

Concertation



4 8 9

Réseau Express Vélo

ATELIER CONSACRÉ AUX

Rev **4** **Rev** **8** **Rev** **9**

(secteur Ouest)

Le 23 novembre 2021 à La Salvetat,
salle Boris Vian.

INTRODUCTION

Près de 40 personnes ont participé à cet atelier, habitants de Plaisance en majorité mais aussi de La Salvetat, Fonsorbes, Cugnaux, Tournefeuille, Léguevin et Colomiers. Certains travaillent dans cette dernière commune ou dans la Ville Rose où ils se rendent soit en voiture, soit à vélo, de manière régulière ou même quotidienne. Dans la salle, on compte trois non cyclistes.

L'atelier est introduit par Sofia Aliamet d'Eclectic Expérience qui accompagne le Département de la Haute-Garonne dans la mise en œuvre de la concertation sur le REV Ouest.



© Adrien Nowak/CD31

Après une présentation générale du Réseau Express Vélo (REV) et particulièrement du REV Ouest par le Conseil départemental de la Haute-Garonne (maître d'ouvrage) puis par le cabinet d'études Egis autour de l'état d'avancement du projet, du calendrier des études et des phases de concertation à venir, les participants se penchent sur les possibilités de tracés des REV 4, 8 et 9, à la lumière des avantages et contraintes qu'elles comportent (environnement urbain, traversées ...).

Les avis émis ce soir alimenteront les études techniques et financières. Le choix des tracés finaux pourra ainsi prendre en compte les critères dits d'usages.

DISCOURS

François Arderiu, Maire de la Salvetat Saint-Gilles rappelle son intérêt pour la précédente rencontre sur le projet, en août 2020 au collège Galilée de La Salvetat. « La démarche se précise : dans un avenir proche, le REV Ouest va profiter au bassin de vie La Salvetat-Plaisance-Tournefeuille-Léguevin. Ce soir les équipes sont à l'oeuvre pour entendre les besoins des habitants de ce bassin de vie et y répondre de la meilleure manière. »

Il salue la présence de Joseph Pellegrino, 1er adjoint aux infrastructures, voiries et réseaux de la Ville de Plaisance, représentant Monsieur le Maire Philippe Guyot, ainsi que celle de Marjorie Lalanne adjointe déléguée à l'environnement, au développement durable et aux déplacements pour la Ville de Léguevin.

Jean-Michel Fabre, vice-président du Conseil départemental en charge de la Transition écologique, des Mobilités douces, du Logement et de l'Habitat affirme combien l'institution départementale est préoccupée du changement climatique et du « nécessaire ancrage des modes de déplacements doux dans le quotidien d'usagers de plus en plus nombreux. L'institution départementale développe les transports en commun (scolaire et grand public), le co-voiturage (avec création d'aires adaptées) et agit également sur des leviers économiques comme l'implantation de la fibre en réponse à l'élargissement du télétravail mais aussi afin de procurer aux entreprises les moyens de s'installer à proximité des lieux d'habitation des Haut-Garonnais (...) La crise sanitaire a révélé que l'utilisation du vélo pouvait être une solution. (...) C'est pourquoi le Conseil départemental, déjà créateur d'aménagements dédiés à la pratique touristique (le long du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne/ jusqu'aux sources de la Garonne avec Transgarona) ainsi qu'aux loisirs (parcours cyclables en forêts de Bouconne et de Buzet), développe ce Réseau Express Vélo, itinéraire cyclable à haut niveau de service au-delà du territoire d'intervention de la Métropole toulousaine. Ce projet nous dit Jean-Michel Fabre, « nous voulons qu'il soit un projet sans regret, nous ne voulons pas dans 5 ou 10 ans, avoir à nous dire que nous aurions dû mieux en discuter avec les utilisateurs. C'est pourquoi chaque axe des futurs REV fait l'objet d'une concertation citoyenne en plusieurs étapes. Elus et techniciens doivent construire l'aménagement à partir d'un dialogue continu « avec les gens » dont les expertises sont diverses, parfois contradictoires mais toujours utiles. »

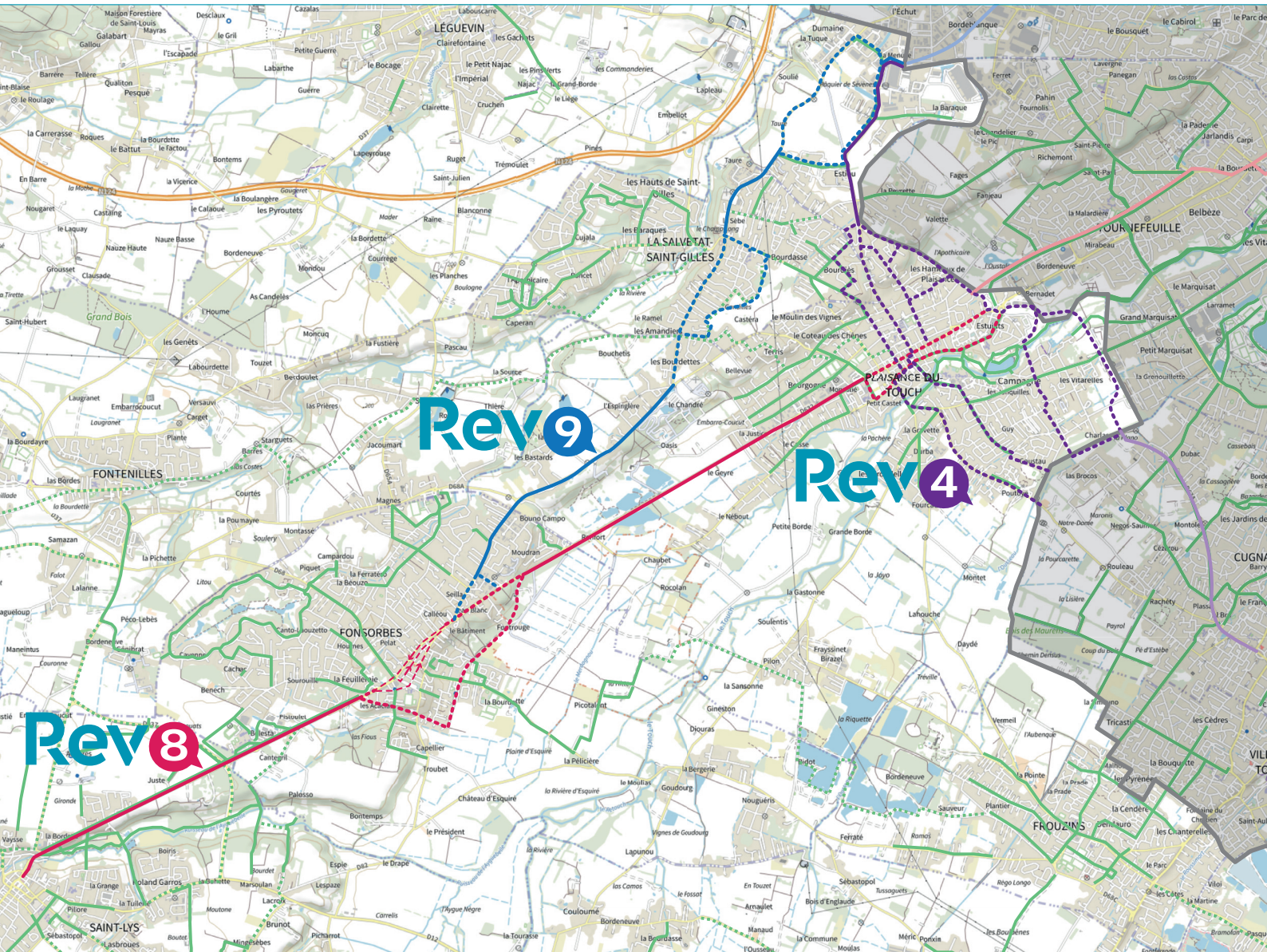
Julien Klotz, Conseiller départemental délégué aux mobilités douces souligne la part active du REV dans le report modal de la voiture vers le vélo souhaité par le Conseil départemental. « Ce report ne pourra se réaliser pleinement qu'avec le support technique d'un vrai réseau cyclable doté d'itinéraires continus, sécurisés, signalés, adaptés à une utilisation domicile-travail (...) Nous avons notre responsabilité dans la lutte contre le changement climatique. Il nous faut contribuer à résoudre des problèmes de la vie quotidienne et les embouteillages en font partie, créons aujourd'hui un réseau viable pour plusieurs décennies. »



La première étape de la concertation porte sur les tracés. Les citoyens pourront dans un second temps s'exprimer sur l'aménagement. Le dialogue citoyen sur le REV, débuté en 2020, se poursuit jusqu'en 2022. Ce dialogue, concrétisé en ateliers de travail de groupes, permet de partager les avantages et contraintes de chaque variante afin que le maître d'ouvrage puisse identifier des éléments à intégrer à la poursuite des études.

