



Le nouveau réseau cyclable du quotidien

Réunion de synthèse REV1 « Escalquens – Labège »

Judi 17 février – 18h30

En visio





ACCUEIL



Jean – Michel FABRE

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

Julien KLOTZ

*Conseiller Départemental
Délégué aux Mobilités Douces*



DEROULE

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

18h55 – Retours sur le dispositif de concertation

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

19h25 – Échanges

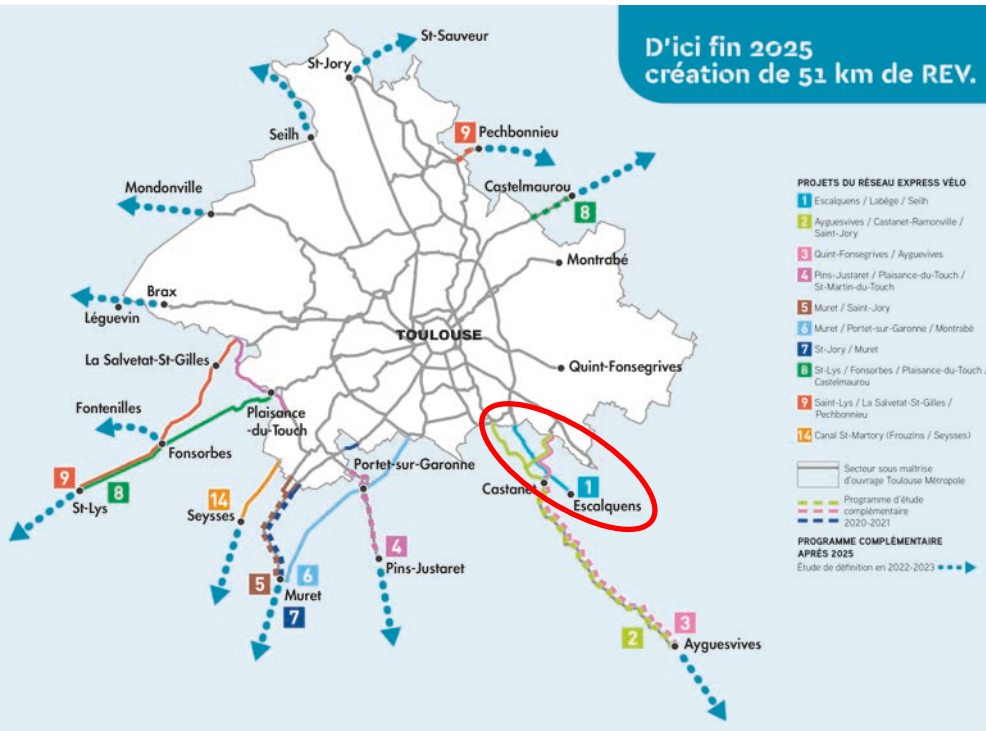
19h45 – Les prochaines étapes

20h00 – Clôture



PRESENTATION DU REV 1

Qu'est-ce qu'un REV ?

