



**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
<b>Synthèse globale des contributions.....</b>	<b>8</b>
<b>Synthèse des contributions par séquence .....</b>	<b>9</b>
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 collègue. 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.



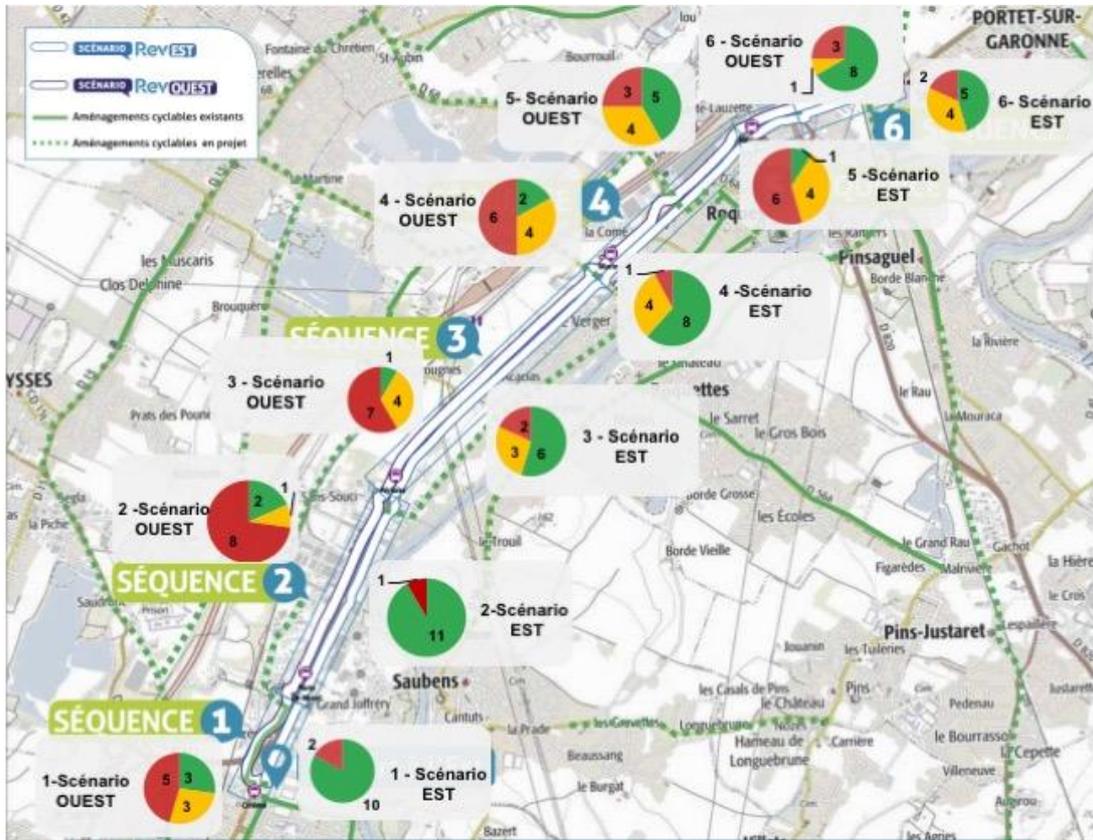
La retranscription complète des tables figure en annexe. Les prochaines pages synthétisent les analyses usagers recueillies pour chaque scénario Est ou Ouest de chaque séquence.

### 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 :

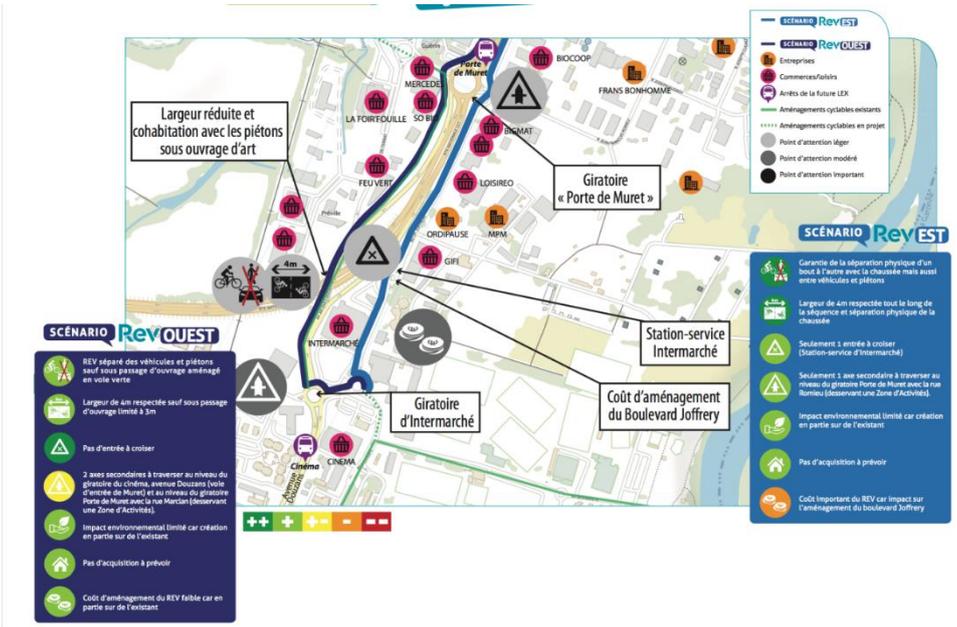
- **8 tables sur 12 plébiscitent un tracé avec un début d'itinéraire à l'Est sur Muret avec un basculement du côté Ouest sur Roques** (emplacement variable entre les séquences 2, 3 et 4, cf-ci-dessous) et une insertion du REV à l'ouest jusqu'à Portet
  - A noter : ces tracés privilégiés rejoignent les 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 :

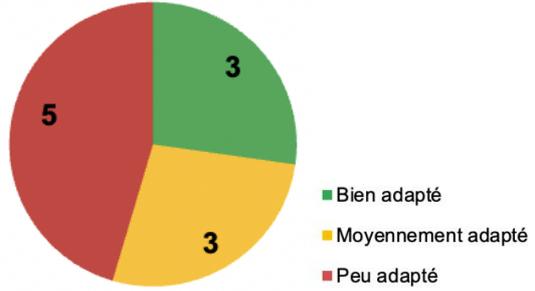
- 8 tables expriment la volonté d'un seul franchissement, sans consensus pour le lieu ;
- 3 tables ne proposent aucun franchissement ;
- Aucune table ne propose plus de 2 points de franchissements.

