



RÉSEAU EXPRESS VÉLO

**Intégrer l'approche sensible à
la pratique du vélo:
préconisations d'aménagement**

Démarche exploratoire

DECEMBRE 2020

SOMMAIRE

04 INTRODUCTION

Le Réseau Express Vélo (REV) : premières réalisations à Rennes

06 ENVIRON 30 KM DU REV RÉALISÉS À RENNES

07 UNE SIGNALÉTIQUE SPÉCIFIQUE AU REV

Missions de l'Audiar sur le REV : méthode

08 UNE DÉMARCHE EXPLORATOIRE ET EXPÉRIMENTALE

08 LE POINT DE DÉPART : PARTIR DES ATTENTES DES CYCLISTES

Préconisations d'aménagement sur des situations-types

12 VALORISER UN PASSAGE SOUS UN TUNNEL

14 ANIMER UN LINÉAIRE LE LONG D'UN AXE TRÈS ROUTIER

16 AFFIRMER LES ENTRÉES ET SORTIES DU REV

18 AJOUT D'ÉLÉMENTS LUDIQUES POUR DIVERSIFIER LE PARCOURS : LE PUMPTRACK

20 COMMUNIQUER À L'OUVERTURE D'UNE LIGNE POUR FAIRE CONNAITRE LE REV

22 UNIFORMISER LE REVÊTEMENT DE SOL POUR MARQUER LA CONTINUITÉ DE L'ITINÉRAIRE

INTRODUCTION

Le développement de la pratique cyclable : une des priorités du PDU

La réalisation du Réseau Express Vélo (REV) est une priorité inscrite dans le Plan de Déplacements Urbains 2019 – 2030 (PDU) de Rennes Métropole approuvé le 30 janvier 2020.

Le REV constitue le réseau structurant du Schéma Directeur Vélo métropolitain. Il est complété par un maillage de liaisons communales et intercommunales.

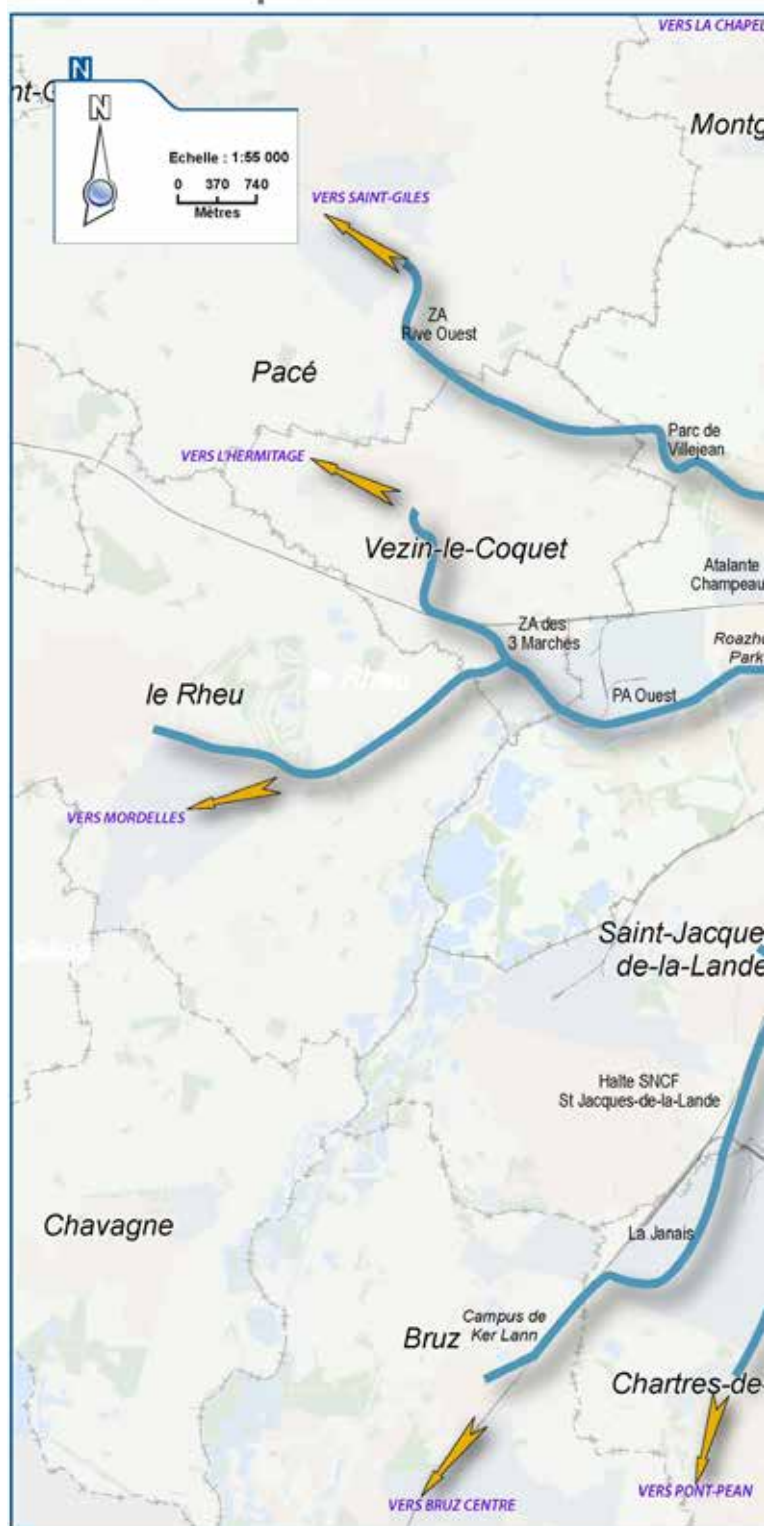
L'objectif de cette infrastructure cyclable est d'offrir une alternative crédible à la pratique motorisée, d'augmenter la part de déplacement en vélo, notamment du quotidien, de développer le vélo à assistance électrique. Pour cela les lignes du REV proposeront des itinéraires continus et sécurisés aux cyclistes, dans Rennes et entre Rennes et les communes de première couronne.