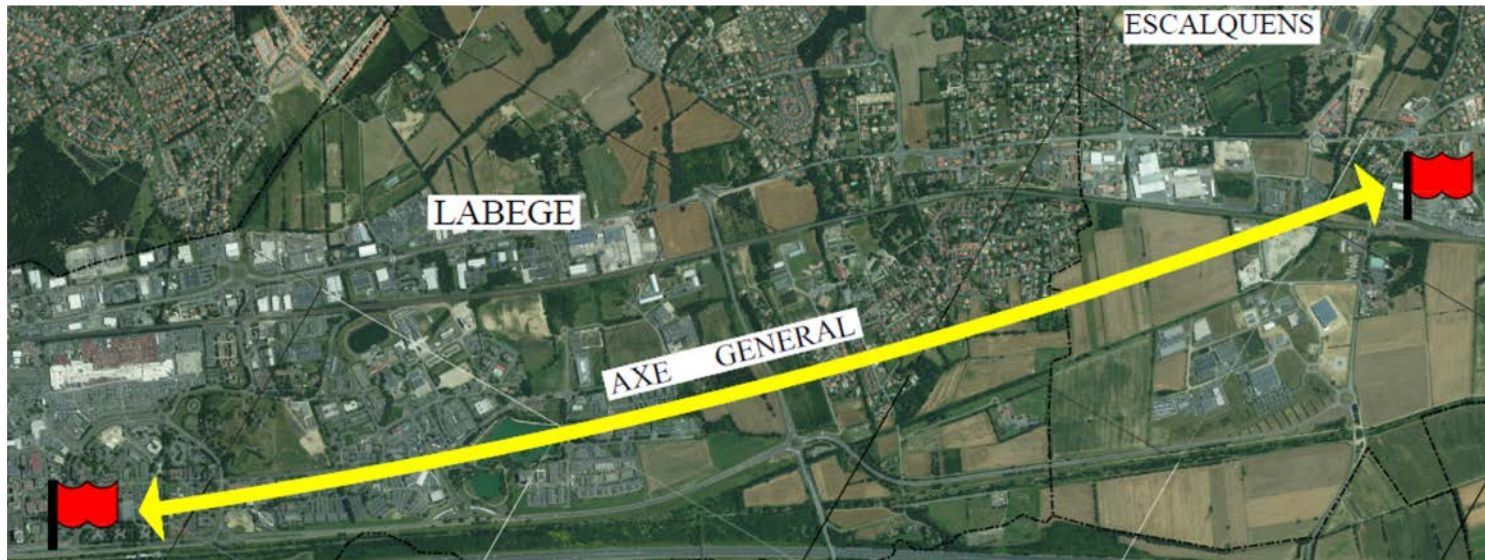


- Un itinéraire cyclable à **haut niveau de service**
- Un **site propre** : distinct des circulations piétonne et automobile
- Une piste à double sens, **de 3 à 4 mètres de large** (hors contraintes urbaines)
- Des critères de **sécurité, continuité, lisibilité et confort**
- Des **services associés**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

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

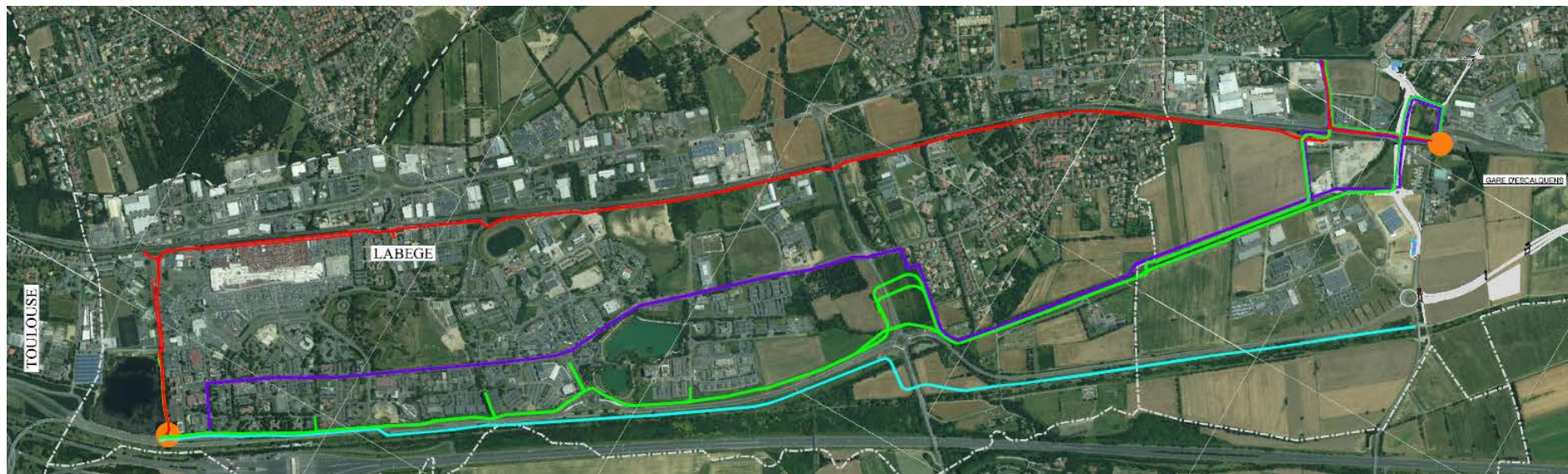
Le projet du REV Escalquens – Labège – Toulouse