## Synthèse des contributions sur la SEQUENCE 1

Du giratoire Intermarché Muret au giratoire Porte de Muret



Séquence 1 – Scénario OUEST

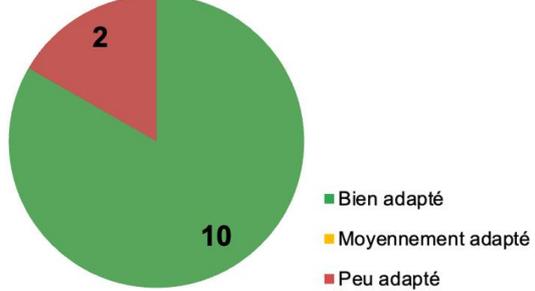


Globalement, cette portion apparaît **majoritairement comme moyennement ou peu adaptée aux critères d'usages** en raison de :

- 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



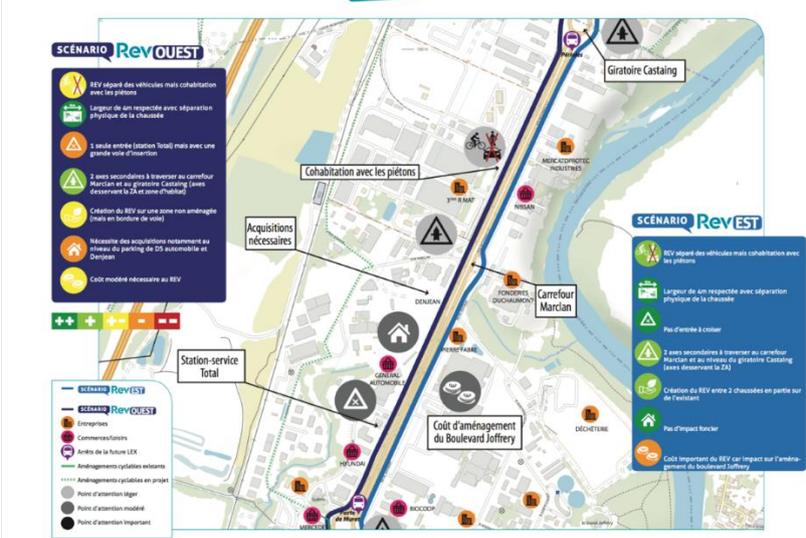
Cette portion apparaît comme **majoritairement bien adaptée aux critères d'usages**, pour :

- 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.

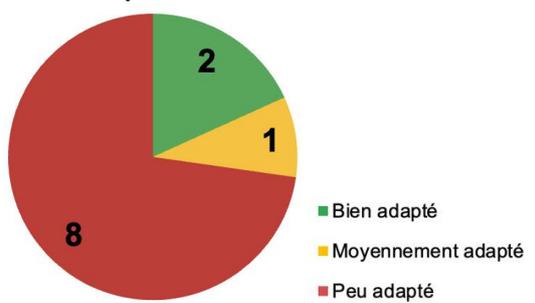
Cependant, **certains points faibles** sont remontés tels que :

- 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



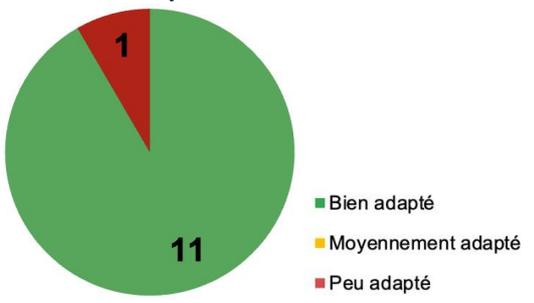
Au regard des critères d'usages, ce scénario **apparaît comme majoritairement peu adapté** en raison de :

- 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



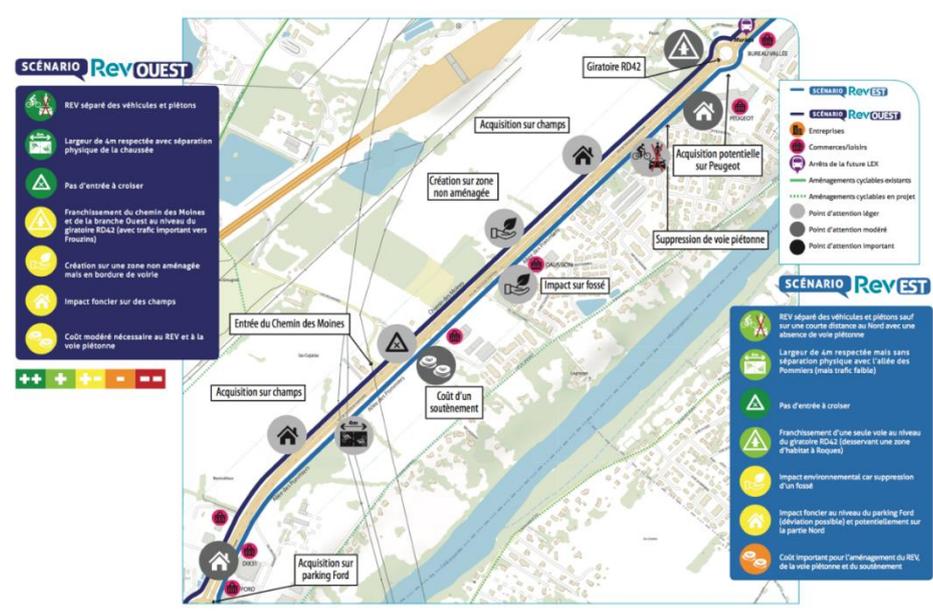
Au regard des critères d'usages, ce scénario **apparaît majoritairement comme bien adapté**, notamment pour :

- 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.

