

Concertation

Réseau Express Vélo
départemental



Rev9

ATELIER

sur les équipements et l'éclairage du **Rev9**
à Fonsorbes, La Salvetat-Saint-Gilles et Plaisance-du-Touch

Le 22 novembre 2022-18h30

Espace Boris Vian - La Salvetat-Saint-Gilles

INTRODUCTION

50 personnes ont participé à cet atelier de concertation consacré aux thématiques des équipements et services associés au REV 9 et de son éclairage, qui s'est déroulé à l'Espace Boris Vian de La Salvetat Saint-Gilles. Ces personnes habitent Fonsorbes, Plaisance ou La Salvetat-Saint-Gilles. Dans la salle, on comptait également trois visiteurs de Fontenilles, Léguevin et Toulouse.

Pour la plupart cyclistes, représentants d'associations mais également riverains ou élus, presque tous les participants avaient déjà assisté à de précédents ateliers sur le REV 9.

La soirée est introduite 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) par le Conseil départemental de la Haute-Garonne et du tracé du REV 9 entre Fonsorbes et Plaisance-du-Touch par le cabinet d'études Egis, les 42 participants ont été invités à un temps d'échange d'une trentaine de minutes sur le REV 9 avant de se répartir autour de 5 tables où ils ont pu travailler en groupe pendant 1 heure, soit 30 minutes par atelier thématique, le premier sur les équipements et services, le second sur l'éclairage.

François Arderiu, maire de La Salvetat remercie « le Conseil départemental qui mène sa mission avec assiduité et qui depuis le choix du tracé a accompli beaucoup de travail au service d'un projet très attendu par les habitants de la commune. »

Jean-Michel Fabre, vice-président du Conseil départemental en charge de la Transition écologique, des Mobilités douces, du Logement et de l'Habitat, Conseiller départemental du canton Toulouse 2 se dit « ravi de vivre cette nouvelle étape de la concertation aux côtés des élus locaux, après celle qui a permis d'arrêter collectivement un choix de tracé.

Aujourd'hui le REV dans son ensemble est devenu un sujet majeur. Ce soir, nous sommes là pour écouter les avis, les idées sur les équipements et l'éclairage de ce tronçon ».

Martine Croquette, vice-présidente du Conseil départemental en charge des Mobilités, des infrastructures et de la voirie, Conseillère départementale du canton de Tournefeuille dit « *s'attacher à ce que les mobilités soient douces notamment en consolidant les liens entre aires de covoiturage et pratique du vélo (...) on doit par exemple, dans le parcours vers son travail, pouvoir rejoindre une aire de covoiturage en vélo et laisser celui-ci sur place.* » Martine Croquette rappelle que la concertation sur le REV doit intégrer le souci de la cohérence entre les modes. Elle indique que le CD 31 comme Toulouse Métropole, siège au sein de Tisséo.

Julien Klotz, Conseiller départemental délégué aux mobilités douces et Conseiller départemental du canton Toulouse 1 remercie notamment Philippe Guyot maire de Plaisance-du-Touch pour sa présence et déclare ouverte la phase 2 de la concertation sur le REV 9. Julien Klotz est « *heureux de revenir vers le public pour présenter l'avancée du projet mais aussi se mettre à son écoute pour alimenter les études techniques et financières réalisées par Egis et identifier à travers cet atelier les attentes et les besoins. (...) Après la phase 1 où l'on a débattu des tracés possibles, voici le temps de la présentation et des questions sur les équipements du REV 9* ». L' élu départemental ajoute : « *toute contribution est bienvenue ce soir. Les arbitrages viendront ensuite, compte-tenu des contraintes techniques et financières* » ;