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



Variantes envisagées

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



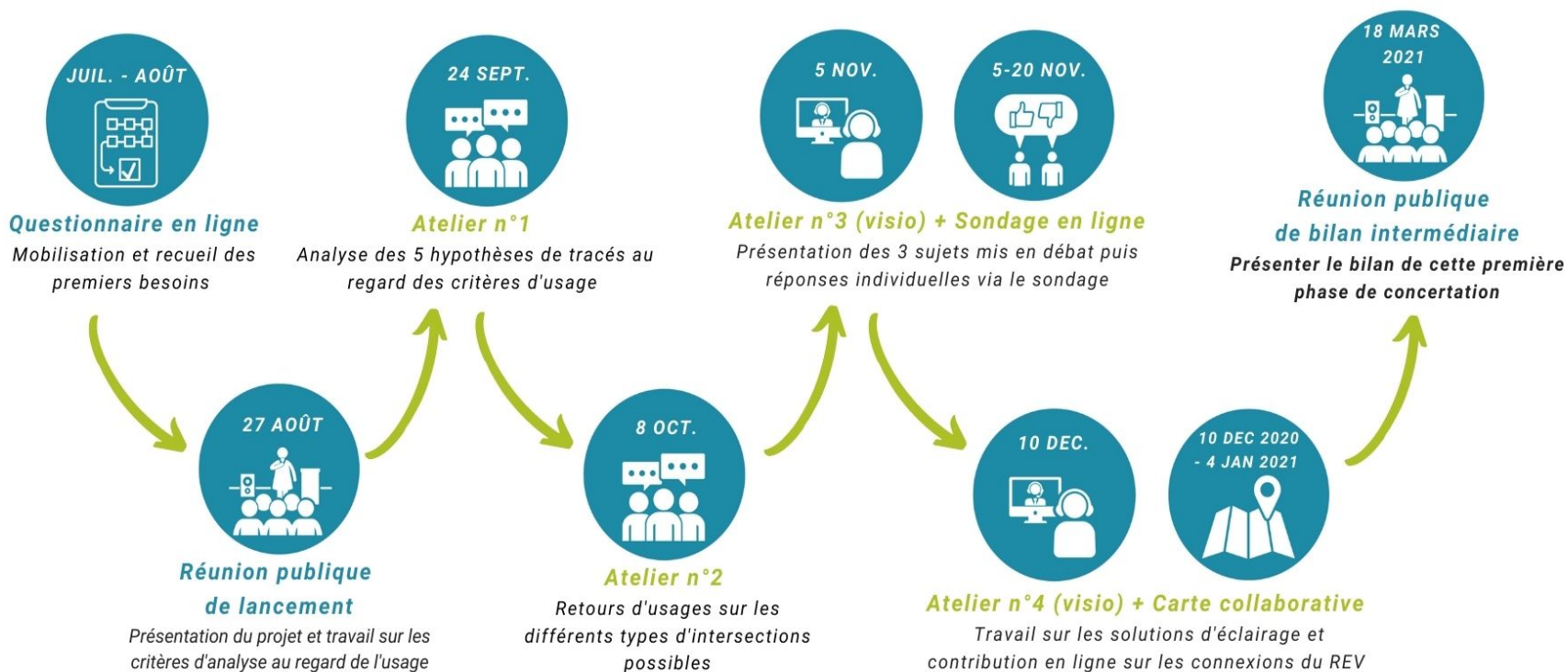


RETOUR SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

RETOUR SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

Une démarche de concertation associée au projet

Une première phase été 2020 – mars 2021



RETOUR SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

Une démarche de concertation associée au projet

Une seconde phase fin 2021 – début 2022

CONTRIBUTION (1)
29 NOV 2021



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

Usagers de la route

Commerçants et entreprises

Usagers cyclistes

Citoyens impliqués localement

ANALYSE
DEC 2021



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



Choix du tracé par le CD31



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



Groupes « Habitants du territoire »	Groupes « Usagers de la route »	Groupes « Cyclistes habitant sur le territoire »	Groupes « Cyclistes travaillant sur le territoire »
 Variante Voie Ferree 			
 POINTS FORTS 			
<ul style="list-style-type: none"> • Dessert bien les gares et est proche des mètres (10 pers) • Pas d'impact sur la circulation automobile • La variante qui répond le plus aux critères du REV, notamment sur la rapidité du trajet le long de la voie ferrée et sur l'espace développé pour de nombreuses personnes • La variante moins polluée que l'occitane ou la RD916 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun impact sur les automobilistes • Meilleurs cobonhabitat entre voiture et vélo • Meux que les autres car moins de pollution que le long d'une route • Proximité des stations de métro et des habitations 	<ul style="list-style-type: none"> • Répond bien à l'objectif de continuité : tracé très direct, parait le plus court • Permet de bien desservir la zone ENOVA au Sud • Elle est aussi proche du village / des zones d'habitat (même si la connexion au Nord n'est pas évidente, comme pour toutes les variantes) : elle semble plus opportune donc plus à même d'être utilisée pour les habitants du territoire • Des risques de pollution moindre que sur les autres variantes 	<ul style="list-style-type: none"> • La variante la plus sécurisée car elle propose le moins de croisements de voitures • Connecte bien la côté Ouest du territoire • Propose une connexion à proximité du futur métro
 POINTS FAIBLES 			
<ul style="list-style-type: none"> • Proximité des trains qui pose la question du souffle et du bruit, pour les cyclistes mais aussi pour les habitants 	<ul style="list-style-type: none"> • Question : pour les cyclistes, est-ce confortable ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Inquiétudes sur la proximité de la voie ferrée : les passages des trains génèrent du bruit et un souffle 	<ul style="list-style-type: none"> • Peut faire doublem avec la RD16 (piste cyclable existante) même si celle-ci n'a pas les caractéristiques REV • Ne connecte pas au-delà de la voie ferrée, contrairement à la piste existante sur la RD 16 • Connexion plus difficile avec le secteur d'activité d'Enova par rapport aux variantes Occitane ou RD16. • Cette variante peut être gênante pour les cyclistes avec un passage fréquent de train, à une vitesse pouvant aller jusqu'à 100 km/h, qui génère du souffle et du bruit. → <i>Difficile de voir de groupe sur le lien en plus de murs est bruit pour réduire ces nuisances : certains a cyclistes seraient éventuellement en REV aménagé le long de la voie ferrée (ils sont experts de la voie ferrée sur les murs est bruit et les haies végétales. Néanmoins, d'autres cyclistes du groupe estiment que cette solution de murs est bruit n'est pas satisfaisante car trop complexe et peu réalisable afin pour protéger des habitants des trains, il faudrait que les haies de plantation soit au moins non rigides d'entretien.</i> • Douce sur la sécurité réelle en raison de la proximité avec le train • Problème d'accès pour les secours sur cette variante • Besoin d'acquiescer du foncier (coût financier) • Impact en termes de biodiversité si l'on supprime les haies aux abords de la voie ferrée pour aménager le REV

