

**RÉUNION
de CONCERTATION**

Mercredi 26 août 2020



Conseil départemental

RÉSEAU EXPRESS VÉLO Secteur Ouest

Communes de St-Lys, Fonsorbes,
Plaisance-du-Touch, La Salvetat-St-Gilles

COMPTE-RENDU

INTRODUCTION

La réunion publique du 26 août 2020 avait pour objectifs:

- de présenter les 3 Réseau Express Vélo (REV) projetés sur le secteur Ouest du département
- de présenter les différentes étapes d'élaboration du projet et la démarche de concertation proposée
- de répondre aux questions des participants et de recueillir leurs contributions sur les conditions de réussite du projet et sur les sujets à approfondir dans la suite des réflexions.

Pour recueillir ces contributions, deux outils étaient mis à disposition des participants :

- un questionnaire individuel (permettant de noter leurs attentes et questionnements sur les 3 projets de REV et les sujets à approfondir)
- un support de travail collectif (définition des conditions de réussite et des sujets à approfondir)

Pendant la présentation du projet, les participants étaient invités à remplir le questionnaire individuel. Ensuite, un temps de travail par table de 4 personnes a permis de réfléchir collectivement aux conditions de réussite et aux sujets à approfondir, de manière globale sur le secteur ouest ou de manière spécifique sur chacun des 3 projets. La soirée s'est conclue par une restitution commune des échanges par tables, et par l'apport de réponses et de compléments par les intervenants du Conseil départemental.

Environ
50 personnes
présentes
à la réunion

2/3
des participants
habitent le
secteur
(Toulouse, Plaisance,
Blagnac Colomiers)

60%
utilisent le
vélo
pour leurs trajets du
quotidien



SYNTHÈSE GLOBALE DES CONTRIBUTIONS

Nota Bene : Le support de présentation du projet est disponible sur le site Internet du Conseil départemental

L'analyse des contributions individuelles et collectives fait émerger un certain nombre de sujets récurrents dans les questions, remarques et attentes exprimées par les participants. Ces apports sont synthétisés ci-après, et les contributions sont reprises dans leur intégralité dans les pages suivantes.

Le confort et la sécurité d'utilisation, condition première pour l'usage futur des REV

- La sécurité doit en premier lieu être garantie par la conception même de la REV : le profil de la voie, la séparation vis-à-vis des flux routiers, le traitement des intersections et des traversées, la limitation des obstacles et des arrêts... tout doit aller dans le sens d'une priorité donnée au vélo. On souhaite pouvoir rouler vite, mais aussi à son rythme, et anticiper les usages futurs (notamment vélos avec remorques, trois roues...).
- Les aménagements à prévoir autour des REV participent aussi à la sécurité et au confort : la signalétique, qui doit être adaptée et facilitante, l'éclairage et le revêtement qui doivent améliorer la visibilité et aider à mieux se repérer, mais aussi les dispositions qui permettent de se protéger du soleil, du vent et de la pollution (végétation notamment).
- La traversée des centre-villes est un sujet en tant que tel, en particulier, sur les tracés concernant les REV le long des RD 632 et 82, celles de Fonsorbes et de La Salvetat qui sont une préoccupation particulière des participants.

Les enjeux de continuité, de maillage et d'intermodalité

- Parmi ces enjeux, les contributions les plus nombreuses portent sur l'importance de mettre en cohérence les futurs REV avec les aménagements et équipements des territoires environnants, pour garantir un accès aussi aisé et fluide que possible : outre le caractère direct et continu inhérent au concept de REV, la jonction avec les aménagements cyclables existant et à venir, le maillage à penser à une échelle territoriale plus large, la connexion des différentes REV entre elles... sont autant de clés de réussite essentielles pour les participants.
- Dans le prolongement de cette réflexion, une connexion bien pensée avec les réseaux de transports en commun (train et bus) apparaît comme indispensable, ce qui suppose aussi d'anticiper les besoins futurs avec les partenaires (notamment Tisséo) : la possibilité de transporter les vélos dans les bus et les trains a en particulier été soulevée.
- Sur les tracés suivant la RD 82 et faisant la jonction transversale, des précisions ont été apportées sur les points à enjeux en termes de connexion des REV au territoire (par exemple, la desserte de la gare de Colomiers, du lycée Victor Hugo ou encore le collège de La Salvetat).

Des attentes et préconisations pour la conduite du projet

- Les participants ont également beaucoup contribué sur leurs attentes dans la manière-même de conduire le projet REV : ils soulignent en premier lieu une attente forte vis-à-vis de la démarche de concertation, qui doit permettre une association continue des usagers tout au long du projet, en s'appuyant notamment sur les acteurs associatifs ayant déjà une expertise forte sur les usages cyclables actuels et futurs.
- Un autre point essentiel pour les participants est la collaboration étroite à mener avec les différentes collectivités compétentes sur le secteur pour optimiser l'intégration de la REV dans le territoire mais aussi anticiper l'avenir.
- Certains participants proposent également des pistes à creuser : la création d'aménagements temporaires pour vérifier la qualité d'usage réelle du tracé, ou encore l'appui sur des ressources (financières, mais aussi retour d'expériences) nationales et européennes.

