

Concertation



4 8 9

Réseau Express Vélo

ATELIER CONSACRÉ AUX

Rev⁴ Rev⁸ Rev⁹

(secteur Ouest)

Le 22 novembre 2021 à Fonsorbes,
salle du Trépadé.

INTRODUCTION

27 personnes ont participé à cet atelier, habitants de Fonsorbes pour la grande majorité mais aussi de St-Lys (3), Plaisance-du-Touch (1) et Toulouse (1). Certains travaillent à Colomiers ou dans la Ville Rose où ils se rendent en voiture ou à vélo de manière régulière ou même quotidienne.



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

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

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

DISCOURS

Philippe Séverac 1^{er} adjoint au maire de Fonsorbes exprime sa confiance dans la part que prendront la rencontre citoyenne de ce soir et celle du lendemain à La Salvetat-Saint-Gilles pour que « le REV devienne réalité ». Il se réjouit du « processus de concertation menant à des réponses intéressantes pour le choix du tracé. (...) Il est important que le Département, en permettant la création de ce réseau dans l'agglomération toulousaine permette à la pratique du vélo de se développer. ». Françoise Siméon maire de Fonsorbes rejoindra l'assistance en cours de soirée. Plusieurs élus fonsorbais sont présents dans la salle ; parmi eux Jean-Philippe Baë, troisième adjoint. Serge Deuilhe, maire de Saint-Lys et Conseiller départemental s'est également déplacé. Les représentants d'associations sont une petite dizaine.

Jean-Michel Fabre, vice-président du Conseil départemental en charge de la Transition écologique, des Mobilités douces, du Logement et de l'Habitat affirme combien l'institution départementale est préoccupée du changement climatique et de « la nécessaire adaptation des modes déplacements : un défi pour la planète et pour chacun d'entre nous. (...) La crise sanitaire a révélé que l'utilisation du vélo pouvait être une solution. (...) D'une manière générale, le Conseil départemental développe des réponses comme le co-voiturage (création d'aires) ou le transport en commun (scolaire et grand public). ». Déjà force de proposition d'aménagements dédiés à la pratique touristique (le long du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne/ jusqu'aux sources de la Garonne avec Transgarona) ainsi qu'aux loisirs (parcours cyclables en forêts de Bouconne et de Buzet), le Conseil départemental a tenu à développer un véritable Réseau Express Vélo, itinéraire cyclable à haut niveau de service, se situant au-delà du territoire d'intervention de la Métropole toulousaine. Ce projet, nous dit Jean-Michel Fabre, « nous voulons qu'il soit un projet sans regret, un projet dont nous ne voulons pas dans 5 ou 10 ans, avoir à nous dire que nous aurions dû mieux en discuter avec les utilisateurs. C'est pourquoi chaque axe des futurs REV fait l'objet d'une concertation citoyenne. »

Julien Klotz, Conseiller départemental délégué aux mobilités douces renchérit sur la part active du REV dans le report modal de la voiture vers le vélo souhaité par le Conseil départemental. « Ce report ne pourra se réaliser pleinement qu'avec le support d'un vrai réseau cyclable doté d'itinéraires continus, sécurisés, signalés, insitatif d'une utilisation quotidienne pour se rendre au travail, au collège, au lycée. (...) si le REV pouvait convaincre des non-cyclistes de se mettre au vélo, ce serait un grand succès. » Il considère le dialogue citoyen comme moteur depuis deux mois à l'appui notamment de l'écoute d'associations d'usagers du vélo afin de définir les meilleurs critères d'efficacité possibles pour le REV.



