



**Démarche de concertation**  
sur le futur  
**Réseau Express Vélo**  
**MURET - TOULOUSE**

Compte – rendu de la réunion de restitution

10 février 2022

## Table des matières

<i>Objectifs de la réunion</i> .....	<b>3</b>
<i>Introduction</i> .....	<b>3</b>
<i>Restitution sur la démarche de détermination du tracé</i> .....	<b>5</b>
Présentation du projet de Réseau Express Vélo n°6 entre Muret et Toulouse .....	<b>5</b>
Cadre de l'analyse technique initiale du REV 6 Muret – Toulouse .....	<b>6</b>
Présentation de la démarche de concertation organisée pour l'élaboration du REV 6 .....	<b>8</b>
Zoom sur l'atelier collectif du 27 septembre 2021.....	<b>8</b>
Reprises des études suite à la concertation .....	<b>10</b>
Présentation du tracé et des variantes proposés au terme de cette démarche.....	<b>11</b>
Continuité du REV à Portet-sur-Garonne .....	<b>12</b>
<i>Échanges</i> .....	<b>14</b>
<i>Conclusion</i> .....	<b>18</b>

## Objectifs de la réunion

La réunion qui s'est tenue en visioconférence le 10 février 2022 avait pour objectif de **réaliser une restitution sur la démarche adoptée par le Conseil départemental de la Haute-Garonne pour déterminer un tracé à privilégier pour le Réseau Express Vélo n°6** entre les communes de Muret, Roques, Portet-sur-Garonne et Toulouse et notamment la manière dont les différentes contributions recueillies lors de la concertation ont été prises en compte dans les études des variantes et dans le choix du tracé. Cette réunion était également l'occasion de **rappeler la politique départementale d'aménagement de Réseaux Express Vélo**, de faire un point sur **l'état d'avancement et le calendrier prévisionnel du projet de REV 6** et d'annoncer **les prochains rendez-vous de concertation**.

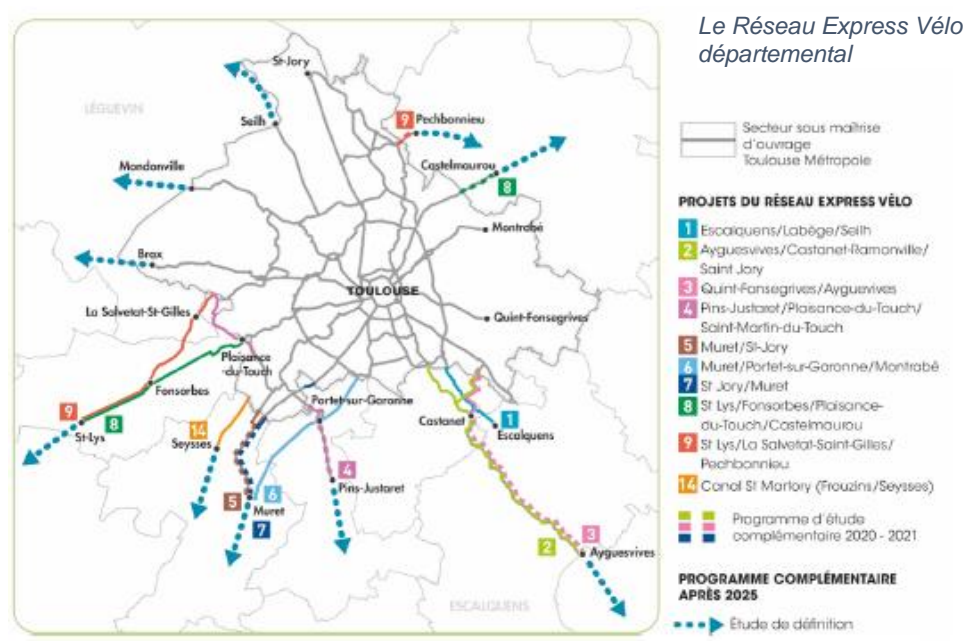
## Introduction

Cette réunion a réuni 35 personnes. Questionnés en début de réunion sur leur lieu de résidence et leur participation à de précédentes actions de dialogue citoyen organisées sur le projet, il est apparu que la majorité des participant.e.s résidaient sur les communes de Muret, Roques, Toulouse, Pinsaguel et Fonsorbes. Une dizaine d'entre elles et eux ont par ailleurs indiqué avoir participé à de précédentes réunions de concertation sur le REV Muret Toulouse (atelier du 27 septembre ou questionnaire en ligne notamment).

*Jean-Michel FABRE, Vice-Président du Conseil départemental à la Transition écologique, aux mobilités douces, à l'habitat et au logement.*

Jean-Michel Fabre remercie les participant.e.s pour leur présence, espérant que les prochains rendez-vous pourront se tenir en présentiel. Il indique qu'il tenait particulièrement à cette réunion de restitution qui correspond à la fois à un engagement du Conseil départemental vis-à-vis des participants aux précédentes réunions de concertation, permettant un nouveau temps d'échange sur le projet, mais qui intervient également à un moment où le Département est en train de finaliser une première phase de travail sur plusieurs itinéraires du REV.

Le Conseil départemental travaille en effet depuis près de 2 ans sur la réalisation de voies express vélo qui viendront se connecter aux aménagements sur lesquels travaille la Métropole. Ces REV constitueront des axes cyclables structurants qui relieront les communes en périphérie de l'aire urbaine à Toulouse et qui seront connectés aux réseaux cyclables secondaires des territoires traversés. Le choix a été fait de mener ce travail en deux temps, avec des études préliminaires et une concertation engagées sur une première série d'itinéraires, sur lesquels des réunions de restitution sont actuellement organisées, et une réflexion à engager désormais sur une deuxième série d'itinéraires constitutifs du futur réseau express vélo 31.



En mars 2022, le Conseil départemental va ainsi être en mesure de lancer des études de conception plus avancées sur les premiers itinéraires, dans la perspective de leur mise en service en 2025, et de démarrer les études de faisabilité sur le reste des 51 km du Réseau Express Vélo départemental.