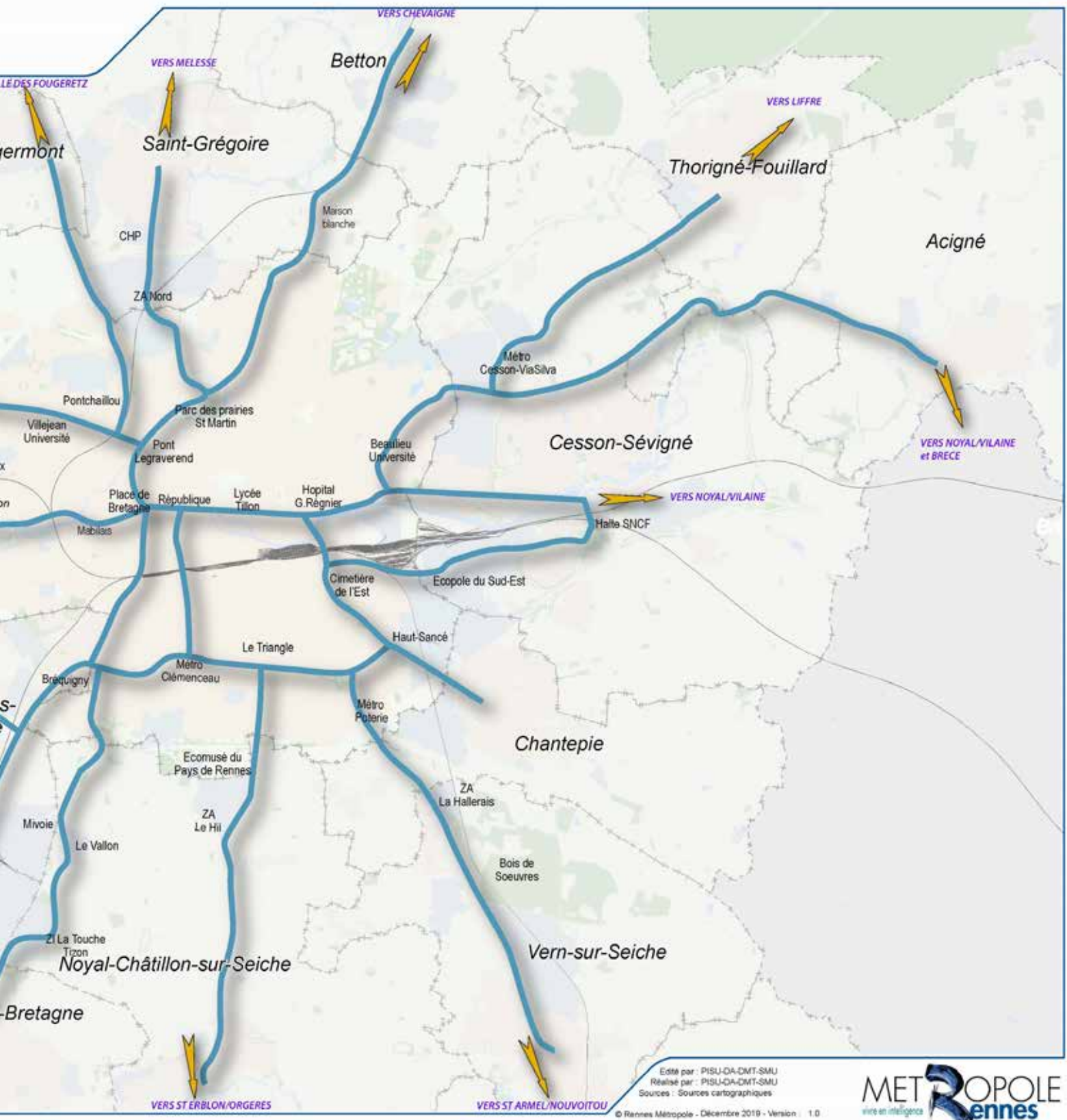
Le PDU se donne comme objectifs de faire progresser la part modale de 3,7 à 9 % pour le vélo d'ici 2030.

Au-delà des aménagements nécessaires pour sécuriser la pratique cyclable, jusqu'où souhaite-t-on aller pour offrir une piste cyclable « à haut niveau de service » ?

Les études nécessaires à la réalisation des aménagements sont pilotées par Rennes Métropole. En 2019 l'Audiar a effectué un travail exploratoire afin de proposer des aménagements complémentaires à l'infrastructure. Les propositions de l'Audiar s'inscrivent dans une démarche exploratoire, où les scénarios présentés en complément de l'infrastructure, dont Rennes Métropole assure la maîtrise d'ouvrage, apportent une dimension ludique, artistique et pédagogique, pour donner envie de faire du vélo !

Réseau Express Vélo Rennes Métropole





Le Réseau Express Vélo : premières réalisations à Rennes



© Didier Gouray, Rennes ville et Métropole.