Une réunion de restitution des ateliers est prévue le **16 décembre** prochain à Plaisance-du-Touch.

PLAN GÉNÉRAL



- Aménagements cyclables existants
- - - Aménagements cyclables projetés
- Limite territoire métropolitain
- Territoire métropolitain
- REV Toulouse Métropole presentis

EXPLICATIONS GÉNÉRALES

Le temps de compréhension et d'échange porte sur les REV Ouest 4,8, et 9 avec focus sur :

- **La traversée de La Salvetat-Saint-Gilles**
- **Le centre de Plaisance**
- **La traversée Nord-Sud de Plaisance**
- **Le secteur Route de Colomiers/La Ménude**

Delphine Cartier, chargée de mission au Conseil départemental 31, maître d'ouvrage du projet, pose la définition du REV Ouest. Il s'agit d'un itinéraire cyclable de 3 à 4 m de large à haut niveau de service, en site propre, distinct des circulations piétonnes et automobiles à double sens de circulation, continu, lisible, sûr, confortable, doté d'équipements et de services dédiés aux cyclistes en réponse aux besoins de déplacements quotidiens domicile/travail. Il est conçu depuis l'origine dans l'esprit du dialogue citoyen avec :

- **en Août 2020** une 1^{ère} réunion de concertation à La Salvetat sur les conditions de réussite des REV et leurs critères d'usages ainsi que sur la présentation des fuseaux prioritaires,
- **au premier semestre 2021** un travail d'élaboration de scénarii compte tenu de l'ensemble des projets des collectivités locales et en concertation avec ces dernières,
- **à l'automne 2021** des ateliers de concertation sur les tracés et leurs variantes avec plusieurs outils d'information et de concertation mis à la disposition du public :

> **un questionnaire en ligne**

> **une cartographie en ligne** pour découvrir les tracés et variantes et les commenter :
<http://cd31.net/cartorev489>

> **2 temps de micro-trottoirs et 2 ateliers jeunes** : un reportage « micro-trottoir » (diffusé ce soir) réalisé dans le secteur concerné par le projet. Il permet d'entendre l'approche dite « d'usage » des futurs utilisateurs du REV.

> **2 ateliers en présentiel** : l'un le 22 novembre à Fonsorbes et le second ce 23 novembre à La Salvetat-Saint-Gilles,

- **en 2022**, se tiendront deux nouveaux ateliers sur les aménagements des REV.

Concernant le calendrier global du projet, les études devraient se poursuivre jusqu'à fin 2022. Après obtention des autorisations administratives, les travaux pourront commencer en 2024, pour une mise en service en 2025.

Rev8

Le REV 8 va de Saint-Lys à Castelmaurou. Le tronçon St-Lys-Fonsorbes-Plaisance-du-Touch est examiné ce soir. Il se poursuivra jusqu'à Toulouse via le territoire métropolitain. Le point de raccordement pressenti se trouve au niveau de la rue Elie Wiesel puis rue de la Garenne à Tournefeuille.

Rev9

Le REV 9 va de St-Lys à Pechbonnieu. Le tronçon Fonsorbes - La Salvetat - Plaisance-du-Touch est traité ce soir. Il se poursuivra sur le territoire métropolitain via Colomiers avec un point de raccordement pressenti à ce stade des études au niveau des emprises ferroviaires désaffectées (zone d'activités de la Ménude) menant jusqu'à la gare d'En Jacca à Colomiers.

Rev4

Le REV 4 va de Saint-Martin du Touch à Pins-Justaret. Le tronçon sur Plaisance-du-Touch est traité ce soir. Il se poursuivra sur le territoire métropolitain au Nord via Colomiers et au Sud via Cugnaux. Les points de raccordement pressentis à ce stade des études sont : - à Colomiers, les emprises ferroviaires désaffectées (zone d'activités de la Ménude) menant jusqu'à la gare d'En Jacca ; - à Cugnaux, la route de Tournefeuille en passant par le chemin d'Hautpoul.

EXPLICATIONS TECHNIQUES

Camille Eychenne et Nicolas Stchepinsky du cabinet d'étude Egis précisent à leur tour leur méthode de travail. Plusieurs variantes d'itinéraires sont proposées. Elles sont examinées ce soir sous l'angle de critères d'usage venant compléter la prise en compte des critères techniques tels que la catégorisation du REV en site propre, la gestion des croisements avec d'autres axes, le foncier, le coût, les points desservis, la liaison avec les axes secondaires.

Rev8 « CENTRE DE PLAISANCE-DU-TOUCH »

2 variantes de tracés sont proposées et interrogées ce soir :

La variante 1 propose un REV mixte sur l'avenue des Pyrénées (RD 632). C'est un itinéraire direct et rectiligne mais qui est mélangé à la circulation des véhicules motorisés et des transports en commun ce qui ne permet pas de répondre à la fonction « site propre » du REV.

La variante 2 propose un REV sur les boulevards des Capelles et Victor Hugo. Son itinéraire est moins direct, entrecoupé de nombreux carrefours et giratoires mais se trouve en site propre (non mélangé aux autres véhicules).

Rev9 « TRAVERSÉE DE LA SALVETAT »

2 variantes de tracés sont proposées et interrogées ce soir :

La variante 1 propose un REV sur la rue d'Anjou et l'avenue des Pyrénées (RD82) dans la continuité de la rue des Landes. Son emprise est très contrainte (10 m de large) ce qui nécessitera de concevoir un REV de largeur réduite de 2,5m de large, de supprimer le piétonnier côté REV et de réduire la chaussée à 5,50m. Par ailleurs le REV se trouvera en interface directe avec les nombreux accès riverains qui seront autant de points de danger potentiels à franchir par les cyclistes.

La variante 2 propose un REV sur la rue de la Hille (RD82b) puis sur le chemin des Bourdettes de façon à contourner La Salvetat par l'Est et éviter le secteur contraint de l'avenue des Pyrénées. Ce REV large de 4 m et bordé d'une voie piétonnière ainsi que d'alignements d'arbres sera aménagé sur des emprises qui ne le sont pas aujourd'hui et connecté aux impasses irriguant le quartier de La Bourdasse. Il se connecte à l'Avenue du Château d'Eau (RD42) en passant par le parking de l'Espace Boris Vian.

Rev9 « ROUTE DE COLOMIERS-LA MÉNUDE »

2 variantes de tracés sont proposées et interrogées ce soir :

La variante 1 propose un REV sur la route de Colomiers (RD82) puis sur le boulevard Pierre et Marie Curie. Elle pourrait s'implanter à l'Est en se doublant d'un chemin piétonnier parallèle avant de se raccorder à la piste cyclable bidirectionnelle existante boulevard Pierre et Marie Curie.

La variante 2 propose un REV sur la rue Agricul Perdiguier puis sur le boulevard Pierre et Marie Curie. Elle s'implanterait dans ce cas à l'Ouest en se doublant également d'un chemin piétonnier en parallèle avant de se raccorder à la piste cyclable bidirectionnelle existante Boulevard Pierre et Marie Curie. Celle-ci pourrait alors être élargie pour correspondre au gabarit REV souhaité..

Rev4 « TRAVERSÉE NORD-SUD DE PLAISANCE-DU-TOUCH »

AU NORD DE L'AVENUE DES PYRÉNÉES (RD632)

2 VARIANTES DE TRACÉS SONT PROPOSÉES :

La variante 1 propose un REV passant par les emprises réservées non encore aménagées le long de la limite avec Tournefeuille.

La variante 2 propose un REV suivant la RD24 et la rue des Ecoles sur des emprises déjà urbanisées, mais très contraintes en termes d'emprises (11m de large) et de nombreux accès riverains à franchir. Il pourrait être envisagé un REV de largeur réduite de 3m de large, de supprimer le piétonnier côté REV et de réduire la chaussée à 5,50m. Par ailleurs le REV se trouvera en interface directe avec les nombreux accès riverains qui seront autant de points de danger potentiels à franchir par les cyclistes.