Jean Michel Fabre rappelle que le REV n'est pas une simple bande cyclable mais une piste cyclable à haut niveau de service, à double sens sur 3 à 4 m de largeur, aménagée dès que possible en site propre, c'est à dire distincte des circulations automobiles et piétonnes. Ces critères permettent ainsi de circuler rapidement, en toute sécurité, avec le moins d'arrêts possible et en toute visibilité. Il précise également que le parti a été pris d'accompagner ces voies express vélo de voies piétonnes lorsqu'elles n'existent pas. L'objectif de ces aménagements consiste à favoriser le report modal des usagers de l'automobile sur l'ensemble du territoire de compétences du Département en proposant des espaces sécurisés dédiés au vélo.

**6 Réseau Express Vélo MURET - TOULOUSE**

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

- Un itinéraire cyclable à **haut niveau de service**
- Un **aménagement en site propre** : distinct des circulations piétonne et automobile
- Une piste à double sens, de **3 à 4 mètres de large** (hors contraintes particulières)
- 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.

Réunion de restitution - 10/02/2022

Avant de laisser la parole aux équipes pour présenter, dans le détail, les enjeux et résultats concernant le Réseau Express Vélo Muret – Toulouse, Jean-Michel Fabre précise les spécificités du secteur en raison des différents projets connexes à venir tels que l'aménagement d'une ligne de bus express, et la requalification de la route d'Espagne en boulevard urbain par l'agglomération du Muretain, qui sont à prendre en compte dans la détermination du tracé. Il rappelle dans ce contexte, que le Conseil départemental est en charge de l'aménagement de l'axe structurant du REV et travaille en partenariat avec les communes pour réfléchir aux connexions avec les réseaux existants et projetés. Surtout, le Conseil départemental s'engage à garantir la continuité de l'itinéraire dès sa mise en service en 2025, indépendamment de différentes échéances des projets connexes sur le territoire.

**6 Réseau Express Vélo MURET - TOULOUSE** Concertation

### Le REV 6 : un itinéraire, plusieurs enjeux

D'autres grands projets sur l'axe RD 817/RD120 retenu :

- L'étude d'une **ligne de bus express (LEX)**
- La **requalification de la route d'Espagne (RD120) en boulevard urbain**.

Un itinéraire REV en 2 séquences

- **Portet-sur-Garonne** : REV étudié dans le cadre de la requalification (MOA déléguée au Muretain Agglo)
- **Muret-Roques** : Etudes sous MOA exclusive CD31

→ Un enjeu de **continuité de l'aménagement sur tout l'itinéraire, dès la mise en service du REV en 2025**

Réunion de restitution - 10/02/2022

## Restitution sur la démarche de détermination du tracé

### Présentation du projet de Réseau Express Vélo n°6 entre Muret et Toulouse

*Laurent MERCÉ* Chargé du projet REV 6 - Direction des Transports et des Mobilités du Conseil départemental de la Haute Garonne

Laurent Mercé est revenu sur l'historique du projet de Réseau Express Vélo entre Muret et Toulouse, sur lequel des études d'opportunité avaient été conduites en 2019 et à l'issue desquelles une première phase de concertation du public avait été organisée, conjointement avec Tisséo Collectivités sur le projet de Ligne Express Bus (LEX).

**Cette concertation préalable avait permis de confirmer l'opportunité de l'aménagement d'un REV sur cet itinéraire, et de retenir un fuseau commun aux projets de REV et de LEX parmi les différentes variantes de tracés étudiées, le plus direct et le plus compatible avec les objectifs du REV, le long de l'axe routier RD817 et RD 120.**

Pour le REV, le point de départ de l'itinéraire se situe à Muret, à l'est de la RD817 au niveau du giratoire de l'Intermarché et, à l'entrée de Portet-sur-Garonne, l'interface avec le REV étudié dans le cadre du projet de requalification de la route d'Espagne est plutôt pressenti au nord-ouest de la 2x2 voies, au niveau du giratoire de la route d'Ax (Chronodrive).

**Rappel des étapes du projet**

2019 – Etudes d'opportunité du REV Muret / Toulouse

- Un axe portant également un projet de Ligne Express Bus –LEX– (maîtrise d'ouvrage : Tisséo)
- Une première phase de concertation organisée en août-sept. 2019 (réunion conjointe REV-LEX)
- Un fuseau retenu, le plus direct et commun avec la LEX, le long des RD817/ RD120

**Plus particulièrement sur la séquence entre Muret et Portet-sur Garonne :**

- Un départ à l'est de la RD817 (giratoire Intermarché, à Muret)
- Une arrivée pressentie à l'ouest à l'entrée de Portet-sur-Garonne
- Un seul franchissement préconisé de la RD sur l'ensemble de la séquence

Agir avec vous !

**Rappel des étapes du projet**

Fin 2020 – 2021 : Lancement des études sur la section Muret – Roques – Portet/G.

- janvier 2021 : Désignation d'un maître d'œuvre
- février / mai 2021 : Reprise des études antérieures et rencontre des partenaires
- juin / août 2021 : Etudes préalables des possibilités d'implantation du REV6
- septembre 2021 : Atelier de travail sur l'implantation du REV6
- octobre / nov. 2021 : Reprise et complétude des études préalables
- décembre 2021 : Proposition d'un tracé privilégié pour le REV 6

Agir avec vous !

**En 2021, le Département a engagé des études d'aménagement de cet itinéraire, en confiant au bureau d'étude EGIS la maîtrise d'œuvre du projet.**

Après un premier temps de reprise des études existantes, la rencontre des différents partenaires concernés et la relance de la concertation sur le projet (réunion publique en avril 2021), les équipes d'EGIS ont réalisé une analyse technique de comparaison des différentes possibilités d'implantation du REV d'un côté ou de l'autre de l'axe routier départemental.

Cette analyse technique a été présentée aux habitant.e.s du territoire et futurs usagers **au cours d'un atelier collectif organisé en septembre 2021**. Les participant.e.s ont alors été invité.e.s à évaluer les différents scénarios de passage du REV à l'est ou l'ouest de la route départementale, au regard de leur expertise d'usages et de leurs attentes pour emprunter cet itinéraire dans les meilleures conditions.