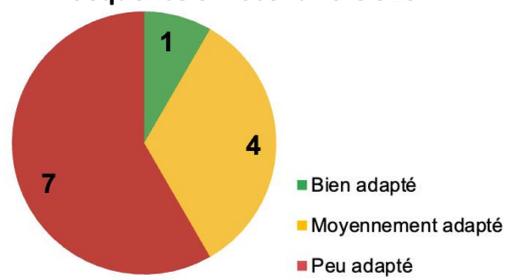
Néanmoins, **deux points faibles persistent** tels que le franchissement de deux carrefour dangereux : le carrefour Marclan et le giratoire Castaing.

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

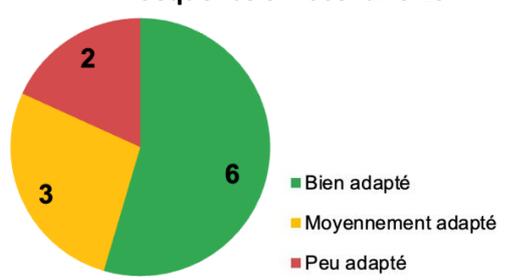


Au regard des critères d'usages, **cette portion ressort majoritairement comment peu adaptée**, en raison :

- 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

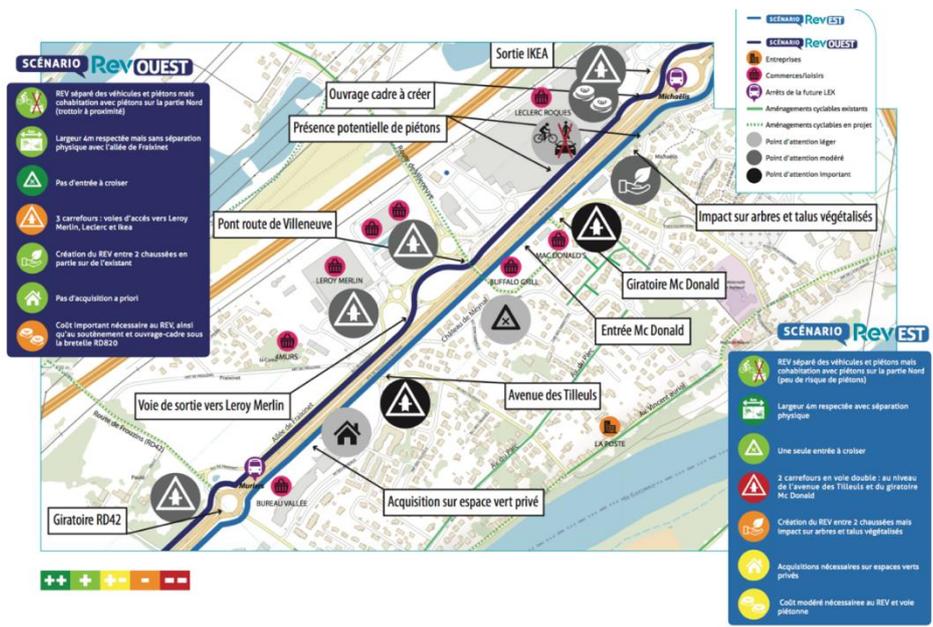
qui rend son aménagement « techniquement plus facile » selon eux.

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.

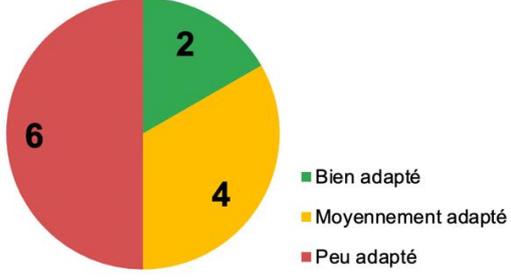
risquerait d'une part de réduire les buttes anti-bruit existantes, d'autre part de modifier les habitudes de circulation si l'aménagement de l'allée des Pommiers devient en sens unique avec le passage du REV.

## Synthèse des contributions pour la SEQUENCE 4

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



Séquence 4 – Scénario OUEST

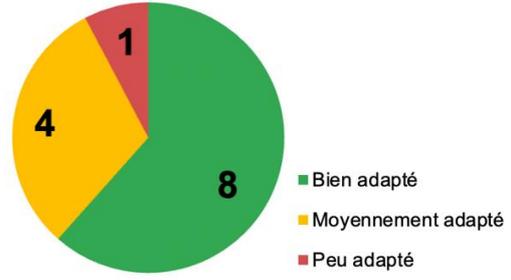


**Au regard des critères d'usages, ce scénario s'avère moyennement ou peu adapté, en raison :**

- 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.

Séquence 4 – Scénario EST



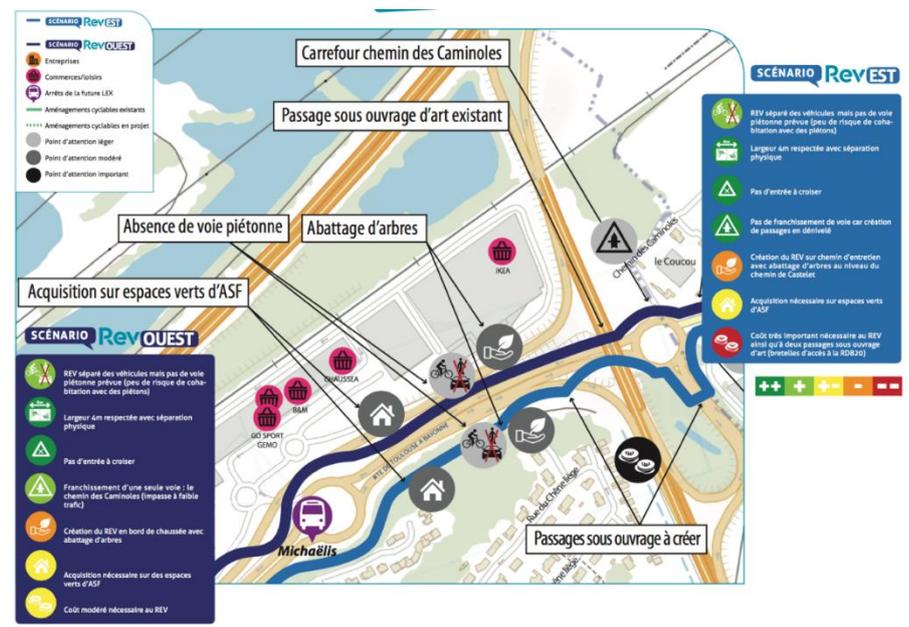
Cette portion ressort comme **majoritairement bien adaptée** aux critères d'usages en raison de :