ENVIRON 30 KM DU REV RÉALISÉS À RENNES

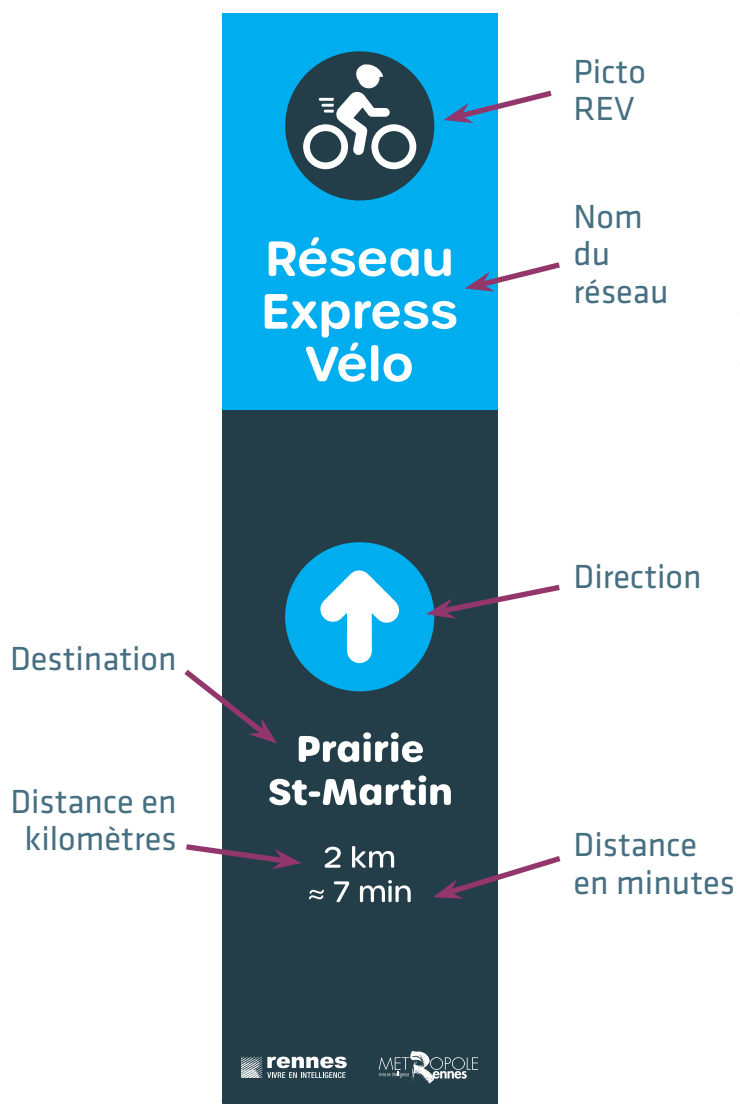
Sur les 105 km envisagés du REV, à ce jour, près de 30 km sont déjà réalisés ou presque dont les deux premières liaisons continues de 5 km allant de Place de Bretagne à Roazhon Park et vers les prairies Saint-Martin ont été mises en service en novembre 2018.

Ainsi, la place de Bretagne s'inscrit au cœur de ce réseau avec l'installation en complément d'un compteur vélo. Les quais de la Prévalaye, boulevard de Chézy, rue de Lorient en direction du Roazhon Parc sont désormais aménagés avec une double piste cyclable, séparée des voitures et des piétons.

Quai de la Prévalaye.



© Didier Gouray, Rennes ville et Métropole.



UNE SIGNALÉTIQUE SPÉCIFIQUE AU REV

Une signalétique spécifique pour le REV a été validée et mise en place sur la partie rennaise. Elle sera déclinée également sur la partie extra-rocade. Les propositions de l'Audiar seront donc complémentaires à cette signalétique.

Des panneaux à la verticale indiquent la destination, la direction et des distances en kilomètres et minutes (pour une vitesse moyenne de vélo classique)

Au sol, le pictogramme du cycliste sera complété par les doubles chevrons bleus.





Missions de l'Audiar sur le REV : méthode

© Audiar

UNE DÉMARCHE EXPLORATOIRE ET EXPÉRIMENTALE

L'objectif de cette étude est d'illustrer des préconisations d'aménagement ou d'actions - parfois innovantes – auprès des services, des élus et des usagers. Les expérimentations proposées ne relèvent pas nécessairement du domaine de l'ingénierie de l'infrastructure, mais parfois invoquent les champs artistiques et ludiques. Une manière aussi de répondre à la dimension corporelle et sensorielle de la pratique du vélo, souvent mise en avant par les cyclistes.

LE POINT DE DÉPART : PARTIR DES ATTENTES DES CYCLISTES

Notre approche est bien de partir des besoins et attentes des usagers, récoltés lors des précédentes études menées par l'agence. En 2016, l'Audiar a réalisé une enquête auprès de 40 cyclistes à partir d'entretiens et de 34 parcours commentés¹. Les résultats ont permis de cerner la pratique, les impératifs et les motivations invoquées pour se déplacer à vélo.

Au regard de nos échanges avec les cyclistes, quatre défis ont émergé :

- la lisibilité et la sécurité du réseau
- la sécurité du cycliste
- le réseau comme destination de loisirs
- le confort et le bien-être

Ces quatre défis ont fait l'objet d'un séminaire de créativité *Tous en selle !* en 2017 qui a débouché sur la proposition de dix idées d'aménagement².



¹ Le vélo comme expérience urbaine, Juin 2016.

² Dix idées concrètes et opérationnelles pour améliorer la pratique du vélo dans l'agglomération rennaise, Juin 2018.

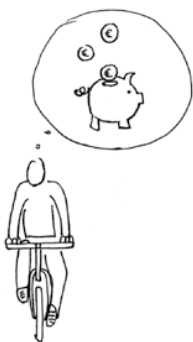
L'EXPÉRIENCE URBAINE

des cyclistes

La pratique et les motivations pour se déplacer à vélo ont changé au cours des 20 dernières années.

On sait aussi que le vélo n'est pas seulement un mode de déplacement, c'est aussi un mode de découverte et d'appropriation de la ville, une expérience urbaine.

POURQUOI FAIT-ON DU VÉLO AUJOURD'HUI ?



UN TRANSPORT PAS CHER

Le vélo reste un mode de déplacement peu coûteux notamment pour les jeunes et les étudiants pour qui « un euro est un euro ». C'est également vrai pour des actifs au budget serré. L'achat et le coût du fonctionnement d'un vélo de base sont réduits : pas de garage, pas de stationnement ni de carburant, ni d'assurance. Au-delà du faible coût d'usage et de la simple dimension utilitaire, d'autres motivations apparaissent.



LE « VÉLO SANTÉ »

Le sport et la santé sont aujourd'hui des motifs d'engagement dans la pratique du vélo. Les citoyens se mettent au « vélo santé » pour se bouger et retrouver le sens de leur corps. D'autres pratiquent un vélo quotidien dans la continuité d'une pratique sportive du week-end. Cela permet de garder le rythme et de se maintenir en forme.



LE « VÉLO ZÉRO STRESS »

D'autres personnes expérimentent le vélo pour trouver une alternative à une vie urbaine compliquée. Ils n'en peuvent plus des contraintes d'usage de la voiture, des embouteillages, des difficultés à se garer... Bien sûr, les difficultés objectives de circulation et de stationnement peuvent sembler légères à Rennes au regard d'autres métropoles. Pour tant, des Rennais les trouvent éprouvantes. Des personnes essayent le vélo, parfois à assistance électrique, et l'expérience devient concluante.