Groupes « Habitants du territoire »	Groupes « Usagers de la route »	Groupes « Cyclistes habitant sur le territoire »	Groupes « Cyclistes travaillant sur le territoire »
 Variante Occitane 			
 POINTS FORTS 			
<ul style="list-style-type: none"> • Variante qui favorise l'interconnexion autour de la ZAC • Proximité des lieux de vie • Comme ce sera limité aux vélos, ce sera mieux qu'aujourd'hui en termes de cobonhabitat voiture-vélo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Proximité des lieux de vie 	<ul style="list-style-type: none"> • Variante qui dessert très bien la zone ENOVA puisqu'elle passe au centre 	<ul style="list-style-type: none"> • La plus à plat • Propose des connexions à proximité du futur métro • Facilité d'aménagement de la partie sur « champs » • La variante la plus centrale, car elle propose une desserte immédiate de lieux d'activités / d'emplois (mais ce n'est pas pour le groupe pas la priorité N°1 d'un REV qui reste la continuité / vitesse)
 POINTS FAIBLES 			
<ul style="list-style-type: none"> • Pose la problématique de la connexion pour les personnes habitant au Nord : est-ce un intramuros boboïgros ? • Trop d'interactions avec les voitures : crante de trop bouchons au nord point. Les habitants craignent les conflits avec les voitures. • Une variante qui ne répond pas aux critères du REV du fait de ces interactions nombreuses. 	<ul style="list-style-type: none"> • Beaucoup trop d'interactions avec les voitures : intramuros boboïgros ? • Trop près du giratoire : la REV doit être plus loin du rond-point (car les voitures sont très vite) : problème de visibilité (notamment au lever du jour) 	<ul style="list-style-type: none"> • Les entrées et sorties de véhicules sur une mobilité du tracé ne permettent pas d'avoir un niveau de service REV : élément redoublé pour les participants → <i>Une variante acceptable si le schéma de déplacement sur ce secteur est globalement repensé</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Trop d'interactions donc d'arrêt et de recroisements de voitures, ce qui ne répond pas aux caractéristiques d'un REV qui devrait selon le groupe, garantir une vitesse et continuité aux usagers avec une bonne desserte. • Trop de circulation notamment au niveau du MCo