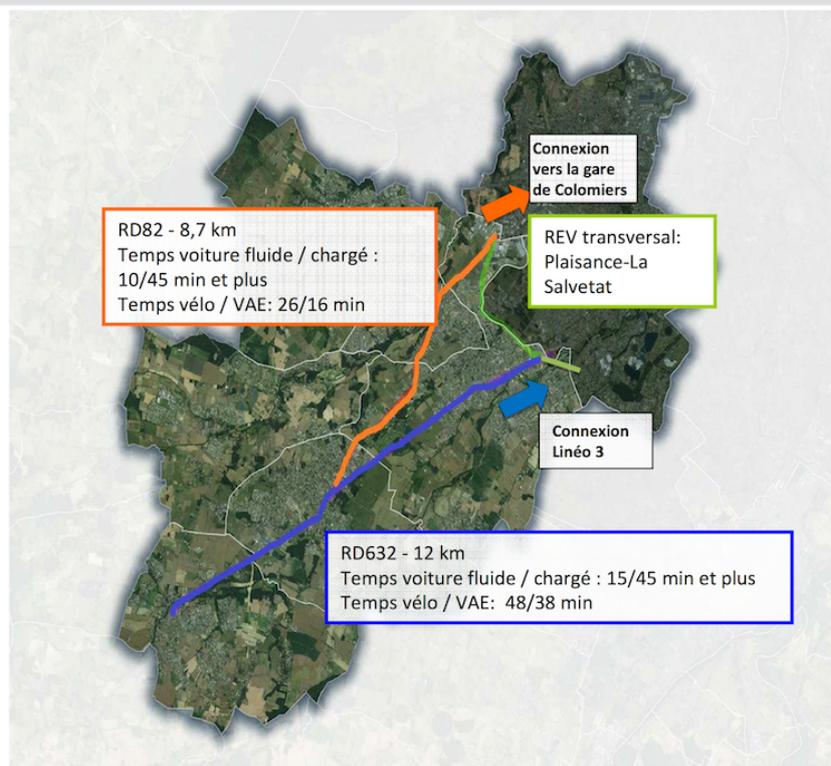
SYNTHÈSE GLOBALE DES CONTRIBUTIONS (Suite)

D'autres enjeux clés émergent dans les contributions, même s'ils ont été moins commentés :

- **La mise en place de services favorisant l'usage du vélo** : il s'agit en particulier de proposer des stationnements vélos sécurisés, pratiques à utiliser, et en nombre suffisants aux différents points de desserte ou de multimodalité ; mais également des services permettant aux cyclistes du quotidien de réparer leur vélo, de se désaltérer, ou encore de recharger leur Vélo à Assistance Electrique (VAE) ; l'entretien régulier et de qualité de la voirie fait également partie des préoccupations.
- **La communication et la sensibilisation autour du REV** : l'enjeu pour les participants est bien de répondre aux besoins des cyclistes actuels, mais aussi d'inciter un maximum de nouveaux usagers à expérimenter la pratique du vélo pour leurs trajets du quotidien. Cela passe selon eux par des actions variées de communication, de sensibilisation voire d'éducation / formation à destination des entreprises (à travers les PDE/PDIE), des écoles/collèges et de tous les potentiels usagers futurs (en particulier les jeunes).
- **La cohabitation des usages et le partage de la route** : la conception du REV doit permettre de donner réellement la priorité au vélo, mais en tenant compte des différentes pratiques cyclables (rapide avec entre autres les VAE, plus lent avec notamment l'usage plus familial...). La séparation vis-à-vis des voies utilisées par les voitures est indispensable (certains préconisent la réutilisation de tout ou partie des voies routières pour la réalisation du REV), et la question de la cohabitation avec les piétons est un sujet à approfondir (surtout dans les secteurs urbanisés).

Réseau Express Vélo Secteur Ouest LES GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- 3 itinéraires : 45 000 habitants; 9 000 emplois; peu de desserte en transports en commun
- Suivre des **axes directs**, souvent les routes départementales
- Rechercher les **connexions** avec les pôles d'échanges multimodaux (gare et linéo 3)



Restitution détaillée des contributions

Les contributions collectives

L'ensemble des contributions formalisées par les participants sur les supports collectifs (14 tables) sont restituées ci-après, organisées par thèmes clés.