LE « VÉLO SENSIBLE »

Beaucoup insistent sur les dimensions corporelle et sensorielle. Le vélo est un mode immersif faisant jouer tous les registres corporels : les odeurs agréables ou non liées à la pollution, aux gaz d'échappement, le vent, la pluie, la fraîcheur, le soleil, la chaleur, les bruits de la ville et le silence de la campagne, la sensation de vitesse et de glisse. Des cyclistes évoquent aussi le plaisir de longer un cours d'eau, de profiter d'un paysage de campagne ou de l'ambiance d'un centre ancien...

QU'EST-CE QUI COMPTE POUR LES CYCLISTES ? QUE VEULENT-ILS ?

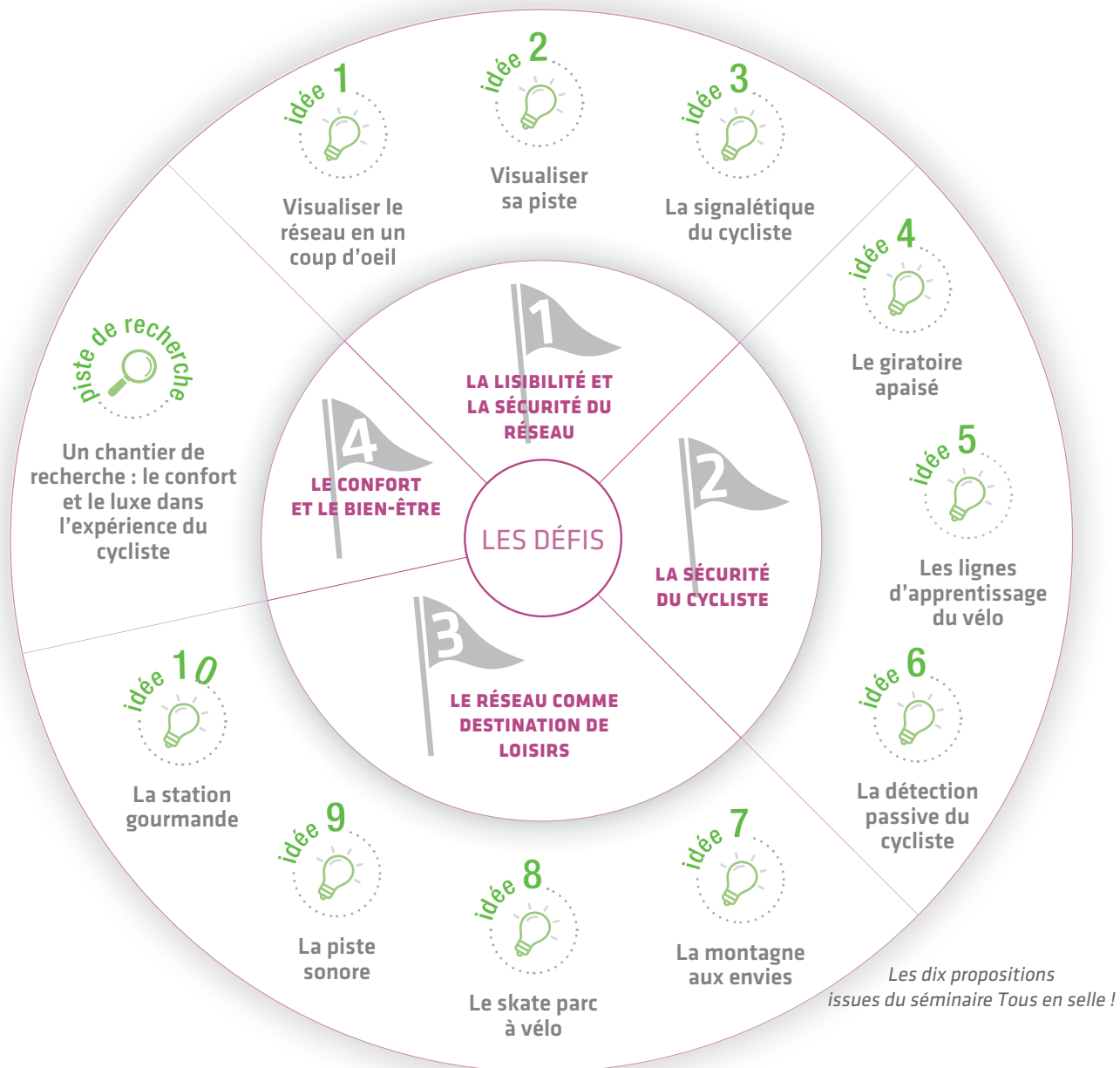
UN RÉSEAU FLUIDE, CONTINU ET SÉCURÉ

Il ne s'agit pas forcément d'un réseau complet de pistes et de bandes, mais d'un réseau sans insertions brutales et dangereuses dans le flux automobile. Ce réseau vélo existe en partie mais il est incomplet. Il y a des trous et des points noirs. Livrer un réseau continu et sécurisé est le chantier prioritaire. Vivre une expérience agréable et confortable. Faire du vélo, c'est aussi une expérience sensorielle. Le cycliste est au contact des éléments naturels et la pratique du vélo donne lieu à une appropriation forte de la ville, dans l'agglomération de Rennes et dans des communes qui baignent dans des paysages de

campagne. Le second chantier est d'intégrer cette dimension de l'expérience dans l'aménagement et les nouvelles offres de services aux cyclistes.

La simplicité d'usage de la ville. Le vélo se situe dans l'immédiateté. La pratique du vélo est libre. Elle dépend uniquement de soi. Le métro, le bus, c'est contraint par les arrêts et les horaires. Le vélo, non. Il permet de porter le vélo. Les cyclistes apprécient cette praticité et simplicité d'usage. Ces dimensions sont également à intégrer dans l'espace des solutions pour développer l'usage du vélo.

Extrait de la synthèse du séminaire *Tous en selle!*



© Arnaud Loubry, Rennes ville et Métropole.



Préconisations d'aménagement sur des situations-types

L'Audiar a étudié la mise en œuvre opérationnelle des dix propositions issues du séminaire *Tous en selle !* sur une série de situations-types dans lesquelles le cycliste peut se trouver en situation d'inconfort (ambiance trop routière, sentiment d'insécurité, perte de repère...