Suite à cet atelier, les études techniques, enrichies des contributions des futurs usagers et habitant.e.s du territoire, ont été complétées pour prendre en compte les apports de la concertation.

Cette démarche itérative permet de proposer aujourd'hui un tracé à privilégier, représentant le meilleur compromis entre l'ensemble des enjeux identifiés lors de l'analyse technique, financière, environnementale et durant la concertation avec usagers.

## Cadre de l'analyse technique initiale du REV 6 Muret – Toulouse

Nicolas STCHEPINKSY, chef de projet REV6, bureau d'études EGIS

### Analyse des possibilités d'insertion du REV sur 6 séquences homogènes

L'objectif de l'analyse comparative initiale, reposant sur un découpage de l'itinéraire en 6 séquences homogènes, était d'identifier les avantages et inconvénients des différents scénarios d'implantation du REV, à l'est ou à l'ouest de la route départementale 817.

Un certain nombre de critères ont été pris en compte :

- **REV en site propre** (séparation des cycles et des autres usagers : véhicules et piétons)
- **Largeur** (largeur de 4 m circulaire recherchée dès que possible)
- **Position constante** par rapport aux séquences amont et aval (pour favoriser une continuité sur l'itinéraire et limiter les franchissements de la RD)
- **Croisement d'accès** (nombre à limiter au maximum)
- **Carrefours avec des axes routiers** (nombre à limiter au maximum)
- **Impact environnemental** (favoriser au maximum l'aménagement du REV sur des emprises déjà construites – voiries ou trottoir – plutôt que sur des zones non minéralisées sur lesquelles l'impact serait plus important). A noter que ce critère, dans le cadre de l'analyse technique, souligne surtout l'impact du revêtement sur l'environnement (imperméabilisation). Il sera complété par des études environnementales réglementaires ultérieures plus approfondies.
- **Impact foncier** (éventuelles acquisitions à prévoir pour disposer de l'emprise nécessaire à l'implantation du REV et d'un piétonnier)
- **Coût**

**Cadre de l'analyse technique initiale**

Découpage de l'itinéraire en 6 sections homogènes

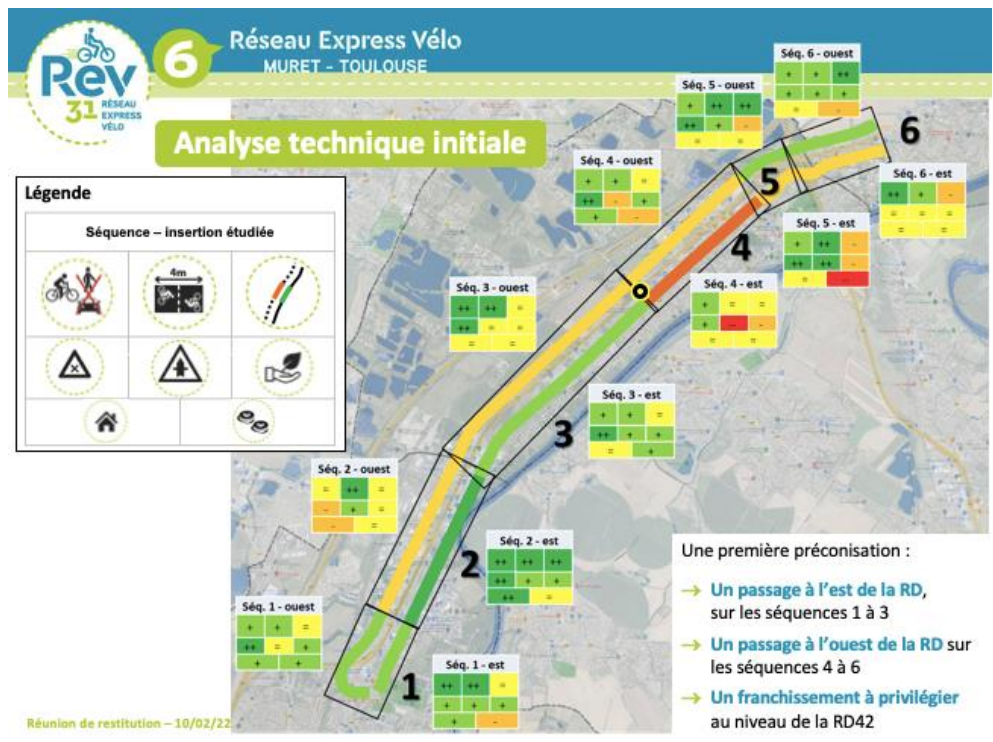
Sur chaque section, analyse comparative des implantations sud-est et nord-ouest, sur la base des critères ci-contre :

- SITE PROPRE**  
REV séparé des autres modes véhicules et piétons
- LARGEUR**  
Largeur de 4m respecté ou non
- POSITION CONSTANTE**  
Position du REV par rapport aux sections amont et aval
- CROISEMENT D'ACCÈS**  
Le nombre d'entrées charretières à croiser et surtout leur contact direct avec le REV ou présence de « zones tampon »
- CARREFOURS**  
Le nombre d'axes et leur importance en terme de circulation que le REV devra traverser
- IMPACT ENVIRONNEMENTAL**  
Le risque d'avoir un impact plus ou moins conséquent sur l'environnement
- IMPACT FONCIER**  
La nécessité de prévoir des acquisitions foncières
- COÛT**  
Le coût des travaux (hors acquisition) en fonction des contraintes d'aménagement

Réunion de restitution – 10/02/2022

## Bilan de l'analyse technique : une première préconisation

- Un passage à l'est de la RD sur les séquences 1 à 3 (plus favorables au regard des différents critères étudiés et garantissant la desserte des commerces et entreprises sur les sections 1 et 2 et une continuité d'implantation sur la section 3)
- Un passage à l'ouest sur les séquences 4 à 6 (notamment en raison de la présence de contraintes importantes à l'est de la RD sur le secteur, le scénario ouest présentant un nombre réduit d'accès, de franchissements d'ouvrages importants, et permettant également la desserte d'habitations également).
- Un franchissement à privilégier au niveau de la RD42 (entre les séquences 3 et 4).



