>Connecte bien le côté Ouest du territoire</li> <li>Propose une connexion à proximité du futur métro</li> </ul>
<b>POINTS FAIBLES</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Proximité des trains qui pose la question du souffle et du bruit, pour les cyclistes mais aussi pour les piétons (ex : enfants)</li> </ul> <p><i>NB : un participant précise qu'il y a des zones interdites pour cette raison donc la piste cyclable sera forcément à l'extérieur de la zone de fort souffle</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Connexion à pied plus difficile (pour ne pas prendre la voiture pour aller rejoindre le REV) pour les gens habitant au sud</li> <li>Peut faire doublon avec la voie cyclable existante</li> <li>Un peu excentrée comme artère</li> <li>Pose question du point de vue de l'accès aux secours</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Question : pour les cyclistes, est-ce confortable ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inquiétudes sur la proximité de la voie ferrée : le passage des trains génère du bruit et un souffle qui peut être inconfortable voire dangereux pour les cyclistes</li> <li>→ une variante acceptable si des dispositifs sont mis en place pour protéger les cyclistes du bruit et du souffle</li> <li>Un gros problème de foncier qui peut occasionner des coûts importants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peut faire doublon avec la RD16 (piste cyclable existante) même si celle ci n'a pas les caractéristiques REV.</li> <li>Ne connecte pas au-delà de la voie ferrée, contrairement à la piste existante sur la RD 16</li> <li>Connexion plus difficile avec le secteur d'activité d'Enova par rapport aux variantes Occitane ou RD916.</li> <li>Cette variante peut être gênante pour les cyclistes avec un passage fréquent de train, à une vitesse pouvant aller jusqu'à 100 km/h, qui génère du souffle et du bruit.</li> <li>→ Débat au sein du groupe sur la mise en place de murs anti bruits pour réduire ces nuisances : certain.e.s cyclistes seraient favorables à utiliser un REV aménagé le long de la voie ferrée s'ils sont séparés de la voie ferrée par des murs anti bruits ou des haies végétales. Néanmoins, d'autres cyclistes du groupe estiment que cette solution de murs anti bruit n'est pas satisfaisante car trop coûteuse et pas vraiment efficace pour protéger des nuisances des trains. Ils avancent que les haies de séparation ont un coût non négligeable d'entretien.</li> <li>Doute sur la sécurité réelle en raison de la proximité avec le train</li> <li>Problème d'accès pour les secours sur cette variante</li> <li>Besoin d'acquiescer du foncier (coût financier)</li> <li>Impact en termes de biodiversité si l'on supprime les haies aux abords de la voie ferrée pour aménager le REV</li> </ul>
<b>REMARQUES / QUESTIONNEMENTS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Questionnement sur l'existence d'une clôture.</li> <li>Questionnement sur le positionnement des murs antibruit.</li> <li>Questionnement sur l'impact sur la biodiversité le long de la voie ferrée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- l'ancien Maire de Labège est convaincue que la REV va permettre d'aller prendre le métro : il est donc préférable qu'elle soit très proche des stations (ce qui est le cas de cette variante)</li> <li>- un participant se dit surpris par cette variante</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Questionnement sur l'élargissement des voies SNCF et la pérennité du REV</li> <li>Attention à l'arrivée de la gare avec le métro : l'aménagement de cette gare ne va-t-elle pas remettre en cause l'aménagement REV ?</li> <li>Attention à la cohabitation avec les piétons si cet itinéraire doit aussi être rendu piéton</li> <li>Quelle complémentarité avec la piste sur la RD16 ? cela ne risque-t-il pas de faire doublon ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quelle sécurité à proximité des trains dont le passage est rapide et fréquent ?</li> <li>Quel liens prévus avec les projets de pistes cyclables/ d'aménagements portés par le SICOVAL ?</li> <li>Des liaisons prévues pour traverser la voie ferrée et desservir l'autre coté ?</li> <li>Quelles liaisons pour rejoindre la zone commerciale ?</li> <li>Quel lien avec le projet de doublement de la voie ferrée ?</li> </ul>