AU SUD DE L'AVENUE DES PYRÉNÉES (RD632)

4 VARIANTES DE TRACÉS SONT PROPOSÉES ET INTERROGÉES CE SOIR :

La variante 1A propose un REV passant par les emprises réservées ce qui obligerait à créer des passerelles sur le Touch et l'Ousseau. Un raccordement côté Cugnaux serait possible route de Tournefeuille par le chemin de Hautpoul qui est le point de jonction pressenti côté Toulouse Métropole à ce stade des études.

La variante 1B propose un REV passant par le quartier Campagne-Coustaou sur des emprises disponibles non encore aménagées entre les résidences. Il sera nécessaire de créer des passerelles sur le Touch et l'Ousseau et de traverser une zone naturelle proche de l'Ousseau. Un raccordement moins direct est possible côté Cugnaux, route de Tournefeuille par le chemin de Hautpoul qui est le point de jonction pressenti côté Toulouse Métropole à ce stade des études.

La variante 2A propose un REV passant par la rue des Mésanges ce qui demanderait aussi de créer une passerelle mais sur l'Ousseau uniquement puisqu'une passerelle existe déjà rue du Dr Armaing pour franchir le Touch. L'emprise contrainte de la rue des Mésanges (11m de large) oblige à concevoir un REV en interface direct avec les nombreux accès riverains qui borde la voie et qui sont autant de points de danger potentiels à franchir par les cyclistes. Un point de raccordement différent de celui que pressent Toulouse Métropole Chemin de Hautpoul devrait alors être envisagé Avenue de Plaisance.

La variante 2B propose un REV passant par la rue des Jonquilles en profitant de la piste cyclable bidirectionnelle déjà aménagée et doublée d'un piétonnier sur la majorité de l'itinéraire, Avenue Lingfield puis rue Saint Exupéry). Il serait nécessaire de prolonger la rue Saint Rémi de Provence sur des terrains non encore aménagés, de créer une passerelle sur l'Ousseau et d'envisager un point de raccordement différent de celui pressenti par Toulouse Métropole Chemin de Hautpoul en se raccordant au chemin de la vie Vieille qui rejoint ensuite le centre de Cugnaux.

PREMIER TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE

Un premier participant craint que si le REV est positionné soit d'un côté soit de l'autre, les cyclistes n'aient des difficultés pour traverser. Il demande si le maître d'ouvrage a pris en compte cette question.

Nicolas Stchepinsky d'Egis répond que franchissement et raccordement seront traités lors de la prochaine phase de concertation (sur l'aménagement proprement dit).

Un deuxième participant demande si le feu tricolore de l'avenue des Pyrénées « basculera au vert » en présence de cyclistes.

Nicolas Stchepinsky répond qu'il y aura un phasage du feu tricolore avec un temps de latence. « Les vélos n'ont pas forcément une fréquence de passage régulière, sur le REV il doit y avoir une certaine priorité et nous mettrons en place un dispositif étudié en ce sens. »

Un troisième participant demande pourquoi le REV ne débouche pas vers Cugnaux depuis le centre-ville de Plaisance car il existe une attente en ce sens. « Il ne faut pas juste penser au foncier mais aux besoins réels. »

Nicolas Stchepinsky répond que le REV est conçu comme un itinéraire global, direct et continu, et non pas comme une suite de séquences mises bout à bout au risque que celles-ci n'offrent pas l'itinéraire le plus direct et lisible pour le REV. L'objectif est de créer un réseau complet pour l'ensemble du secteur Ouest. Le raccordement vers Cugnaux est donc conditionné par l'endroit où arrivera le REV au Nord de l'Avenue des Pyrénées mais aussi par le point de raccordement au REV métropolitain côté Cugnaux.

Un quatrième participant alerte sur les difficultés d'aménagement liées au passage du REV 4 rue des Ecoles et suggère une voie parallèle, plus facile selon lui : la rue d'Encrabe.

Un cinquième participant s'inquiète de savoir si les REV 4, 8 et 9 suivront le même planning d'aménagement.

Julien Klotz rappelle que quels que soient les tracés retenus pour chacun des REV, l'important est d'apporter des réponses le plus tôt possible et de pouvoir circuler dessus dès 2025.

Un sixième participant demande si les impasses situées au centre de la Salvetat auront accès au REV 9 dans le cas de la variante contournant ce centre. Nicolas Stchepinsky

annonce qu'un tel accès sera facilité. Le maire de La Salvetat confirme que toutes les voiries concernées bénéficieront d'aménagements exclusivement cyclables et piétons les mettant en connexion avec le REV.

Un septième participant s'interroge sur la coopération entre le Conseil départemental de la Haute-Garonne et Toulouse Métropole sur le sujet des points de jonction des ouvrages gérés respectivement par les deux institutions. Précisément il se demande si les raccordements annoncés sont définitifs.

Julien Klotz répond que les points annoncés « au stade d'avancement actuel » font consensus mais que par exemple le Conseil départemental n'a pour l'instant aucun retour de Toulouse Métropole sur la jonction avec la portion cugnalaïse du REV 4 ; il mentionne la tenue d'un comité de pilotage autour des transports métropolitains le 13 décembre.

Un huitième participant voudrait savoir si les coûts de toutes les variantes ont été estimés.

Julien Klotz répond que même si ce sujet est très important, il n'est pas le critère principal et ne sera pas déterminant pour effectuer un choix de variante. Il faut garder à l'esprit que l'exigence numéro 1 est l'efficacité de l'itinéraire et rappelle l'enveloppe globale de 53 millions d'euros dédiée au REV par le CD 31.