Les différents scénarios ont été étudiés du point de vue de leurs faisabilités, budget¹ et conditions de mise en œuvre. Six préconisations d'aménagement ont été retenues pour améliorer des situations-types le long du REV, chacune déclinées en options :

- 1. Valoriser un passage sous un tunnel**
- 2. Animer un linéaire le long d'un axe très routier**
- 3. Affirmer les entrées et sorties du REV**
- 4. Rendre ludique l'itinéraire**
- 5. Communiquer à l'inauguration d'une ligne pour faire connaître le REV**
- 6. Uniformiser le revêtement au sol pour marquer la continuité**

Un travail partenarial a été nécessaire pour étudier les modalités de mise en œuvre

Les services ou structures rencontrés lors de cette phase d'approfondissement :

- La Direction de l'Espace Public et des infrastructures,
- la Direction de la Culture,
- la Direction des Jardins et de la Biodiversité
- la Direction des Sports
- la Direction de quartier,
- des associations de quartier.

¹ Les estimations budgétaires ne figurent pas dans ce document, mais dans le rapport technique à diffusion restreinte.

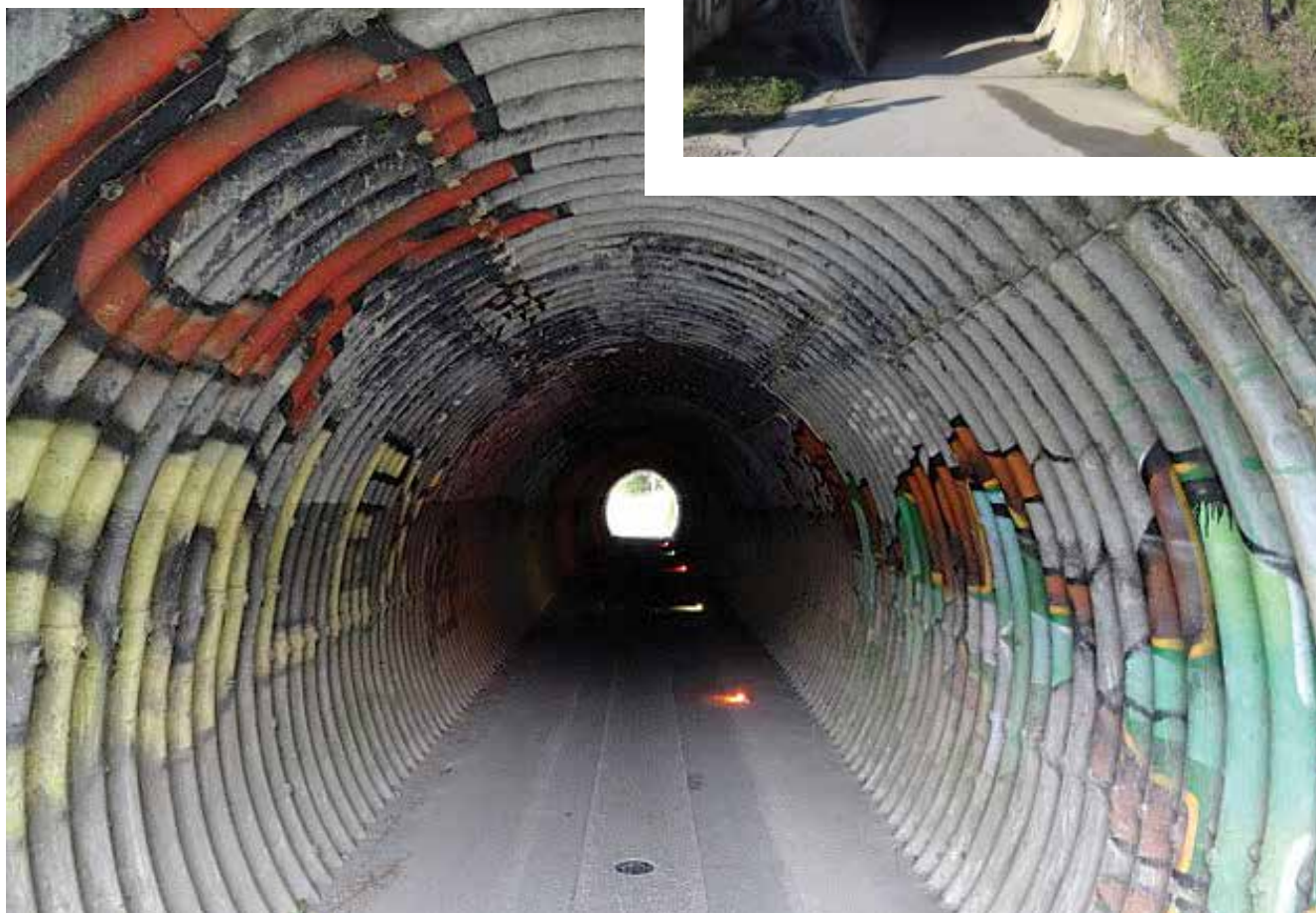
1. VALORISER UN PASSAGE SOUS UN TUNNEL

OBJECTIFS

Améliorer le confort et la sécurité. En faire un moment agréable et amusant de l'itinéraire.

CONSTATS

- En passage sous la rocade, les tunnels sont assez longs
- Formes architecturales intéressantes (mur de soutènement, paroi)
- Ce sont généralement des espaces en retrait du passage principal et en contrebas, peu mis en valeur
- Espaces anxiogènes avec lumière insuffisante pour rassurer le passant
- Espaces sonores malgré le mur antibruit le long de la rocade
- Passage à deux vélos parfois étroit.



OPTIONS

OPTION 1 // BASIQUE

Mise en lumière pérenne pour améliorer la vision (pas de balisage). Avec un éclairage encastré, fonctionnant en journée également.

Coup de peinture (couleur claire) dans le tunnel et sur les murs de soutènement.

OPTION 2 // STREET ART

Commande pour une fresque de street art sous le tunnel, et aux entrées (murs de soutènement).

Exemple : Fresque Teenage kicks (prochaine biennale en 2021).

OPTION 3 // MISE EN LUMIÈRE

Mise en lumière plus artistique, issue d'une commande publique ou d'une conception en interne comme ce fut le cas pour le tunnel du Rouergue à Villejean*.