Groupe « Habitants du territoire »	Groupe « Usagers de la route »	Groupe « Cyclistes habitant sur le territoire »	Groupe « Cyclistes travaillant sur le territoire »
<b>VARIANTE OCCITANE</b>			
<b>POINTS FORTS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Variante qui favorise l'interconnexion autour de la ZAC</li> <li>• Proximité des lieux de vie</li> <li>• Comme ce sera limité aux vélos, ce sera mieux qu'aujourd'hui en termes de cohabitation voiture-vélo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proximité des lieux de vie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Variante qui dessert très bien la zone Enova puisqu'elle passe au centre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La plus à plat</li> <li>• Propose des connexions à proximité du futur métro</li> <li>• Facilité d'aménagement de la partie sur « champs »</li> <li>• La variante la plus centrale, car elle propose une desserte immédiate de lieux d'activités / d'emplois (mais ce n'est pour le groupe pas la priorité N°1 d'un REV qui reste la continuité / vitesse)</li> </ul>
<b>POINTS FAIBLES</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pose la problématique de la connexion pour les personnes habitant au Nord : est-ce un « intramuros labégeois » ?</li> <li>• Trop d'intersections avec les voitures : crainte de trop bouchons au rond point. Les habitants craignent les conflits avec les voitures.</li> <li>• Une variante qui ne répond pas aux critères du REV du fait de ces intersections nombreuses.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beaucoup trop d'intersections avec les voitures : inenvisageable pour le groupe</li> <li>• Trop près du giratoire : la REV doit être plus loin du rond-point (car les voitures vont très vite) : problème de visibilité (notamment au lever du jour)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les entrées et sorties de véhicules sur une moitié du tracé ne permettent pas d'avoir un niveau de service REV : élément réhibitoire pour les participants → une variante acceptable si le schéma de déplacement sur ce secteur était globalement repensé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trop d'intersections donc d'arrêt et de rencontres de voitures, ce qui ne répond pas aux caractéristiques d'un REV qui devrait selon le groupe, garantir une vitesse et continuité aux usagers avant une bonne desserte.</li> <li>• Trop de circulation notamment au niveau du McDo</li> </ul>
<b>REMARQUES / QUESTIONNEMENTS</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le groupe souhaite 0 intersections, car c'est trop dangereux. Ceci étant, il a été précisé que l'on peut imaginer que la considération des uns et des autres va s'améliorer petit à petit.</li> <li>- Une solution pour améliorer la cohabitation : des marquages verts.</li> <li>- Concernant la cohabitation, un participant (cycliste) indique que plus il y aura de vélos, plus les voitures devront faire attention.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Questionnements sur le risque de cohabitation avec les piétons</li> <li>• Un retour mitigé sur la superposition avec une ligne de bus <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Certains considèrent que cela fait « double emploi »</li> <li>○ D'autres considèrent que cela est au contraire complémentaire (ce ne sont pas les mêmes publics, ou des cyclistes peuvent préférer prendre le bus par mauvais temps)</li> </ul> </li> <li>• Dans tous les cas la voie Occitane est à améliorer, mais ce n'est pas un REV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il faut des connexions sur un REV mais pas trop nombreuses : elles doivent être bien réparties, or cette variante en propose trop et diminue le niveau de service attendu pour le REV</li> <li>• Le groupe souhaite avoir le moins d'arrêts possible sur un REV, ce que ne propose pas cette variante.</li> <li>• Cette variante n'est pas un REV mais plutôt un « bon réseau cyclable secondaire »</li> </ul> <p>→ Proposition : Si cette variante est retenue, il faudrait revoir le plan de circulation de la zone pour ralentir le flux de voitures (avec une zone 30 sur la ZAC) et minimiser au maximum les arrêts pour les cyclistes et le croisement de véhicules / voitures. Pour pallier à cela, le groupe propose de proposer deux voies larges : une pour le REV, à double sens et une voie en sens unique routier. Cette option permet de ne pas exclure totalement les véhicules de la ZAC.</p> <p>→ Ou proposition d'aménager des parkings extérieurs et de rendre la ZAC circulaire uniquement à vélo ou à pieds.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le groupe s'interroge à nouveau sur le liens entre ce projet de REV et le projet de ZAC du SICOVAL voire le projet d'aménagement cyclable dit la Diagonale.</li> <li>• Veiller à faire le REV en pensant et en anticipant les changements / évolutions de la zone ENOVA avec l'arrivée du métro. Le métro va aider au report modal et amener davantage des piétons sur la zone. Il faudra sûrement être à l'avenir, plus vigilants à la cohabitation avec les piétons qu'avec les voitures dans cette zone.</li> </ul>