- 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



Séquence 5 – Scénario OUEST

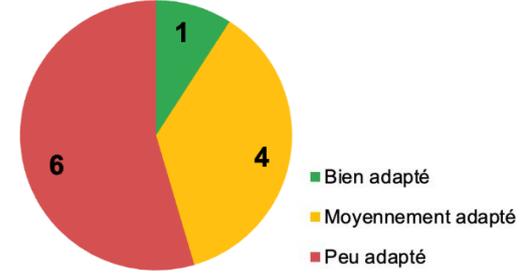


Au regard des critères d'usages, ce scénario ressort **majoritairement bien adapté** en raison de :

- 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.

Séquence 5 – Scénario EST



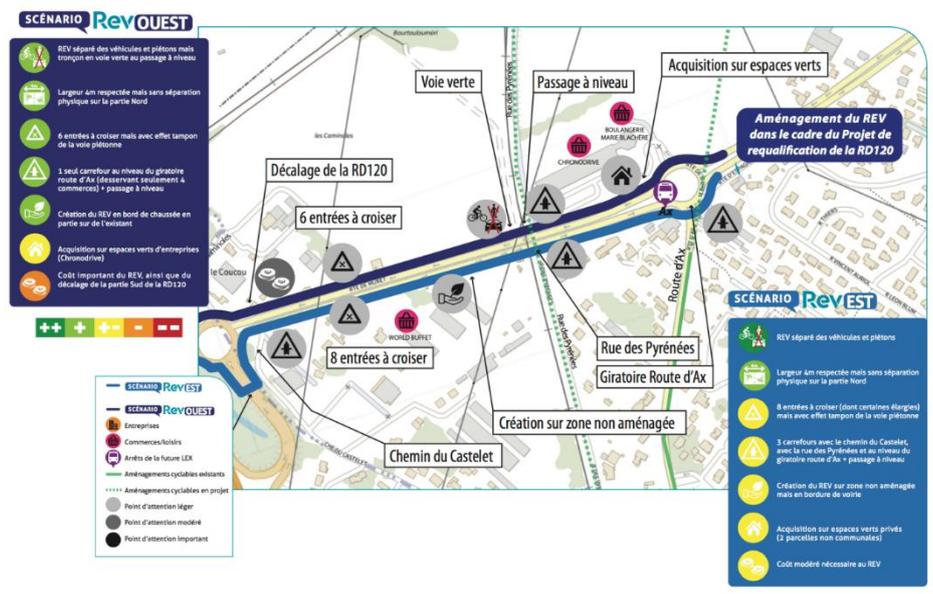
Au regard des critères d'usages, ce scénario s'avère **peu adapté** en raison de :

- 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.

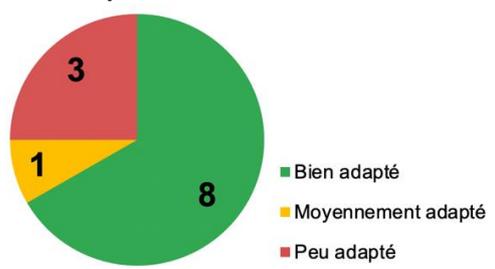
**Ses points forts** sont sa desserte directe de certaines habitations et davantage de sécurité par la création des 2 ouvrages envisagés.

### Synthèse des contributions pour la SEQUENCE 6

#### Du giratoire Castelet au giratoire de la route d'Ax



Séquence 6 – Scénario OUEST



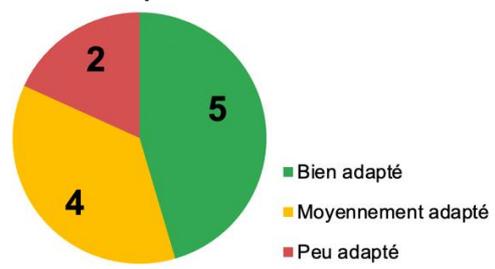
Au regard des critères d'usages, ce scénario apparaît comme **bien adapté** en raison de :

- 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 franchisements 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 ?).