* Conception / réalisation par la DEI Moe Eclairage public de Rennes Métropole.



Tunnel James Turrel, Arizona.



Wendy Dixon-Whiley, Australie.



Mr Thoms, Italie.



Tunnel du Rouergue, Rennes.

Options	Avantages	Inconvénients	Coûts moyens
OPTION 1 // BASIQUE	<ul style="list-style-type: none"> Eclairage pérenne avec graduation selon les saisons Alimentation électrique déjà présente 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de réponse créative Risque fort de graffitis aux murs appropriation du lieu 	Variable suivant le projet
OPTION 2 // STREET ART	<ul style="list-style-type: none"> Fresque sur les murs de soutènement Fresque sur toute la surface intérieure du tunnel 	<ul style="list-style-type: none"> Risque que ça soit recouvert par d'autres tags, s'abîme avec le temps Tôle ondulée : support moins adapté pour de la fresque ? 	60 € / m ²
OPTION 3 // MISE EN LUMIERE	<ul style="list-style-type: none"> Commande publique pour une œuvre lumineuse : originalité de l'œuvre Conception en interne : moins coûteuse. Connaissance des problématiques techniques et de maintenance 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en lumière éphémère plus compliqué Difficultés à la remise en état initial si dégradations Moins artistique mais n'empêche pas néanmoins une réponse créative 	Variable suivant le projet

2. ANIMER UN LINÉAIRE LE LONG D'UN AXE TRÈS ROUTIER

OBJECTIFS

Sécuriser le cycliste et lui donner un sentiment de sécurité. Le deuxième objectif vise à valoriser la politique vélo de Rennes Métropole par un aménagement exemplaire qui sera très visible depuis l'axe routier : rechercher « l'effet vitrine »

CONSTATS

- Pour des raisons de tracé direct et de mobilisation du foncier, le REV emprunte sur plusieurs tronçons des linéaires le long de 2x2 voies très passantes,
- Ce sont des axes d'entrée de ville sur Rennes très visibles,
- Il n'y a généralement pas d'éclairage public pour guider un cycliste sur ces tronçons,
- Le cycliste ressent un sentiment d'insécurité lié à l'absence de séparateur physique entre lui et les véhicules (dont beaucoup de camions)
- C'est un environnement routier très sonore et pollué aux heures de pointe.



Situation actuelle le long de la RD 837.



Situation actuelle le long de la RD 86.

OPTIONS

OPTION 1 // FRESQUE STREET ART

Commande artistique d'une fresque qui recouvre tout le linéaire de la GBA (environ 370 m). Réalisation par un collectif d'artistes.

Exemple ci-contre : une GBA de 1 km peinte par le collectif d'artistes 100pression – « Route du soleil, D5 » à Tourouvre (61).



Fresque sur GBA, Tourouvre (61).

© D.R.

OPTION 2 // BALISAGE LUMIÈRE

Aménagement lumière pour :

- baliser la piste la nuit,
- mettre en valeur l'infrastructure depuis la route.

Aspect artistique et esthétique recherché.

Variante : intégrer au-dessus de la GBA des panneaux en verre acrylique gravés au laser et éclairés par LED pour en faire une signalétique lumineuse.



Enseigne lumineuse en verre.

© D.R.

OPTION 3 // UNE HAIE PLANTÉE COMME SÉPARATEUR

Entre la chaussée et la piste cyclable, réserver une bande suffisamment large pour planter une haie qui fera écran et séparateur entre voitures et cyclistes. Cette réponse se veut plus qualitative et paysagère que la GBA en béton.



Haie de séparation, Vancouver.

© D.R.

Options	Avantages	Inconvénients
OPTION 1 // FRESQUE STREET ART	<ul style="list-style-type: none"> • Facilité de mise en œuvre. • Possibilité de réaliser la fresque avant la pose de la GBA (suivant la mise en œuvre). • Imaginer également une fresque côté piste cyclable. • Pas de contrainte en termes de sécurité ou de norme routière. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre : nécessité de fermer une voie de circulation le temps de la réalisation de la fresque. • Gestion : lorsque la fresque sera abîmée, il sera difficile de la restaurer ou de la repeindre.
OPTION 2 // BALISAGE LUMIÈRE	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité d'éclairage photovoltaïque sur la GBA pour le guidage du cycliste. • Balisage sur la partie supérieure de la GBA. • Faible intensité lumineuse. • Réponse innovante (enseigne gravée au laser) • Un éclairage sur la GBA du type balisage lumineux ne sera pas du tout du même ordre d'intensité lumineuse que les grands lampadaires qui viennent d'être déposés, donc ne produira qu'une faible pollution lumineuse. 	<ul style="list-style-type: none"> • Va à l'encontre de la politique de Rennes Métropole qui souhaite une « trame noire » hors agglomération le long des grands axes routiers (cf. PCAET).
OPTION 3 // HAIE PLANTÉE	<ul style="list-style-type: none"> • Paysager. • Environnementale (infiltration de l'eau, franchissement faune...). 	<ul style="list-style-type: none"> • Largeur suffisante pour l'emprise d'une haie ? • Demande de l'entretien. • Pas suffisamment sécurisant à côté d'une 2x2 voies à 90 km/h.

3. AFFIRMER LES ENTRÉES ET SORTIES DU REV

OBJECTIFS

Il s'agit de donner les clefs d'accès à la ligne, de faire comprendre où elle commence, où elle se poursuit quand elle croise un autre axe, d'imaginer les dispositifs de guidages et d'indiquer les ressources ou services à la disposition des cyclistes.

- Marquer l'identité de la ligne,
- Signaler le début de la ligne et visualiser la continuité de la piste à chaque fois qu'il y a des changements de direction,
- Signaler la traversée de vélo aux carrefours et giratoires, ainsi qu'aux sorties de parcelles d'entreprises,
- Inciter au changement de comportement de l'automobiliste vis-à-vis du cycliste.

CONSTATS

- Aujourd'hui, les cyclistes ne sont pas prioritaires sur les traversées de voiries.
- Le cycliste se perd parfois dans la signalisation ou cherche son chemin.
- La signalétique du REV jalonne l'itinéraire, suivant le même principe que celui déployé sur Rennes (panneaux et doubles chevrons bleus)

Exemples de situations sur la ligne Rennes-Chartres-de-Bretagne




Source : AVP Servicad.