Groupe « Habitants du territoire »	Groupe « Usagers de la route »	Groupe « Cyclistes habitant sur le territoire »	Groupe « Cyclistes travaillant sur le territoire »
<b>VARIANTE RD916</b>			
<b>POINTS FORTS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Variante qui favorise l'interconnexion autour de la ZAC. Elle apparaît comme le meilleur compromis pour l'interconnexion.</li> <li>• Variante qui semble la plus centrale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Très lisible</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un tracé direct, droit, qui semble rapide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Variante qui propose le plus de connexions</li> <li>• C'est la variante qui semble pour le groupe, proposer le meilleur des compromis entre haut niveau de service en termes de vitesse et connexions aux services, zones d'emplois et aménités du territoire (bien que pour ces connexions, il faudrait créer quelques capillaires à des endroits stratégiques).</li> <li>• Variante la plus adéquate, assez directe, alimente le plus la zone d'activités et d'emplois</li> <li>• Est du bon côté de la RD16 pour desservir la zone ENOVA contrairement à la variante Hers</li> <li>• Suit le Berjean</li> </ul>
<b>POINTS FAIBLES</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pose la problématique de connexion pour les personnes habitant au Nord : « intramuros labégeois » ?</li> <li>• Des craintes sur la pollution des automobiles (3 pers, mitigé)</li> <li>• Danger et ralentissements des intersections (aux ronds points).</li> <li>• Coût du foncier à acquérir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Danger des 3 intersections : danger pour les cyclistes et contrainte forte pour les automobilistes (être en attention permanente et peur de renverser quelqu'un)</li> <li>• Pas envisageable (pour certains) d'arrêter les voitures sur les 3 carrefours : éviter (voire proscrire) les intersections à plat</li> <li>• Attention : Beaucoup d'automobilistes sont déjà excédés par les embouteillages. Il ne faut pas que la REV en ajoute.</li> <li>• Pollution pour les cyclistes</li> <li>• Trajet pas agréable pour les cyclistes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Variante qui est très loin du village : risque d'être peu utilisée pour les habitants du territoire</li> <li>• Des craintes importantes sur la pollution et le bruit liées aux voitures : la RD916 a un trafic très important et à forts impacts + les participants ne sont pas convaincus par une solution de type masque végétal</li> <li>• La variante permettant de déniveler l'ensemble des croisements vélos/voitures serait acceptable en termes d'usages (mitigé) mais très onéreuse</li> <li>• La variante proposant des intersections à plat ne paraît globalement pas envisageable pour les participants (trop dangereux)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rampes trop importantes si choix des viaducs / passages supérieurs pour les croisement des RD. → <b>Le groupe préfère favoriser les passages inférieurs pour les croisement</b> pour limiter les pentes / rampes. Les cyclistes ne veulent pas monter trop haut</li> <li>• Passages inférieurs en zones inondables</li> <li>• Emprises foncières importantes : coût d'acquisitions important</li> <li>• Impact environnemental important</li> <li>• Pollution en raison de la proximité de la RD916</li> </ul>
<b>REMARQUES / QUESTIONNEMENTS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le métro va changer le mode d'utilisation de cet axe : moins de voitures et plus de piétons</li> <li>• Penser aux aménagements paysagers de cette variante très urbaine.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quelles sont les prévisions de trafic sur la RD916 ? sera-t-elle plus ou moins empruntée dans le futur ? → il est prévu une densification du trafic sur cette voie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La réduction du trafic pourrait rendre acceptable cette proposition (moins de pollution à la source + moins de danger) : faut-il tabler sur une évolution à moyen long terme ? (avis mitigé)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quelles séparations de la RD ? Des haies ou des « écrans végétaux » rendraient cette variante acceptable pour le groupe</li> <li>• Cette variante requiert de faire le pari sur la croissance des véhicules électriques pour limiter l'exposition aux particules fines tout en circulant sur le REV</li> <li>• Quels itinéraires de substitutions si les passages inférieurs se retrouvent inondés ?</li> <li>• Prêts à accepter des rayons inférieurs à 20m si on en retrouve 1 voire 2 grand maximum sur un tracé.</li> </ul>