Les conditions de réussite...	
...pour tous les REV du secteur ouest	... spécifiques selon les REV
Confort et sécurité d'utilisation	
<p>Une conception du REV optimisant la sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> - La sécurité : Le confort de la piste (revêtement lisse; pas de passage-bateau...) - traversée des rond-points ? Marquage au sol spécifique vélo (vert) - Optimiser la sécurité et minimiser les intersections (passages dénivelés) - Sécuriser le passage des rond-points et changements de voie - Sécurisation des trajets - Sécurité : séparation avec le réseau routier ; pas de contresens ; pas de voitures garées le long de la piste - Créer pour éviter les incivilités <p>Le confort pour les usages actuels et futurs du vélo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le REV doit être prioritaire : peu d'arrêt, peu de feux.... - Anticiper les besoins futurs : voies vélos larges - Penser aux vélos + remorques ou Trois-roues Trike - Synchroniser les feux de façon à ce qu'un cycliste roulant à 15km/h n'ait pas à s'arrêter - Pouvoir rouler vite sur les pistes <p>Une signalétique adaptée</p> <ul style="list-style-type: none"> - La signalisation en cas de rupture par une route (accès zone commerciale aux Portes du Gers) - Signalisation - Signalétique adaptée - Une signalétique et des fléchages adaptés <p>L'éclairage et les revêtements</p> <ul style="list-style-type: none"> - éclairage (hiver) - Eclairage intelligent (détection de présence) - Ingénierie : revêtement et éclairage - Etudier les différentes possibilités de revêtements <p>La prise en compte de l'environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travailler sur l'environnement le mieux possible / privilégier des tracés ombragés - Maintenir l'implantation des arbres et la densifier - Pas trop de pollution - Utiliser des supports non imperméabilisants pour les pistes cyclables, notamment sur Plaisance où on a de gros problème d'imperméabilisation et d'artificialisation des sols, donc d'inondations 	<p>REV St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch (RD 632)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Traversée de Fonsorbes - Possibilité d'éviter les feux tricolores - Signalétique sur l'avenue des Pyrénées après aménagement Linéo 3 - La déviation de St Lys coupe la piste existante, aggravant la sécurité => y remédier <p>REV Fonsorbes/La Salvetat St-Gilles (RD 82)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Traversée de Fonsorbes rapide, sans feux - Traversée de Fonsorbes - Traversée de La Salvetat avec la gestion des voies perpendiculaires - Traversée La Salvetat potentiellement difficile car étroite - Assurer une continuité cyclable jusqu'à Airbus - Impraticable aujourd'hui
Continuité, maillage et intermodalité	
<p>L'enjeu de la cohérence des réseaux à l'échelle plus large, pour un accès optimal aux REV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cohésion entre les réseaux des communes et les REV : entrainer les communes dans la dynamique pour une vraie amélioration du réseau communal. Important de pouvoir accéder au REV => communication entre les différents acteurs / maillage - La continuité de l'itinéraire + jonction avec les autres réseaux - Interconnexion entre quartiers et REV (alimentation) - Liaison facile entre les différents REV - Repenser les infrastructures routières existantes - Maillage/connexions : quid des communes limitrophes - Schéma d'architecture (comme les réseaux Arc-en-ciel) - Définir un schéma communal/intercommunal pour compléter le REV - Maillage communal suffisant pour parvenir jusqu'au REV - Les départs des REV n°8 & n°9 partent bien en limite de commune - Dynamique départementale plutôt que locale - Continuité du réseau en cohérence avec l'existant sur la Métropole et hors Métropole <p>Anticiper l'intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intermodalité : transport des vélos par lignes "arc en ciel", connexion possible avec d'autres pistes cyclables - Assurer la continuité partout et avec la partie gérée par Tisséo (cohérence) - Intermodalité vélo/bus, vélo/train avec des espaces réservés pour les vélos - S'assurer de la connexion multimodale (une rame spéciale vélo dans les trains...) <p>Garantir le caractère direct et rapide de la REV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les pistes les plus directes possibles - La continuité : suppression des obstacles - Trajet le plus direct et le plus fluide et sécurisé - Anticiper les discontinuités du futur 	<p>REV Fonsorbes/La Salvetat St-Gilles (RD 82)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment articuler dès à présent le REV avec le projet "coeur de ville" de Fonsorbes en démarrage ? - Interconnexion / prolongation vers Tournefeuille / Toulouse - Conserver les arbres - Bien séparer les flux vélo/voiture - Paraît facile à réaliser car jonction bus à Monestié déjà existante - Garder la connexion avec le chemin Nebout pour le loisir <p>REV transversal Plaisance du Touch / La Salvetat</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desserte de la gare de Colomiers sans zigzag - Desserte du lycée de secteur Victor Hugo à Colomiers - La jonction avec Colomiers et une sécurisation des pistes dans cette ville - Prolonger la transversale ver le Nord pour rejoindre le lycée de Pibrac - Les enfants de Plaisance fréquentent le collège de la Salvetat - Rouvrir la RD24 (Val Tolosa) et la RD82
Conduite de projet	
<p>Une attente forte vis-à-vis de la concertation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une information régulière et suivie du projet, à toutes les phases : on ne veut pas que du "rêve" / indépendamment des dates d'élections et des ambitions politiques - Une concertation tenant compte des erreurs du passé - Faire participer les associations de cyclisme, les antennes de 2P2R à la réflexion - Se saisir des travaux de 2P2R et les associations qui ont déjà pensé et élaboré des projets - Inclure les associations locales à tous les niveaux : environnemental, cyclistes... <p>La collaboration avec les différentes collectivités</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travailler en amont sur les futures lignes - La communication avec les autres acteurs (communes et usagers) entre eux et avec le CD31 - Coordination avec Métropole pour connexion Plaisance-Tournefeuille - Un référent Vélo dans chaque municipalité pour les connexions avec les pistes locales <p>Des propositions sur la gestion de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un état des lieux de l'existant - Ne pas hésiter à faire des aménagements provisoires pour vérifier la véracité du tracé - S'inspirer des projets existants en France ou en Europe : bénéficier de leurs expériences - Faire appel à des financements européens pour compléter 	<p>REV St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch (RD 632)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelle contribution financière dans la commune de Fonsorbes par le CD31? - Vitesse d'acquisition foncière - Faire en premier Fonsorbes au chemin Nebout et, ensuite, vers la RD632 - Urgence entre Plaisance et Fonsorbes : rouler vite et dangereux - Réserves foncières appartenant en partie à Plaisance et Tournefeuille
Services et entretien	
<ul style="list-style-type: none"> - Des espaces sécurisés pour laisser les vélos, en nombre suffisant - Stationnements adaptés (attache au niveau du cadre, box...) - Entretien indispensable - Entretien régulier des pistes cyclables (balayage et entretien) - Services (points d'eau, prises électriques...) - Points d'eau réguliers 	<p>REV transversal Plaisance du Touch / La Salvetat</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parkings vélos à la Gare de Colomiers (grand et sécurisé)