## Présentation de la démarche de concertation organisée pour l'élaboration du REV 6

Manon Delbello

Chargée de concertation, bureau d'études Idées Communes

Pour compléter cette analyse technique initiale, le Conseil départemental a mené une démarche de concertation, proposant plusieurs formats de contribution :

- **Une réunion de présentation du contexte**, des enjeux et du planning du projet, le 8 avril 2021 avec l'ouverture d'une carte collaborative permettant aux habitant.e.s du territoire de renseigner les zones d'intérêts qu'ils souhaiteraient voir desservies par le REV et les points noirs à considérer sur le territoire du fuseau ;
- **Un questionnaire de recueil d'usages et d'attentes**, diffusé via deux sessions de micro-trottoirs sur les communes de Muret et Roques et publié en ligne sur le site du Conseil départemental en septembre 2021 ;
- **Un atelier collectif, organisé en présentiel, d'analyse par les usagers** des différents scénarios de passage du REV, à l'est ou à l'ouest de la route départementale, le 27 septembre 2021 à Portet-sur-Garonne ;
- **Une consultation numérique** accessible via le site internet du Conseil départemental pour le recueil d'idées de services et d'équipements souhaités pour l'aménagement futur du REV 6 ;
- **Deux ateliers de concertation à venir** avant l'été 2022 pour enrichir les études sur le tracé à privilégier.

### Zoom sur l'atelier collectif du 27 septembre 2021

→ Les participant.e.s étaient invité.e.s à compléter l'analyse technique initiale en analysant chaque scénario de passage à l'est ou à l'Ouest de la RD de chacune des six séquences au regard des critères usagers suivants :

- **Sécurité des cyclistes** (*limitation des zones à risques, des interfaces avec les voitures et de la cohabitation avec les piétons*)
- **Confort d'utilisation** (*pententes raisonnables, traversées d'espaces agréables, vitesse rapide de déplacements*)
- **Connexions et dessertes** (*desserte des pôles d'habitats, d'activités, de loisirs les plus pertinents du secteurs, lien avec les transports en commun et connexion du REV avec le réseau cyclable existant*)
- **Continuité du parcours** (*limitation au maximum des intersections, franchissements, priorité maximum aux limitations des Stop and Go*)
- **Lisibilité du parcours** (*un trajet le plus direct et efficace possible, un repérage facile des connexions pour une orientation rapide et fluide, une bonne visibilité, en particulier sur les zones à risques*)

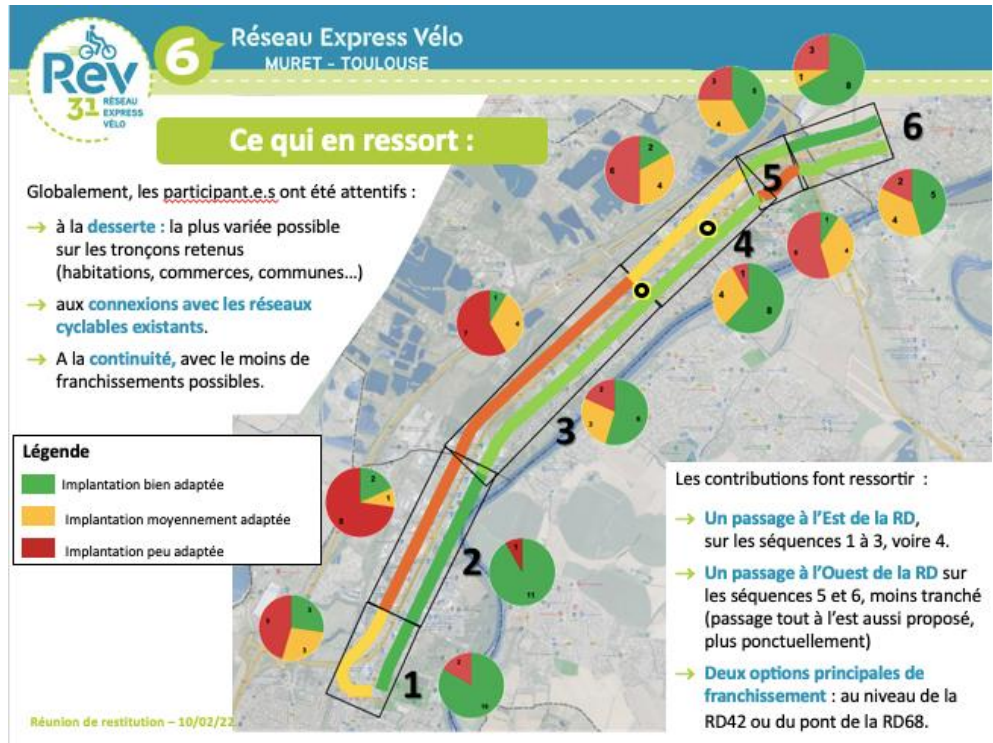


Au sortir de l'atelier, l'analyse des contributions montrent que les participant.e.s ont été attentifs :

- A la desserte : la plus variée possible sur les tronçons retenus
- Aux connexions avec les réseaux cyclables existants
- A la continuité : avec le moins de franchissements possibles

Les contributions des usagers révèlent également un constat rejoignant pour partie celui issu de l'analyse technique en mettant en avant :

- Un passage à l'Est de la route départementale sur les séquences 1 à 3 voire 4
- Un passage à l'Ouest de la route départementale sur les séquences 5 et 6 (avec deux propositions de passages tout à l'est, sans franchissement)
- Deux options principales de franchissement :
  - o Au niveau du giratoire du RD42
  - o Au niveau du pont de la RD68



## Reprises des études suite à la concertation

Nicolas STCHEPINKSY, chef de projet REV6, bureau d'études EGIS

Suite à l'analyse des contributions formalisées dans le cadre de l'atelier collectif, les reprises ont été approfondies et complétées :

### Sur les sections courantes

- **Approfondissement d'une option d'un itinéraire tout à l'est**, comme proposé par quelques participant.e.s à l'atelier du 27 septembre.