Groupes « Habitants du territoire »	Groupes « Usagers de la route »	Groupes « Cyclistes habitant sur le territoire »	Groupes « Cyclistes travaillant sur le territoire »
 Variante RD916 			
 POINTS FORTS 			
<ul style="list-style-type: none"> • Variante qui favorise l'interconnexion autour de la ZAC. Elle apparaît comme le meilleur compromis pour l'interconnexion. • Variante qui semble la plus centrale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Très laible 	<ul style="list-style-type: none"> • Un tracé direct, droit, qui semble rapide 	<ul style="list-style-type: none"> • Variante qui propose le plus de connexions • C'est la variante qui semble pour le groupe, proposer le meilleur des compromis entre haut niveau de service en termes de vitesse et connexions aux services, zones d'emplois et aménités du territoire (bien que pour ces connexions, il faudrait orienter quelques capitales à des endroits stratégiques). • Variante la plus adéquate, assez directe, alimente le plus la zone d'activités et d'emploi • Est du bon côté de la RD16 pour desservir la zone ENOVA contrairement à la variante HERS • Suit le Berjann
 POINTS FAIBLES 			
<ul style="list-style-type: none"> • Pose la problématique de connexion pour les personnes habitant au Nord : est-ce un intramuros boboïgros ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Danger de 3 intersections : danger pour les cyclistes et contraire forte pour les automobilistes (être en attention permanente et peur de rater un feu) • Pas envisageable (pour certains) d'arrêter les voitures sur les 3 artères : éviter (voire très important) les intersections à plat • Attention : Beaucoup d'automobilistes sont déjà exaspérés par les embouteillages. Il ne faut pas que le REV en ajoute. • Pollution pour les cyclistes • Trajet pas agréable pour les cyclistes 	<ul style="list-style-type: none"> • Variante qui est très loin du village : risque d'être peu utilisée pour les habitants du territoire • Des critères importantes sur la pollution et le bruit liés aux voitures : la RD16 a un trafic très important et à forts impacts : les participants ne sont pas convaincus par une solution de type marque végétal • La variante permettrait de dévier l'ensemble des croisements vélo/voitures sensé acceptable en termes d'usages (mitige) mais très onéreuse • La variante proposant des intersections à plat ne paraît globalement pas envisageable pour les participants (trop dangereux) 	<ul style="list-style-type: none"> • Rampes trop importantes si choix des viaducs / passages supérieurs pour le croisement des RD → <i>Le groupe préfère favoriser les passages inférieurs pour le croisement pour limiter les ponts / rampes. Les cyclistes ne veulent pas monter trop haut</i> • Passages inférieurs en zones inondables • Empries onéreuses : coût d'acquisitions important • Impact environnemental important • Pollution en raison de la proximité de la RD916

Groupes « Habitants du territoire »	Groupes « Usagers de la route »	Groupes « Cyclistes habitant sur le territoire »	Groupes « Cyclistes travaillant sur le territoire »
 Variante HERS 			
 POINTS FORTS 			
<ul style="list-style-type: none"> • Néant 	<ul style="list-style-type: none"> • Limitation des intersections • Vue / ambiance plus agréable 	<ul style="list-style-type: none"> • Néant 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapide et directe si l'on souhaite aller uniquement à Toulouse • Plus Bucolique (bien que cet argument fut retiré lorsque le groupe a appris l'obligation de respecter le 10m de distance avec l'HERS)
 POINTS FAIBLES 			
<ul style="list-style-type: none"> • Variante qui pose la plus la question de l'impact environnemental : le morcellement du territoire entraîne la création de « dents creuses », rendent l'urbanisation. Cela va à l'encontre d'une préservation des terres agricoles, dans la perspective de futures problématiques alimentaires (5 jours) • Mauvaise interconnexion avec la ZAC et alentours • Problématique de connexion pour les personnes habitant au Nord, encore plus pour cette variante 	<ul style="list-style-type: none"> • Trop loin du village : comment s'y raccorder ? • Loin des zones d'activités • Trop près du canal • Crante : inondabilité et déchets/pollution qui va engendrer la REV 	<ul style="list-style-type: none"> • Tracé très loin du village : elle ne sera pas utilisée par les habitants • Aucune connexion au territoire (ou très compliquée pour les cyclistes), y compris à Labège Innopec • Une itinéraire qui n'est fait que pour entrer et sortir et ne permet pas d'entrer le territoire : peu d'intérêt • L'ensemble des participants jugent négativement cette variante 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne dessert pas du tout le territoire local : le groupe souhaite avant tout connecter du territoire local et pas Toulouse. Si l'on souhaite aller à Toulouse, le groupe préfère utiliser le Canal du Midi : ce itinéraire cyclable existant est, pour le groupe, suffisant pour rejoindre Toulouse. • Variante pas bien connectée avec le territoire : n'incite pas à changer de modes de transports • Couvrage en colimaçon étudié peu adapté • Inondable • En zone protégée : impact environnemental fort • Du mauvais côté de la RD916
 REMARQUES / QUESTIONNEMENTS 			
<ul style="list-style-type: none"> - Quel impact environnemental ? - Quel impact sur les terres agricoles ? 			<ul style="list-style-type: none"> • Situation de cet itinéraire : quelle est la situation de cette voie ? • Quelles sont les prévisions de trafic sur la RD916 ? sera-t-elle plus ou moins empruntée dans le futur ? → <i>Il est prévu une densification du trafic sur cette voie.</i> • La réduction du trafic pourrait rendre acceptable cette proposition (impact de pollution à la source = moins de danger) : faut-il établir une évolution à moyen long terme ? (voir mitige) • Quelles séparations de la RD ? Des haies ou des écrans végétaux ? rendrait cette variante acceptable pour le groupe • Cette variante requiert de faire la part sur la croissance des véhicules électriques pour limiter l'exposition aux particules fines tout en circulant sur le REV • Quels itinéraires de substitutions si les passages inférieurs ne résoutent inondés ? • Prêts à accepter des rayons inférieurs à 20m si on en révoque 1 voie 2 grand maximum sur un tracé



Analyse multicritère des variantes

Les critères d'analyses des variantes

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

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



ÉTUDE DÉTAILLÉE DE LA VARIANTE RD 916

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

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

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

Le tableau d'analyse multicritère

Variante		Vale Férde	Notes	Vale Férde	Variante		Océane	Notes	Vale Férde
Infrastructures	Métropole	Accès	...	...	Métropole	Accès	...	...	...
		Partenariat	...	...		Partenariat	...	...	...
		Financement	...	...		Financement	...	...	...
		Impact	...	...		Impact	...	...	...
	