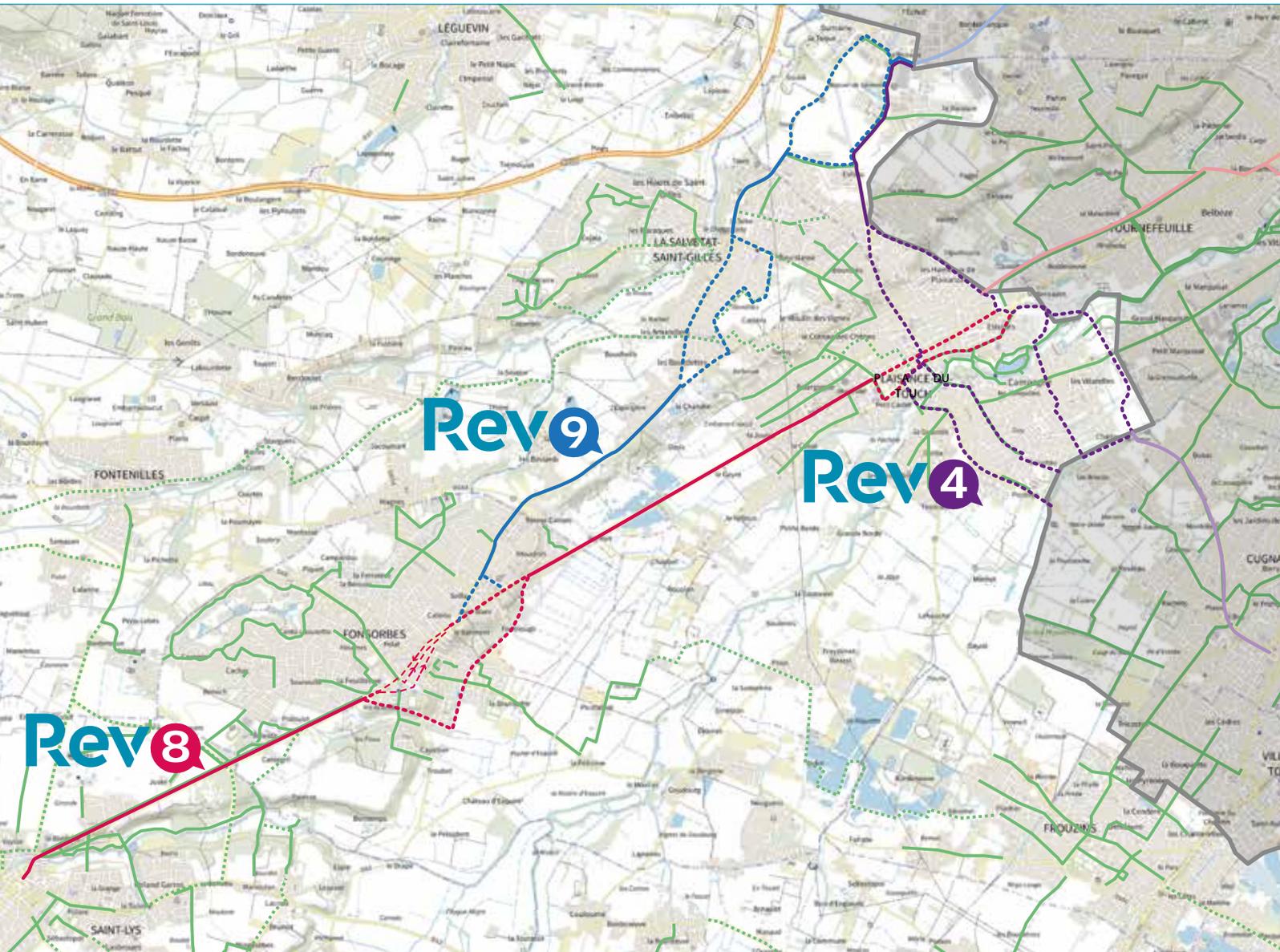
©Hélène Fessayres/CD31

La première étape de la concertation (à laquelle appartient la réunion de ce soir), porte sur les tracés et leurs variantes. Les citoyens pourront s'exprimer sur l'aménagement lors des prochaines phases de concertation.

Une réunion de restitution générale des ateliers est prévue le **16 décembre**.

Le maire de Saint-Lys souligne le travail accompli en bonne intelligence entre élus et citoyens.

PLAN GÉNÉRAL



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

EXPLICATIONS GÉNÉRALES

Avant d'entamer le temps de compréhension et d'échange sur le REV Ouest avec focus sur la séquence du REV 9 « route de Bragot », et ses deux variantes possibles : par la route de Bragot ou par l'avenue de l'Europe, Delphine Cartier, chargée de mission au Conseil départemental 31, maître d'ouvrage du projet, pose la définition du REV Ouest. Il s'agit d'un itinéraire cyclable de 3 à 4 m de large à haut niveau de service, en site propre distinct des circulations piétonnes et automobiles à double sens de circulation, continu, lisible, sûr, confortable et doté d'équipements et de services dédiés aux cyclistes en réponse aux besoins de déplacements quotidiens domicile/travail. Il est conçu depuis l'origine dans l'esprit du dialogue citoyen avec :

- **en Août 2020** : 1ère réunion de concertation à La Salvetat sur les conditions de réussite des REV et les critères d'usages ainsi que sur la présentation des fuseaux prioritaires
- **au premier semestre 2021** : travail d'élaboration de scénarii compte tenu de l'ensemble des projets des collectivités locales, en concertation avec ces dernières
- **à l'automne 2021** : ateliers de concertation sur les tracés et leurs variantes avec plusieurs outils d'information et de concertation mis à la disposition du public
 - > **Un questionnaire en ligne**
 - > **Une cartographie en ligne** pour découvrir les tracés et variantes et les commenter : <http://cd31.net/cartorev489>
 - > **2 temps de micro-trottoirs et 2 ateliers jeunes** : un reportage « micro-trottoir » (diffusé ce soir) a été réalisé dans le secteur concerné par le projet. Il permet d'entendre l'approche dite « d'usage » des futurs utilisateurs du REV.
 - > **2 ateliers en présentiel** : l'un ce 22 novembre à Fonsorbes et le second le 23 novembre à La Salvetat-Saint-Gilles
- **En 2022**, auront lieu deux nouveaux ateliers sur les aménagements des REV.

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

Rev8

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

Rev9

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

Rev4

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

EXPLICATIONS TECHNIQUES

Camille Eychenne et Nicolas Stchepinsky du cabinet d'études Egis précisent à leur tour leur méthode de travail. Plusieurs variantes sont associées aux différents itinéraires proposés. Les variantes de traversée du centre de Fonsorbes et de la séquence « Route de Bragot » à Fonsorbes seront notamment présentées ce soir. Les participants seront amenés à s'exprimer sur les deux variantes proposées route de Bragot sous l'angle de critères d'usage venant compléter la prise en compte des critères techniques tels que la catégorisation du REV en site propre, la gestion des croisements avec d'autres axes, le foncier, le coût, les points desservis, la liaison avec les axes secondaires.