Groupe « Habitants du territoire »	Groupe « Usagers de la route »	Groupe « Cyclistes habitant sur le territoire »	Groupe « Cyclistes travaillant sur le territoire »
<b>VARIANTE HERS</b>			
<b>POINTS FORTS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Néant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Limitation des intersections</li> <li>Vue / ambiance plus agréable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Néant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapide et directe si l'on souhaite aller uniquement à Toulouse</li> <li>Plus Bucolique (bien que cet argument fut retiré lorsque le groupe a appris l'obligation de respecter le 10m de distance avec l'Hers)</li> </ul>
<b>POINTS FAIBLES</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Variante qui pose le plus la question de l'impact environnemental : le morcellement du territoire entraîne la création de « dents creuses », rapidement urbanisées. Cela va à l'encontre d'une préservation des terres agricoles, dans la perspective de futures problématiques alimentaires (5 pers)</li> <li>Mauvaise interconnexion avec la ZAC et alentours.</li> <li>Problématique de connexion pour les personnes habitant au Nord, encore pire pour cette variante.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trop loin du village : comment s'y raccorder ?</li> <li>Loin des zones d'activités</li> <li>Trop près du canal</li> <li>Crainte : inondabilité et déchets/pollution que va engendrer la REV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tracé très loin du village : elle ne sera pas utilisée par les habitants</li> <li>Aucune connexion au territoire (ou très compliquée pour les cyclistes), y compris à Labège Innopole</li> <li>Une itinéraire qui n'est fait que pour entrer et sortir et ne permet pas d'irriguer le territoire : peu d'intérêt</li> <li>L'ensemble des participants jugent négativement cette variante</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ne dessert pas du tout le territoire local : le groupe souhaite avant tout connecter du territoire local et pas Toulouse. Si l'on souhaite aller à Toulouse, le groupe préfère utiliser le Canal du Midi : ce itinéraire cyclable existant est, pour le groupe, suffisant pour rejoindre Toulouse.</li> <li>Variante pas bien connectée avec le territoire : n'incite pas à changer de modes de transports</li> <li>Ouvrage en colimaçon étudié peu adapté</li> <li>Inondable</li> <li>En zone protégée = impact environnemental fort</li> <li>Du mauvais côté de la RD916</li> </ul>
<b>REMARQUES / QUESTIONNEMENTS</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quel impact environnemental ?</li> <li>Quel impact sur les terres agricoles ?</li> </ul>		