Communication et sensibilisation autour de la REV	
<ul style="list-style-type: none"> - Bien expliquer le concept du REV (campagne d'information) pour convaincre les gens que c'est possible - Education et sensibilisation des automobilistes et des jeunes : action à mener au sein des écoles / collèges + associations - Communication vers les entreprises : dans le cadre des trajets Domicile-Travail, importance de la qualité de service à l'arrivée dans l'entreprise (stationnement de qualité, protégé ; douches...) - Communication vers les usagers, en particulier vers les jeunes (collèges et lycées) - Cartographie globale des REV et réseaux annexes (application mobile ?) 	REV St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch (RD 632) <ul style="list-style-type: none"> - Lisibilité (parce qu'une circulaire est plus difficile à lire qu'une radiale)
Cohabitation des usages et partage de la route	
<ul style="list-style-type: none"> - Gérer les différentes pratiques / cohabitation des différents usagers : piéton, vélo pressé (ceux qui vont au travail), vélo promenade, VAE, trottinettes... - Faire des pistes cyclables avec séparation physique de la route (pas de bandes cyclables) - Voie cyclable prioritaire sur les croisements (transversales) 	REV St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch (RD 632) <ul style="list-style-type: none"> - Quelle place du piéton entre St Lys et Fonsorbes (déjà des habitudes sur la piste existante) ? - Avoir une piste dédiée, séparée car grande ligne droite (grande vitesse = grand danger) - Refaire tous les trottoirs en sortie de Fonsorbes en évitant IEs sorties de maison - Consacrer les emprises de la future RD924 au vélo et aux transports en commun : pas de voiture
Les sujets à approfondir ...	
...pour tous les REV du secteur ouest	... spécifiques selon les REV
Résoudre les problématiques de sécurité	
Le traitement des « points noirs » (obstacles, intersections...) <ul style="list-style-type: none"> - La sécurité (voir condition de réussite) avec la problématique spécifique des rond-points - Bien étudier les passages de rond-points et les changements de voies - Comment traverser en cas de changement de côté ? - Les carrefours et intersections à sécuriser - Sécuriser les séparations avec la chaussée - Sécurité au niveau des sorties de parkings / maisons - Sécurité routière L'enjeu spécifique des traversées de ville <ul style="list-style-type: none"> - Traversée des centre-villes - Traversée de villes - Traversée des agglomérations - Clarifier le passage dans Plaisance : centre-ville Monestié vers Intermarché => manque de signalisation - Quid de la sécurité lors de la traversée des communes = partage de la route - le plus important : partage de la route / sécurité / continuité et lisibilité 	REV transversal Plaisance du Touch / La Salvetat <ul style="list-style-type: none"> - Comment se fera la traversée de la RN124 ? Suggestion : en passant par les échangeurs de Pibrac - Où est prévue la jonction entre ces 2 villes ? - risques de submersion des pistes riveraines du Touch
Mettre en place les services et aménagements qui facilitent l'usage au quotidien	
Des équipements à prévoir dans l'aménagement <ul style="list-style-type: none"> - Signalétique au sol et panneaux : affichage cohérent entre les différentes intercommunalités (par ex : un code couleur commun) - Signalétique horizontale et verticale pérenne - Végétalisation des abords et notamment prévoir des arbres pour l'ombre - L'entretien des pistes créées - Eclairage Des services à prévoir pour la phase d'usage de la REV <ul style="list-style-type: none"> - Bien définir les services associés : parkings sécurisés et à l'abri ; services de réparation ; prises électriques pour VAE; points d'eau - Développer les services / formations autour du vélo : par exemple, des ateliers de réparation et d'entretien par soi-même type "repair café" - Stationnement Un profil de voie adapté <ul style="list-style-type: none"> - Avoir - autant que possible - un profil d'aménagement en travers identique pour assurer de la cohérence - Voie centrale / propre - la reprise des réseaux : qui le fait ? 	REV St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch (RD 632) <ul style="list-style-type: none"> - Parcs à vélos sécurisés à Plaisance, à Fonsorbes et à St Lys (un par commune) - Stationnement vélo sécurisé à Plaisance Monestié - Penser l'ombrage sur ce parcours pour diminuer soleil levant/couchant - signalétique au sol type col de montagne signalant l'espacement pour les vélos (1,5m) même hors bande cyclable - pas de partage de la route REV Fonsorbes/La Salvetat St-Gilles (RD 82) <ul style="list-style-type: none"> - utiliser l'ancien tracé de la RD82 qui traverse le plateau de la Ménude (Salvetat-Colomiers-En Jacca) - stationnement voiture sur les pistes cyclables - continuité inter-EPCI & park sécurisé
Intégrer la REV dans une dimension plus large	
La dimension territoriale <ul style="list-style-type: none"> - Préciser comment les gens peuvent rejoindre le REV depuis un lieu d'habitation ou du REV vers le lieu de travail - connexion aux communes limitrophes - Interconnexion (alimentation) entre quartiers (réseaux cyclables locaux) et REV La dimension « administrative » <ul style="list-style-type: none"> - Dates de réalisation longues : il y a urgence. On a l'impression qu'on redémarre à zéro alors qu'il y avait des commissions (1990 à Plaisance) - Une vision à long terme au-delà d'un mandat du Conseil départemental La dimension multimodale <ul style="list-style-type: none"> - Assurer un véritable réseau multimodal - Pouvoir mettre les vélos dans les transports en commun - L'aménagement de la gare Matabiau pour les vélos La dimension développement durable <ul style="list-style-type: none"> - Utiliser des matériaux qui rentrent dans le cadre du développement durable - Trouver des revêtements différents du goudron 	REV St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch (RD 632) <ul style="list-style-type: none"> - Que les communes de début et de fin soient traitées de façon équitable / comme les communes traversées REV Fonsorbes/La Salvetat St-Gilles (RD 82) <ul style="list-style-type: none"> - Travailler avec la Municipalité pour intégrer la REV9 dans le projet "Cœur de ville" de la Salvetat St Gilles
Développer des actions d'accompagnement pour inciter à la pratique du vélo	
<ul style="list-style-type: none"> - Travailler avec les entreprises et les établissements scolaires (lycée) pour mettre en place des PDE, PDIE, PDES - Préciser la communication à faire pour expliquer les particularités des REV et donc les convaincre de les utiliser - "Education" au vélo des habitants (usagers et autres), adultes et enfants - Organiser des manifestations festives et sportives utilisant les REV pour les faire découvrir, pour motiver... - Incitation financière (aide à l'achat, transports en communs à tarif réduit si intermodalité, aide à l'entretien ou réparation...) 	REV Fonsorbes/La Salvetat St-Gilles (RD 82) <ul style="list-style-type: none"> - Opportunité à creuser avec le zoo : "Aller au zoo à vélo" pour promouvoir le vélo REV St-Lys / Fonsorbes / Plaisance du Touch (RD 632) <ul style="list-style-type: none"> - Communication auprès du Lycée de Fonsorbes