Delphine Cartier, Chargée de Mission Mobilités Cyclables au Conseil départemental de la Haute-Garonne, après avoir mentionné la définition du REV : « *itinéraire cyclable à haut niveau de service de 3 à 4 mètres de large en site propre à double sens, assurant visibilité, lisibilité, continuité, confort, réponse efficace aux besoins en trajets du quotidien* », précise que l'ambition d'un tel aménagement est de « *garantir des temps de trajet fiables et devenant concurrentiels avec la voiture* ». Delphine Cartier ajoute qu'un programme d'études complémentaires d'opportunité sur de nouveaux REV est en cours, depuis septembre 2022 dans l'agglomération. Concernant les REV 8, 4 et 9 la Chargée de Mission indique les secteurs sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental : Fonsorbes/Plaisance-du-Touch pour le REV 8 ; Plaisance-du-Touch/La Salvetat-Saint-Gilles pour le REV 4 et Fonsorbes/La Salvetat pour le REV 9. Elle rappelle que « *le dialogue prévaut à chaque étape : des rencontres territoriales avec les élus des collectivités aux trois phases de concertation, la première autour des conditions de réussite des REV et les critères d'usage, la deuxième autour des tracés et variantes et la troisième sur les aménagements, sachant que les études techniques et environnementales se déroulent tout au long du projet* » ; Delphine Cartier annonce les prochains points saillants que seront l'autorisation administrative par les services de l'Etat (Déclaration d'Utilité Publique), le lancement des travaux puis la mise en service (dès 2025).

PRÉSENTATION TECHNIQUE

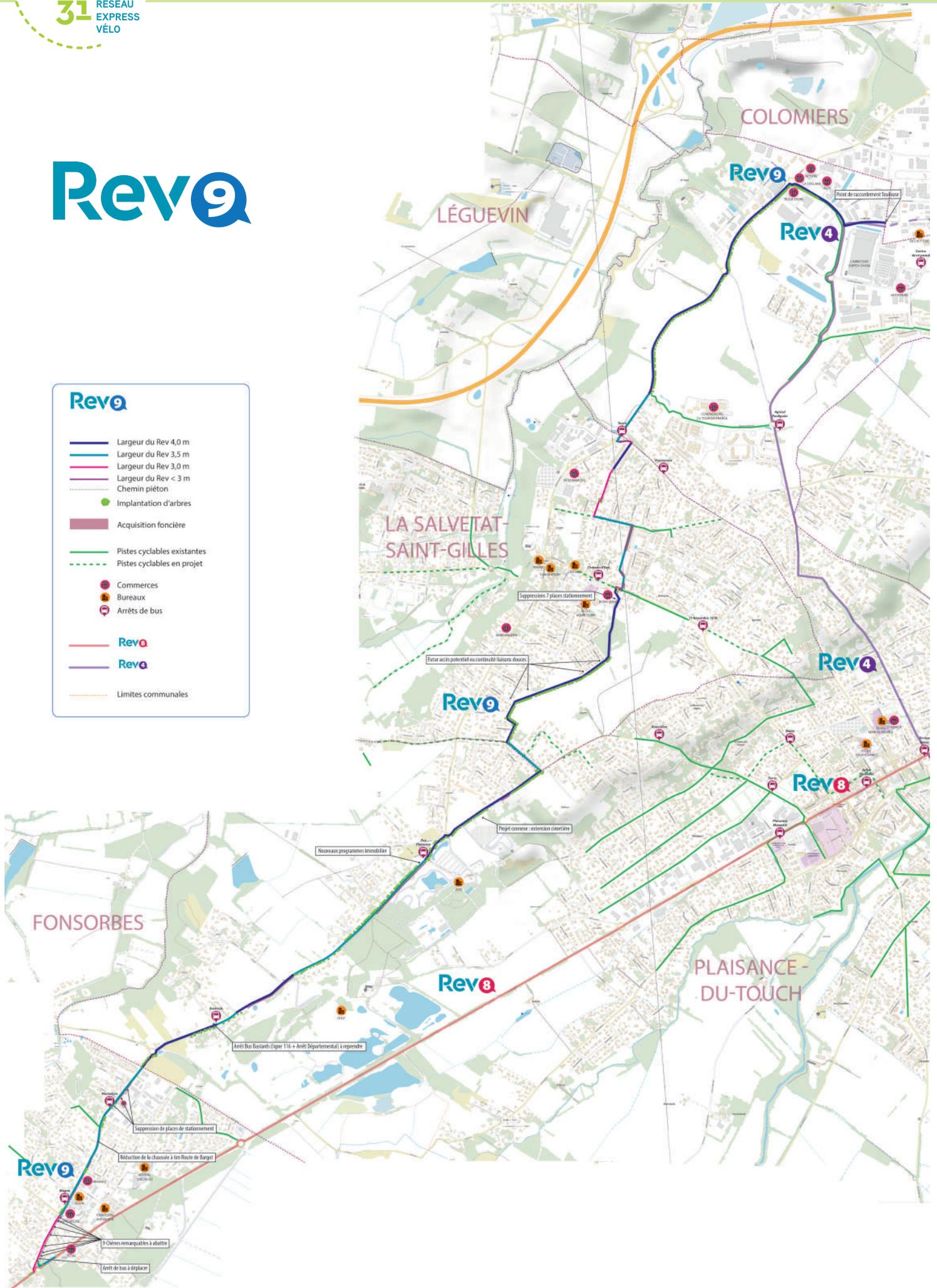
Héloïse Ramond du cabinet d'études Egis décrit le projet :