Rev8

Entre Saint-Lys et Fonsorbes, une voie verte existe au Nord de la RD 632. Elle servira de support pour le REV 8.

Cette voie verte au Nord pourrait accueillir le REV en latéral mais il faudrait lui associer un chemin piétonnier indépendant des cyclistes. Il s'agirait d'élargir le REV à 6 mètres (4m pour les vélos et 2m pour les piétons) au lieu des 3 m mixtes piétons/cycles actuels avec, en conséquence la nécessité d'acquisitions foncières.

Au centre de Fonsorbes, la largeur restreinte de l'avenue des Pyrénées (RD632) ne permet pas d'implanter un REV bidirectionnel de 4 m de large. De plus, le projet d'urbanisation de la RD632 mené par la commune, actuellement en cours de travaux, ne prévoit la mise en place que d'un seul sens cyclable en site propre dans le sens Plaisance-du-Touch vers Saint-Lys. Pour garantir un passage du REV dans l'autre sens de circulation, Saint-Lys vers Plaisance-du-Touch, le bureau d'études EGIS a étudié 3 variantes de tracés. La première variante consiste à faire passer le REV par les rues de La Poste et du 8 mai 1945 en limitant la circulation des voitures aux riverains ; la seconde variante consiste à faire passer le REV dans la rue des Écoles en mixte puis par la rue de l'Église en site propre unidirectionnel en inversant le sens

de circulation de celle-ci ; la troisième variante consiste en le contournement Sud-Est de Fonsorbes sur une zone non aménagée (quartier Las Fious) puis par la rue des Jardins et le chemin Jean Blanc pour autant elle est vue comme moins directe et oblige à parcourir 1 kilomètre supplémentaire.

Dès lors, la solution préférentielle semble être la première variante : REV unidirectionnel sur l'avenue des Pyrénées (Rd632) dans le sens Plaisance-du-Touch vers Saint-Lys correspondant au projet d'urbanisation en cours et REV mixte mélangé à la circulation des riverains seulement sur la rue de la Poste et de la rue du 8 mai 1945 dans le sens Saint-Lys vers Plaisance-du-Touch.

Rev9

Concernant le REV 9, son itinéraire est confondu avec celui du REV 8 de St Lys à Fonsorbes. En sortie de Fonsorbes il emprunterait la route de Bragot, la rue des Landes et d'Anjou avant d'atteindre La Salvetat par les Bourdettes. Quelques acquisitions seront nécessaires côté zoo et golf de Plaisance-du-Touch pour donner de la place aux piétons. Deux variantes de traversée de La Salvetat sont étudiées : l'une par l'avenue des Pyrénées (RD82) dont la largeur restreinte est très contraignante l'autre en contournement par l'Est en aménageant un REV confortable bordé d'alignement d'arbres.

Vers Colomiers le REV 9 passerait par La Ménude et rejoindrait le REV 4 au niveau du boulevard Pierre et Marie Curie.

Rev4

Il s'agit d'un REV transversal connecté aux REV 8 et 9. Pour ce REV, 4 variantes seront examinées lors de l'atelier du 23 novembre à La-Salvetat-Saint-Gilles.

PREMIER TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE

Un participant de Saint-Lys demande si le budget est voté, et si ses concepteurs se sont inspirés des voies destinées aux vélos en Hollande et au Danemark où ce sont les voitures qui se voient contraintes de contourner les vélos et non l'inverse.

Jean-Michel Fabre du Conseil départemental lui répond que le budget n'est évidemment pas le seul critère. La meilleure des variantes est celle qui réussit l'équilibre entre tous les critères, notamment techniques et d'usage. Il rappelle le montant global de 50 millions d'euros investis par le Conseil départemental pour aménager la totalité du Réseau Express Vélo. Certes on s'inspire de pays où la rectitude des axes cyclables est exemplaire mais on est obligé de tenir compte de l'existant.



Un participant verrait bien la traversée de Fonsorbes rue de La Poste par les cyclistes uniquement.

Nicolas Stchepinsky d'Egis répond qu'il faudrait rester mélangés quitte à limiter la circulation aux riverains. La rue des Eglises, plus large, pourrait accueillir le REV en site propre à condition de mettre la circulation automobile en sens unique.

Un participant demande le lieu exact du départ du REV 8 à St-Lys. Nicolas Stchepinsky répond que l'on part de l'aire de jeux au niveau de Leclerc.

RESTITUTION DES TRAVAUX MENÉS

1. SUR LES TRACÉS GÉNÉRAUX REV

A la table 1

A ce stade, la vigilance doit être portée sur les points de jonction auxquels il faut pouvoir apporter des modifications. Les fuseaux sont jugés « efficaces et logiques ». Il est estimé très intéressant de pouvoir circuler à pied et à vélo sur la RD 632 et de passer par la rue de La Poste en traversée de Fonsorbes.

A la table 2

(avec focalisation sur les propositions de tracés en traversée de Fonsorbes)

Le scénario 3 présente un détour important peu pratique en usage quotidien, de plus il comporte un dénivelé plus en accord avec un objectif de vélo tourisme.