→ Après réalisation d'études plus détaillées sur les séquences 4, 5 et 6, cette option est finalement écartée en raison de la présence de deux bretelles d'accès à la RD120 dont la traversée serait trop difficile à sécuriser et de la présence d'importants dénivelés qui auraient contraint à éloigner le tracé du REV de son axe principal.

Cette option tout à l'est croisait par ailleurs un nombre important de voies d'insertion et de décélération routières, notamment au niveau du rond-point de la RD68, pour accéder à certains restaurants (Buffalo Grill et Mc Donald's notamment). Techniquement, cette option n'a donc pas été jugée optimale pour garantir le meilleur niveau de service.

### En termes de franchissement de la RD817

- **Étude de solutions à plat et dénivelée de franchissement au niveau du giratoire de la RD 42**, comme préconisé par l'analyse technique initiale et par certain.e.s participant.e.s à l'atelier.

→ En raison des coûts trop élevés liés à la construction d'un ouvrage d'art important (4 à 5 millions d'euros), l'option d'un franchissement dénivelé surplombant l'ensemble du giratoire a été écartée à l'issue des études.

→ L'option d'un franchissement à niveau (à plat), protégé par des feux et, mutualisé avec la traversée de la station LEX est donc plutôt privilégiée à ce stade en cas de franchissement à cet emplacement.

- **Étude de faisabilité d'un franchissement au niveau du pont de la RD68**, solution ressortie majoritairement lors de la concertation.

→ Envisagée lors de la première phase d'études, cette option avait initialement été écartée en raison de la taille de l'ouvrage (pont de la RD68), peu compatible avec l'aménagement d'un REV à haut niveau de service (de 3m minimum pour rappel).

Néanmoins, suite à la concertation, cette option a été reconsidérée et est toujours, à l'heure de la restitution, en cours d'étude, pour identifier différentes solutions envisageables, les modalités de leur faisabilité et de leur acceptabilité.

Jean-Michel Fabre précise que l'approfondissement de l'option de franchissement au niveau du pont de la RD68 procède de la convergence de plusieurs éléments à savoir : les retours de la concertation de septembre 2021, le coût important de l'option dénivelé au niveau du RD42 ainsi que les projets communaux de reconfiguration des schémas de circulation envisagés à l'avenir sur cet ouvrage.

### Présentation du tracé et des variantes proposés au terme de cette démarche

*Laurent MERCE* Chargé du projet REV 6 - Direction des Transports et des Mobilités du Conseil départemental de la Haute Garonne

Suite aux études techniques initiales et à la démarche de concertation associée, l'aménagement proposé pour le REV 6 sur la portion Muret – Portet-sur-Garonne se caractérise donc par une implantation du REV le long de la RD 817 et 120 :

- **A l'est sur les séquences 1 à 3**, à savoir le long du Boulevard Joffrey à Muret, puis le long de l'allée des Pommiers et de la RD817 à Roques jusqu'au giratoire de la RD42 / Route de Frouzins;
- **A l'ouest à partir du pont de la RD68 / route de Villeneuve**, le long de la zone commerciale de Roques (Leclerc. / Ikea) puis le long de la route d'Espagne / RD120 à Portet-sur-Garonne, jusqu'au giratoire de la route d'Ax au niveau du Chronodrive.
- **Deux options de basculement de l'est vers l'ouest au niveau de la séquence 4** (toujours à l'étude à ce jour) :
  - o **Au niveau de la RD 42** avec deux possibilités étudiées :
    - **à plat**, mutualisée avec la traversée piétonne prévue dans le cadre du projet LEX, **sécurisée par feux** et accompagnée par une limitation de la vitesse autorisée à 50 km/h en approche du giratoire
    - en passage inférieur, sous la RD817, en sachant que cette solution présente des contraintes importantes qui constitueront des obstacles à sa mise en œuvre (coût de réalisation et présence d'une conduite de gaz sous la chaussée) ;
  - o **Au niveau de l'ouvrage existant de la RD68**, en dénivelé.

En parallèle de ce franchissement principal, l'aménagement de traversées sécurisées secondaires sera prévue afin de raccorder le REV au réseau cyclable secondaire :

- au niveau de la route de Frouzins (RD42), un point de raccordement important avec le réseau cyclable projeté par le Muretain Agglomération pour la desserte des communes situées au nord
- Au niveau de la route d'Ax, pour connecter le REV à l'axe cyclable situé au sud, et déjà partiellement aménagé

**→ Le Conseil départemental accompagnera les communes dans les réflexions qu'elles souhaiteront conduire sur la réalisation de réseaux cyclables secondaires raccordés au REV.**

## 6 Réseau Express Vélo MURET - TOULOUSE

### Tracé proposé

A l'issue de cette démarche, l'aménagement proposé pour le REV 6 sur cette séquence se caractérise par :

- Une **implantation du REV le long de la RD817** :
  - à l'est sur les séquences 1 à 3, le long du bd Joffrey et de l'allée des Pommiers, jusqu'à la RD42-route de Frouzins
  - à l'ouest sur les séquences 5 et 6, à partir de la RD68, le long de la zone commerciale (Roques) et jusqu'au giratoire de la route d'Ax (Portet/G.)
- Un **basculement de l'est à l'ouest** de la RD, sécurisé par l'aménagement d'une traversée sur la séquence 4, avec 2 options étudiées :
  - au niveau de la RD42, avec 2 variantes : à plat (mutualisée avec la traversée LEX) ou en passage inférieur
  - dénivelée, au niveau de la RD 68.
- Des **traversées sécurisées secondaires** à aménager pour le raccordement au réseau cyclable secondaire (route de Frouzins et route d'Ax)

Réunion de restitution – 10/02/22

En matière de coût, le montant du projet sur la séquence Muret – Portet-sur-Garonne est, à ce stade, estimé entre 10 à 12,5 millions d'euros pour 7,2 km (soit près de 1,4 à 1,7 million d'euros / km).