« Nous parlons d'un ouvrage sur près de 10 kilomètres de long reliant Fonsorbes/Plaisance-du-Touch/La Salvetat-Saint-Gilles, piste cyclable à haut niveau de service en continu, de 3 mètres de large au moins sur 98% du parcours, sans zone partagée ni avec des voies piétonnes ni avec la voirie automobile. L'itinéraire sera accompagné de piétonnier sur 76% de sa longueur. S'il sera nécessaire d'abattre 93 arbres pour faire passer la piste cyclable, 415 seront replantés pour un accompagnement végétal de 34 % d'un linéaire. Le projet aura un impact de 16 % sur le foncier : 8% en zone urbanisée et 8 % en zone non urbanisée ».

Rev9

Rev9

- Largeur du Rev 4,0 m
- Largeur du Rev 3,5 m
- Largeur du Rev 3,0 m
- Largeur du Rev < 3 m
- Chemin piéton
- Implantation d'arbres
- Acquisition foncière
- Pistes cyclables existantes
- Pistes cyclables en projet
- Commerces
- Bureaux
- Arrêts de bus
- Rev9
- Rev4
- Limites communales



Héloïse Ramond annonce que l'itinéraire choisi à l'issue de la précédente phase de concertation et les contraintes techniques prises en compte depuis lors déterminent, tout au long du parcours les aménagements suivants :

Séquence 1 sur la commune de Fonsorbes

De la route de Bragot au carrefour route de Magné puis au carrefour route de Fontenilles.

> *Jusqu'au carrefour route de Magné* : REV de 3m et bande d'espace vert de 1m sans piétonnier au sud, zones partagées piétons-cycles aux carrefours, 9 arbres abattus.

> *Jusqu'au carrefour route de Fontenilles* : REV de 3m et piétonnier de 1,8m, réduction de la chaussée route de Bragot de 7,3m à 6m, impact foncier sur parkings et commerces, suppression de places de stationnement du LIDL.

Séquence 2 sur la commune de Plaisance-du-Touch

> *Rue des Landes* : REV de 4m et piétonnier de 1,5m, utilisation de l'accotement de la chaussée, remodelage des merlons plantés, impacts fonciers sur les espaces verts du golf.

> *De la rue des Landes au carrefour d'Anjou* : REV de 4m et piétonnier de 1,5m, création d'un piétonnier avec alignement d'arbres au nord, remodelage des merlons plantés, impacts fonciers sur les espaces verts du zoo.

Séquence 3 sur les communes de Plaisance-du-Touch et La-Salvetat-Saint-Gilles

> *De la rue des Landes à chemin des Bourdettes* : REV de 4m et piétonnier de 1,5m sur la rue des Landes puis REV de 3m et deux piétonniers de 1,8m sur le chemin des Bourdettes, réorganisation de l'espace sur le chemin des Bourdettes avec une chaussée à 5,2m.

Séquence 4 sur la commune de La Salvetat Saint-Gilles

Zone de la Bourdasse : REV de 4m et piétonnier de 2m, espace « tampon » de 2m avec les habitations, suppression d'espaces de stationnement au niveau de l'espace Boris Vian.

Séquence 5 sur la commune de La Salvetat Saint-Gilles

Modification du tracé initialement prévu (par l'avenue du Château d'Eau et avenue des Pyrénées) afin d'éviter de fortes contraintes techniques sur l'avenue du Château d'Eau (travaux en cours) et sur le giratoire François Mitterrand.

Nouveau tracé retenu : REV entre 3 et 4m, sur des parcelles privées, sur l'avenue des Italiens (en place du fossé), en communal puis dans la résidence du Mail vert.

Séquence 6 sur la commune de Plaisance-du-Touch

Route de Colomiers : REV de 4m et piétonnier de 2m. Boulevard Pierre et Marie Curie, REV de 4m et piétonnier de 2m. Utilisation pour partie des aménagements cyclables existants jusqu'au raccordement avec le REV Toulouse-Métropole.

