



# Le nouveau réseau cyclable du quotidien

Réunion de synthèse  
**REV1 « Escalquens – Labège »**

Judi 17 février – 18h30

*En visio*





ACCUEIL



## **Jean – Michel FABRE**

*Vice-président du Conseil Départemental en charge de la Transition Ecologique, des Mobilités douces, du Logement et de l'Habitat*

## **Julien KLOTZ**

*Conseiller Départemental  
Délégué aux Mobilités Douces*



## DEROULE

**18h45** – Présentation du REV 1 Escalquens – Labège – Toulouse

**18h55** – Retours sur le dispositif de concertation

**19h05** – Présentation des variantes et du tracé retenu pour le REV 1

**19h25** – Échanges

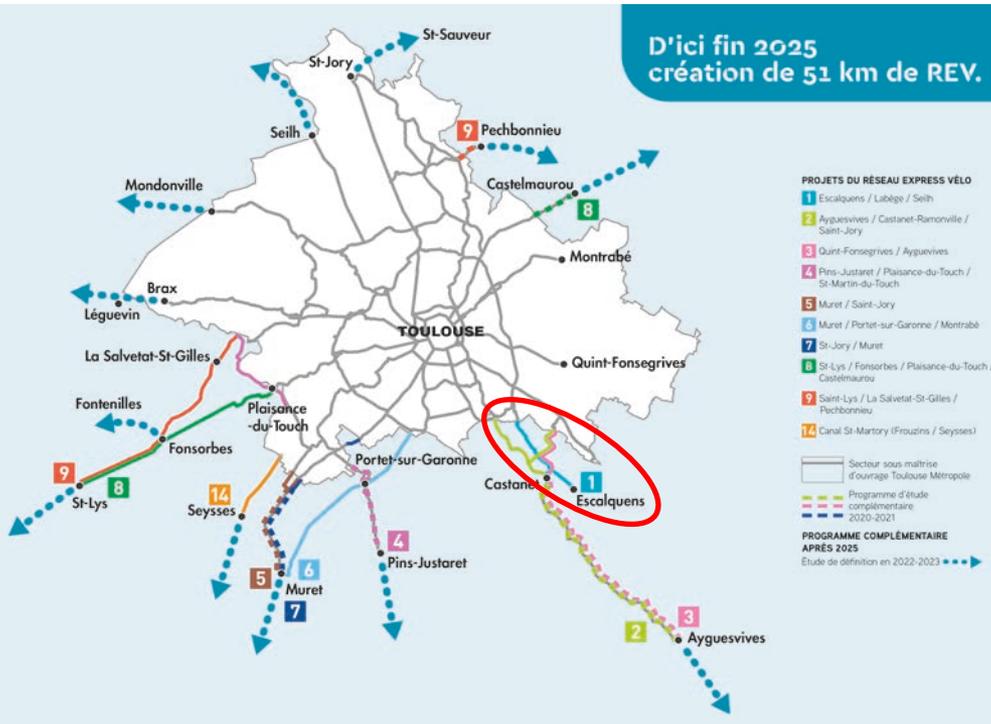