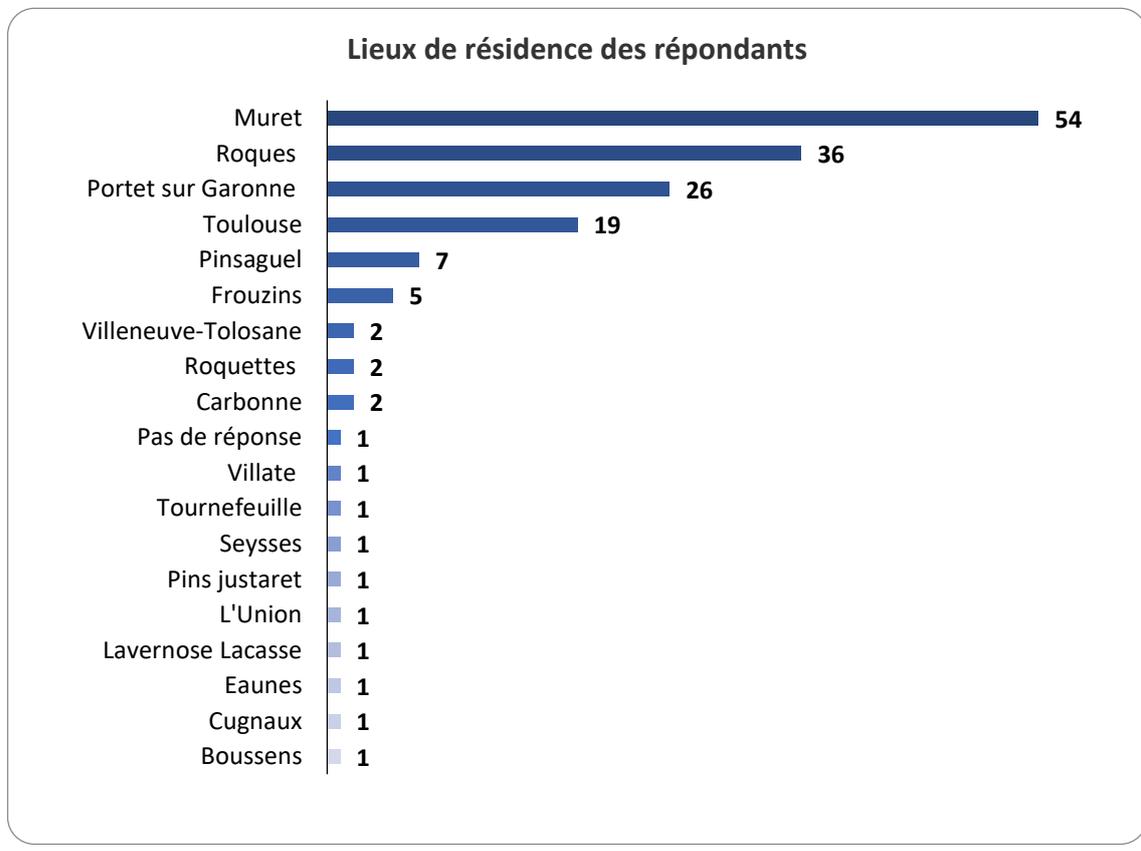
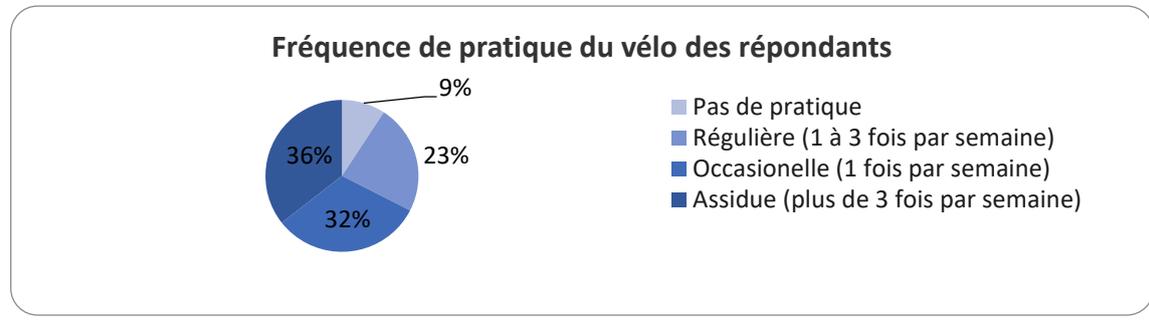
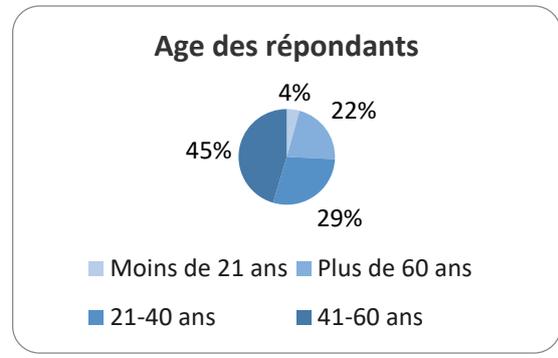
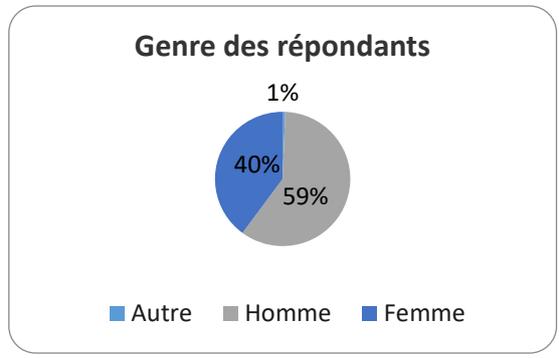
Les enjeux du REV 6 à Portet concernent plus particulièrement le boulevard de l'Europe, le REV aura-t-il un impact sur sa fluidité de circulation ? Selon que l'on passera à l'Est ou à l'Ouest, on sera ou non du côté du village de Portet, on se raccordera ou non à la piste cyclable et au projet Linéo.

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

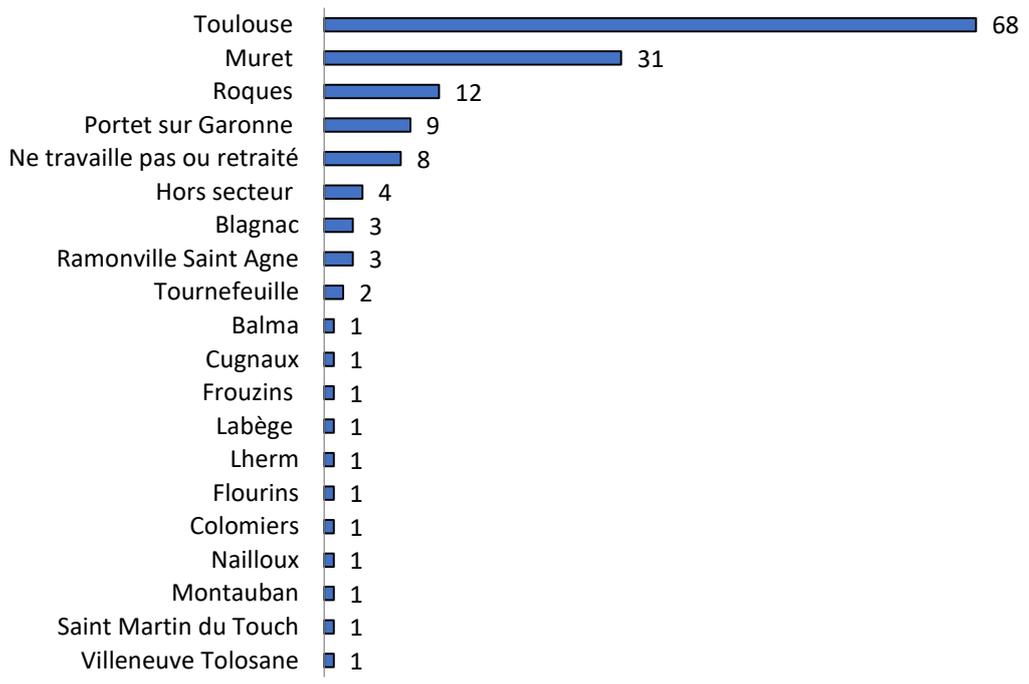
Il annonce que le compte-rendu sera mis à la disposition des participants et que d'autres ateliers seront programmés.