Les contributions individuelles

L'ensemble des contributions formalisées par les participants sur les questionnaires individuels (45 répondants) sont restitués ci-après, organisés par thèmes clés.

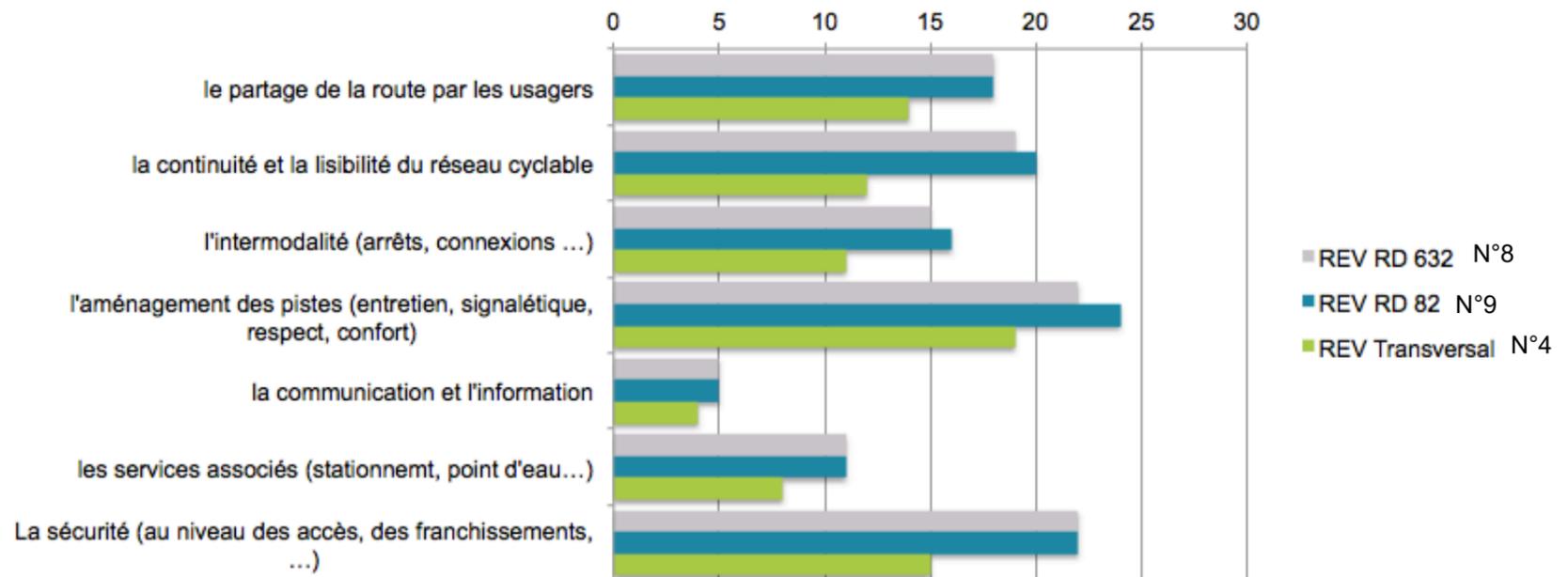
REV ST-LYS / FONSORBES / PLAISANCE DU TOUCH - RD 632	REV FONSORBES / LA SALVETAT ST-GILLES (RD 82)	REV Transversal PLAISANCE DU TOUCH / LA SALVETAT
Envies / attentes		
<p>Confort et sécurité d'utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Absolument nécessaire dans la continuité de St Lys-Fonsorbes - Recommandation de garder le même côté pour l'ombrage l'été - Important pour relier le Touch - Continuité avec sécurité au niveau des rond-points - Voie Piétons (très utilisée) - Confort : planter des haies (protection vis-à-vis du vent et du soleil) - Priorité aux intersections - Entrée dans St Lys finie - Traversée de Fonsorbes et Plaisance efficaces - Entretien chaussée - Sécurisation avec rambarde de séparation vélo/voiture - Eclairage solaire - signalisation - liaison entre les voies cyclables - Traversée de Fonsorbes ? Réussir à circuler en ville sans risquer les ouvertures de portières - Le plus important est la continuité (éviter le changement de trottoir obligeant de traverser la chassée + pouvoir contourner les ronds-points et feux rouges) et le confort (éviter des dénivellations/trottoirs entraînant des chocs de roulage) - Les pistes cyclables et piétons devraient être uniquement en site propre - Rejoindre en vélo le centre de Toulouse en sécurité totale - Le + direct et le + fluide - Traversée de Fonsorbes jusqu'au chemin Nebout - Piste cyclable le long de la RD632 côté nord pour l'ombre - Piste ombragée - Aménagement des pistes (pistes perméables) - Sécurité - Partage de la route entre usagers - Pistes cyclables sécurisés et plus nombreuses - Continuité entre les communes - Des pistes cyclables 4m bidirectionnelles (pas de bandes cyclables) - Sécurité : bien isoler la piste cyclable de la route, attention aux rond-point <p>Continuité, maillage et intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interconnexion/prolongation vers Tournefeuille/Toulouse - Conserver les arbres - Possibilité de connexion vers les communes limitrophes - Pouvoir aller loin pour le sport (Hugo-13 ans - à l'école à Pibrac) - Un accompagnement pour l'axe au départ de St Lys en direction de la RD632 - Point de départ et d'arrivée à St Lys en limite de la commune de Ste Foy de P - Continuité du réseau - Continuité entre les communes - Assurer la continuité du réseau - Continuité au niveau des villes - Continuité avec le REV au-delà de Tournefeuille - Une bonne connexion avec Linéo 3 <p>Cohabitation des usages et partage de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - Au regard de l'utilisation actuelle, le cheminement piéton est nécessaire partout - La mairie de Fonsorbes veut aménager la RD632 en centre-ville, comment le lien va se faire ? - Séparation physique entre la route et la piste cyclable - Une piste vélo la plus éloignée possible de la RD632 <p>Services et entretien</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des parcs vélo sécurisée et en nombre suffisant - Des parkings vélos sécurisés à Linéo 3 <p>Conduite de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qu'il soit réalisé au plus tôt pour drainer les usagers de St Lys & Fonsorbes qui prennent Linéo 3 à Monestié - Vite (on a déjà 20 ans de retard) 	<p>Continuité, maillage et intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> - un trajet direct vers la gare de Colomiers et le lycée de secteur Victor Hugo - Trajet direct - Eviter les centres-villes - Sécurité - Nécessaire, d'autant plus qu'un bas-côté existe déjà, donc assez facile à réaliser - Cheminement privilégié pour aller à la gare de Colomiers + Airbus - Liaison entre les voies cyclables - Le plus important est la continuité (éviter le changement de trottoir obligeant de traverser la chassée + pouvoir contourner les ronds-points et feux rouges) et le confort (éviter des dénivellations/trottoirs entraînant des chocs de roulage) - Possibilité de connexion vers les communes limitrophes - Jonction assurée avec Colomiers et communication avec Toulouse Métropole pour un réseau en site propre pour traverser Colomiers - Assurer la continuité du réseau <p>Conduite de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qu'il soit réalisé au plus tôt pour drainer les usagers de St Lys, Fonsorbes, Plaisance pour se rendre sur le plateau de la Ménude - 2 voies existent : à modifier pour peu d'argent - Il est temps d'aménager la RD82 : Rond-point au niveau du zoo ; Vitesse à 50km/h de Fonsorbes à La Salvetat ; Davantage d'arrêts de bus ; des pistes cyclables et piétons (urgent) - Vite (on a déjà 20 ans de retard) - Une bonne coordination des calendriers avec Toulouse Métropole pour bien assurer la continuité vers la Gare et la future ligne de métro <p>Confort et sécurité d'utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aller au travail en toute sécurité - Eclairage solaire - signalisation - Traversée de Salvetat ? Faire attention à la sécurité - Sécurisation totale des trajets de la maison jusqu'à la destination finale - Rouler vite sans avoir à surveiller les piétons et voitures et autres vélos <p>Cohabitation des usages et partage de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation avec rambarde de séparation vélo/voiture - Le + possible séparé de l'emprise automobile - Séparation physique entre la route et la piste cyclable 	<p>Confort et sécurité d'utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trajet direct - Eviter les routes - Facile d'accès - Sécurité - Sécurisation totale des trajets de la maison jusqu'à la destination finale - Plus de nouvelles pistes et + de sécurité - Aménagement des pistes (pistes perméables) - Sécurité - Partage de la route entre usagers + Réouverture RD24 (route de Pibrac) <p>Continuité, maillage et intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le REV 4 passe-t-il par Pibrac ? Et notamment le lycée ? - Le plus important est la continuité (éviter le changement de trottoir obligeant de traverser la chassée + pouvoir contourner les ronds-points et feux rouges) et le confort (éviter des dénivellations/trottoirs entraînant des chocs de roulage) - Possibilité de connexion vers les communes limitrophes - Continuité du réseau - Assurer la continuité du réseau <p>Conduite de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilisation terrains réservés - Cette liaison est importante car le nombre d'usagers est important - Remise en service de la RD24 en mode circulation douce (la Ménude) - La nomination d'un référent ou "Mr vélo" dans la commune <p>Cohabitation des usages et partage de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - Séparation physique entre la route et la piste cyclable - Besoin de pistes dédiées et pas de bandes cyclables