**19h45** – Les prochaines étapes

**20h00** – Clôture



## PRESENTATION DU REV 1

## Qu'est-ce qu'un REV ?

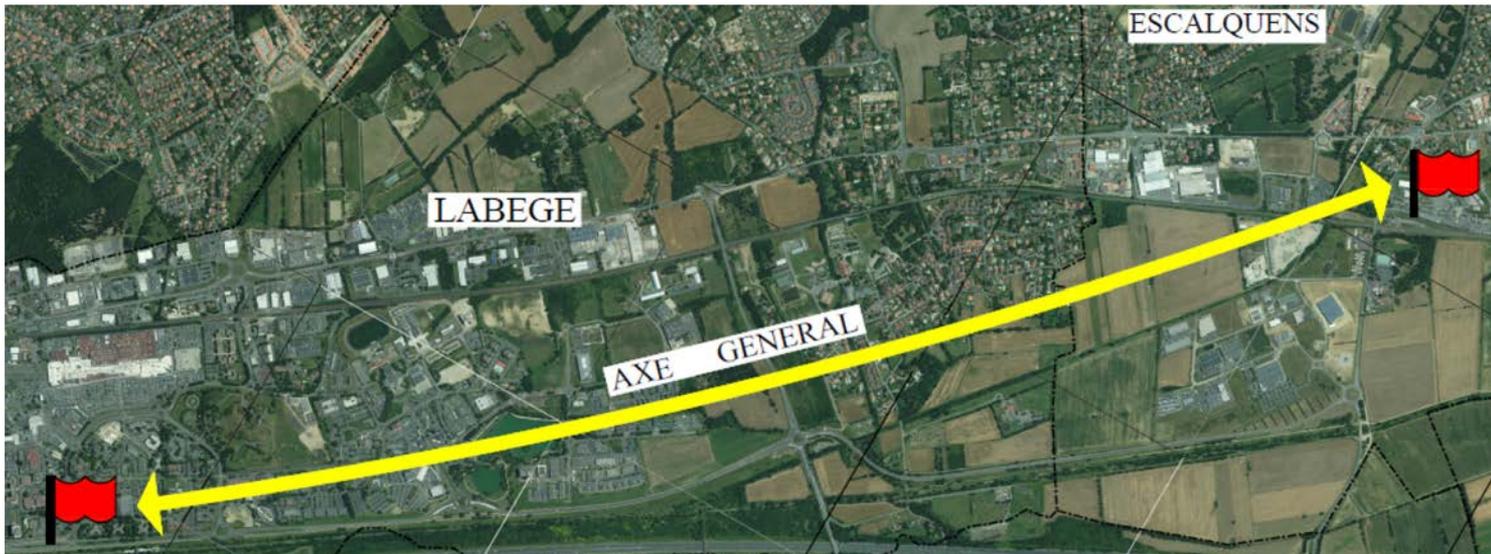


- Un itinéraire cyclable à **haut niveau de service**
- Un **site propre** : distinct des circulations piétonne et automobile
- Une piste à double sens, **de 3 à 4 mètres de large** (hors contraintes urbaines)
- Des critères de **sécurité, continuité, lisibilité et confort**
- Des **services associés**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

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

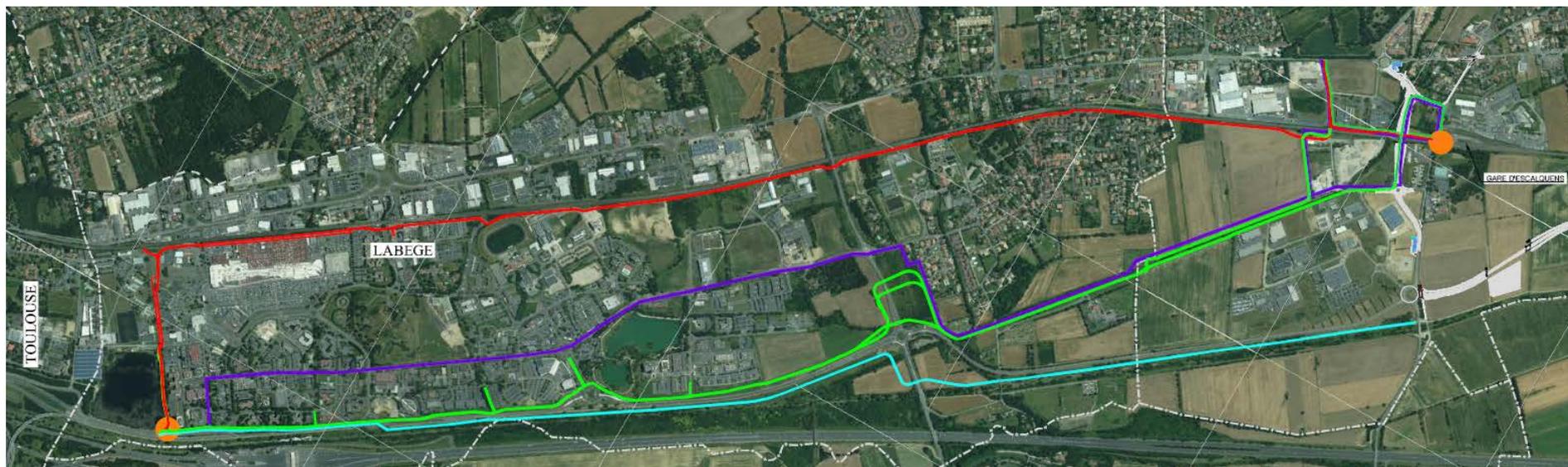
## Le projet du REV Escalquens – Labège – Toulouse