©Adrien Nowak/CD31

RESTITUTION DES TRAVAUX MENÉS

1. TRAVERSÉE DE LA SALVETAT REV 9 (THÉMATIQUE TRAITÉE AUX TABLES 3, 4 ET 7)

TRAVERSÉE DE LA SALVETAT-SAINT-GILLES

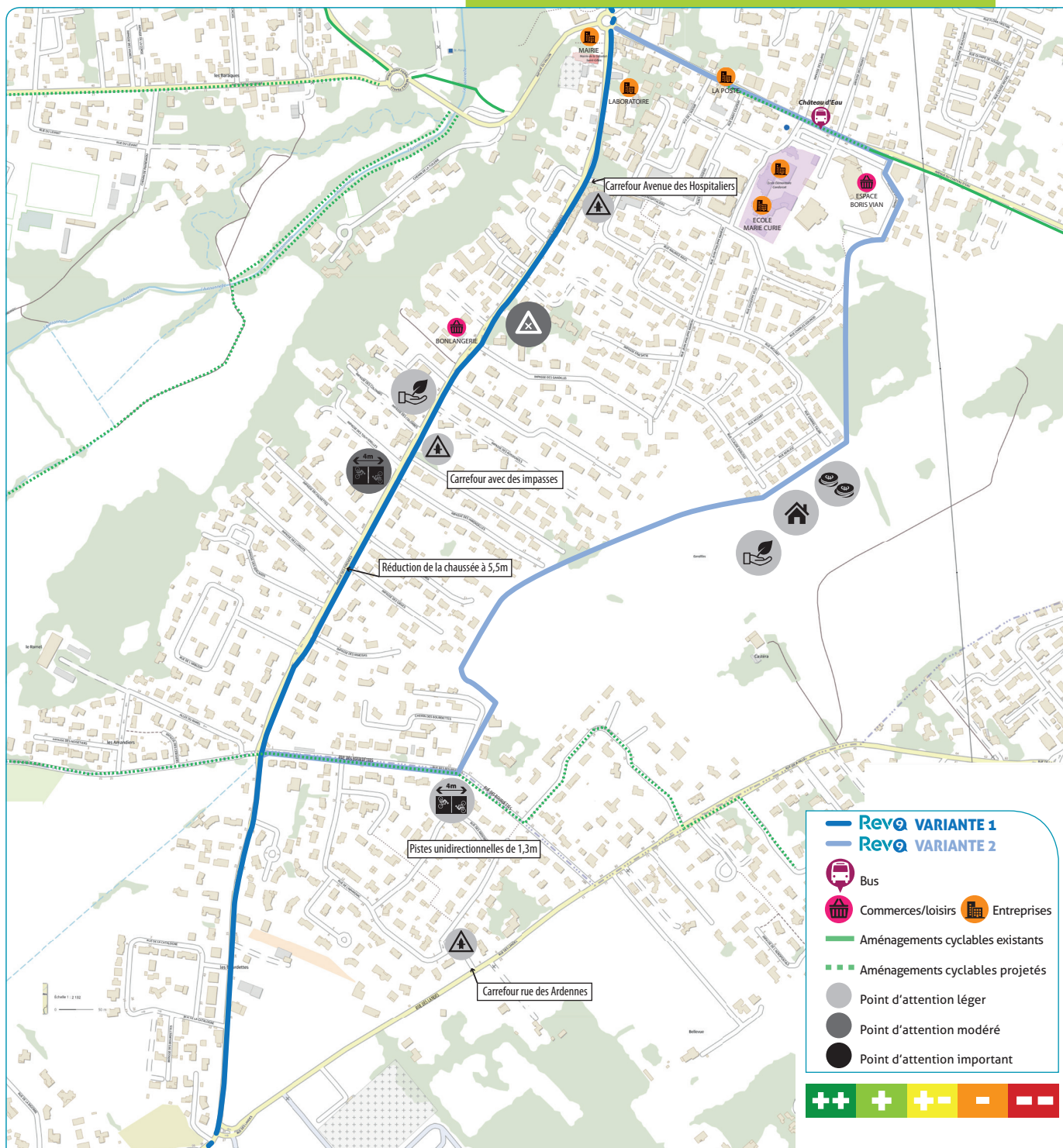


Table 3 :

A cette table, la préférence va à la variante 2 bien connectée aux impasses que l'on pourrait ouvrir, plus agréable, dans un environnement naturel sympathique, avec un doute sur le débouché final sur la rue du Château d'Eau, où le trafic est très important et la configuration très étroite et la proposition d'un autre itinéraire pour rejoindre la rue de Taure. La variante 1 est rejetée car même si elle dessert commerces et impasses elle ne semble ni suffisamment large pour assurer une bonne circulation ni d'un environnement assez agréable.

Table 4 :

Le choix se porte sur la variante 1, sur l'avenue des Pyrénées « Itinéraire imparfait mais assez sécurisant pour les cyclistes (même si subsiste un risque de sortie de voitures depuis certaines impasses), permettant l'intermodalité jusqu'à Toulouse et la connexion avec les bus 55 et 21 à Colomiers. L'itinéraire paraît adapté aux trajets domicile-travail, relie bien les équipements (bibliothèque) et commerces de centre-ville ; elle avantagerait les habitants de Fonsorbes qui pourraient aussi emprunter le REV 4.

La variante 2, en contournement Est de La Salvetat, n'est pas déclarée inintéressante côté confort, sécurité et taille de chaussée mais desservirait peu l'intérêt des Salvétains et serait plutôt adaptée à un usage dominical. En outre son coût, ses risques en matière de sécurité notamment rue de La Poste où les voitures vont vite, ses impacts sur les parties boisées auxquels les riverains sont attachés, la nécessaire imperméabilisation des sols et enfin le détour d'1 km à l'écart des commerces et des équipements la rendent incompatible à l'usage d'un REV.

Il est mentionné que cet axe pourrait servir aux poids lourds et voitures mais sans consensus car cette option n'épargnerait pas non plus la végétation.

Table 7 :

Pas de choix net exprimé. La variante 1 est cependant jugée plus courte, plus directe (1 km de moins que la variante 2). Elle présente l'inconvénient de comporter de nombreuses impasses, de débouchés de maisons, de feux tricolores, obligeant les vélos à réduire leur allure. La variante 2 a l'avantage d'une situation agréable, en pleine nature, d'être déconnectée des voitures. En revanche, son aménagement induit le passage dans un bois classé et une emprise naturelle plus forte que la variante 1. Enfin l'itinéraire, plus long, aboutit à la très étroite rue du Château d'Eau. Un tracé alternatif est envisagé par les rues Charles Gounod et Gabriel Fauré pour éviter le bois classé.

RÉSUMÉ

3 tables (3, 4, et 7) ont débattu sur la traversée de La Salvetat par le REV 9 pour aboutir aux conclusions suivantes :

ressortent ex-aequo la variante 1 (choisie par la table 4) parce qu'elle est sécurisante et dessert commerces et équipements tout en étant adaptée aux trajets domicile/travail ; et la variante 2 (choisie par la table 3) pour sa connexion aux impasses et un bel environnement avec préconisation cependant d'un autre itinéraire pour rejoindre la rue du Taure. A cet ex-aequo s'ajoute un « non choix » (à la table 7). Cette dernière table propose de plus, un itinéraire alternatif rue Charles Gounod et Gabriel Fauré pour la variante 2 afin d'éviter le bois classé.

2. CENTRE DE PLAISANCE REV 8 (THÉMATIQUE TRAITÉE AUX TABLES 1, 2 ET 6)

CENTRE DE PLAISANCE-DU-TOUCH

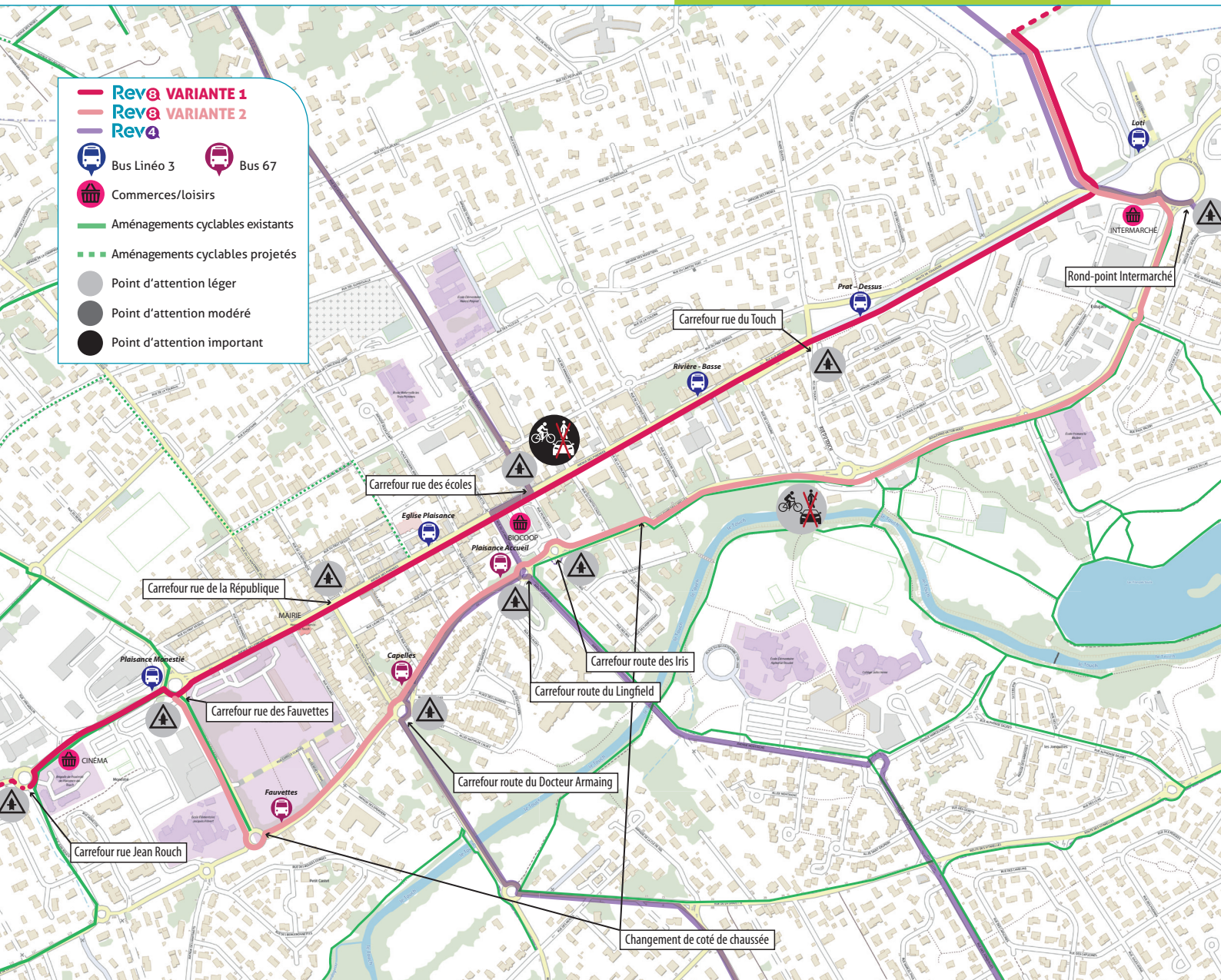


Table 1 :

La variante 1, REV en mixte sur l'avenue des Pyrénées, présente l'avantage d'un tracé direct et d'une circulation apaisée ; elle dessert un secteur où circulent de nombreux piétons : La Poste, la mairie et le marché du samedi. Elle permet également de rejoindre Tournefeuille. Néanmoins, elle n'est pas en site propre mais « au milieu de la circulation » et ne rencontre pas moins de 6 feux de signalisation dont celui entre rue des Ecoles et des Pyrénées qui ne se déclenche pas en présence des vélos. Dans le cas du choix de cette variante, la question est posée : pourrait-on créer rue des Pyrénées un sens unique voitures + voie vélos ? Ou faire passer les voitures par le tracé de la variante 2 de la rue Monestié à la rue des Ecoles ?