REV RD 632	REV RD 82	REV Transversal
Questionnements / freins		
<p>Continuité, maillage et intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arrivée à St Lys ? - Enlever les nombreux obstacles entre St Lys et Fonsorbes - Liaison avec autres communes - Quelle traversée de Plaisance, Avenue des Pyrénées, si on ne laisse pas le vélo pour prendre Linéo 3 ? - Equité de traitement entre municipalités - Traversée de Fonsorbes (route de Tarbes) - Quid des platanes (à conserver) - Passage des nombreux ronds-points - Doublement des ponts des cours d'eau - Pour une réussite, il manque le lien Fonsorbes/ Bidot (zone de loisirs très utilisée)/Frouzins (station Linéo): cela amènerait de la cohérence - Quelle cohérence avec les axes existants et les communes alentour, Métropole ou non ? Quelle continuité à long terme ? <p>Cohabitation des usages et partage de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que devient la piste actuelle entre St Lys et Fonsorbes pour les piétons qui sont les principaux utilisateurs actuellement ? - Piétons ? - Le CD prend-t-il en charge le centre bourg ? Séparation de la route ? - Séparation flux piéton/vélo et pas forcément vélo/voiture - Séparation des flux entre bandes cyclables et voie VL (bordure anti-franchissement) - Séparation voiture/vélo - Grande vitesse sur cet axe : impératif de séparer les flux <p>Confort et sécurité d'utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entrées de maison donnant sur la piste - Chicane sur la piste actuelle - Pas de bandes cyclables - flux de véhicules - revêtement des surfaces / durabilité dans le temps - Traversée de Fonsorbes - Revêtement (enrobé nécessaire?) - Ombre <p>Conduite de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nécessité de communiquer avec les associations d'usagers (2P2R Plaisance + Fonsorbes) et les communes - Temps de mise en place du réseau ? Appel à subvention européenne pour partage des couts ? Aucun frein : let's go !!! - La longueur du trajet à réaliser ne va-t-il pas retarder le projet ? <p>Communication et sensibilisation autour de la REV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pression sur les employeurs pour douches/vestiaires 	<p>Confort et sécurité d'utilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécurité - Passage des ronds-points ? - Quel passage au niveau de la Salvetat (très étroit) et quelle largeur ? - Pas de bandes cyclables - flux de véhicules - revêtement des surfaces / durabilité dans le temps - Traversée de la Salvetat difficile - Toutes les sorties d'habitation vont limiter la rapidité de la REV <p>Continuité, maillage et intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trajet direct - Traitement équitable des communes de bout de réseau REV et transversales - Pour une réussite, il manque le lien Fonsorbes/ Bidot (zone de loisirs très utilisée)/Frouzins (station Linéo): cela amènerait de la cohérence - Quelle cohérence avec les axes existants et les communes alentour, Métropole ou non ? Quelle continuité à long terme ? <p>Conduite de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur le plateau de la Ménude, la RD82 sera-t-elle reprise par le Département ? - Quoi sur la Ménude ? (utilisation de l'ancienne D24) - Le Zoo et le golf sont des références sur Plaisance et la région : l'entretien n'est pas suffisant - Tout va trop lentement - Ce secteur semble oublié - Il faut trouver des solutions pour aller plus vite - La question des emprises foncières sur certains tronçons <p>Cohabitation des usages et partage de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partage de la route avec des voitures - Piste compliquée - Séparation des flux entre bandes cyclables et voie VL (bordure anti-franchissement) <p>Services et entretien</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stationnement vélo sur les zones de commerces <p>Communication et sensibilisation autour de la REV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incitation aux PDI, PDIE, PDES ? - associer les entreprises, lycées, collèges 	<p>Continuité, maillage et intermodalité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rejoindre le lycée de Pibrac et Colomiers - Quel cheminement au niveau de la Zone En Jacca ? Utilisation des anciennes voies de chemin de fer ? - Traitement équitable des communes de bout de réseau REV et transversales - Quelle cohérence avec les axes existants et les communes alentour, Métropole ou non ? Quelle continuité à long terme ? - La continuité vers Toulouse (Toulouse Métropole) à partir de Plaisance sera-t-elle véritablement assurée ? <p>Conduite de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Facile à mettre en œuvre - Transition dans les communes qui n'affichent pas forcément le même engouement <p>Cohabitation des usages et partage de la route</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partage de la route avec des voitures - Piste compliquée - Saura-t-on donner la priorité au flux vélos par rapport au flux voitures ?