## ANNEXES

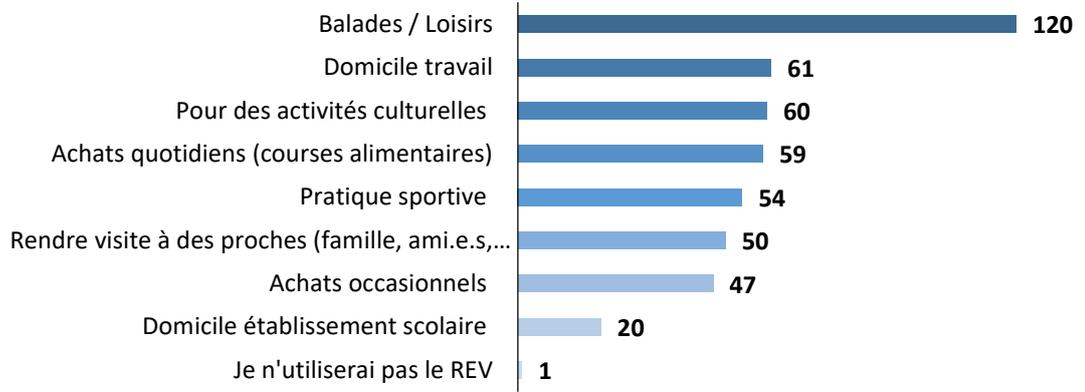
### 1. Résultats du questionnaire en ligne



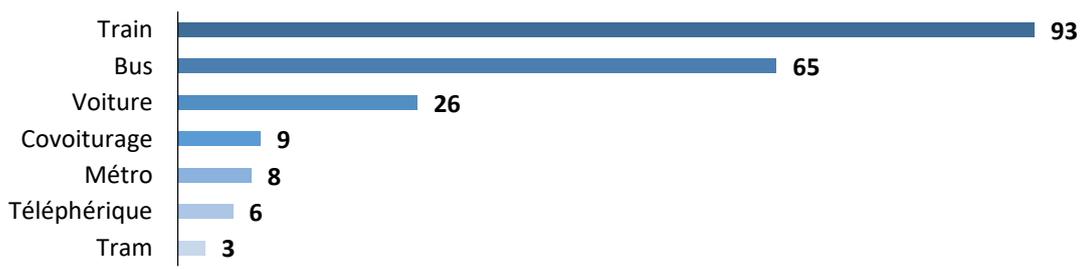
### Lieux de travail des répondants



### 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"> <li>- Au giratoire entre la séquence 2 et 3</li> <li>- Au giratoire entre la séquence 3 et 4</li> </ul> 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 toilettes (si ches 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