TEMPS D'ÉCHANGE ENTRE LE PUBLIC, LE MAÎTRE D'OUVRAGE ET LE CABINET D'ÉTUDES

Michel, de Fontenilles membre de la commission pour la création d'un REV entre Fontenilles et Toulouse, craint que la décision de passage du REV 9 par l'avenue des Italiens à La Salvetat-Saint-Gilles (modification du tracé initial prévu par l'avenue du Château d'Eau et l'avenue des Pyrénées afin d'éviter de fortes contraintes techniques sur l'avenue du Château d'Eau (travaux en cours) et sur le giratoire François Mitterrand) n'empêche les habitants de Fontenilles de se relier au REV. « *On va devoir faire un détour. Ne pas être relié à La Salvetat-Saint-Gilles est une gêne pour nous cyclistes de Fontenilles ; que signifient les pointillés sur la carte ?* »

Thierry de La Salvetat-Saint-Gilles demande de quelle résidence on parle pour le passage par l'avenue des Italiens et si l'on touche aux fossés.

Une femme, cycliste récemment accidentée sur le trajet entre Colomiers et Tournefeuille regrette qu'il n'existe pas de prolongement des 500 m de piste cyclable existante entre La Salvetat et Plaisance.

A Michel, **Delphine Cartier** du CD 31 répond que depuis septembre une étude est en cours sur le raccordement de Fontenilles à La Salvetat par le REV 9. Si l'étude conclut à une opportunité, le Conseil départemental travaillera avec les communes à la meilleure façon de réaliser cette prolongation. « *A l'instant où l'on se parle, aucune décision n'a encore été prise.* »

A Thierry, **Héloïse Ramond d'Egis** explique que « *lors de son passage par l'avenue des Italiens, il faudra « buser » un fossé pour aménager la voie cyclable dessus. L'itinéraire ne créera aucun souci pour le réseau d'eau (...). Le REV traversera une résidence non fermée (Mail vert). Aujourd'hui le Mail vert possède un trottoir central. La seule différence consistera en l'ajout d'une voie cyclable le long de ce trottoir.* »

La personne accidentée réitère qu'en prolongement de l'avenue des Italiens, un petit tronçon de 500 mètres de piste cyclable existe, certes mais ne va pas jusqu'à Plaisance.

Jean-Michel Fabre rappelle qu'initialement ce sont 50 millions d'euros qui avaient été prévus pour financer le REV. *« On a prolongé avec 50 millions de plus (...) quand on génère de grandes voies cyclables, cela génère aussi dans les communes et inter-communalités limitrophes, le besoin de créer des voies secondaires pour s'y connecter. Le Conseil départemental a mis en place un financement pour permettre cette connexion. La logique c'est de construire en réseau, de travailler le maillage. »*

Un participant indique que les pistes cyclables existantes sur la commune de Plaisance-du-Touch ne figurent pas sur le plan fourni aux tables de travail ce soir.

Un participant cite les chiffres lus dans Actu Toulouse la veille : *« 210 millions pour 371 km »*

Julien Klotz note que ces chiffres correspondent au budget global, y compris la partie gérée par Toulouse Métropole.

Delphine Cartier assure que lors de la préparation de l'atelier, *« le CD 31 a essayé d'être exhaustif dans la mention des pistes cyclables sur le plan du parcours du REV 9 et que s'il en manque elles seront ajoutées pour le prochain atelier »*.

Un participant demande *« Comment se passe la continuité du REV 9 de La Salvetat-Saint-Gilles à Colomiers »* ?

Julien Klotz explique que *« s'agissant de la partie du REV afférente à Toulouse Métropole, le CD 31 et Tisséo participent à des réunions avec celle-ci tous les 3 mois ; mardi dernier les 3 partenaires se sont rencontrés à Blagnac. Tous ont à cœur d'assurer continuité et homogénéité du tracé du REV notamment sur les parties du revêtement et des signalisations »*. Il souligne la présence ce soir à La Salvetat de Christophe Doucet, directeur des planifications et écomobilités chez Tisséo.