- ❑ Un point de départ et un point d'arrivée : de la **Gare d'Escalquens** aux portes de **Toulouse**
- ❑ Une démarche de **dialogue citoyen** engagée **dès le début du projet**
- ❑ Un travail mené dans des **ateliers** de l'été 2020 à novembre 2021 : **co-construire le projet** avec les **futurs utilisateurs**



## Variantes envisagées

- Le long de la voie ferrée au Nord (tracé rouge)
- Occitane : qui traverse la future zone ENOVA au niveau de Labège (tracé violet)
- Le long de la RD916 (tracé vert)
- Le long de l'Hers au Sud (tracé bleu)



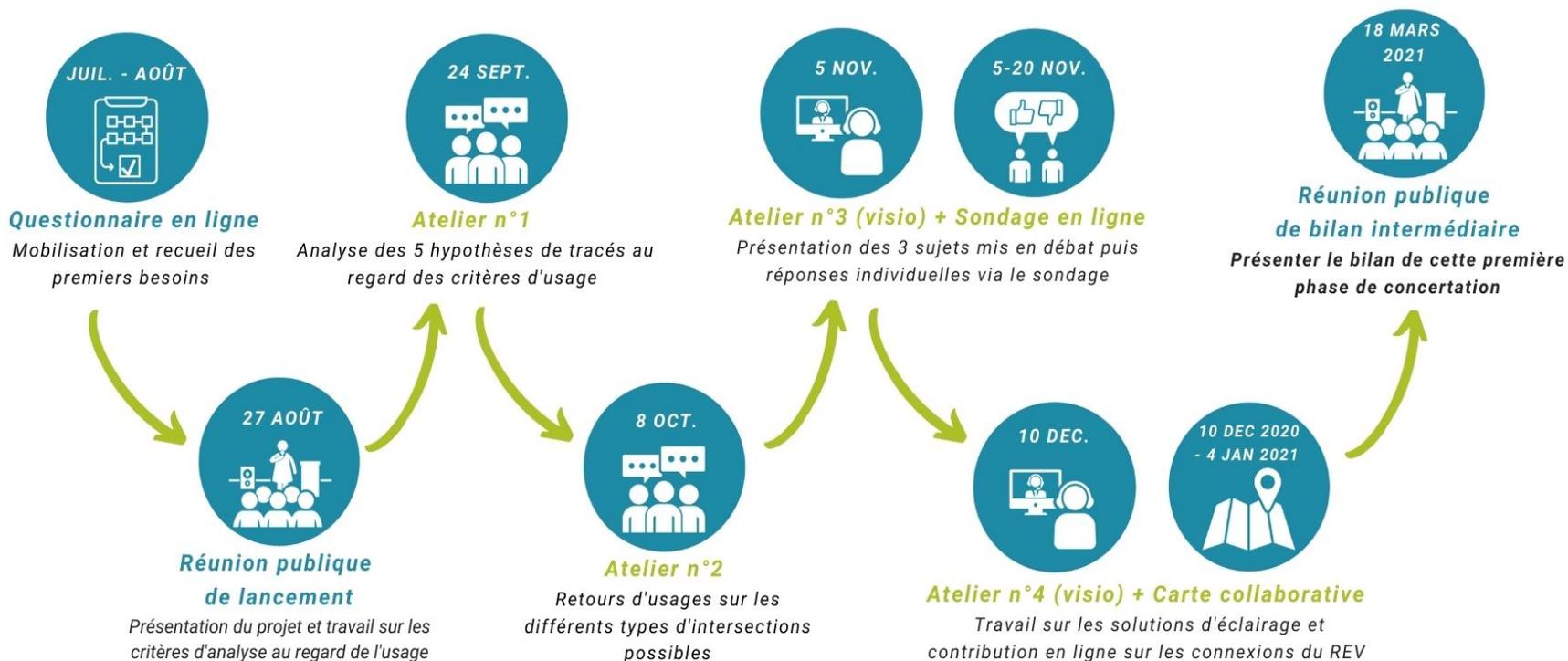


## RETOUR SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

# RETOUR SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

## Une démarche de concertation associée au projet

### Une première phase été 2020 – mars 2021



## RETOUR SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

### Une démarche de concertation associée au projet

Une seconde phase fin 2021 – début 2022

**CONTRIBUTION (1)**  
**29 NOV 2021**



1 atelier de travail multi-acteurs pour mesurer les conditions d'acceptabilité des différentes variantes pour chacune des cibles :