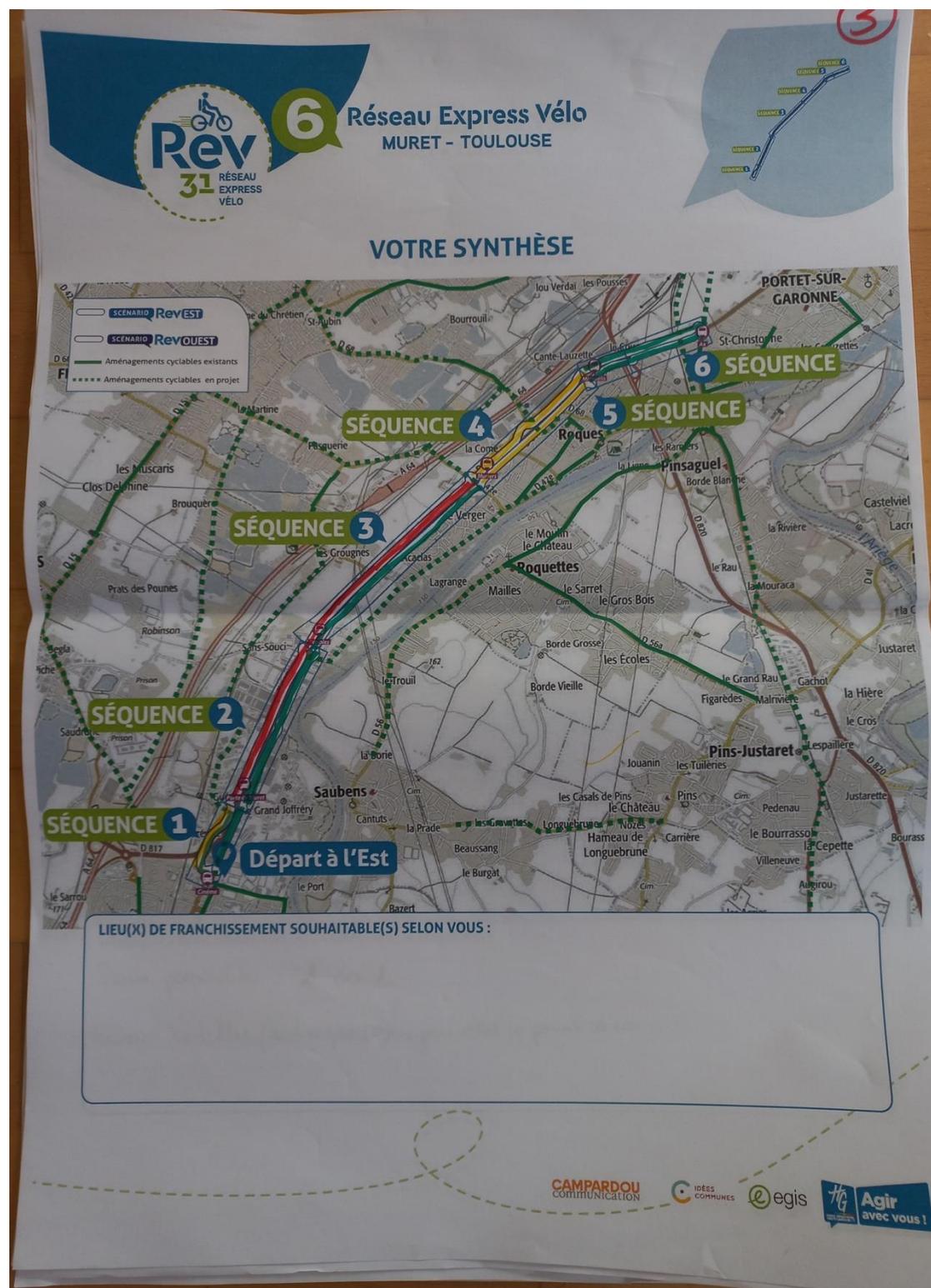
**VOTRE SYNTHÈSE**

*→ Prof de la route avec encoche*

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

Table 3

Séquences	Ouest	Est
<b>Séquence 1</b>	(+) 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
<b>Séquence 2</b>	(-) Cohabitation avec les piétons	(+) Largeur disponible (+) Ombragé
	Peu adapté	Bien adapté
<b>Séquence 3</b>	(+) 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
<b>Séquence 4</b>	(+) 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
<b>Séquence 5</b>	(+) 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
<b>Séquence 6</b>	(+) <b>Futur accès direct</b> vers la gare	(+) Majorité de maisons aujourd'hui
	Bien adapté	Bien adapté



**Table 4**

Séquences	Ouest	Est
<b>Séquence 1</b>	(-) 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
<b>Séquence 2</b>	(-) Traversée station-service Total ! (-) Impact foncier	(+/-) Stationnement des voitures en face des entreprises peut-être compliqué ? (+) Continuité séquence 1
	Peu adapté	Bien adapté
<b>Séquence 3</b>	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
<b>Séquence 4</b>	(-) 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
<b>Séquence 5</b>	(-) 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
<b>Séquence 6</b>	(-) Ne dessert pas Portet	(+) Dessert Portet et Pinsaguel (route d'Ax)
	Moyennement adapté	Bien adapté
<b>Synthèse</b>	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 (Auzanove, 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
<b>Séquence 1</b>	Peu adapté	Bien adapté
<b>Séquence 2</b>	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
<b>Séquence 3</b>	Semble dangereux car une intersection sur le parcours. → Il serait bénéfique de prévoir un passage souterrain pour sécuriser Peu adapté	Bien adapté
<b>Séquence 4</b>	Trop de franchissements de voies pour une continuité du circuit Peu adapté	Envisager le franchissement avant Leclerc Bien adapté
<b>Séquence 5</b>	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
<b>Séquence 6</b>	Piste verte déjà existante Bien adapté	On choisit la continuité avec la séquence 5 Moyennement adapté
<b>Synthèse</b>	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
<b>Séquence 1</b>	(+) 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
<b>Séquence 2</b>	(-) 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
<b>Séquence 3</b>	(+) 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
<b>Séquence 4</b>	(+) 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
	<b>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</b>	
	Moyennement adapté	Moyennement adapté
<b>Séquence 5</b>	(+) 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

<b>Séquence 6</b>	(+) 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
<b>Synthèse Table 7</b>	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
<b>Séquence 1</b>	(+) Conservation du côté loisirs	(+) continuité de l'aménagement cyclable du Sud de Muret (+) Multiplicité des commerces et entreprises
	Moyennement adapté	Bien adapté
<b>Séquence 2</b>	(-) Bruit (-) Près des fumées d'échappement	(+) connexion à la piste cyclable de bord de Garonne
	Moyennement adapté	Bien adapté
<b>Séquence 3</b>		(+) desserte des habitations (+) connexion rapide avec la voie cyclable en projet
	Moyennement adapté	Bien adapté
<b>Séquence 4</b>	(+) desserte des commerces et des futures habitations	(+) desserte des nombreuses habitations actuelles
	Moyennement adapté	Moyennement adapté
<b>Séquence 5</b>	(+) Accès zone commerciale pour les clients comme les employés	(-) trop saccadé (-) tunnels coûteux et potentiellement insalubres
	Moyennement adapté	Pas adapté
<b>Séquence 6</b>	(+) connexion gare de Portet (+) Peu de croisement	
	Bien adapté	Moyennement adapté
<b>Synthèse</b>	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
<b>Séquence 1</b>	(+) elle existe mais pas express (-) on enlèvera la voie verte	(+) dessert plus d'entreprises magasins
	Moyennement adapté	Bien adapté
<b>Séquence 2</b>	(-) Trop de croisements	(+) moins de croisements (+) plus d'entreprises
	Peu adapté	Bien adapté
<b>Séquence 3</b>	(-) Rien à desservir	(+) plus de zones d'habitations (+) plus d'entreprises
	Moyennement adapté	Bien adapté
<b>Séquence 4</b>	(-) trop de carrefours à croiser (-) trop dangereux (sans séparation)	(+) dessert plus d'habitations
	Peu adapté	Bien adapté
<b>Séquence 5</b>	(+) pas de croisement (+) coût modéré	(-) coût et intersection
	Bien adapté	Moyennement adapté
<b>Séquence 6</b>	(+) continuité séquence 5	(-) Trop de croisements
	Bien adapté	Moyennement adapté
<b>Synthèse</b>	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"> <li>• 1 franchissement à sécuriser : sur le pont de Roques / McDo pour accès commerces et Frouzins</li> <li>• 1 franchissement à envisager : passage à niveau de Portet pour un accès direct à la gare</li> </ul> <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<sup>er</sup> 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
<b>Séquence 1</b>	(-) 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
<b>Séquence 2</b>	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 plutot que le contraire (spaghetti sans feux)	
	Bien adapté	Bien adapté
<b>Séquence 3</b>		(++) Permet la desserte des habitations
	Peu adapté	Bien adapté
<b>Séquence 4</b>	Desserte Leclerc	(++) desserte d'habitations
	<b>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</b>	
	Bien adapté	Bien adapté
<b>Séquence 5</b>		(-) Traversées trop dangereuses sur les accès RD820
	Bien adapté	Peu adapté
<b>Séquence 6</b>		(+) 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 <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Des cyclistes viennent de Toulouse à Carrefour Portet</li> <li>2) Apaiser la circulation</li> <li>3) Ne pas oublier les piétons</li> <li>4) Attention la piste cyclable Route d'Espagne au niveau de Clairfont n'est pas un REV (1m40 de large)</li> <li>5) Question ; où passe le REV 4 ? Penser à l'intersection impliquant une traversée</li> </ol>	
	Bien adapté	Moyennement adapté