Un participant interroge le Conseil départemental sur « *sa position vis-à-vis du code de L'environnement qui prévoit qu'à la rénovation des routes départementales soit désormais associée la création de pistes cyclables.* » Ce participant va même jusqu'à qualifier le REV « *d'esquive pour ne pas créer de pistes cyclables en lien avec les routes départementales ou même d'excuse pour ne pas appliquer la loi* » et de citer la RD 42 du côté de Bouconne refaite à neuf sans piste cyclable.

François Arderiu assure que la mise à jour du plan de déplacement autour de Plaisance-du-Touch est en cours et que les cheminements mixtes n'y manquent pas.

Jean-Michel Fabre confie que concernant le REV, le Conseil départemental y réfléchirait à deux fois avant de « *trouver une excuse à 100 millions d'euros (...) A chaque fois que l'on change une route, on prend en compte la question du vélo. En revanche s'il ne s'agit que d'entretien, cela n'est pas obligatoire, la loi ne nous y oblige que dans le cas de création de nouvelle route (...) de plus, toute piste cyclable n'appartient pas forcément au Département. Néanmoins, quand on a la chance d'avoir un réseau existant, on l'entretient avec enthousiasme. De Toulouse à Bouconne ou à Buzet on se dit qu'il serait dommage de ne pas travailler sur l'un et l'autre des aspects : route et voie cyclable.* »

Un cycliste se dit « *content que soient aujourd'hui effacés 20 ans de retard* ». Il se rend à Ramonville à vélo et déplore qu'il n'existe pas de piste cyclable à Plaisance mais il tient à « *féliciter les efforts faits par le Conseil Départemental et Toulouse Métropole pour assurer la continuité du REV* », cela est à ses yeux un aspect important qu'il faut consolider. Il en profite pour exprimer son désaccord avec toute peinture au sol.

Un participant semble avoir bien noté que seules les routes nouvelles ont pour norme de comporter une voie cyclable mais remarque « *qu'à Fontenille aucune voie cyclable ne semble avoir été prévue alors que la RD 37 est très récente, ne pourrait-on penser à créer des pistes de chaque côté de la route* » ?

Julien Klotz répond que « *les travaux de la RD 37 ont été lancés avant la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités du 26 décembre 2019) et le lancement de la politique cyclable du Conseil départemental. Ce chantier correspond à la dernière réalisation de route par le Conseil départemental avant le choix politique pré cité* ». Il ajoute que ce « *caillou dans la chaussure* » qu'est la RD 37 est une situation qui pourra être rattrapée en partenariat avec la mairie de Saint-Lys et ses services techniques.

Un participant demande de préciser ce que signifie exactement sur le plan « *continuité de liaisons douces* ».

Un autre participant pose la question de savoir si dans l'équipe organisatrice présente ce soir « *il y a un cycliste ?* » Il développe ses « *craintes pour la sécurité des cyclistes au niveau notamment du rond-point entre Plaisance et Tournefeuille où accèdent différentes routes. Il se demande comment est pensé le raccordement de ces axes avec les voies cyclables. (...) il est impensable pour un cycliste de passer devant une voiture arrêtée à un stop mais où passer alors ? Depuis que la route est à sens unique, il y a des accidents* ». Il ajoute qu'un Récup'Verre empêche la visibilité à cet endroit, au même titre que certains panneaux (l'accident dont une femme a témoigné précédemment dans la salle s'est déroulé ici-même).

Delphine Cartier répond que les expériences des usagers sont toujours les bienvenues pour nourrir les choix techniques.

Sur le sens du terme employé sur la carte « *continuité des liaisons douces* », il est rappelé qu'aujourd'hui, il existe un habitat, des champs et que l'on ne connaît pas la configuration future. Ce dont on est certain en revanche c'est que le REV se positionnera dans la continuité des logements à venir, impasses, routes seront pris en considération, les trottoirs comme les axes cyclistes devront être toujours à portée. On ne cloisonnera pas l'accès au REV.