**Usagers de la route**

**Commerçants et entreprises**

**Usagers cyclistes**

**Citoyens impliqués localement**

**ANALYSE**  
**DEC 2021**



1 atelier interne de partage et de co-construction de l'analyse croisée des contributions



*Choix du tracé par le CD31*



# ZOOM SUR L'ATELIER MULTI-ACTEURS DU 29 NOVEMBRE 2021



Groupes « Habitants du territoire »	Groupes « Usagers de la route »	Groupes « Cyclistes habitant sur le territoire »	Groupes « Cyclistes travaillant sur le territoire »
<b> Variante Voie Ferree </b>			
<b> POINTS FORTS </b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dessert bien les gens et est proche des mètres (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'espace 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>• Meilleurs cobination entre volume et vélo</li> <li>• Meux 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, parait 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 la 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 habitants</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 : les passages des trains génère du bruit et un souffle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peut faire doublem 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 RD16.</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>→ <i>Déjà en un sens du groupe sur le fait en plus de murs sont bruits pour réduire ces nuisances : certains a cyclistes seraient éventuellement en REV aménagé le long de la voie ferrée (ils sont experts de la voie ferrée sur les murs et bruits et des haies végétales. Néanmoins, d'autres cyclistes du groupe estiment que cette solution de murs est bruit et n'est pas satisfaisante car trop massive et pas vraiment efficace pour protéger des habitants des trains, il faudrait que les haies de plantation soit au moins non rigides d'entretien.</i></li> <li>• Douce 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>

Groupes « Habitants du territoire »	Groupes « Usagers de la route »	Groupes « Cyclistes habitant sur le territoire »	Groupes « 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-vélos.</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 tolérables ?</li> <li>• Trop d'interactions avec les voitures : crante de trop bouchons au nord 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 interactions nombreuses.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beaucoup trop d'interactions 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 sont 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 mobilité du tracé ne permettent pas d'avoir un niveau de service REV : élément redoublé pour les participants</li> <li>→ <i>une variante acceptable si le schéma de déplacement sur ce secteur d'act globalement repensé</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trop d'interactions donc d'arrêt et de recroisements de voitures, ce qui ne répond pas aux caractéristiques d'un REV qui devrait selon le groupe, garantir une vitesse et continuité aux usagers avec une bonne desserte.</li> <li>• Trop de circulation notamment au niveau du MCo</li> </ul>

Groupes « Habitants du territoire »	Groupes « Usagers de la route »	Groupes « Cyclistes habitant sur le territoire »	Groupes « 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 laible</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 orienter quelques capitales à des endroits stratégiques).</li> <li>• Variante la plus adéquate, assez directe, alimente le plus la zone d'activités et d'emploi</li> <li>• Est du bon côté de la RD16 pour desservir la zone ENOVA contrairement à la variante HERS</li> <li>• Suit le Berjann</li> </ul>
<b> POINTS FAIBLES </b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le groupe souhaite être très proche de la ZAC. Elle apparaît comme le meilleur compromis pour l'interconnexion.</li> <li>• Concernant la cot participant (cycliste) y aura de vélos, il devront faire aller</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Danger de 3 intersections : danger pour les cyclistes et contraire forte pour les automobilistes (être en attention permanente et peur de rencontrer quelqu'un)</li> <li>• Pas envisageable (pour certains) d'arrêter les voitures sur les 3 artères : éviter (voire très important) les intersections à plat</li> <li>• Attention : Beaucoup d'automobilistes sont déjà exaspérés par les embouteillages. Il ne faut pas que le 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 critères importantes sur la pollution et le bruit liés aux voitures : la RD16 a un trafic très important et à forts impacts + les participants ne sont pas convaincus par une solution de type marque végétale</li> <li>• La variante permettrait de dévier l'ensemble des croisements vélo/voitures sensé acceptable en termes d'usages (mitige) 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 le croisement des RD</li> <li>→ <i>Le groupe préfère favoriser les passages inférieurs pour le croisement pour limiter les ponts / rampes. Les cyclistes ne veulent pas monter trop haut</i></li> <li>• Passages inférieurs en zones inondables</li> <li>• Empries inférieures en zones : coût d'acquisitions important</li> <li>• Impact environnemental important</li> <li>• Pollution en raison de la proximité de la RD916</li> </ul>