	Nouvelle	Accès	...	...	Nouvelle	Accès	...	...	...
		Partenariat	...	...		Partenariat	...	...	...
		Financement	...	...		Financement	...	...	...
		Impact	...	...		Impact	...	...	...
	
Régionnals / Environnement	Métropole	Capacité (km²/j)	...	...	Métropole	Capacité (km²/j)	...	...	...
		Capacité (km²/j)	...	...		Capacité (km²/j)	...	...	...
		Capacité (km²/j)	...	...		Capacité (km²/j)	...	...	...
	
	
	Nouvelle	Capacité (km²/j)	...	...	Nouvelle	Capacité (km²/j)	...	...	...
		Capacité (km²/j)	...	...		Capacité (km²/j)	...	...	...
	
	
	
Environnement	...	...	...	Environnement	...	...	...	...
	
	
	
	
Critères d'usage	...	...	...	Critères d'usage	...	...	...	...
	
	
	
	
Critères d'acceptabilité	...	...	...	Critères d'acceptabilité	...	...	...	...
	
	
	
	

Le critère infrastructure

Variantes			Voie Ferrée	Occitane	RD 916	Hers
Thématique	Critères	Sous critères	Evaluation	Evaluation	Evaluation	Evaluation
Infrastructure	Géométrie	Vue en plan	Red	Green	Green	Yellow
		Profil en long	Green	Green	Yellow	Green
		Profil en travers	Green	Yellow	Green	Yellow
		Surface construite	Yellow	Green	Green	Green
	Technique	Topographie	Green	Green	Green	Green
		Ouvrages nécessaires	Green	Green	Yellow	Red
		Impact hydraulique	Green	Green	Yellow	Red
		Réseaux	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
		Cohérence projets futurs	Red	Yellow	Green	Yellow
		Entretien	Green	Green	Yellow	Red
		Coût Hors AF :	9 M	5,4 M	17,9 M	33,8 M

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



Les critères « environnementaux et réglementaires »

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

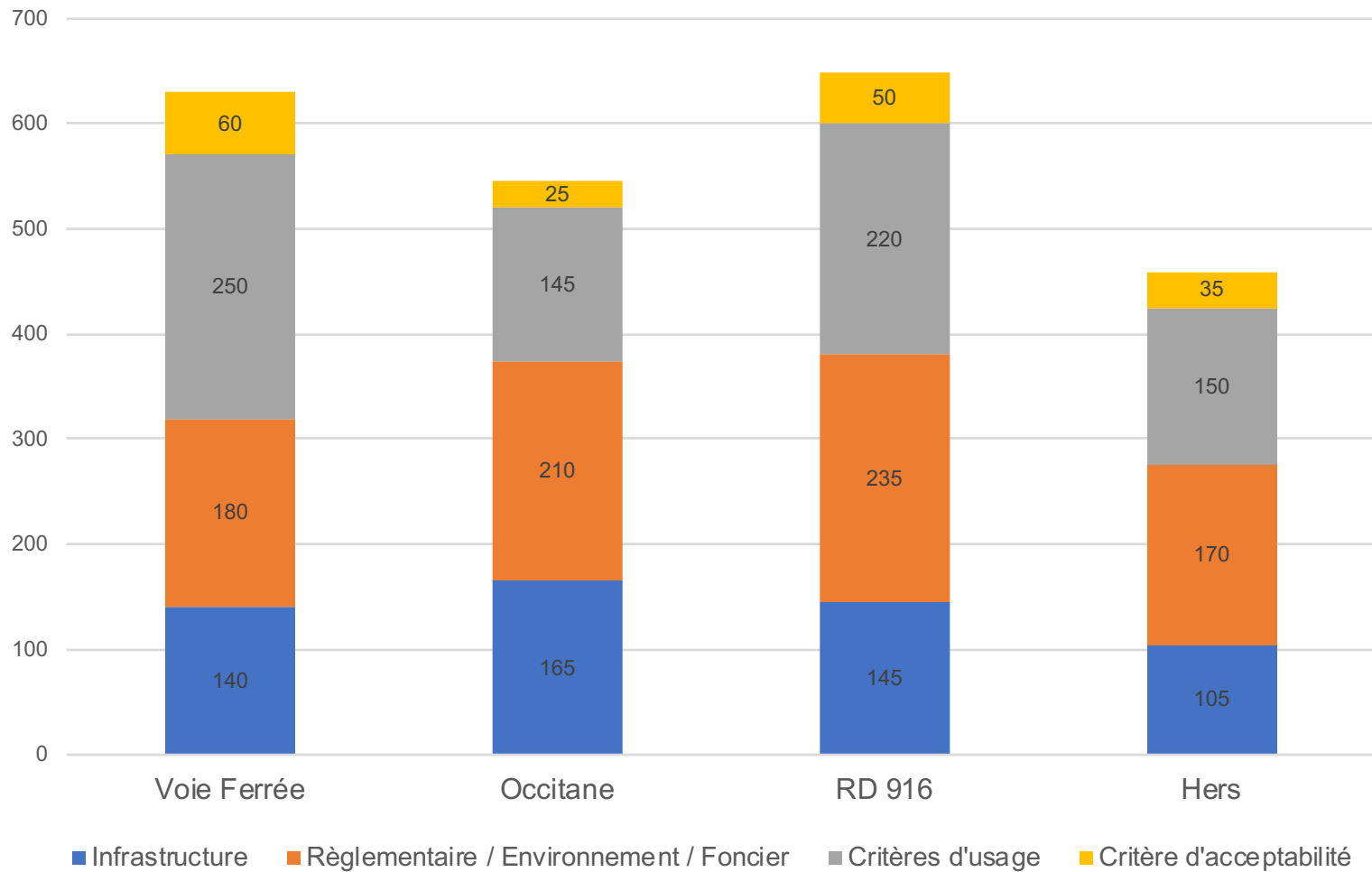
Les critères « Usages »