Jean-Michel Fabre introduit le travail sur table : « *Vous allez travailler sur une carte. Nous y avons positionné les éléments généraux. Ce n'est pas parce que nous avons tout fait pour que chacun puisse rouler sans incident sur le REV que l'on ferme la réflexion. Nous nous soucions du moindre impact environnemental de sa construction. Je tiens à préciser que le Conseil départemental s'engage à assurer, au-delà de la construction, l'entretien du REV.*

(...) Lors des ateliers de ce soir, la question du revêtement n'a pas été abordée, ni celle des sanitaires. Côté revêtement, nous estimons avant tout qu'il doit être efficace pour un coût raisonnable ; nous avons mis en test de nouvelles approches (cf Merville où le bitume est remplacé par un sous-produit de l'industrie du bois), nous nous posons

la question de la résistance à la chaleur en fonction de la couleur choisie ... Côté sanitaires, ce point n'est pas traité dans le cadre de la concertation du fait de l'expérience acquise sur d'autres pistes cyclables où certains sanitaires s'avèrent difficiles à gérer et requièrent beaucoup d'énergie pour en assurer l'entretien. Le REV n'est pas destiné à de longs trajets au contraire des voies vertes comme Bordeaux-Toulouse ou autres distances nécessitant des sanitaires (...)

Chacun de vous a une expérience d'utilisateur, il connaît les choses mieux que personne et nous sommes très intéressés à entendre vos remarques. N'hésitez pas à les localiser ! »



RESTITUTION DES TRAVAUX MENÉS AUX 5 TABLES PAR LES 42 PERSONNES PRÉSENTES, SUR LES THÉMATIQUES SUIVANTES :

Atelier 1 : équipements et services Synthèse des travaux par table

Table 1

Les participants ont exprimé le besoin :

- d'abris à vélos sécurisés en 3 points du parcours avec des prises électriques, des casiers à cadenas pour ranger les casques et les équipements de pluie,
- d'arceaux devant les arrêts de bus, l'Espace Boris Vian et les commerces,
- d'un point d'eau obligatoire, de toilettes, de poubelles de tri car on trouve souvent du verre sur le chemin,
- d'un atelier d'auto-réparation mais dans une moindre mesure car les cyclistes sont équipés,
- de prises électriques abritées pour attendre que la charge se déroule,
- d'un point info avec plan du tracé du REV à disposition pour pouvoir évaluer les kilomètres à parcourir par rapport à sa destination et savoir où se trouve la prochaine aire de service, le point d'eau, les différents centres d'intérêt,
- de panneaux de présentation du partage de la route : connaissance des espaces dédiés aux cyclistes, piétons, automobilistes,
- d'aires de pique-nique le plus éloignées possible des zones urbaines (dans le bois de La Salvetat, près du Zoo de Plaisance ...)

A cette table, on demande également que les abribus soient équipés de toits et ne soient plus en verre car ils sont vandalisés et des éclats de verre restent sur la chaussée.

Table 2

Les participants ont exprimé le besoin :

- d'abris à vélo sécurisés et de grande capacité favorisant l'intermodalité à installer notamment aux endroits de raccordement au train (gare de Colomiers) ou près des arrêts Linéo pour ceux qui viennent emprunter les TC depuis des communes éloignées. Utiles à la pratique de l'intermodalité, on pourrait aussi en installer près des supermarchés. Ces abris ne sont en revanche pas utiles en zone intermédiaire,
- d'arceaux à vélos en de nombreux endroits notamment près des écoles et services, pour se garer quelques minutes,
- de points d'eau pour remplir sa gourde en été (cela servirait aussi aux piétons). C'est important mais peut être source de dégradations,
- d'un point info où consulter une carte du réseau REV avec indication des correspondances entre les différentes lignes ayant chacune sa couleur distinctive, compréhensible par quelqu'un qui ne connaîtrait pas le territoire (cf métro parisien),
- de l'installation de bancs tous les kilomètres (utiles aussi aux piétons) de tables de pique-nique dans les bois et parcs, de poubelles,
- d'ateliers de réparation oui mais plutôt dans les communes, pas directement sur le REV,
- de prises électriques oui mais pour recharger son téléphone, pas forcément son vélo électrique, cela prendrait trop de temps.

Table 3

Les participants ont exprimé le besoin :

- *d'abris sécurisés (mais avec quel mode de sécurisation ?) aux points d'intermodalité ou devant site où l'on pratique des activités ; ils pourraient se situer à l'espace Boris Vian et au Zoo de Plaisance, il faudrait mettre des prises électriques dans ces abris, à défaut c'est aux entreprises d'en proposer,*
- *d'arceaux, utiles en cas de crevaison, sur les parkings de covoiturage, devant les petits commerces, mais attention à leur qualité, souvent ils paraissent fragiles et le sont. Ils doivent être et paraître solides,*
- *de points d'eau, c'est obligatoire,*
- *de points d'information avec mention du plan du réseau et signalétique des endroits à connaître,*
- *d'ateliers d'auto-réparation au cœur des communes, ils doivent être abrités,*
- *d'aires de pique-nique conviviales et ombragées, pour ceux qui utilisent le REV le mercredi et les week-ends,*
- *pas besoin de poubelles de tri souvent témoins de manque de citoyenneté, d'incivilités, leur entretien est coûteux, le plus écologique c'est de ramener ses déchets avec soi, les containers sont trop imposants et cachent la visibilité,*
- *pas forcément de prises électriques car les cyclistes ne vont pas forcément recharger leurs vélos pendant leur trajet,*
- *de bornes pour empêcher les véhicules d'accéder au REV.*