Groupes « Habitants du territoire »	Groupes « Usagers de la route »	Groupes « Cyclistes habitant sur le territoire »	Groupes « 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 la 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 jours)</li> <li>• Mauvaise interconnexion avec la ZAC et alentours</li> <li>• Problématique de connexion pour les personnes habitant au Nord, encore plus 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>• Crante : inondabilité et déchets/pollution qui 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 Innoçente</li> <li>• Une itinéraire qui n'est fait que pour entrer et sortir et ne permet pas d'entrer 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>• Couvrage 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>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Situation de cet itinéraire : quelle est cette voie ?</li> <li>- Quelles sont les prévisions de trafic sur la RD916 ? sera-t-elle plus ou moins empruntée dans le futur ?</li> <li>→ <i>Il est prévu une densification du trafic sur cette voie.</i></li> <li>- La réduction du trafic pourrait rendre acceptable cette proposition (impact de pollution à la source + moins de danger) : faut-il établir une évolution à moyen long terme ? (voir mitige)</li> <li>- Quelles séparations de la RD ? Des haies ou des écrans végétaux ? rendrait cette variante acceptable pour le groupe</li> <li>- Cette variante requiert de faire la part 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 ne résoutent inondés ?</li> <li>- Prêts à accepter des rayons inférieurs à 20m si on en révoque 1 voie 2 grand maximum sur un tracé</li> </ul>



## Analyse multicritère des variantes

## Les critères d'analyses des variantes

- Critères techniques de l'infrastructure** : Géométrie et complexité technique au regard des normes de conception
- Critères règlementaires et environnementaux** : impacts sur les milieux naturels, les milieux humides, le paysage existant et le foncier
- Critères d'usages et conditions d'acceptabilité** : Continuité du parcours, Sécurité des cyclistes, Lisibilité du tracé, Confort d'utilisation, Connexion / desserte avec les pôles urbains et transports en commun, cohabitations des différents usages. Avis pris en compte durant la phase de concertation du 24 septembre 2020 et du 29 Novembre 2021.

ECHELLE DE VALEUR			
	Très favorable Ajout majeur		Favorable Atout
	Peu favorable Contrainte faible		Très défavorable Contrainte fort



# ÉTUDE DÉTAILLÉE DE LA VARIANTE RD 916

Trois sous-variantes de la RD 916 ont été étudiées pour prendre en compte la gestion des franchissements, entre la RD 57 et la Pyrénéenne :

- avec toutes les intersections dénivelées,
- avec franchissement à plat,
- version mixte avec 3 franchissements.

La version mixte avec 3 franchissements a été intégrée dans l'analyse multicritère.