Les coûts liés à l'aménagement de franchissements dénivelés sont susceptibles de représenter une part importante du montant global de l'opération. Au regard de cet enjeu, la question des franchissements nécessite des études techniques approfondies et des arbitrages spécifiques, éclairés notamment par les temps de concertation.

Les diapositives 26 à 28 de la présentation présentent une illustration des différents aménagements envisagés pour le REV (profils d'aménagements, coexistence avec les voies de circulation existantes, et options de franchissement).

### Continuité du REV à Portet-sur-Garonne

Pour rappel, l'aménagement du REV à Portet-sur-Garonne est étudié en parallèle de deux projets structurants, à savoir la Ligne Express Bus (prévue pour 2024) et le projet de requalification de la route d'Espagne. La maîtrise d'ouvrage des études sur ces projets est assurée par le Muretain Agglo, par délégation.

Dans le cadre du projet de requalification de la route d'Espagne, le Conseil départemental a donc confié les études d'insertion du REV au Muretain Agglo. Celles-ci sont encore en cours.

A ce stade, l'implantation du tracé du REV à partir de la route d'Ax (après le Chronodrive) n'a donc pas été arbitrée, mais elle est plutôt pressenti :

- au nord-ouest de la route d'Espagne (RD120) entre le rond-point de la route d'Ax et le carrefour Palarin.
- puis, au sud-est de la route d'Espagne à partir du carrefour Palarin ou du carrefour Saliège, les deux hypothèses ayant été étudiées.

Laurent Merce termine cette intervention en rappelant la volonté du département de **garantir un REV continu sur tout l'itinéraire dès la livraison du premier tronçon Muret – Portet-sur-Garonne en 2025**, et ce, indépendamment de l'avancée des projets connexes précédemment cités.

Ainsi, si les délais de réalisation diffèrent entre la mise en service de la portion Muret – Portet et les travaux de requalification à Portet-sur-Garonne - Toulouse, un aménagement transitoire pourra être proposé pour assurer cette continuité.

**Un REV inséré parmi d'autres projets**

- **Projet de Ligne Express Bus** entre Muret et Toulouse  
Etudes pilotées par Le Muretain Agglo,  
Mise en service prévue en septembre 2024
- **Projet de requalification de la route d'Espagne**  
Etudes co-pilotées par Le Muretain Agglo et le CD31,  
Projet scindé en 4 séquences échelonnées dans le temps

⇒ Aménagement du Réseau Express Vélo étudié dans le cadre de ce projet :

Tracé REV envisagé (nov. 2020) :

- Séq. 4 - REV ouest, en 2 temps
- Séq. 3, 2, 1 - REV est
- étude tracé ouest en 3, 2

⇒ CD31 garant de la continuité du REV sur tout l'itinéraire dès la mise en service de la première section (via des aménagements transitoires si nécessaire)

## Échanges

- **Question sur le traitement du franchissement de la voie ferrée en séquence 5 ou 6 ?**
  - ⇒ **Réponse de Laurent Merce (Direction des Transports et des Mobilités DTM, CD31) :** à ce stade, l'idée est d'insérer le REV en lieu et place d'une voie circulée pour ne pas impacter le passage à niveau ( passage de deux à une voie circulée dans le sens Toulouse – Muret).
- **Intervention sur le chat de M. Molinier, 1<sup>er</sup> adjoint à la commune de Roques,** qui s'interroge sur la manière dont les derniers échanges entretenus avec la commune sur ce projet ont été pris en compte par le Département
  - ⇒ *En raison de problèmes techniques avec son microphone, M. Molinier n'a pas été en mesure d'explicitier l'objet de son intervention pendant la réunion. Il a donc été recontacté à posteriori par les services du Département pour préciser ses interrogations :*

Son intervention portait ainsi sur trois sujets, deux concernant la prise en compte, par le Département, d'observations formulées par la commune sur le projet tel qu'il lui a été présenté le 21 janvier 2022, et le troisième portant sur une demande de précision. Sur ces trois points, les réponses suivantes ont pu lui être apportées :

- Aménagement du REV le long de l'allée des Pommiers, à Roques : une première proposition du Département pour l'aménagement du REV sur cette section reposait sur l'utilisation d'une partie de la chaussée de l'allée des Pommiers. Cette solution permettait d'assurer un confort optimal des futurs usagers du REV, plus éloignés de la RD817 et mieux protégés de ses nuisances par un talus, mais elle impliquait la neutralisation d'une voie de l'allée des Pommiers et son passage en sens unique. En raison du trafic poids lourds supporté par cette allée, et qui devrait dans cette hypothèse pour partie se reporter sur le chemin Lagrange, la commune a exprimé un avis défavorable sur cette solution.
  - ⇒ En réponse, le Département étudie actuellement un aménagement alternatif du REV, inséré entre cette voie et la RD817 et sans incidences sur la circulation actuelle de l'allée des Pommiers. Pour illustrer cette évolution, il est précisé que la coupe affichée lors de la réunion publique diffère de celle présentée en janvier à la commune.
- Implantation du REV le long de la zone commerciale, à Roques : l'aménagement du REV au nord-ouest de la RD817 le long de la zone commerciale est susceptible d'impacter des voies de desserte de cette zone. Lors de la présentation effectuée à la commune, celle-ci a souligné la nécessité de se rapprocher le plus en amont possible des exploitants des commerces si ce tracé était retenu, pour recueillir leur avis sur le projet
  - ⇒ Les services du Département ont pris bonne note de cette remarque, et présenteront, une fois le tracé validé, le projet aux commerçants de la zone, comme aux autres propriétaires susceptibles d'être impactés par le projet.
- Aménagement du REV au nord du giratoire du Grand Castaing, à Roques : à cet endroit, l'emprise disponible entre la RD817 et le parking de Ford est très réduite, et M. Molinier s'interroge sur l'insertion du REV envisagée par le Département.
  - ⇒ Les études menées confirment la problématique foncière existante à ce niveau. L'itinéraire le plus direct, à privilégier d'un point de vue fonctionnel, aurait effectivement un impact fort sur le parking de l'établissement Ford. Pour cette raison, un itinéraire alternatif moins direct, est étudié en solution variante (longeant la rue Périole sur une soixantaine de mètres puis l'allée des Pommiers). Le concessionnaire Ford sera consulté pour déterminer l'aménagement à retenir à cet emplacement.