Table 14 (12eme table)

Séquences	Ouest	Est
<b>Séquence 1</b>	(-) 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
<b>Séquence 2</b>		Portion totalement justifiée. Cette portion nous convient telle que proposée par vous.
	Peu adapté	Bien adaptée
<b>Séquence 3</b>		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
<b>Séquence 4</b>		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
<b>Séquence 5</b>		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
<b>Séquence 6</b>		(+) Proximité habitats (+) Continuité avec la piste cyclable existante
	Peu adapté	Bien adapté
<b>Synthèse</b>	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

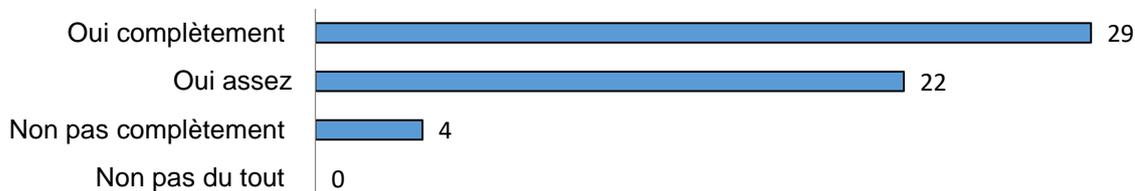
LIEU(X) DE FRANCHISSEMENT SOUHAITABLE(S) SELON VOUS :

Notre préférence raisonnée d'un point de vue sanitaire

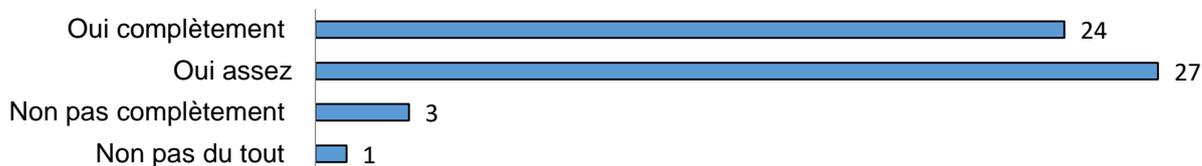
TABLE 14

### 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 ?



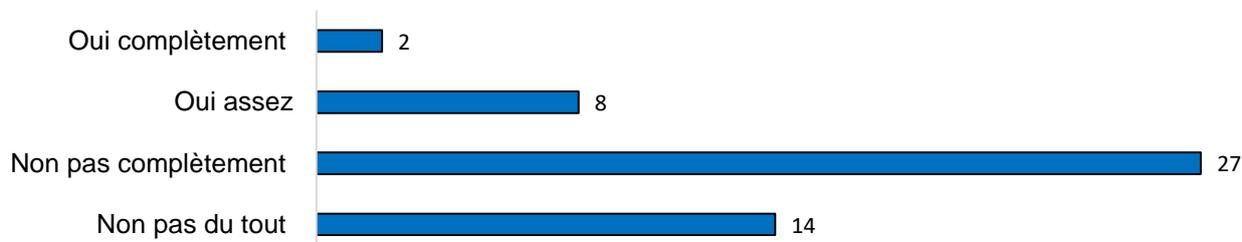
#### 2. Les temps d'échanges et de travail par table vous ont ils permis d'exprimer vos avis et / ou de répondre à vos questions ?



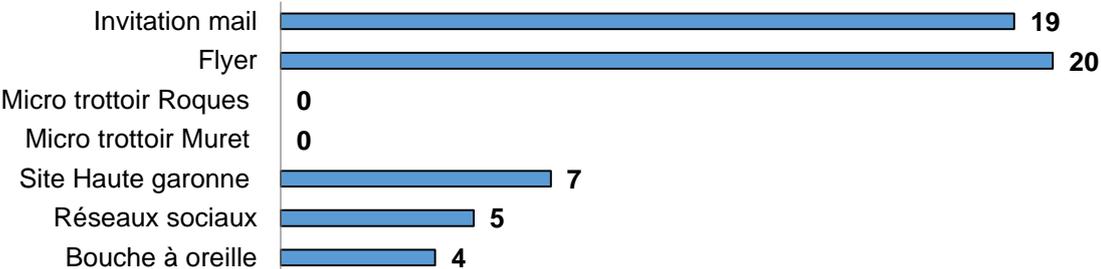
#### 3. Cette rencontre vous incite t elle à participer à la suite de la démarche ?



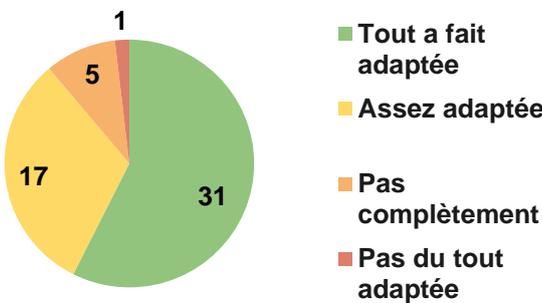
#### 4. Proposeriez vous à votre entourage de participer à la suite de cette démarche de concertation ?



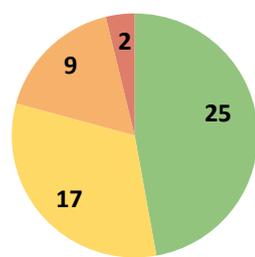
5. Comment avez vous été informé.e.s de cet atelier "Analyse des tracés" ?



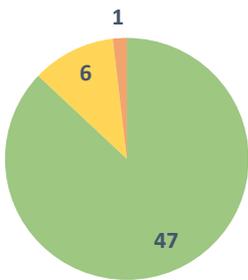
L'horaire de l'atelier vous a paru :



La durée de l'atelier vous a paru :



L'accueil de l'atelier vous a paru :



L'animation de l'atelier vous a paru :