# Le tableau d'analyse multicritère

Variante		Vale Férde	Notes	Vale Férde	Variante		Océane	Notes	Vale Férde
Infrastructures	Métropole	Accès	...	...	Métropole	Accès	...	...	...
		Parc relais	...	...		Parc relais	...	...	...
		Maintenance	...	...		Maintenance	...	...	...
		Autres services	...	...		Autres services	...	...	...
		Tourisme	...	...		Tourisme	...	...	...
	Nantes	Métropole	...	...	Nantes	Métropole	...	...	...
		Métropole	...	...		Métropole	...	...	...
		Métropole	...	...		Métropole	...	...	...
		Métropole	...	...		Métropole	...	...	...
		Métropole	...	...		Métropole	...	...	...
Régionnals / environnement	Métropole	Capacité (km²/2h)	...	...	Métropole	Capacité (km²/2h)	...	...	...
		Capacité (km²/2h)	...	...		Capacité (km²/2h)	...	...	...
		Capacité (km²/2h)	...	...		Capacité (km²/2h)	...	...	...
		Capacité (km²/2h)	...	...		Capacité (km²/2h)	...	...	...
		Capacité (km²/2h)	...	...		Capacité (km²/2h)	...	...	...
	Nantes	Métropole	...	...	Nantes	Métropole	...	...	...
		Métropole	...	...		Métropole	...	...	...
		Métropole	...	...		Métropole	...	...	...
		Métropole	...	...		Métropole	...	...	...
		Métropole	...	...		Métropole	...	...	...
Environnement	Métropole	...	...	Environnement	Métropole	...	...	...	
	Métropole	...	...		Métropole	...	...	...	
	Métropole	...	...		Métropole	...	...	...	
	Métropole	...	...		Métropole	...	...	...	
	Métropole	...	...		Métropole	...	...	...	
Critères d'usage	Métropole	...	...	Critères d'usage	Métropole	...	...	...	
	Métropole	...	...		Métropole	...	...	...	
	Métropole	...	...		Métropole	...	...	...	
	Métropole	...	...		Métropole	...	...	...	
	Métropole	...	...		Métropole	...	...	...	
Critères d'acceptabilité	Métropole	...	...	Critères d'acceptabilité	Métropole	...	...	...	
	Métropole	...	...		Métropole	...	...	...	
	Métropole	...	...		Métropole	...	...	...	
	Métropole	...	...		Métropole	...	...	...	
	Métropole	...	...		Métropole	...	...	...	

# Le critère infrastructure

Variantes			Voie Ferrée	Occitane	RD 916	Hers
Thématique	Critères	Sous critères	Evaluation	Evaluation	Evaluation	Evaluation
<b>Infrastructure</b>	<b>Géométrie</b>	Vue en plan				
		Profil en long				
		Profil en travers				
		Surface construite				
	<b>Technique</b>	Topographie				
		Ouvrages nécessaires				
		Impact hydraulique				
		Réseaux				
		Cohérence projets futurs				
		Entretien				
		Coût Hors AF :		9 M	5,4 M	17,9 M

# EMPRISE SNCF SUR LE TRACÉ DU REV LE LONG DE LA VOIE FERRÉE



## Les critères « environnementaux et réglementaires »

Variantes		Voie Ferrée	Occitane	RD 916	Hers	
Règlementaire / environnement	Règlementaire	Compatibilité Zonage PLU				
		Compatibilité OAP PLU				
		Compatibilité plan mobilité 100150				
		Zonage naturel				
		Zonage patrimonial				
		Zonage inondation				
	Environnement	Milieux naturels				
		Faune				
		Flore				
		Milieux humides				
		Trame Verte et Bleue				
		Impacts sur le paysage existant				
		Opportunité mise en valeur environnementale et paysagère				
		Consommation espace agricole				
Imperméabilisation des terres / Consommation des ressources						
	<b>Foncier</b>	Coûts / Délais / Procédures	9 M	1,3 M	0,2 M	0,3 M