Début de la ligne, coté Rennes (quartier Bréquigny).




Source : AVP Servicad.

Traversée de la ZA le Vallon par la piste cyclable.





Réseau Express Vélo



Prairie St-Martin

2 km
≈ 7 min



OPTIONS

OPTION 1 // NORMALISÉE

Application de bandes bleues (code couleur du Réseau Express Vélo) au niveau des carrefours, 20 m avant / 20 m après.

Marquage au sol pérenne et reproductible sur toutes les lignes.

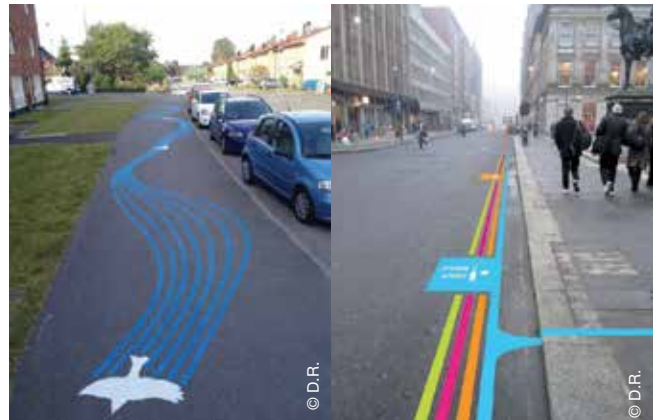
Complémentaire à une signalétique verticale.



OPTION 2 // RÉALISATION ARTISTIQUE ET COLLABORATIVE

Marquage conçu et dessiné par les habitants du quartier.

Les ateliers seraient animés par un artiste ou par une MJC ? C'est un évènement fort pour communiquer à l'ouverture de la ligne.



OPTION 3 // STATION AUTONOME PÉRENNE

Position d'un container ou d'une borne comme :

- support d'informations (affichage, plan, info, etc).
- mise à disposition d'une pompe à vélo.
- places de stationnement vélo sécurisées où on peut recharger sa batterie.



Options	Avantages	Inconvénients
OPTION 1 // NORMALISÉE	<ul style="list-style-type: none"> • Identité visuelle du REV spécifique. • Reproductible sur toutes les lignes du REV. • Facilité de lecture pour l'utilisateur. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le jalonnement au sol va faire doublon avec la signalétique verticale qui va être posée (sur le modèle de ce qui a été validé sur Rennes).
OPTION 2 // COLLABORATIVE	<ul style="list-style-type: none"> • Intéressant pour marquer les entrées du REV. • Évènement pour l'inauguration de la ligne. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessité de bien sécuriser le lieu le jour de l'inauguration. • Uniquement sur des voies locales ou les espaces piétons.
OPTION 3 // STATION AUTONOME PÉRENNE	<ul style="list-style-type: none"> • Offre un service complémentaire au cycliste. 	<ul style="list-style-type: none"> • Assez discret, ne marque pas l'identité du REV et le début de la ligne.

4. AJOUT D'ÉLÉMENTS LUDIQUES POUR DIVERSIFIER LE PARCOURS: LE PUMPTRACK

OBJECTIFS

Animer l'itinéraire de manière ludique et attirer un autre public utilisateur du REV.

Transformer un réseau cyclable utilitaire en équipement de loisirs : créer des étapes, des surprises, le long du chemin pour relancer l'intérêt du parcours.

CONSTATS

- Faire du vélo, c'est aussi une expérience. Elle est sensorielle, sportive, et souvent collective. Le soir après le travail, le week end avec des copains, pendant les petites vacances avec les enfants... autant de moments où le réseau express vélo, peut devenir moins speed et inciter les curieux à la balade ou à la farniente.
- L'aménagement de l'infrastructure, la construction d'équipements éphémères ou pérennes, peuvent jouer un rôle pour rendre un réseau beaucoup plus attractif. Et s'il crée des surprises, s'il relance l'intérêt et le coup de pédale, le réseau vélo, peut devenir, en tant que tel, une destination et un espace de loisir.



Pour lui, le vélo c'est surtout un moment ludique et de plaisir²



«C'est plus une balade : j'arrive détendu à la maison en revenant du travail» Philippe¹



«Le vélo c'est aussi un moment privilégié pour les petits échanges père-fils!» Patrick³

1, 2 et 3 Photos et commentaires issus des enquêtes sur 34 parcours auprès de cyclistes. Voir les parcours commentés sur le site internet de l'AUDIAR : Le vélo comme expérience urbaine.

OPTIONS



Lignes d'habileté.

OPTION 1 // LIGNE D'HABILETÉ

La ligne d'habileté est un **parcours parallèle à la piste cyclable**, qui propose des mouvements de terrain et une variété d'obstacles permettant aux cyclistes d'apprendre des habiletés fondamentales (équilibre, lecture visuelle des obstacles) de manière progressive et sécuritaire.

OPTION 2 // PUMTRACK EN TERRE

Un pumtrack est une piste composée de bosses et de virages et permet de rouler sans pédaler en « pompant » avec ses jambes et ses bras entre les bosses. C'est un équipement ludique et accessible à tous. Dans cette option, la structure est conçue en modelant le sol avec de la terre. Sur la Métropole ou à proximité, des pumtrack en terre ont été réalisés à Laillé, Orgères, la Mézière et la Chapelle Bouëxic.

OPTION 3 // PUMTRACK EN ENROBÉ BITUME

Dans cette option, la piste est recouverte d'un enrobé bitume, ou béton dans certains cas. Exemples à Nouvoitou et Mordelles.



Pumtracks en terre.



Pumtracks en enrobé béton ou bitume.