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

Les conditions d' « Acceptabilité »

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

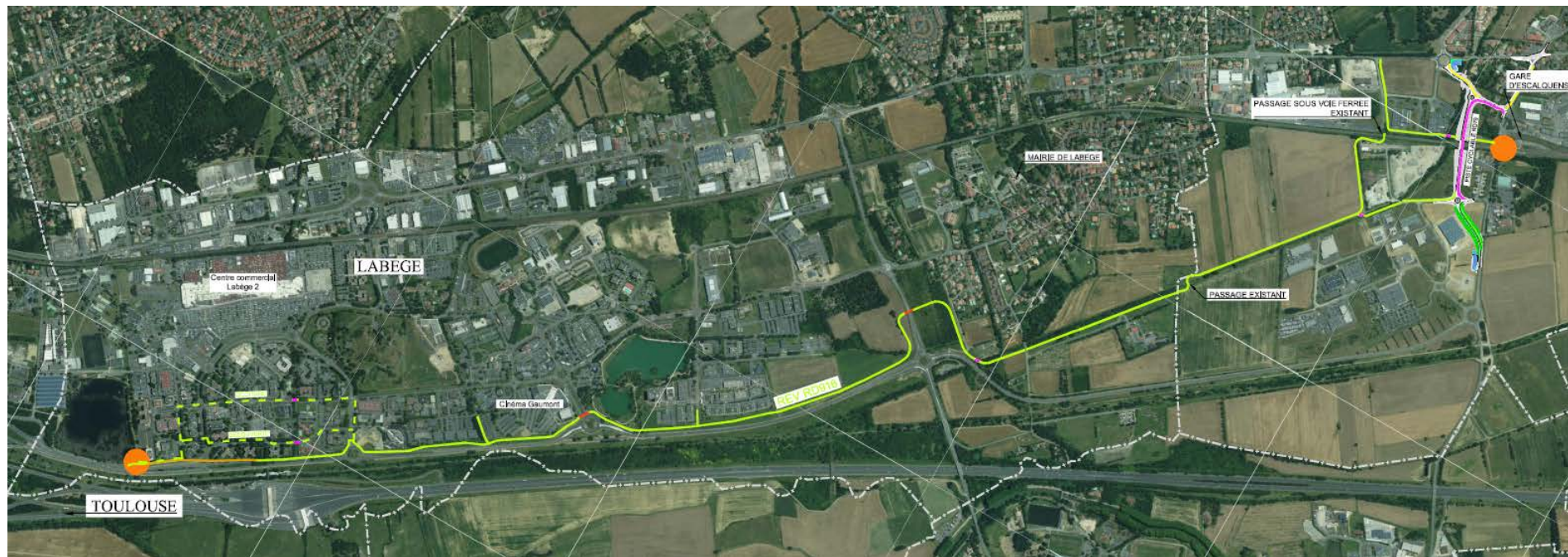
Résultat de l'analyse multicritères des 4 variantes