Sujets à approfondir

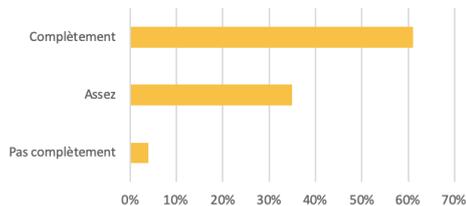
L'analyse des questionnaires individuels montrent que, pour les participants ayant répondu, les principaux sujets à approfondir sont :

- L'aménagement des pistes : 22 répondants pour la REV RD 632 ; 24 répondants pour la REV RD 82 ; 19 répondants pour la REV « Transversale »
- La sécurité : 22 répondants pour la REV RD 632 ; 22 répondants pour la REV RD 82 ; 15 répondants pour la REV « Transversale »
- La continuité et la lisibilité du réseau : 19 répondants pour la REV RD 632 ; 20 répondants pour la REV RD 82 ; 12 répondants pour la REV « Transversale »
- Le partage de la route par les usagers : 18 répondants pour la REV RD 632 ; 18 répondants pour la REV RD 82 ; 14 répondants pour la REV « Transversale »

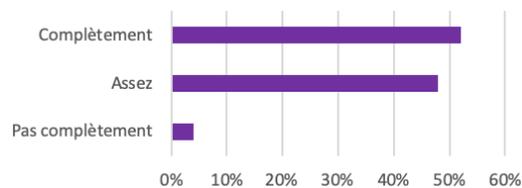


Synthèse des réponses des participants au questionnaire d'évaluation de la réunion

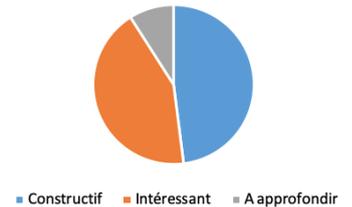
La rencontre vous a-t-elle permis de mieux connaître les enjeux et les projets du REVe sur le secteur Ouest?



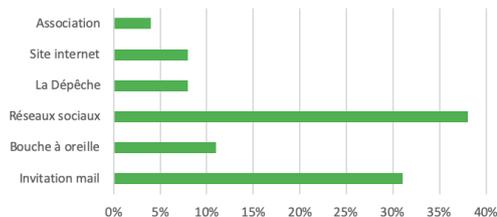
Les temps d'échanges et de travail par table vous ont-ils permis d'exprimer vos avis et/ou de répondre à vos questions?



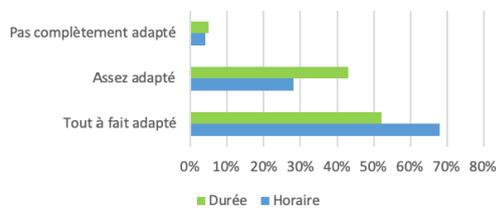
Vous diriez du contenu de la rencontre...



Comment avez-vous été informé de cette rencontre?



Comment jugez-vous l'horaire et la durée de la réunion publique ?



Comment jugez-vous l'accueil lors de la réunion publique ?



Souhaitez-vous participer aux prochains ateliers de concertation sur les projets REVe du secteur Ouest ?