Options	Avantages	Inconvénients	Coûts moyens
OPTION 1 // LIGNE D'HABILETÉ	<ul style="list-style-type: none"> • Facilité de mise en œuvre. • Faible emprise au sol. • En terre, en pierre ou en bitume : ne bouge pas dans le temps. 	<ul style="list-style-type: none"> • Si modules en bois : peu durable dans le temps. 	
OPTION 2 // PUMTRACK EN TERRE	<ul style="list-style-type: none"> • Parcours modifiable dans le temps. • Possibilité d'utiliser la terre disponible sur la commune. • Prix abordable. • Existence d'une entreprise locale spécialisée dans ce type d'équipement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Entretien régulier. • Adapté aux VTT, BMX (pratique restreinte). • Site de Bréquigny : l'emplacement du pumtrack n'est pas approprié car il est éloigné de tout et est entretenu comme un espace semi-naturel pour favoriser la biodiversité. 	10 000€ pour 1 000 m ²
OPTION 3 // PUMTRACK EN ENROBÉ BITUMÉ	<ul style="list-style-type: none"> • Multi usages : sportifs et loisirs (trotinette, skate, roller...). • Peu d'entretien et solidité dans le temps. 	<ul style="list-style-type: none"> • Difficilement modifiable une fois réalisé. • Coût élevé lié au bitume et à la main d'œuvre pour la pose du revêtement. 	100 000€ pour 1 000 m ²

5. COMMUNIQUER À L'OUVERTURE D'UNE LIGNE POUR FAIRE CONNAITRE LE REV

OBJECTIFS

- A l'occasion de la livraison d'une ligne, orchestrer une communication auprès des habitants du secteur et in SITU pour faire connaître à un public le plus large possible l'existence de la ligne et les raisons pour la tester le plus vite possible !
- Donner envie d'expérimenter cette nouvelle infrastructure et d'en parler autour de soi.
- Encourager les personnes à utiliser le vélo en proposant des services autour du vélo pour améliorer et faciliter la pratique.



Exemple: entrée de Chartres-de-Bretagne au niveau du rond point de la Métairie.



OPTIONS

OPTION 1 // UN ÉVÈNEMENT MARQUANT POUR L'INAUGURATION

Organiser pour l'inauguration de la ligne un évènement marquant sur toute la ligne et en particulier aux entrées. Un objet créé spécialement pour l'occasion, qui « fait le buzz » ? Un spectacle d'art de rue ? L'idée est de trouver une formule qui capte l'attention d'un maximum de personnes, cycliste ou non.

Travailler avec une compagnie de théâtre pour animer la partie spectacle vivant ou avec une entreprise d'évènementiel pour créer l'objet.



La Maison du Vélo, Rennes.



Bus électrique Keolis, Belgique.

OPTION 2 // LA MAISON DU VÉLO MOBILE DE KEOLIS

Se raccrocher au plan d'actions défini par Kéolis, délégataire des services de mobilité de Rennes Métropole : un bus transformé en maison du vélo mobile.

La maison du vélo mobile se déplacera dans toutes les communes (bus itinérant) et se stationnera principalement dans les cœurs de bourg.

Options	Avantages	Inconvénients
OPTION 1 // L'ÉVÈNEMENT COMMUNICANT	<ul style="list-style-type: none"> • Évènementiel donc pas de coût de gestion ni entretien. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne laisse pas de trace, ni d'aménagement pérenne.
OPTION 2 // LA MAISON DU VÉLO MOBILE DE KÉOLIS	<ul style="list-style-type: none"> • Déplaçable dans toutes les communes (bus transformé en maison du vélo mobile). • Intégré dans le projet / DSP de Kéolis Rennes (plan d'actions vélo). 	<ul style="list-style-type: none"> • Un fonctionnement de 3 demi-journées par semaine.

6. UNIFORMISER LE REVÊTEMENT DE SOL POUR MARQUER LA CONTINUITÉ DE L'ITINÉRAIRE

OBJECTIFS

Le choix du revêtement de sol différent est une réponse à la recherche de lisibilité et continuité de la piste cyclable. Un revêtement clair procure un confort supérieur en utilisation nocturne, il réfléchit mieux la lumière que le bitume noir.

OPTION 1 // ENROBÉ NOIR SUR TOUTE LA LONGUEUR

C'est l'option la moins couteuse. Au niveau des intersections et des croisements, une résine gravillonnée peut être appliquée.

OPTION 2 // ENROBÉ ROUGE SUR TOUTE LA LONGUEUR DE LA PISTE EN SITE PROPRE

Ce revêtement distingue correctement la zone réservée aux cyclistes par rapport à la route ou au trottoir.

OPTION 3 // ENROBÉ CLAIR ET DRAINANT SUR TOUTE LA LONGUEUR DE LA PISTE EN SITE PROPRE

Même intérêt que l'option 2. Cependant cet enrobé clair procure plus de confort en vision nocturne, sa surface drainante permet l'infiltration directe des eaux de pluie et sa couleur claire absorbe moins de chaleur qu'un enrobé noir (donc participe à diminuer l'effet de chaleur urbain).



Options	Avantages	Inconvénients	Coûts moyens
OPTION 1 // Enrobé noir sur toute la longueur + résine gravillonnée aux intersections	<ul style="list-style-type: none"> Correspond au budget voté. 	<ul style="list-style-type: none"> N'apporte pas de confort visuel en situation nocturne. 	9,5 € / m ²
OPTION 2 // Enrobé rouge sur toute la longueur de la piste en site propre	<ul style="list-style-type: none"> Marque spécifiquement l'espace réservé aux cyclistes et distingue l'itinéraire du REV des autres pistes cyclables. 	<ul style="list-style-type: none"> C'est un coût supplémentaire. Pas adapté lorsque la piste n'est pas en site propre. 	25 € / m ²
OPTION 3 // Enrobé clair drainant sur toute la longueur de la piste en site propre	<ul style="list-style-type: none"> Idem option 2. Procure un confort et une meilleure visibilité en situation nocturne pour le cycliste, en particulier dans les portions non éclairées. Surface drainante. 	<ul style="list-style-type: none"> C'est un coût supplémentaire. Pas adapté lorsque la piste n'est pas en site propre. Plus cher. 	50 € / m ²



Contact

Camille Morand

02 99 01 86 50

c.morand@audiar.org

Séverine Grould

02 99 01 86 49

s.grould@audiar.org

**AGENCE D'URBANISME
ET DE DÉVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL
DE L'AGGLOMÉRATION RENNAISE**

3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz

CS 40716 - 35207 RENNES Cedex 2

T : 02 99 01 86 40 - www.audiar.org

[@Audiar_infos](https://twitter.com/Audiar_infos)