La variante 2, REV sur la rue des Fauvettes, le boulevard des Capelles et le bd Victor Hugo séduit pour être en site propre, exempte de feux tricolores et donner accès à la base de loisirs, le groupe scolaire, le collège, la piscine, le gymnase. En revanche il lui est reproché d'accueillir un trafic trop important, d'obliger les cyclistes à des changements de côté, de comporter 500 m de parcours supplémentaire, des ronds-points à la visibilité limitée (Capelles). Un participant précise qu'il existe, à l'intersection de la rue d'Esturgeat une piste cyclable qui rejoint la variante 1. Quid des ronds-points hollandais se demande-t-on également à cette table. Ne pourrait-on s'en inspirer ?

Table 2 :

La variante 1, jugée préférentielle parce que la plus directe et qui semble le plus correspondre à la définition d'une « autoroute à vélos » permettrait aux cyclistes de rouler sur le couloir Tisséo si ce n'est pas le cas. Il faudrait cependant améliorer la visibilité des vélos au niveau de Chaussidou. On note la présence de feux de signalisation et si la circulation véhicules/piétons est apaisée, on ne peut en dire autant de la cohabitation piétons/bus. Pourrait-on réserver le trafic automobile à la desserte locale ? La table préconise de réaliser les deux variantes : la 1 est déjà presque faite et la 2 pourrait constituer un second parcours à aménager complètement (moins de ruptures, de ronds-points- visibilité à créer) et qualitativement avec l'aide des collectivités locales et notamment du département.

Table 6 :

La préférence va à la variante 1 avec très peu d'impact environnemental, continue, sans changement de côté, avec peu de voitures, peu de croisements, en cohabitation avec le bus « comme à Cugnax » et en connexion directe avec Tournefeuille. Il est proposé de revoir le partage de la voie avec Linéo car seules les voitures des riverains passent. En bémol, le fait que la voirie vient d'être rénovée est souligné ; pourquoi défaire un terrain récemment aménagé semble-t-on se demander.

La variante 2 obligerait à couper des arbres, compte 7 ronds-points sur son parcours, avec une circulation intense et dangereuse. En outre elle apparaît coûteuse.

RÉSUMÉ

3 tables (1,2 et 6) ont débattu sur le passage du REV 8 dans le Centre de Plaisance : ces trois tables accordent leurs suffrages à la variante 1 pour son tracé direct, sa circulation apaisée avec néanmoins proposition de donner « la priorité aux vélos » rue des Pyrénées, pour son faible impact environnemental. La réalisation d'une piste cyclable secondaire mais continue et de qualité sur l'itinéraire de la variante 2 est néanmoins réclamée par la table 2.

3. TRAVERSÉE NORD-SUD DE PLAISANCE REV 4 (THÉMATIQUE TRAITÉE AUX TABLES 2,3,5 ET 6)

TRAVERSÉE NORD-SUD DE PLAISANCE-DU-TOUCH

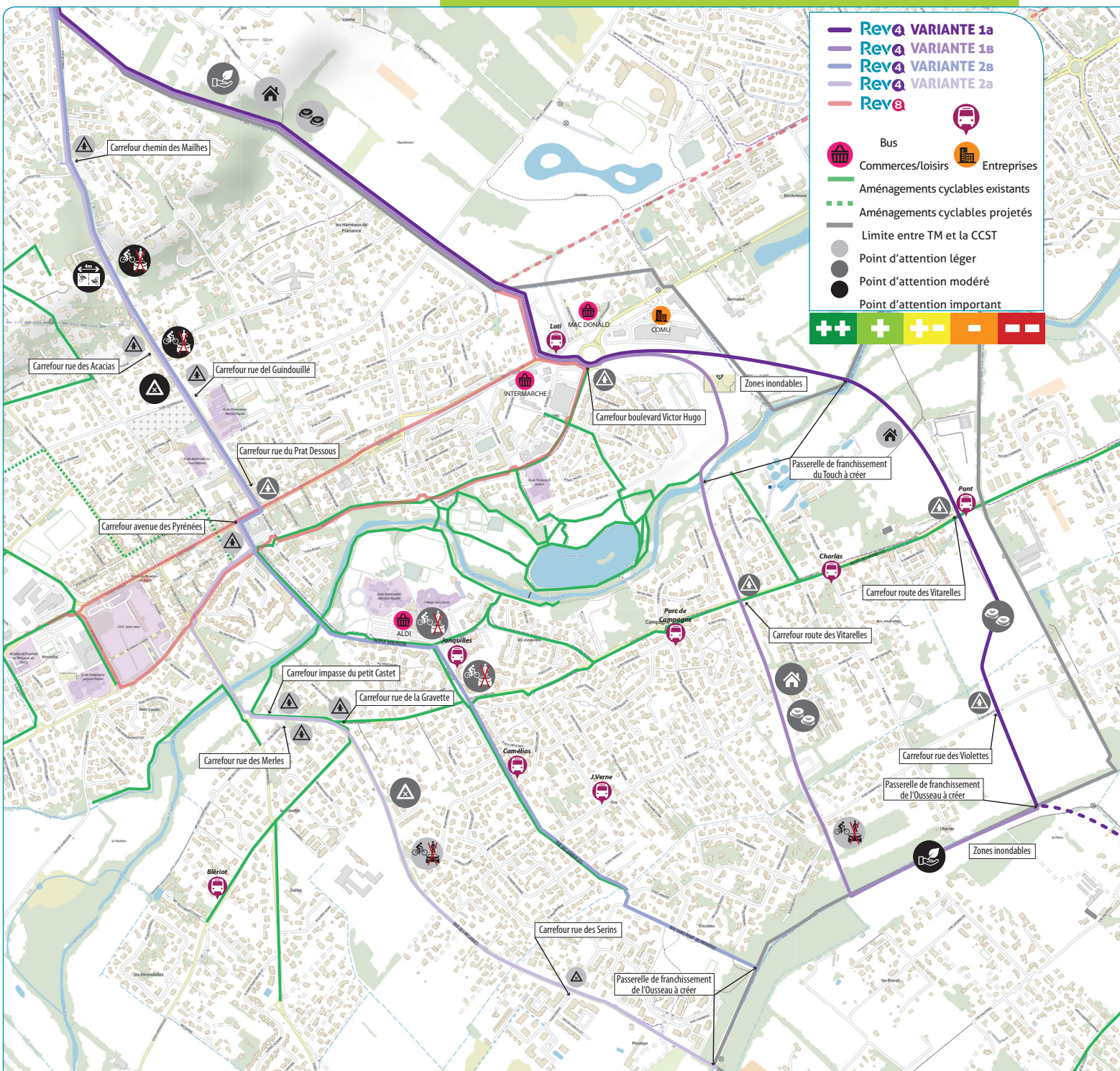


Table 2 :

Pour cette table, le rôle du REV4 est d'assurer la liaison entre Colomiers, Plaisance et Cugnaux et non pas de desservir Tournefeuille. Les participants préconisent donc les variantes 2b et 2a plus centrales. Particulièrement la 2b jugée plus calme.

Dans la mesure où le passage rue des Ecoles se révèle trop contraignant ils proposent d'étudier une variante rue d'Encrabe ou rue du 8 mai. Ils soulèvent également le problème du raccordement sur Cugnaux en demandant la négociation avec Toulouse Métropole pour un passage chemin de la Vie Vieille à Cugnaux, ainsi que la création d'une passerelle pour traverser l'Ousseau. Cet itinéraire est d'ailleurs jugé plus direct.