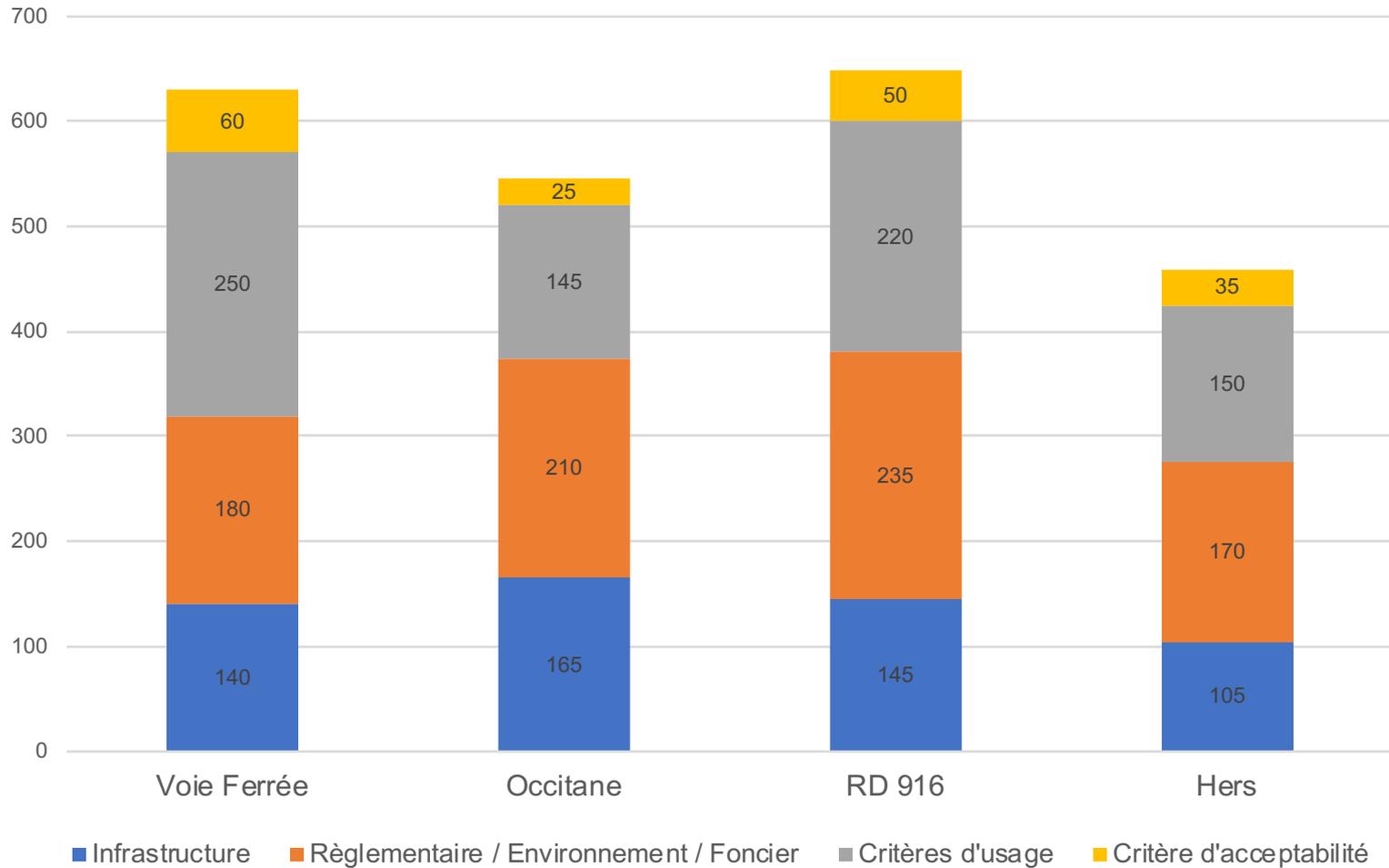
## Les critères « Usages »

Variantes		Voie Ferrée	Occitane	RD 916	Hers
Critères d'usages	Continuité du parcours				
	Sécurité des cyclistes				
	Lisibilité du tracé				
	Confort d'utilisation				
	Connexion desserte avec les pôles urbains et les transports en commun				

## Les conditions d' « Acceptabilité »

	Variantes	Voie Ferrée	Occitane	RD 916	Hers
<b>Critères d'acceptabilité</b>	Groupe "Habitants du territoire"	Vert clair	Jaune	Vert clair	Rouge
	Groupe "Usagers de la route"	Vert foncé	Rouge	Jaune	Vert clair
	Groupe " Cyclistes habitant sur le territoire"	Vert clair	Rouge	Jaune	Rouge
	Groupe "Cycliste travaillant sur le territoire"	Jaune	Rouge	Vert clair	Jaune