- **Question de Laure via le chat** : *Une petite question qu'est-il prévu après le rond-point de chrono drive ? Comment sera traité le REV ?*
  - ⇒ **Réponse de Jean-Michel Fabre (Vice-président du Conseil départemental de la Haute-Garonne)** : En complément des éléments communiqués par Laurent Mercé en fin de présentation sur la continuité du REV à Portet-sur-Garonne, Monsieur Fabre rappelle que les études sont toujours en cours sur cette section. L'engagement pris par le Conseil départemental reste néanmoins d'assurer une continuité dès la mise en service du REV en 2025, mené en parallèle des projets de LEX et de requalification de la route d'Espagne. Si les calendriers s'avéraient ne pas correspondre, des réseaux cyclables secondaires seront mobilisés pour assurer de façon transitoire cette continuité, bien que les équipes départementales soient conscientes des écarts de niveaux de service qui en résulteront.
  
- **Question de S. Costes via le chat** : *Qu'est ce qui est prévu sur la partie grise du schéma (cf. slide page 12 de ce document), qui fait partie de la commune de Portet ?*
  - ⇒ **Réponse de Laurent Mercé (DTM, CD31)** : Cette partie « grisée » fait référence à un projet d'aménagement cyclable existant, réalisé dans le cadre du projet d'aménagement du Linéo 5. Cet aménagement cyclable est certes relativement moins large que les standards REV que le Conseil départemental se fixe, mais permet à minima d'assurer une continuité avec l'aménagement en cours d'étude entre Muret et Portet-sur-Garonne.
  - ⇒ **Réaction de Sandrine Costes**: Mme Costes indique que ce tronçon ne peut pas vraiment être considéré comme une piste cyclable. C'est un trottoir à double sens piéton et vélo qui fait par ailleurs moins d'1 m de large à certains endroits (point avec un poteau électrique au milieu notamment). L'écart est donc important avec un niveau de service REV. Elle s'interroge ainsi sur la compatibilité de cette portion (500 m à 1 km) avec le flux du REV.
  - ⇒ **Réponse de Laurent Mercé (DTM, CD31)** : Il est vrai que cet aménagement ne présente pas le même niveau de service que les REV qui seront aménagés par le Département. Cette problématique soulevée par Mme Costes est légitime et pertinente et se rencontrera à d'autres endroits sur REV de l'aire urbaine Toulousaine, avec des écarts prévisibles notamment entre les zones interurbaines, sur lesquelles des emprises peuvent être mobilisées, autorisant des aménagements optimaux, et les zones urbaines denses, sur lesquelles l'aménagement de voies dédiées larges et confortables sera plus complexe en raison d'emprises foncières beaucoup plus contraintes. Malgré ces observations, le fait que ces voies permettent d'assurer, même à minima, la continuité du réseau express vélo est un point positif.
  - ⇒ **Complément de Jean-Michel Fabre (Vice-président, CD31)** : Cette problématique, tout à fait légitime, est d'autant plus complexe à gérer que la réalisation de cette piste est récente, et qu'il est toujours plus compliqué de revenir sur des aménagements « neufs ». Pour autant, cette question devra être abordée lors des futures concertations, et dans le cadre des échanges sur le projet de requalification, afin d'étudier les possibilités d'amélioration du traitement de sections qui ne seraient pas jugées satisfaisantes dans le cadre d'un REV.
  - ⇒ **Réaction de Sandrine Costes**: Mme Costes entend les réponses apportées, mais souligne l'enjeu existant derrière l'aménagement de REV, qui ont vocation à encourager le report modal. Dans ce contexte, ce type de section ou, à Toulouse, le tracé de la piste cyclable qui passe par l'Oncopole, qui implique un détour de plus d'un kilomètre par rapport au tracé le plus direct, ne vont pas forcément dans le bon sens pour favoriser ce report modal.