Enfin, pour cette table, ce « barreau » Plaisance-Cugnaux est indispensable au territoire et ne sera pas réaliser par les communes si ce n'est pas le département qui s'en charge.

Table 3 :

Cette table privilégie la Variante 1b qui dessert plus de monde et à l'inverse met un point d'alerte sur la variante 1a sur le fait qu'elle comprend un dénivelé important et ne sera adaptée qu'aux vélos électriques.

Table 5 :

La variante 1a, dans les emprises réservées présente l'avantage d'être une voie dédiée, rapide et confortable desservant Tournefeuille. Elle est moins centrale que les deux variantes qui suivent.

La variante 1b, par le quartier Campagne-Coustaou satisfait la liaison avec Tournefeuille et Cugnaux et présente l'atout d'être à proximité du lac.

La variante 2b, par la rue des Jonquilles, elle aussi à proximité du lac assure une bonne connexion avec les commerces.

La variante 2a par la rue des Mésanges ne suscite aucun commentaire et n'est pas retenue.

Il est précisé en outre, quelle que soit la variante :

- qu'elles devront dans leur ensemble prendre en compte les établissements scolaires, et des liaisons avec le Linéo.
- que la jonction avec Cugnaux doit être renégociée avec Toulouse Métropole.

Cette table propose également un itinéraire alternatif rue d'Encrabe au lieu de rue des Ecoles.

Table 6 :

La variante 2b, par la rue des Jonquilles est préférée aux autres en raison l'attente de service d'un grand nombre d'usagers qui pourraient ainsi se connecter avec le Linéo bus et aller notamment vers le collège. On peut en outre envisager pour cette variante 2b la connexion avec une autre voie cyclable vers Cugnaux. En revanche il ne faut pas négliger le risque représenté par les piétons et poussettes sur le site ainsi que par les nombreuses entrées riveraines.

La variante 2a par la rue des Mésanges aurait pour avantage sa rectitude et une voirie refaite cet été avec « oubli » de piste cyclable ; et pour inconvénient son étroitesse.

La variante 1a, dans les emprises réservées est estimée sécurisée, sans piétons ni poussettes. Elle constitue une réserve de biodiversité peu peuplée que le Boulevard Urbain Ouest (BUO) pourrait abimer (ainsi s'exprime à la faveur de la réflexion sur le REV 4 une interrogation latente sur les potentiels problèmes causés par le BUO). Cette variante tendrait à allonger la distance à parcourir et mordrait sur des terres agricoles.

La variante 1b, par le quartier Campagne-Coustaou serait très pratique pour se rendre au lycée de Plaisance mais reste trop éloignée de la ville.

RÉSUMÉ

4 tables (2,3,5, et 6) ont débattu de la traversée Nord-Sud de Plaisance.

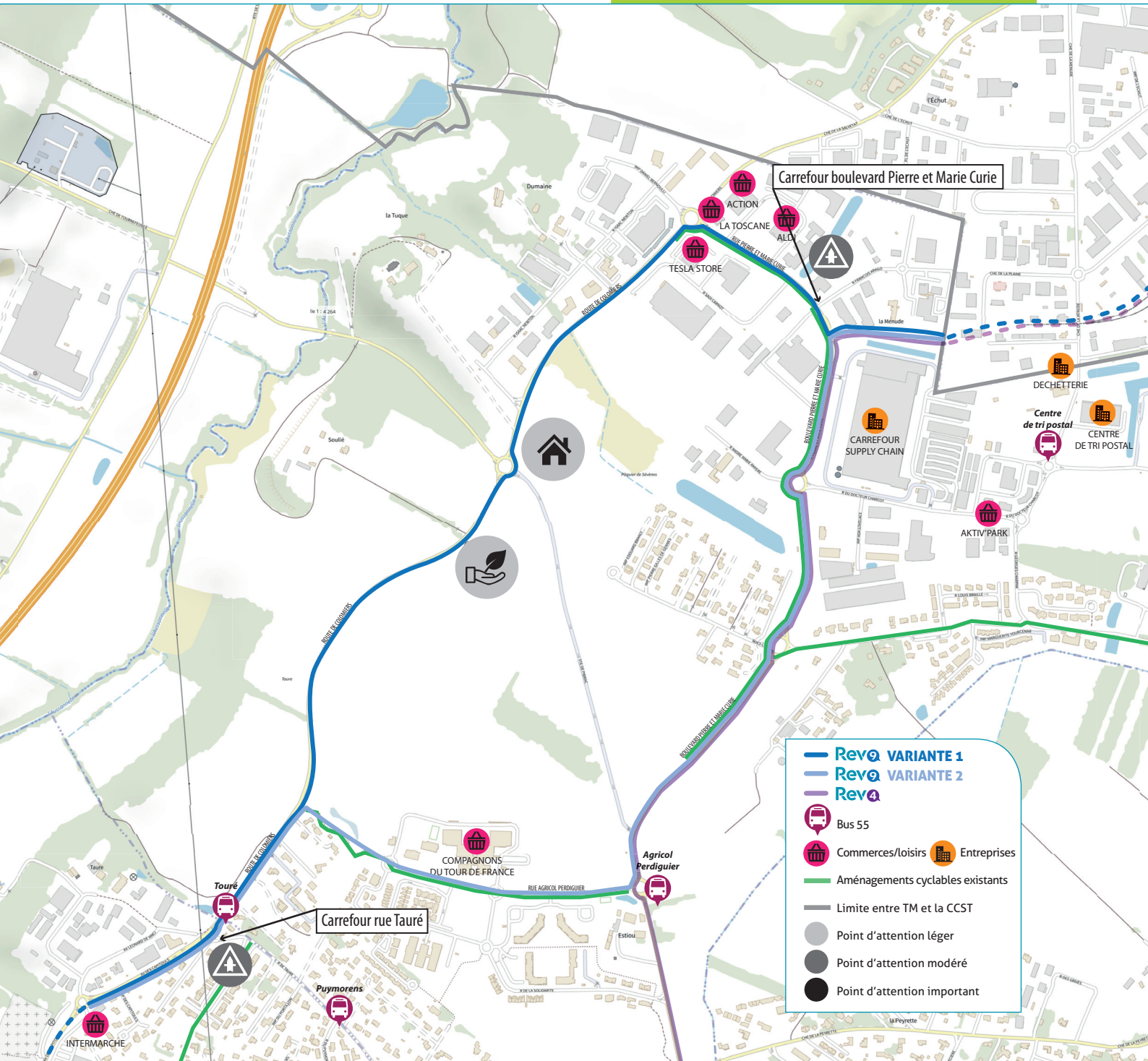
Deux tables ont exprimé leur préférence pour la variante 2b (tables 2 et 6), cet itinéraire est jugé calme, central, connectant bien les commerces et à proximité du lac, tout en réclamant sa prolongation vers Cugnaux en renégociant le point de liaison du REV4. Une table (table 3) a exprimé sa préférence pour la variante 1b desservant mieux Plaisance que la 1a et permettant un accès vers le lycée. La table 5 n'a pas marqué de préférence, mais rejette uniquement la variante 2a. Enfin, deux tables ont indiqué un passage rue d'Encrabe (ou du 8 mai) sur la partie nord de la variante 2 afin d'éviter la rue des Ecoles présentant trop de contraintes.



©Adrien Nowak/CD31

4. ROUTE DE COLOMIERS-LA MÉNUDE REV 9 (THÉMATIQUE TRAITÉE À LA TABLE 7)

ROUTE DE COLOMIERS - LA MÉNUDE



- Rev 9 VARIANTE 1
- Rev 9 VARIANTE 2
- Rev 4
- Bus 55
- Commerces/loisirs Entreprises
- Aménagements cyclables existants
- Limite entre TM et la CCST
- Point d'attention léger
- Point d'attention modéré
- Point d'attention important

Table 7 :

La variante 1, à l'Est de la route de Colomiers puis boulevard Curie fait la quasi-unanimité car elle permettrait une connexion aisée vers Léguevin, Pibrac et les lycées Nelson Mandela et Victor Hugo. On pourrait dans ce cas rejoindre le bus 32 devant le lycée Mandela en prévoyant un garage à vélos pour plus de praticité. La connexion serait également directe vers les commerces (Grand Frais, Biocoop ...). Pour les travaux d'implantation il suffirait de réduire la taille de la RD 82. Le REV serait parallèle aux voitures qui ainsi, au moment des ralentissements de circulation pourraient avoir sous les yeux la preuve que les vélos sont plus rapides.