Groupe « Habitants du territoire »	Groupe « Usagers de la route »	Groupe « Cyclistes habitant sur le territoire »	Groupe « Cyclistes travaillant sur le territoire »
<b>REMARQUES GÉNÉRALES</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La question de l'interconnexion avec le métro : il serait bien de penser aux emplacements de <b>garage à vélo sécurisé</b></li> <li>• La question de l'<b>accès des secours (3 pers)</b> : quels points d'accès ?</li> <li>• Serait-il possible de <b>diffuser les plans</b> ?</li> <li>• Il semble que les variantes manquent <b>d'interconnexion avec les autres REV</b></li> <li>• Pourrait-on modifier la <b>circulation des voitures</b> pour les variantes occitane, RD916 et Hers ? Aller dans le sens d'une diminution de l'accès pour la voiture (réduire à une voie)</li> <li>• Quel <b>éclairage</b> selon les zones ?</li> <li>• Les habitants souhaiteraient que des <b>mesures de pollution</b> soient faites pour évaluer quelle variante est la moins polluée pour les cyclistes.</li> <li>• Peut-on faire des <b>études d'utilisation</b> ?</li> <li>• Les <b>aménagements paysagers</b> : quel entretien est prévu ? quelles essences seront choisies ?</li> <li>• A-t-on pensé à la connexion du REV avec le <b>prolongement de la RD916</b> ?</li> <li>• <b>Personne à mobilité réduite utilisatrice de fauteuil roulant</b> : iels ne sont pas à traiter comme des piétons mais comme des <b>cyclistes</b> (car la vitesse est possible avec le fauteuil). Si le revêtement est imperméable et que la route est incurvée, c'est trop dangereux de rouler en fauteuil.</li> <li>• Problématique de la <b>connexion au réseau secondaire (9 pers)</b></li> <li>• Faire attention aux <b>connexions</b> avec le reste des réseaux : très important pour diminuer l'usage de la voiture.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>La question des intersections</b> est la principale problématique de la cohabitation voiture / vélo. Pour certains participants, il faut éviter à tout prix les traversées à plat (pas de croisement des voitures avec les vélos). Pour d'autres, des solutions peuvent être imaginées : via un bon marquage au sol notamment et via la pédagogie (au fur et à mesure les habitudes changent). Il a été indiqué notamment que séparer complètement les vélos des voitures permettrait de redonner confiance aux cyclistes, et donc de promouvoir l'utilisation du vélo (sinon, on reprend vite sa voiture pour certains trajets). Un participant a indiqué qu'aujourd'hui, à certains carrefours, il avait peur de percuter un vélo, ou un piéton car il n'a aucune visibilité : cela oblige à être extrêmement vigilant (et les vélos ne le sont pas toujours...)</li> <li>• <b>La question de l'usage de la REV</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour certains, cette REV ne sera pas ou peu utilisée par les habitants de Labège, car ils vont travailler bien plus loin (St Jory, Montaudran...).</li> <li>- quels engins pourront rouler sur les REV ? ne pas oublier qu'il y aura des vélos électriques (qui vont vite), des trottinettes, etc...</li> </ul> </li> <li>• <b>La question des modes de déplacements d'avenir et de l'éducation à l'usage de la route</b> : une participante a insisté sur la nécessité de mener des concertations avec les jeunes du territoire car ce sont eux qui feront la mobilité de demain. Il est également impératif de faire de la pédagogie auprès d'eux (par exemple, les programmes « savoir rouler à vélo »).</li> <li>• Les REV seront-elles éclairées ? (pour plus de sécurité)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Souhait d'une meilleure vision sur les connexions permises par le REV</li> <li>• Une problématique générale sur toutes les variantes : les <b>connexions Nord/Sud</b> : importance de bien travailler les connexions des deux côtés</li> <li>• Dans tous les cas, le développement du REV sur le territoire pourrait être l'occasion de <b>repenser les déplacements sur toute la zone</b> (!\ ce qui dépasse les compétences du Département)</li> <li>• Une inquiétude sur la réglementation des usages de ce REV, en particulier par les <b>trottinettes électriques</b> (jugées dangereuses par les participants)</li> <li>• Importance de penser aux <b>accès secours</b></li> <li>• Des <b>stationnements vélo</b> à prévoir autour des REV pour en faciliter l'usage</li> <li>• Un retour d'usage : monter et descendre n'est pas réhibitoire ; l'enjeu principal pour les cyclistes est <b>d'avoir le moins d'arrêts (et donc de croisements) possibles</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour le groupe, le REV doit avant tout garantir une vitesse de circulation sur l'ensemble du trajet, plutôt que beaucoup de connexions.</li> <li>• Cependant, il est important que le REV puisse desservir le territoire. Les connexions doivent donc être peu nombreuses mais surtout bien réparties. <b>Il faut le moins d'arrêts possible sur un REV.</b></li> <li>• Vitesse = Continuité = sécurité car garantie de ne pas croiser d'autres modes de transports</li> <li>• <b>Passages inférieurs à favoriser si ouvrages il y a. Favoriser les passages inférieurs ou supérieurs si trop de croisements prévus sur un itinéraire.</b></li> <li>• <b>Minimiser au maximum les rayons inférieurs à 20m</b></li> <li>• Penser aux équipements de stationnement vélo le long du REV et auprès des arrêts de métro / bus</li> <li>• Penser aux connexions du REV avec le futur métro + projet territoriaux notamment du SICOVAL</li> <li>• Quelles continuités à partir d'Escalquens ?</li> <li>• Repenser la circulation au sein de la zone ENOVA si REV et si arrivée du métro (zone 30 maximum ; piétonisation, sens unique de circulation...)</li> </ul>

## Temps d'échanges

L'une des participant.e.s attire l'attention sur l'importance de pouvoir prendre en compte et surtout anticiper les mutations que provoquera l'arrivée du métro sur la zone ENOVA. L'aménagement de ce REV doit être réfléchi en anticipant une réduction éventuelle de la présence de voiture mais une augmentation du nombre de piétons sur la zone. Les conflits potentiels concerneront peut-être moins la cohabitation entre voitures et cyclistes mais cyclistes et piétons.

Plusieurs personnes appellent le Conseil Départemental à être vigilant pour l'aménagement d'équipements de stationnement vélos aux abords du métro et du REV.

Une personne s'interroge sur les estimations financières du projet. Une autre personne s'interroge sur les prochaines étapes.