Le scénario 1 semble le meilleur.

Remarque sur le manque de visibilité en tant que cycliste aujourd'hui rue de La Poste. Les vélos devront être protégés. Pourquoi ne pas faire s'arrêter les automobilistes (inversion des « Stop » ?). Si un scénario amenait les voitures à dévier, il faudrait être vigilant quant au bruit occasionné.

Remarque sur la sortie de St-Lys où de nombreux obstacles (chicanes, barrières ...) sont problématiques.

Question sur la continuité du REV 8 jusqu'au centre de St-Lys où n'existe pas de piste cyclable.

Pas de remarque sur le REV 4.

A la table 3

(avec focalisation sur les propositions de tracés en traversée de Fonsorbes)

Pour le REV 8 il est suggéré :

- d'étudier la possibilité de laisser les voitures en sens unique dans le sens Fonsorbes-Saint-Lys et les vélos en double sens comme actuellement pendant les travaux sur la RD 632.

La circulation automobile est d'ailleurs devenue plus fluide depuis les travaux.

- de réserver le contournement aux projets de vélo-loisirs.

La variante par la rue de La Poste n'apparaît pas assez sécurisée. Vers Plaisance il faudrait privilégier un passage à l'Est, plus large.

Pour le REV 9, il est proposé :

- Une végétalisation adaptée au réchauffement climatique
- Un enrobage poreux au sol

Pour le REV 4, autour de cette table s'exprime la satisfaction que les différents axes soient reliés par l'Ouest.

A la table 4

A cette table, des constatations générales et quelques défiances : le REV doit permettre un équilibre entre les piétons, ceux qui pratiquent le vélo côté loisirs, les scooters et ceux qui veulent aller du domicile au travail en vélo. Cela paraît compliqué. Il faut concevoir le REV en lien avec d'autres réseaux dont il ne faut pas oublier qu'ils sont améliorables. Aujourd'hui aller de Muret à Fonsorbes en vélo est dangereux. Il existe un problème de transports collectifs côté Fonsorbes, moins côté Muret.

Il est considéré comme essentiel de bien démarquer le REV de la route, par rehaussement ?

N'y aura-t-il pas trop d'obstacles de type poteaux. Des personnes se demandent comment éviter les motos sur le REV.

Pourquoi ne va-t-il pas plus loin, vers la piscine, le stade de St Lys ?

Un interlocuteur rappelle que Fonsorbes est relié à la station d'épuration de La Salvetat ; il se demande si cet itinéraire pourrait convenir. Ainsi le REV 9 éviterait le centre de La Salvetat.

A la table 5

Les participants notent qu'il existe des habitudes de déplacements piétons entre Fonsorbes et St-Lys. Et qu'aucune solution n'est proposée face à l'inexistence des transports en commun pour rejoindre le Linéo 3 ou même le métro. Des garages à vélo seront les bienvenus près des stations de bus. Le REV 8 pourrait être un lien

intéressant même si certains se demandent si la place nécessaire à son aménagement est suffisante.

Dans le centre de Fonsorbes il est recommandé d'être attentif à la circulation de voitures rue des Ecoles et d'envisager d'élargir les trottoirs rue de La Poste.

La version du REV 8 en contournement rend plus difficile son lien avec le REV 9 dont l'usage est exclusivement connoté « travail ».

Si le REV 4 pourrait comporter une vocation « loisirs » le week-end, notamment en direction de Toulouse le long du Touch, il pourrait également être utile pour rejoindre la future ligne C du métro à Colomiers.