Le tracé retenu pour le REV 1

LE TRACÉ RETENU POUR LE REV 1 A ÉTUDIER EN DÉTAIL



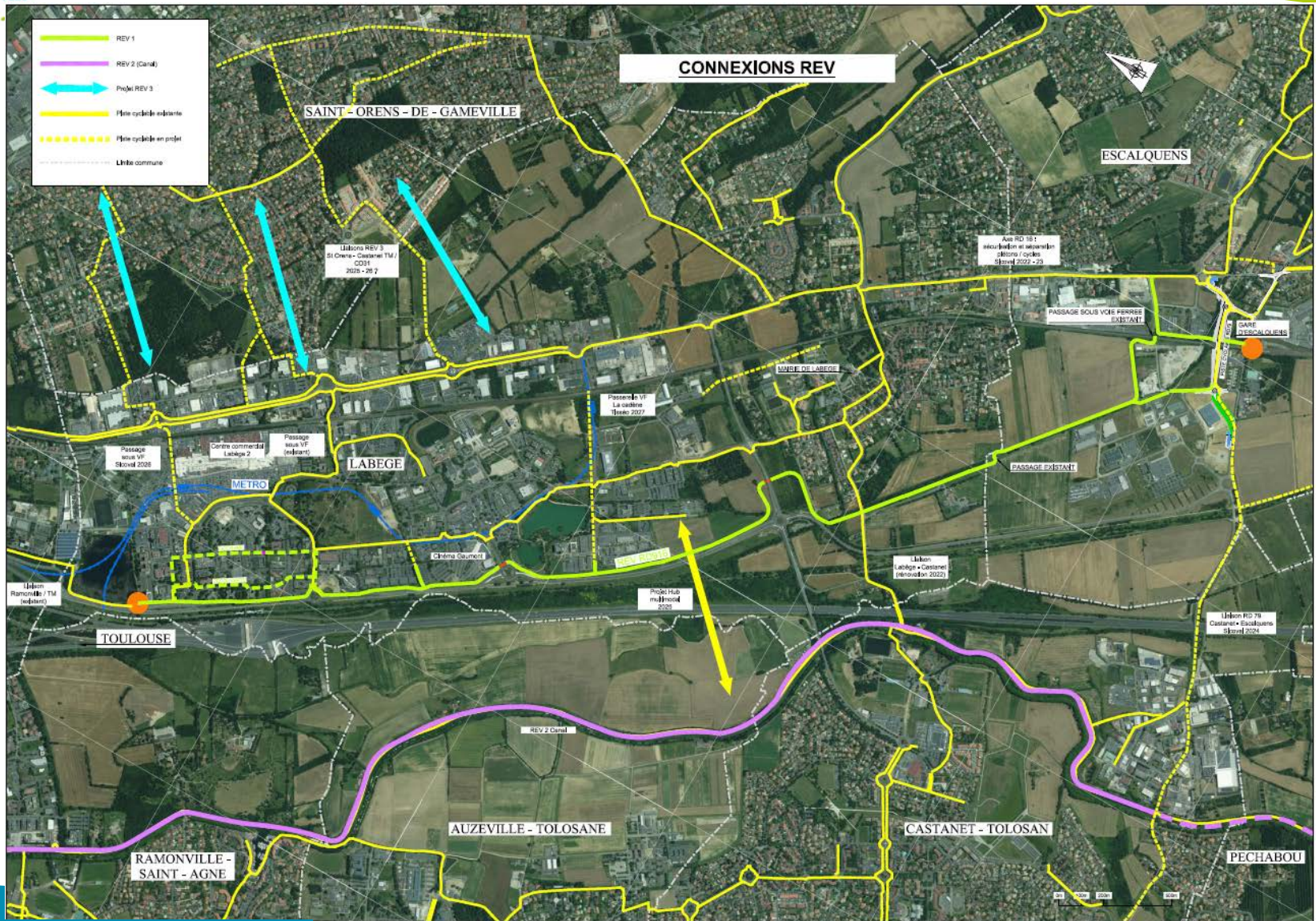
- Solution avec 3 franchissements dénivelés sur les 4 : montant estimé à 18,1M€, dont 10M€ pour le seul franchissement de Pyrénéenne 1 (viaduc de 400 m de long et 6 m de large)
- Solution avec itinéraire via la rue de la Découverte ou de l'Occitane : montant estimé à 10 M€

LE FRANCHISSEMENT DE PYRÉNÉENNE 1 ET 2



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

LES CONNEXIONS





LES PROCHAINES ETAPES

LES PROCHAINES ÉTAPES

Etudes de détail sur la variante retenue :

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

Dispositifs réglementaires :

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

LES PROCHAINES ÉTAPES

Enquête publique

Etudes techniques
et réglementaires



Lancement
des marchés
travaux



Mise en service

2022

2023

2024

2025





ECHANGES