### Réponse de Vincent Eche :

Vincent Eche précise que les chiffrages varient selon les variantes, notamment en raison du nombre et du type de dénivelés à aménager. Maintenant, les équipes techniques du CD vont synthétiser les contributions du soir, qui viendront compléter les analyses techniques affinées de chaque variante (ex. contraintes géométriques) et une analyse de l'impact de chaque variante sur l'environnement, réalisée par un bureau d'études extérieur. L'ensemble de ces analyses usagers, techniques, environnementales et financières serviront de base de décision pour les élus, qui reviendront vers les usagers et citoyens une fois le choix réalisé pour annoncer et préciser les raisons de ce choix.

## Synthèse politique

par **Jean-Michel Fabre**, *Vice-président - Transition écologique, Mobilités douces, Logement, Habitat du Conseil départemental*

Le Conseil Départemental fait le choix de prendre du temps pour la concertation dans le cadre de ces projets de Réseaux Express Vélo. Ce temps est non négligeable pour une infrastructure qui est créée pour des décennies.

Les questions de la soirée ont par exemple fait remonter l'importance de réfléchir à l'impact de ces projets sur l'environnement et à leur cohérence avec les autres projets d'aménagement locaux du territoire, à l'exemple ici du métro.

Ainsi, plus le Conseil Départemental concertera, plus il sera en capacité d'anticiper et de limiter les erreurs pour aménager un projet le plus pérenne pour les décennies à venir.

En complément du temps de la concertation, un autre temps qui est conséquent est celui de l'obtention des autorisations, notamment environnementales, indispensables pour lancer le premier coup de pioche. Au regard des temps de concertations et des délais d'enquête pour autorisations, le temps des travaux s'avère finalement être le temps le plus court.

Concernant le REV Labège, l'atelier de ce soir a été riche en débats, du fait de sa richesse en termes d'expertise autour des tables de travail. Jean Michel Fabre salue par ailleurs la présence et la discrétion d'élus communaux aux différentes tables, qui ont contribué au

même titre que les citoyens ou ont pris le soin d'écouter les participant.e.s pour construire ce réseau de demain en lien avec le Département.

Jean-Michel Fabre note néanmoins les efforts qu'il reste à fournir pour élargir les publics de la concertation, notamment pour encourager la participation des plus jeunes, absents aux réflexions de ce soir ainsi que celle des femmes, le public de ce soir restant majoritairement masculin. A nous de trouver de nouveaux moyens pour élargir les publics de la concertation.

En termes de contenus, Jean Michel Fabre retient plusieurs points :

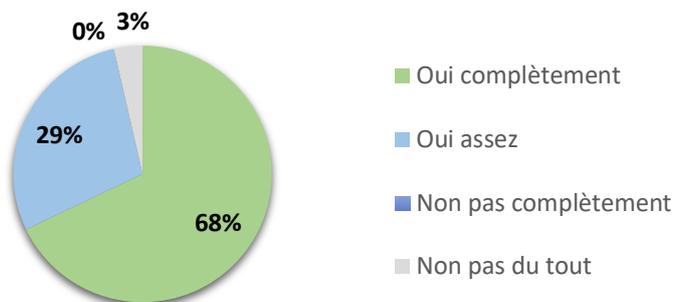
- Une attente forte en termes de desserte et de connexions. Le CD travaillera en étroite collaboration avec le SICOVAL (communauté de communes) pour assurer ces connexions.
- Une autre attente, celle des connexions avec les autres modes de transports existants et à venir sur la zone, à l'exemple du métro. Le REV se doit d'assurer vitesse et connexions.
- Une richesse des regards notamment avec la présence de personnes en situation de handicap présentes ce soir, qui seront des futurs usagers du REV.
- La vigilance des usagers envers les acquisitions et aux emprises foncières nécessaires pour l'aménagement du REV ;
- De nombreuses interrogations sur la pollution du REV à proximité des routes départementales. Jean Michel Fabre précise qu'il est préférable de se rapprocher des équipes d'ATMO Occitanie par exemple pour vérifier les expositions potentielles.
- Un autre point d'attention : la question de biodiversité, qui est bien présente, notamment aux abords de la voie ferrée.

En finalité, l'atelier a permis de collecter une matière importante qui permettra aux équipes techniques de synthétiser l'ensemble des points positifs et négatifs pour chaque scénario, afin que les élus puissent aboutir à un choix final.

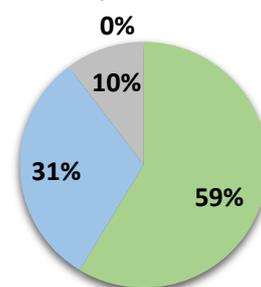
## ANNEXE – Questionnaire d'évaluation de la séance

28 personnes sur les 68 participant.e.s, ont rempli un questionnaire d'évaluation de la séance.