RÉSUMÉ

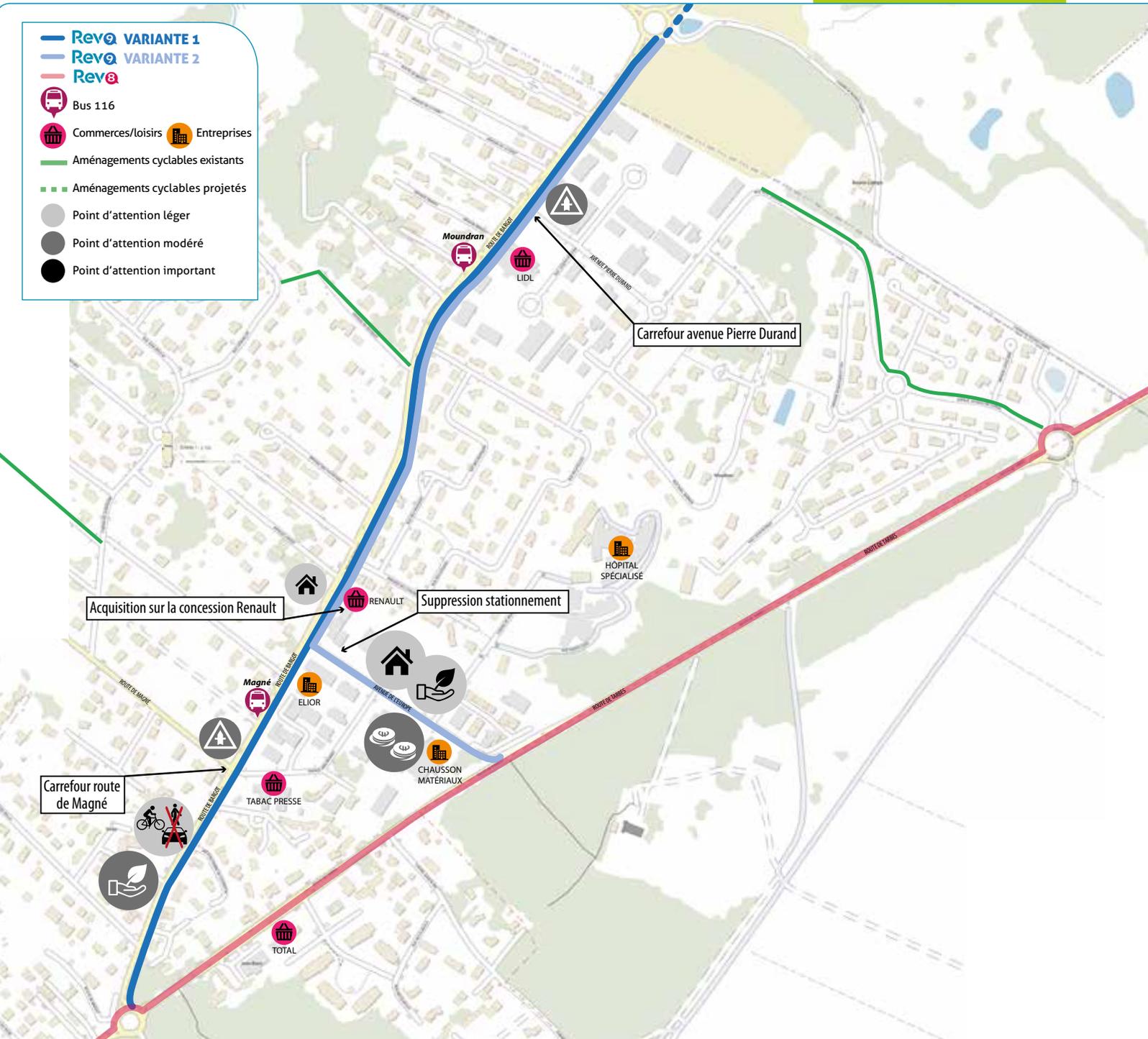
Les observations d'ordre général sur les 3 tracés sont globalement positifs, avec l'approbation du choix global des tracés pour les REV 4, 8 et 9 de cette zone Ouest.

Concernant la traversée de Fonsorbes qui a particulièrement intéressé les participants de cet atelier, une majorité penche en la faveur du scénario 1 (le plus central) et rejettent l'idée d'un contournement (2 tables). Sont mentionnés : le vécu positif de la configuration actuelle de circulation dans Fonsorbes en raison des travaux sur la RD 632 (2 tables), la nécessité de protéger les cyclistes rue de La Poste (3 tables), la volonté de voir le REV faire la jonction avec le réseau de transports en commun existant vers Toulouse (2 tables), le doute quant à la possible harmonie entre les différents modes de déplacement (1 table) ainsi que sur la faisabilité de l'ouvrage en raison du manque de surface libre et des obstacles au sol (2 tables).

2. SUR LA SÉQUENCE « ROUTE DE BRAGOT » (REV 9)

ROUTE DE BRAGOT

- Rev9 VARIANTE 1
- Rev9 VARIANTE 2
- Rev8
- Bus 116
- Commerces/loisirs Entreprises
- Aménagements cyclables existants
- - - Aménagements cyclables projetés
- Point d'attention léger
- Point d'attention modéré
- Point d'attention important



A la table 1

La variante 1 (REV à l'Est de la route de Bragot) est vue comme plus appropriée car directe, avec moins de dénivelé, en terrain plat. Son seul inconvénient : la nécessité d'abattre des arbres qu'il faudra compenser.

La variante 2 (REV par av. de l'Europe) est considérée comme impropre à l'aménagement car située sur une ZA avec différentes activités (carrosserie, menuiserie, concessionnaire et l'entreprise Chausson matériaux) causant des allées et venues et le stationnement de véhicules parfois de catégorie poids-lourds.

A la table 2

La préférence va à la variante 1, (REV à l'Est de la route de Bragot), plus pratique, directe et continue, sans trop de dénivelé, en connexion avec la route de Magné, piste cyclable existante. La continuité vers le collège de Fonsorbes est intéressante.

On y signale que les voitures vont vite à cet endroit où les piétons sont rares. Ils resteront sur le trottoir de l'autre côté du REV.

Du point de vue de l'environnement, il est toujours préférable de ne pas couper d'arbres mais ceux présents ici sont-ils sains ? Il serait intéressant de se le demander.

Remarques : l'acquisition de terrains Renault est-elle vraiment nécessaire ?

La signalétique devra être très soignée pour les usagers du vélo qui ont parfois du mal à la percevoir.

La possibilité d'aller jusqu'à Plaisance en vélo puis d'emprunter le Linéo serait une très bonne offre multimodale.

La variante 2 (REV par av. de l'Europe) ne semble comporter que des inconvénients : financier d'abord avec le risque de non utilisation car les cyclistes privilégieront un accès plus direct. De sécurité ensuite en raison de la présence de concessions, garages et commerces et de la circulation de semi-remorques dans cette zone. L'aménagement pourrait être néfaste donc à la fois pour les cyclistes et pour l'activité économique.