A l'inverse, si l'on conservait la largeur de la voirie existante, cette variante aurait plutôt un impact négatif.

Concernant la variante 2, sur la rue Perdiguier puis boulevard Curie, les aménagements sont certes déjà largement réalisés mais à améliorer pour correspondre aux critères du REV. La connexion avec le REV 4 paraît possible. Il existe dans cette variante une difficulté de connexion avec Léguevin et Pibrac.

RÉSUMÉ

Seule la table 7 a débattu de la section du REV 9 Route de Colomiers-La Ménude avec parmi les participants une nette préférence pour la variante 1 permettant la liaison aisée vers Léguevin, Pibrac et notamment les lycées de ces communes ainsi que vers plusieurs commerces.

CONCLUSION

En conclusion Jean-Michel Fabre souligne « la qualité du travail de confrontation des différents points de vue et de l'échange des opinions » et assure que « les idées et solutions proposées ce soir seront toutes étudiées afin - pourquoi pas- de nourrir la création de variantes nouvelles. »

S'il précise que les choix à opérer sont parfois complexes, il rappelle que l'équilibre entre les critères techniques et les critères d'usage est la règle absolue.

Après avoir remercié les personnes présentes pour leur « travail collectif » il leur donne rendez-vous le 16 décembre à Plaisance lors d'une réunion publique de restitution des ateliers tenus cet automne.



©Adrien Nowak/CD31

Annexes



4 8 9

Réseau Express Vélo

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Annexes – Travail sur les variantes

Tables ayant travaillé sur la traversée de Plaisance-du-Touch – Table 1

Critères	Variante 1 : REV en mixte sur l'Avenue des Pyrénées (RD632)		Variante 2 : REV sur le Bd des Capelles et le Bd Victor Hugo	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires				Beaucoup trop de trafic
Continuité et lisibilité du parcours	<ul style="list-style-type: none"> - Tracé direct - Desserte de la Poste et de la Mairie - Circulation apaisée - Beaucoup de piétons le samedi (marché) 	Attention au feu rue des écoles qui ne se déclenche pas pour les vélos		Changements de côté
Sécurité des cyclistes		Pas de voie propre, parcours au milieu de la circulation + beaucoup de feux		<ul style="list-style-type: none"> - Aux ronds-points la circulation est très dense, serait-il d'aménager des giratoires hollandais ? - Rond-point des Capelles - Visibilité limitée
Confort d'utilisation	Tracé direct : pratique	Pas de voie propre		<ul style="list-style-type: none"> - 500 mètres de parcours supplémentaires - Ronds-points - Changements de trajets
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire	<ul style="list-style-type: none"> - Connexion avec la Poste, la Mairie, le marché - Connexion avec Tournefeuille très bien 			
Autres critères	Avenue des Pyrénées : <ul style="list-style-type: none"> - Possibilité de créer un sens unique voitures + voies vélo - Possibilité de bloquer la circulation des voitures pour qu'elles passent par la variante 2 de Romestié à Rue des écoles ? 			<ul style="list-style-type: none"> - Giratoires hollandais - A l'intersection de la rue d'Estugeat il y a une piste existante qui rejoint la variante 1

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Table 6

Critères	Variante 1 : REV en mixte sur l'Avenue des Pyrénées (RD632)		Variante 2 : REV sur le Bd des Capelles et le Bd Victor Hugo	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	Aucun Un peu de peinture			Couper des arbres
Continuité et lisibilité du parcours	Tout faire du même côté Plus de continuité			- 7 ronds-points - 300 m de parcours
Sécurité des cyclistes	- Pas de voitures - Bus de temps en temps - Mixité Bus / vélo, comme à Cugnaux			- Trop de circulation - Problème des ronds-points - trop dangereux
Confort d'utilisation	- Donner priorité aux vélos - Peu de voitures - Peu de croisements			
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire	- Tracé direct - Connexion directe avec Tournefeuille			
Autres critères	- Nécessiterait de revoir le partage avec Linéo parce que les voitures ne passent plus (seulement les voitures riveraines)	Voirie refaite il y a peu		

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Variante 1

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Table 2

Critères	Variante 1 : REV en mixte sur l'Avenue des Pyrénées (RD632)		Variante 2 : REV sur le Bd des Capelles et le Bd Victor Hugo	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires				
Continuité et lisibilité du parcours	Parcours le plus direct qui semble correspondre au principe de l'autoroute à vélos	-Visibilité du vélo à améliorer -Chaussidou pour le vélo -Quelques feux		Lisibilité à créer
Sécurité des cyclistes	Permettrait d'autoriser vélos sur couloir Linéo si ce n'est pas le cas	- Problème trafic mixte VP apaisé mais bus dangereux - Pourrait-on baisser le trafic de voitures pour la desserte locale		- Beaucoup de ronds-points - TROP de ruptures
Confort d'utilisation				Tracé + 300 M
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire				
Autres critères			L'aménagement de la variante 1 est presque déjà fait, faire la variante 2 permettrait d'avoir deux parcours aménagés Cette piste reste capitale localement A aménager complètement et qualitativement par les collectivités locales avec l'aide du Département	

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Variante 1

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Tables ayant travaillé sur la traversée de La Salvetat-Saint-Gilles

Table 3

Critères	Variante 1 : REV sur l'Avenue des Pyrénées (RD82)		Variante 2 : Contournement Est de la Salvetat	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	Desserte de commerces Accès des impasses	Largeur, circulation, environnement...	Connexion possible avec ouverture des impasses Environnement sympa (forêt)	- Débouché final sur la rue du château d'eau (pas de largeur suffisante + trafic très important) Etude de la possibilité de passer par un autre itinéraire pour rejoindre rue de Taure Voir commerces
Continuité et lisibilité du parcours				
Sécurité des cyclistes				
Confort d'utilisation				
Connexion avec les pôles d'échanges				
Autres				

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Table 7

Critères	Variante 1 : REV sur l'Avenue des Pyrénées (RD82)		Variante 2 : Contournement Est de la Salvetat	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	Plus court, plus direct (1km de moins)	Beaucoup de sorties d'impasses, de maisons, de feux tricolores Les vélos devraient rouler moins vite		Passage dans un bois classé + D'emprise sur la nature Fin du parcours avenue du Château d'eau très étroite + Parcours long
Continuité et lisibilité du parcours				
Sécurité des cyclistes				
Confort d'utilisation				
Connexion avec les pôles d'échanges				
Autres				

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Table 4

Critères	Variante 1 : REV sur l'Avenue des Pyrénées		Variante 2 : Contournement Est de la Salvetat	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	- Un itinéraire imparfait mais qui offre une intermodalité jusqu'à Toulouse - Le service sera utilisé pour le travail		- Un itinéraire optimal en confort/sécurité/taille de chaussée mais dessert peu l'intérêt des habitants de la Salvetat	- Présence d'un bois auquel les habitants sont attachés. Si passage d'une voie au milieu, risque d'imperméabilisation des sols
Continuité et lisibilité du parcours	Cela avantagerait les habitants de Fonsorbes mais ils peuvent prendre le REV 4		Format REV large séparé des véhicules mais séparé des riverains, 4-8 m de piste cyclable	Rue de la Poste et des Pyrénées, problème de sécurité : les voitures vont vite
Sécurité des cyclistes	Beaucoup plus sécurisant pour les cyclistes	Intersection devant la mairie = risque car trop étroit mais on a la même difficulté sur la variante 2 au début du château d'eau (rond-point jusqu'à la Poste)	Vision prospective en termes de sécurité : le comportement des voitures va évoluer pour qu'elles diminuent leur vitesse	-Sécurité (variante 1) risque de sortie des véhicules des impasses sur la variante 1 mais ce ne sera pas pire que maintenant, temporisé par les piétons -Détour du tracé de 1km - Tracé plus loin des commerces - Ne fait pas vivre la ville, ni les commerces de proximité - Peu accessible aux riverains, cela rajoute du temps et il y a aussi des impasses
Confort d'utilisation	Les trottoirs sont très vieux donc il faut les réaménager			
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire	- Desserte des commerces : cela ferait vivre le centre-ville - Connexion avec futur TC Colomiers : intérêt multimodal de pouvoir prendre le bus à l'autre bout de l'itinéraire (55+21) + Courses à l'Intermarché (plus direct) - Lien direct avec les équipements (bibliothèque)	Exclusion de la Salvetat, donc ne fait pas vivre les commerces		- Loin des équipements publics
Autres critères	Proposition de variante 2 : Pour les poids-lourds et les voitures, mais cela ne fait pas consensus car les bois doivent être préservés			Quel financement ? Coût ? Attention à mettre au même niveau l'ensemble