- ⇒ **Réponse de Jean-Michel Fabre (Vice-président, CD31)** : Cet échange souligne plusieurs enjeux liés à la conception et à l'aménagement du Réseau Express Vélo. Premièrement, celui-ci à vocation, à terme, à ne pas être utilisé seulement par des cyclistes qui doivent se rendre de Muret à Toulouse, mais par des usagers qui auront une multitude de points de départ et de point de destination. Dans cette perspective, une réflexion globale sur l'ensemble des circulations et connexions est à mener en parallèle de l'aménagement de chaque itinéraire. Deuxièmement, la question de la continuité des REV départementaux avec les aménagements prévus par Toulouse Métropole est présente sur tout le territoire et un comité de pilotage regroupant l'ensemble des partenaires concernés a été installé pour garantir cette continuité (points de jonction communs, convergence des calendriers, etc.).
- ⇒ **Complément d'Anaïs Rodriguez (adjointe à la mairie de Portet-sur-Garonne)**: Mme Rodriguez rappelle que la partie aménagée sur Portet-sur-Garonne a été réalisée par Tisséo dans le cadre du projet du Linéo 5. Sur ce projet, la question de l'emprise foncière n'a pas été facile, ce qui explique que l'aménagement cyclable ne soit pas optimal en tous points. Dans ce contexte, et au regard des nombreux échanges déjà entretenus avec les propriétaires fonciers, il n'apparaît pas évident d'envisager revenir sur l'aménagement qui a été réalisé. Par ailleurs, Mme Rodriguez souligne que cette section est aujourd'hui principalement empruntée par des usagers résidents du secteur et qu'à terme, les utilisateurs du REV auront des profils et des destinations variées. Cette section ne sera donc peut-être pas la plus empruntée du secteur, et il sera intéressant de travailler, en parallèle, à l'aménagement de transverses pour répondre au maximum aux besoins de ces usagers.
- **Question d'Aurore TELLO via le chat** : *Pensez-vous qu'au niveau du Chronodrive, il serait possible d'aménager le chemin latéral le long de la voie ferrée après le passage à niveau vers la gare de Portet pour multiplier le multimodal (chemin déjà emprunté par de nombreux cyclistes vélo rail) ? Elle est appuyée par Mme Costes qui souhaite que soit prévue une traversée de la route d'Espagne à ce niveau pour permettre l'accès aux personnes venant de Roques.*
  - ⇒ **Réponse de Laurent Merce (CD31)** : Dans le cas où, sur la section portésienne, les temporalités des différents projets ne permettraient pas de garantir l'aménagement d'un REV le long de la route d'Espagne dès la mise en service de la première section, M. Fabre a précisé que le Département recherchait dès à présent une solution alternative à mettre en œuvre de façon transitoire, dans l'attente de la réalisation de l'aménagement définitif à Portet. Cette solution s'appuierait alors sur l'utilisation du réseau cyclable secondaire, et ce chemin a été identifié comme le premier maillon de l'itinéraire alternatif qui est envisagé.
  - ⇒ **Compléments de Jean-Michel Fabre** : M. Fabre précise que les aménagements qui seraient dans cette hypothèse à réaliser sur les réseaux secondaires ne seraient alors pas des investissements « perdus », mais une anticipation de l'aménagement des réseaux cyclables secondaires et, en l'occurrence, d'un tronçon important, car permettant de connecter le REV à une gare.
- **Question de Laure** sur le projet de Ligne Express Bus LEX évoqué lors de cette réunion. *Ce projet est-il sur le même fuseau que le REV et, si oui, est-ce que les aménagements présentés tiennent compte de l'implantation de cette ligne express ?*



- ⇒ **Réponse de Laurent Merce (DTM, CD31)** : oui, les deux projets de LEX et de REV sont situés dans le même fuseau, mais les aménagements bus actuellement à l'étude seront généralement insérés dans l'emprise routière actuelle, alors que le REV sera aménagé d'un côté puis de l'autre de la RD, hors de l'emprise de la chaussée. Sur ce projet, le Département travaille en collaboration avec les services du Muretain qui sont en charge des études du REV, et à ce stade, il n'existe pas de point de conflit entre les deux aménagements projetés qui serait préjudiciable à l'un ou l'autre des projets. Les éléments présentés ce jour tiennent donc compte des aménagements prévus pour la ligne express.
- ⇒ **Complément de Christophe Doucet (Tisséo)** : M. Doucet confirme les propos précédents, Tisséo étudie en mode partenarial le projet de Ligne Express, en intégrant les interfaces avec les itinéraires cyclables et autres fonctionnalités. Par ailleurs, il revient sur le sujet de la continuité du REV sur le territoire de Toulouse Métropole, évoqué plus tôt lors de la réunion. Sur ce territoire, le REV est étudié par Toulouse Métropole. Au niveau de l'Oncopôle, il existe déjà un aménagement cyclable sécurisé bien dimensionné, qu'il faudra éventuellement faire évoluer dans le cadre d'un REV. Sur le sujet de la continuité, Tisséo collectivités effectue, en accord avec les deux maîtres d'ouvrage des REV, une mission de coordination pour assurer la cohérence des aménagements réalisés. A cet effet, des échanges réguliers ont lieu entre les différents partenaires, et un comité de pilotage politique se réunit tous les trois mois sur la politique cyclable globale sur l'aire urbaine, traitant notamment ce type de sujet. Il y aura donc bien une continuité de traitement et d'itinéraire entre le territoire du Muretain et celui de Toulouse Métropole.

## Conclusion

Jean-Michel Fabre remercie l'ensemble des participant.e.s pour leur présence à cette réunion, et apprécie particulièrement le fait que nombreux parmi eux ont également participé aux réunions précédentes organisées sur ce projet de Réseau Express Vélo entre Muret et Toulouse. Si cette réunion de restitution avait une vocation plutôt informative sur le choix du tracé privilégié à l'issue de cette démarche, et que le format en visioconférence n'est pas le plus propice aux échanges, Jean-Michel Fabre remercie particulièrement les participants pour leurs précisions, leurs commentaires et pour les échanges de ce jour. L'ensemble des retours ainsi formalisés sont recueillis et exploités par le Département en vue de l'amélioration des conditions de circulation à vélo sur le secteur.

Jean-Michel Fabre précise enfin que le Département veille à la tenue des délais annoncés pour l'aménagement de ses REV, ainsi qu'au niveau de qualité le plus élevé possible pour ces aménagements, tout en étant attentif à la maîtrise des coûts des aménagements retenus. Dans cette optique, les réunions telles que celles-ci, organisées à chaque étape importante du projet, permettent également au Département de porter à connaissance des usagers et habitant.e.s les choix opérés et les raisons ayant motivé ces arbitrages.

---

Au terme de cette réunion, les participants sont invités à poursuivre leur participation à l'élaboration du projet :

- en contribuant à une première consultation numérique, en cours et accessible sur le site du Conseil départemental : <https://cd31.net/REV6> (deuxième consultation à suivre).
- en se joignant au prochain atelier de dialogue citoyen, programmé en présentiel le 10 mars 2022 de 18h30 à 21h30, lors duquel les participant.e.s auront à réfléchir aux conditions de réussite des points de franchissement et des intersections rencontrées sur le REV. Pour vous y inscrire :

[https://www.haute-garonne.fr/invitation/88/index.html?fbclid=IwAR02SfomcZ2GNgfESXpB1Eqj4rYhQIzbG3xqkEjoEciCMXG\\_Pdz-EOfQh4](https://www.haute-garonne.fr/invitation/88/index.html?fbclid=IwAR02SfomcZ2GNgfESXpB1Eqj4rYhQIzbG3xqkEjoEciCMXG_Pdz-EOfQh4)