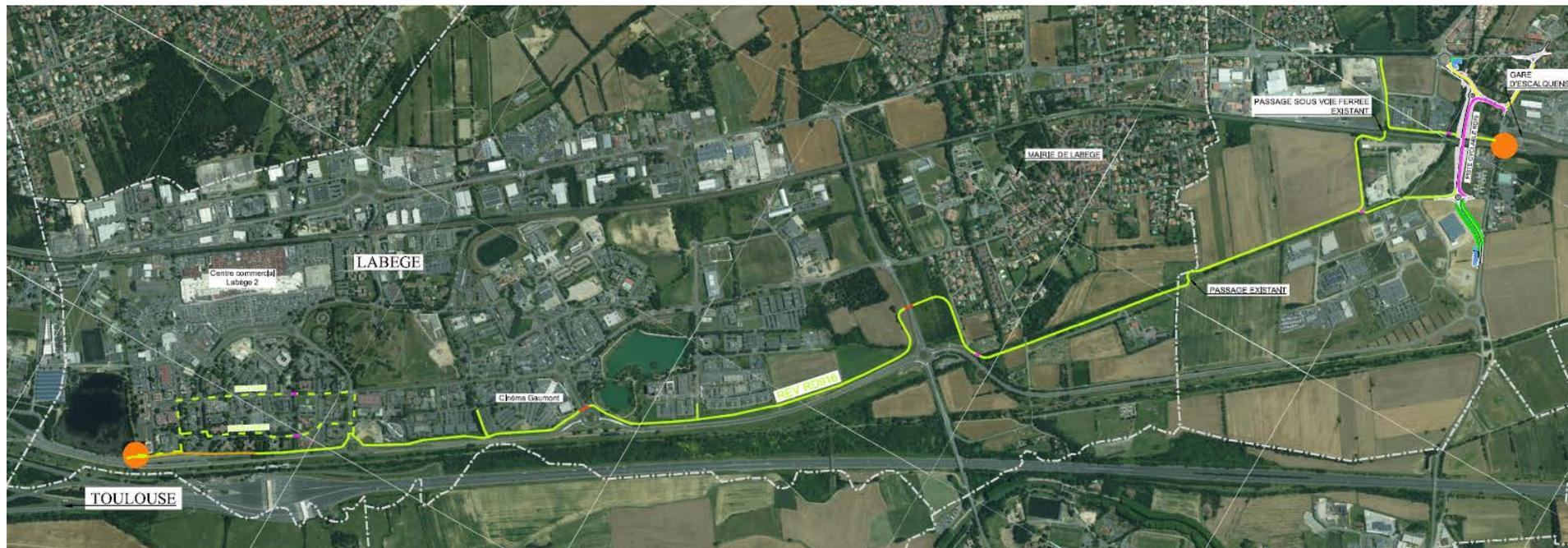
## Résultat de l'analyse multicritères des 4 variantes





Le tracé retenu pour le REV 1

# LE TRACÉ RETENU POUR LE REV 1 A ÉTUDIER EN DÉTAIL



- Solution avec 3 franchissements dénivelés sur les 4 : montant estimé à 18,1M€, dont 10M€ pour le seul franchissement de Pyrénéenne 1 (viaduc de 400 m de long et 6 m de large)
- Solution avec itinéraire via la rue de la Découverte ou de l'Occitane : montant estimé à 10 M€

# LE FRANCHISSEMENT DE PYRÉNÉENNE 1 ET 2



Études complémentaires à mener sur une solution alternative à plat pour franchir Pyrénéenne 1 et Pyrénéenne 2 via la rue de la Découverte ou le rue Occitane





## LES PROCHAINES ETAPES

## LES PROCHAINES ÉTAPES

### Etudes de détail sur la variante retenue :

- Analyse des itinéraires alternatifs au droit des rues de l'Occitane et de la Découverte,
- Etude complémentaire de trafics avec simulations sur les modes de déplacements,
- Validation de toutes les connexions avec le maillage territorial,
- Validation des modes opératoires au droit des intersections routières,
- Définition des aménagements paysagers le long de la RD 916 et du Berjean.

### Dispositifs réglementaires :

- Finalisation et dépôt des dossiers réglementaires pour instruction par les services de l'état en vue de réalisation de l'enquête publique

# LES PROCHAINES ÉTAPES

**Enquête publique**

Etudes techniques  
et réglementaires



Lancement  
des marchés  
travaux



Mise en service

2022

2023

2024

2025





ECHANGES



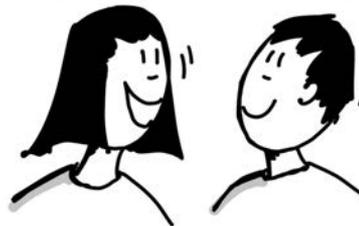
SE PRÉSENTER  
AVANT DE PRENDRE  
LA PAROLE



LIMITER SON  
TEMPS DE PAROLE  
À 2 mn



PRIORITÉ À CEUX  
QUI N'ONT PAS ENCORE  
PRIS LA PAROLE



ÉCOUTEZ LES AUTRES  
COMME VOUS AIMERIEZ  
QU'ILS VOUS ÉCOUTENT