A la table 3

Nous sommes ici en présence d'un rejet des deux variantes soumises à la concertation débouchant sur une proposition spontanée de troisième variante.

La variante 1, (REV à l'Est de la route de Bragot), suscite l'indifférence, elle apparaît sans avantage ni inconvénient hormis un nécessaire abattage d'arbres pouvant être compensé par un enrobage poreux instauré au sol.

La variante 2, (REV par avenue de l'Europe) ne semble pas judicieuse à cause de l'importance de la zone d'activité qu'elle comprend, du manque de visibilité au niveau de la rue Jean Blanc, du passage des collégiens par la route de Magné et enfin des problèmes d'imperméabilisation des sols du fait de l'ouvrage.

Une variante 3 se fait jour avec positionnement :

- d'un sens unique pour les voitures route de Bragot entre la route de Magné et le rond-point François Mitterrand
- d'un nouveau grand rond-point entre l'avenue de l'Europe et le rond-point François Mitterrand

A la table 4

La variante 1, (REV à l'Est de la route de Bragot) recueille les suffrages du fait de la très bonne continuité et lisibilité du parcours, de la présence d'arbres d'essences non remarquables, de l'absence de sorties directes d'habitations, de trottoirs opposés au sens de circulation. En revanche quelques piétons peuvent ponctuellement la fréquenter, descendant du bus notamment. Ils doivent pouvoir rejoindre la partie piétonne. Pourquoi ne pas conserver des trottoirs des deux côtés ?

Sur la route de Tarbes il faut sécuriser également les traversées de cyclistes au niveau de Total et du chemin de Jeanne d'Arc.

La variante 2, (REV par avenue de l'Europe) apparaît génératrice de circulation moins fluide à cause de la présence de garages automobiles et des stationnements associés (emprises sur trottoirs). Il faudrait les supprimer ?

En outre, double sens puis sens unique devraient se succéder.

A la table 5

La variante 1 à l'Est de la route de Bragot est privilégiée par les participants car plus simple d'utilisation, sans arbres d'essences remarquables, sans sorties directes sur la voie et avec un trottoir disponible dans l'autre sens. La vigilance est néanmoins recommandée vis-à-vis des piétons ponctuels et des usagers descendant du bus.

La variante 2, par l'avenue de l'Europe souffre de stationnements proches des garages automobiles, de la circulation en double sens puis à sens unique et généralement d'une moins grande fluidité.

RÉSUMÉ

Concernant la séquence du REV 9 « Route de Bragot », 4 tables sur 5 choisissent la variante 1 pour ses aspects pratiques et directs, sa continuité notamment. Les points de vigilance soulevés sont : l'abattage d'arbres et la sécurité des piétons. La table 3 exprime son rejet des variantes 1 (sans raison précisée) et 2 (à cause de la zone d'activité trop dense) et préconise d'imaginer une variante 3 qui passerait également route de Bragot mais avec une circulation à sens unique pour les voitures.