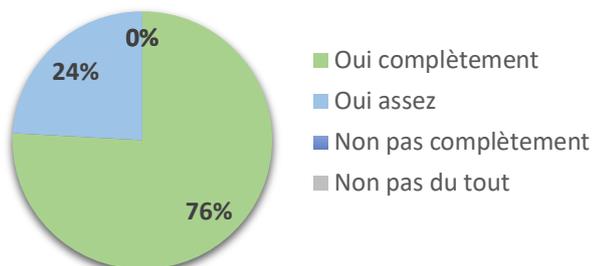
1. Le contenu de la soirée vous a-t-il permis de mieux comprendre le projet et les enjeux du Réseau Express Vélo entre Labège et Escalquens ?



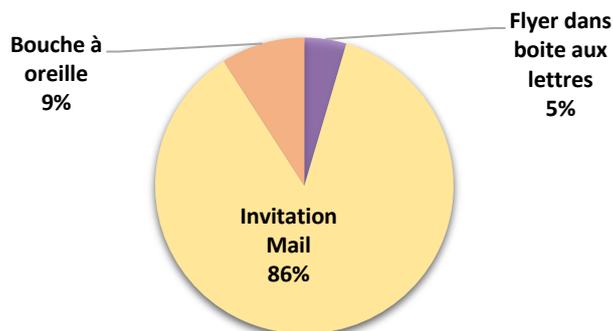
2. Les temps d'échanges et de travail par groupes vous ont-ils permis d'exprimer vos idées et de répondre à vos questions ?



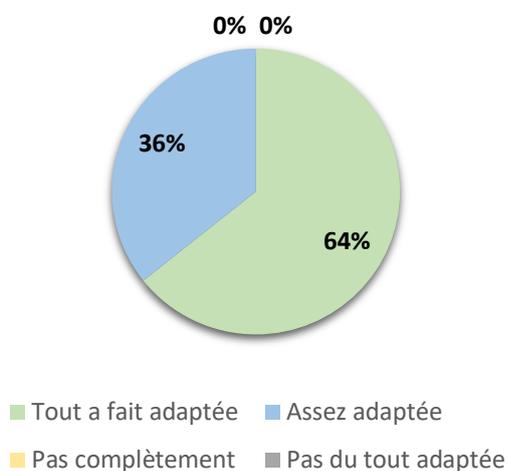
3. Cette rencontre vous incite - t - elle à participer à la suite de la démarche de concertation ?



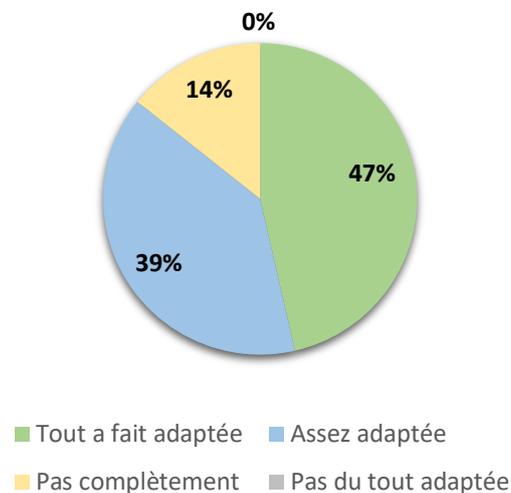
4. Comment avez-vous été informé.e de la tenue de cette réunion de concertation ?



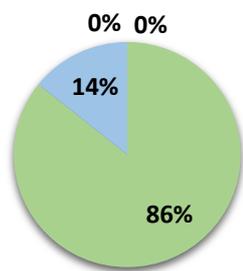
5. A. Selon vous, l'horaire de la réunion vous paraissait :



5. B. Selon vous, la durée de la réunion vous a paru :

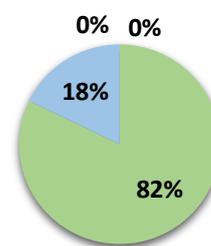


5. C. Selon vous l'accueil vous a paru :



- Tout a fait adaptée
- Assez adaptée
- Pas complètement
- Pas du tout adaptée

5. D. Selon vous, la méthode d'animation vous a paru :



- Tout a fait adaptée
- Assez adaptée
- Pas complètement
- Pas du tout adaptée