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Tables ayant travaillé sur le secteur Route de Colomiers – La Menude

Table 7

Critères	REV à l'Est de Colomiers (RD82) puis Boulevard Curie		REV sur la Rue Agricul Perdiguier puis Boulevard Curie	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	Si on réduit la taille de la route existante, on peut implanter le REV sans augmenter l'emprise existante, ou en la limitant	Si on conserve la largeur de la voirie existante, cette variante a un impact négatif.	Aménagements largement réalisés, mais à améliorer pour les critères REV	
Continuité et lisibilité du parcours	Connexion plus aisée vers Léguevin, Pibrac, les lycées Nelson Mandela et Victor Hugo Joindre le bus 32 à Mandela (Box à vélo à prévoir)		Connexion REV 4	Difficulté de connexion avec Léguevin et Pibrac
Sécurité des cyclistes				
Confort d'utilisation				
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire	- Connexion directe avec les commerces (Biocoop, Grand Frais...) - Possibilité de prolonger sur la route de la Salvetat et rejoindre le lycée et la zone commerciale En Jacca			
Autres critères	Parallèle aux voitures qui verront que les vélos sont plus rapides = Bonne publicité pour le vélo			

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Tables ayant travaillé sur la traversée Nord-Sud de Plaisance-du-Touch

Table 6

Critères	Variante 1a : Dans les emprises réservées		Variante 1 b : Par le quartier Campagne – Coustaou		Variante 2b : Par la rue des Jonquilles		Variante 2 a : par la rue des mésanges	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires		- Réserve de biodiversité - Lien BUO et pollution						
Continuité et lisibilité du parcours		Potentiel problème avec BUO et voitures	Reste loin du centre-ville Connexion à une variante trop éloignée		Linéo, bus, collèges		Aller droit	Etroit
Sécurité des cyclistes	Pas de piétons, pas de poussettes					Emprises étroites, risque de croiser piétons et poussettes Beaucoup d'entrées riveraines		
Confort d'utilisation		Allongement des distances Peu peuplé						
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire			Aller vers le lycée		Connexion et nombreux usagers concernés			
Autres		Aménagé sur des terres agricoles			Liée à une autre hypothèse vers Cugnaux		Voirie refaite cet été avec oubli de pistes cyclables, attention au coût	

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Variante 2b

Pour quelles raisons ?

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Table 5

Critères	Variante 1a : Dans les emprises réservées		Variante 1 b : Par le quartier Campagne – Coustaou		Variante 2b : Par la rue des Jonquilles		Variante 2 a : par la rue des mésanges	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	<p>La jonction vers Cugnaux est-elle discutable ? Quand on recherche du multimodal, il est important de rallier le Linéo que Colomiers ? Centralité Prendre en compte les établissements scolaires</p>							
Continuité et lisibilité du parcours								
Sécurité des cyclistes	Voie dédiée							
Confort d'utilisation	Rapidité							
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire	Desserte Tournefeuille	Contente Tournefeuille et Cugnaux	Proximité lac		Connexion avec les commerces Proximité lac			
Autres								

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Table 3

Critères	Variante 1a : Dans les emprises réservées		Variante 1 b : Par le quartier Campagne – Coustaou		Variante 2b : Par la rue des Jonquilles		Variante 2 a : par la rue des mésanges	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires		Dénivelé important sur Plaisance Pour tous les vélos sauf électriques	Plus de monde à desservir					
Continuité et lisibilité du parcours								
Sécurité des cyclistes								
Confort d'utilisation								
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire								
Autres								

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Table 2

Critères	Variante 1a : Dans les emprises réservées		Variante 1 b : Par le quartier Campagne – Coustaou		Variante 2b : Par la rue des Jonquilles		Variante 2 a : par la rue des mésanges	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires		Que des terrains agricoles et naturels			- Le REV 4 doit passer par Plaisance-Cugnaux c'est une liaison capitale du territoire qui rentre dans le rôle du REV Rôle du REV 4 : Liaison, Colomiers, Plaisance-du-Touch, Cugnaux ... Pas Tournefeuille - Le point de raccordement doit être négocié avec Toulouse Métropole : Chemin vie vieille / parc Ousseau → Passerelle ? ou RD24 = Plus direct - Si le Département ne fait pas ce barreau Plaisance -Cugnaux, indispensable à notre territoire, il ne sera jamais fait. Nos communes ne feront jamais ce barreau Passage par Route des Ecoles impossible, étudier passage par 8 mai et rue des nattes. Solution alternative (rue d'En crabbe)			
Continuité et lisibilité du parcours	NON							
Sécurité des cyclistes								
Confort d'utilisation								
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire								
Autres								

A la lumière de ces critères, y a-t-il une variante qui vous semble préférentielle ?

Variante 2b (plus calme), et variante 2a

Pour quelles raisons ?

Non renseigné par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Remarques & observations sur les tracés des 3 REV

A noter : Lors de ces ateliers, des fiches individuelles ont été distribuées aux participant.e.s. Nous reproduisons ici le contenu de ces fiches.

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
		Intersection entre rue des Ecoles et variante 1 REV 8 (Avenue des Pyrénées) dangereux
		+ : Variante par la rue des Ecoles, mais plus de trafic

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
Attention à la séparation entre le REV et le piétonnier ; les piétons ont tendance à marcher sur la piste cyclable		
Penser à connecter le chemin de Nebout qui dessert d'autres chemins et qui peut mener jusqu'à Bidot		

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
	Variante 1 (par l'Avenue des Pyrénées) dessert davantage de commerces et services Variante 2 (par les champs) : nécessiterait d'être accompagnée de commerces et services. Son tracé devrait être davantage rectiligne, car rallonge les temps de parcours. Cette variante nécessite aussi de traverser un bois classé (proche Boris Vian).	

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
	Largeur à étudier sur toute la longueur avec quelques étranglements à 2m50 et le reste à 4m de la variante 1 qui reste votre préférence.	

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
	Privilégier la traversée du plateau, la Ménude, pour permettre l'accès aux lycées de Pibrac et Colomiers ainsi qu'à la gare de Pibrac.	
	Traversée de la Salvetat : - Privilégier le tracé sur l'Avenue des Pyrénées - La largeur limitée ne pose pas problème car le trafic est pendulaire (peur de croisement) - Les carrefours sont peu passants (+ plateaux plus hospitaliers)	
	Tracé par les terrains de la Bourdasse plus long et traverser un bois et une zone, intérêt écologique	

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
	Tracé par l'Avenue des Pyrénées ++ Direct + + desserte des riverains au centre-ville - Manque d'espace (10 mn) pour REV + Piétons + Route - Tracé par les champs - Manque d'accès pour les riverains	Option Chemin des carrières : nécessite de prévoir des aires aux REV pour les riverains côté Plaisance

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 23/11/21 à La Salvetat-Saint-Gilles

	<p>++ Rev optimal en taille</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zone avenue du Château d'eau - Un peu tortueux 	
--	---	--

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
	<p>La variante n°2 crée une infrastructure qui est bien sur le papier mais qui ne fait pas vivre la Salvetat.</p> <p>Elle revient à créer un réseau sans y joindre un réel point d'accès.</p> <p>De plus, un contournement de la Salvetat est redondant avec le REV 8 qui permettra déjà de faire Saint-Lys, Plaisance-du-Touch, La Salvetat avec une distance similaire.</p> <p>Les Salvetains sont attachés à leurs espaces verts présents sur la variante 2, lesquels seraient menacés par un tel aménagement.</p>	<p>Option Chemin des carrières : nécessite de prévoir des aires aux REV pour les riverains côté Plaisance</p>

Concertation

ATELIER LA SALVETAT

(secteur Ouest)

Le 23 novembre 2021 à La Salvetat,
salle Boris Vian.



489

Réseau Express Vélo