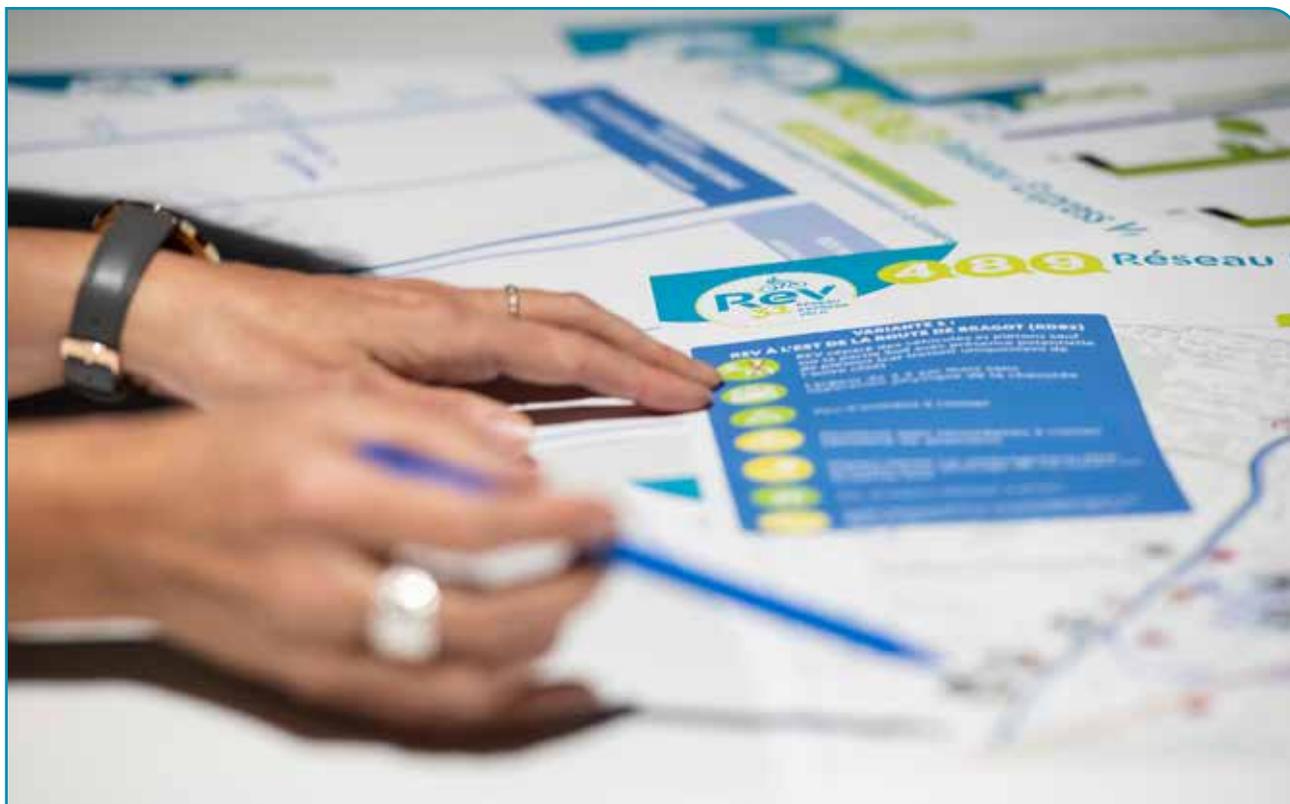
©Hélène Pessayres/CD31

CONCLUSION

En conclusion Jean-Michel Fabre se réjouit de constater une fois de plus ce soir que « ressortent de cet atelier des éléments certes classiques mais aussi d'autres auxquels le maître d'ouvrage ne s'attendait pas forcément ».

Il rappelle que « si toutes les variantes présentées sont en discussion c'est que l'on se donne le temps de la concertation et cela est bien normal car le Conseil départemental entend construire le Réseau Express Vélo pour des années. Il lui revient de faire les bons choix comme cela fut le cas lors de l'aménagement du réseau routier départemental, afin que les générations futures en soient satisfaites ».

Julien Klotz remercie madame la Maire de Fonsorbes et les élus présents pour leur « partage des mêmes ambitions que le Conseil départemental, au même moment ».



©Hélène Resnayes/CD31

Annexes



4 8 9

Réseau Express Vélo

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Annexes – Travail sur les variantes

Table 1

Critères	Variante 1 : REV à l'Est de la Route de Bragot		Variante 2 : REV par l'avenue de l'Europe	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires		Abattage d'arbres qui devra être compensé		
Continuité et lisibilité du parcours	Tracé plus direct et plus logique			Présence de concessionnaires poids-lourds
Sécurité des cyclistes				Beaucoup d'entrées et de sorties de véhicules + Places de stationnement pour les véhicules
Confort d'utilisation	Plat			
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire				
Autres critères				Passage dans une zone d'activités, tracé moins approprié

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

Variante 1

Pour quelles raisons ?

- Plus directe, plus logique
- Moins de sorties à croiser
- Dénivelé plat

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Table 2

Critères	Variante 1 : REV à l'Est de la Route de Bragot		Variante 2 : REV par l'avenue de l'Europe	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	<ul style="list-style-type: none"> - Il faudrait connaître l'essence et la santé des arbres concernés pour pouvoir donner un avis éclairé sur l'abattage d'arbres - L'important est de ne pas artificialiser 			
Continuité et lisibilité du parcours	<ul style="list-style-type: none"> - Peur des piétons : il faut qu'ils restent sur le trottoir de l'autre côté du REV - Les voitures circulent vite 	Question technique : Y a-t-il besoin d'une acquisition de Renault ?		
Sécurité des cyclistes				
Confort d'utilisation	Itinéraire le plus direct, les cyclistes ne veulent pas faire de détours			Passage par une zone commerciale : <ul style="list-style-type: none"> - danger pour les cyclistes - Risque de perturber l'activité économique - Beaucoup de semi-remorques circulent sur cette voie
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire	Envisager une connexion avec la Route de Magnés et la voie cycliste existante, ce qui assurerait la continuité vers le collège si l'option était maintenue.			
Autres critères	<ul style="list-style-type: none"> - Bien penser à la signalétique - Aller vers Plaisance pour prendre le Linéo serait idéal pour les cyclistes pour favoriser l'intermodalité 			

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

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Table 3

Critères	Variante 1 : REV à l'Est de la Route de Bragot		Variante 2 : REV par l'avenue de l'Europe	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	Bof Ni avantages, ni inconvénients	Abattage d'arbres, mais compensé par végétalisation		Problèmes d'imperméabilisation des sols
Continuité et lisibilité du parcours				Les collégiens passent par la Route de Magnès puis par l'Avenue de l'Europe ce ne serait pas judicieux
Sécurité des cyclistes				Zone d'activité importante
Confort d'utilisation				Manque de visibilité au moment de tourner à Jean Blanc
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire				
Autres critères				

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

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Table 4

Critères	Variante 1 : REV à l'Est de la Route de Bragot		Variante 2 : REV par l'avenue de l'Europe	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires	C'est une évidence malgré l'impact écologique, à compenser notamment sur la proposition Arne (voir synthèse)	---		
Continuité et lisibilité du parcours	++++			
Sécurité des cyclistes	++++			
Confort d'utilisation	++++			
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire	Neutre			
Autres critères	Attention de permettre aux piétons de rejoindre la partie piétonne Au mieux conserver les trottoirs des deux côtés, car cela sera très problématique. Ex. Arrêts de bus			

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

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Table 5

Critères	Variante 1 : REV à l'Est de la Route de Bragot		Variante 2 : REV par l'avenue de l'Europe	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Impacts environnementaux et sanitaires		Abattage d'arbres, mais ce ne sont pas des espèces remarquables Il faut néanmoins prendre des mesures compensatoires		
Continuité et lisibilité du parcours	Plus simple			- Nombreux stationnements - Existence de garages automobiles - Il faudrait retirer le stationnement à cause des activités présentes
Sécurité des cyclistes	Penser aux différences altimétries entre pistes et routes			Problème de circulation : double-sens puis sens unique
Confort d'utilisation	- Pas de sorties directes - Plus intuitif - Les trottoirs sont présents dans l'autre sens c'est suffisant pour les piétons.	- Piétons ponctuels - attention aux usagers qui descendent des bus		Moins fluide
Connexion avec les pôles d'échanges et lieux importants du territoire				
Autres critères				

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

Non complété par la table

Pour quelles raisons ?

Non complété par la table

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Remarques & observations sur les tracés des 3 REV

Table 1

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
La question des jonctions : point de vigilance : y aura-t-il des modifications ?		
Fuseaux de tracés : efficaces et logiques		
Important de circuler à pied ou à vélo ou la D632 → Aménagements intéressants		
Passage de la rue de la Poste		

Table 2

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
<p>Pour la traversée de Fonsorbes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Scénario 3 : Détour important qui ne semble peu opportun pour un usage quotidien, dénivelé opportun. Scénario avec objectif « tourisme » - Scénario 1 : Rue de la Poste : aucune visibilité en tant que cycle <p>Attention aux traversées, cela nécessite un « stop »</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protection pour les vélos - Pourquoi ne pas faire arrêter les automobilistes - Inverser les stop - Si un scénario permettait une déviation de véhicules → <p>Attention au bruit des voitures</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sortie de Saint-Lys : Beaucoup d'obstacles : chicanes, barrières → <p>Problématiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Question de la continuité du REV 8 à Saint-Lys, vers le centre-ville (Pas de piste à Saint-Lys) 		

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Table 3

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
<ul style="list-style-type: none"> - Etudier la possibilité de laisser les voitures en sens unique (Fonsorbes-Saint-Lys) et les vélos à double-sens, comme actuellement pendant les travaux - Garder l'aménagement de la contournante pour les trajets vélos-loisirs - Comparer la fluidité / fréquence de circulation pendant 4 mois - Variante par la rue de la Poste, pas assez sécurisée - Plaisance-du-Touch : privilégier le passage par l'Est car plus large 	<p>Prévoir végétalisation avec végétaux adaptés → Réchauffement climatique / endroits</p>	<p>On est contents que les axes soient reliés par l'Ouest</p>

Table 4

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi à Saint-Lys on ne descend pas plus loin ? Pour desservir la piscine, le collège, stade de Fonsorbes - A Saint-Lys : est-ce que l'on est vraiment en condition REV ? Est-ce qu'on a de la place ? - Peur des futures ZAC jusqu'à Fonsorbes (Entrées-Sorties de véhicules) - Passage Chemin Debout ? - Beaucoup de débats, d'interrogations et de solutions pour le passage dans Fonsorbes - Pourquoi cette option n'est-elle pas étudiée ? (voir contribution sur la carte participative, proposition de variante) 	<p>- Est-ce que cela a été étudié (voir contribution sur la carte participative, proposition de variante) et plus loin jusqu'à la station d'épuration ?</p> <p>Très positif en termes de desserte</p>	<p>Point de connexion possible pour Cugnaux (Idée pour Toulouse Métropole) : Voir contribution sur la carte participative</p>

Annexes-Concertation sur les REV Ouest - CR atelier du 22/11/21 à Fonsorbes

Table 5

Vos observations sur le REV 8	Vos observations sur le REV 9	Vos observations sur le REV 4
<ul style="list-style-type: none"> - Très piéton : important d’y répondre parce qu’il y a de fortes habitudes de déplacements piétons entre Fonsorbes et Saint-Lys - Penser à aller jusqu’à la 3^e ligne de métro - Alternative aux transports en commun inexistants - Rejoindre le Linéo, prévoir garages à vélo - Dans Fonsorbes – centre : attention à la circulation des voitures rue des écoles - Risque de privatisation de la rue par les autres voitures - Rue de la poste à Fonsorbes : élargir les trottoirs - Contournement : dur de rejoindre le REV 9 - Attention au faux-plot et côte de Fonsorbes à Plaisance <p style="text-align: center;">Un REV qui permettra des usages travail + loisirs</p>	<p style="text-align: center;">Un REV pour un usage quasiment exclusivement réservé au travail</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aller vers le Touch, vers Toulouse pour être plus sympa - Relier le RER C à Colomiers <p style="text-align: center;">Un REV pour usage de loisirs le week-end</p>

Concertation

ATELIER FONSORBES

(secteur Ouest)

Le 22 novembre 2021 à Fonsorbes,
salle du Trépadé.



489

Réseau Express Vélo