Table 4

Les participants ont exprimé le besoin :

(la personne référente appartient à l'association 2 Pieds 2 Roues)

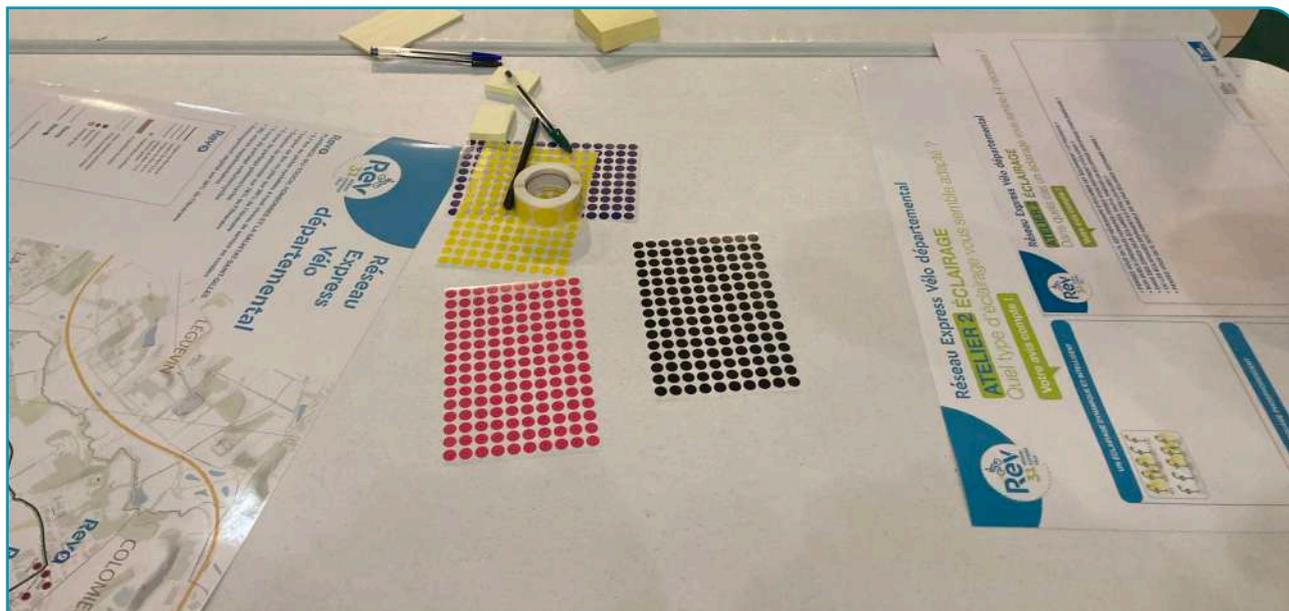
- d'abris à vélos fermés et sécurisés à positionner au niveau des nœuds de liaison, des arrêts de bus (L2), des gares (Colomiers),
- de points sécurisés et abrités pour la réparation,
- de casiers à cadenas, de poubelles de tri à relier aux points d'eau, aires de pique-nique, points infos, abris sécurisés...
- d'arrêts-express devant les commerces,
- d'ateliers d'auto réparation à positionner au niveau des abris,
- de points infos avec plan du tracé, de mention des équipements et repères kilométriques,
- de zones de pique-nique vertes et calmes,
- des prises électriques mais dans des endroits abrités afin de pouvoir attendre,
- d'arceaux où l'on peut laisser son vélo en sécurité pour emprunter le bus, au zoo de Plaisance, à Colomiers, bd Pierre et Marie Curie, entre les REV 8 et 9.

Table 5

Les participants ont exprimé le besoin :

- *d'abris à vélos sécurisés pour les arrêts avec activités longues,*
- *d'arceaux-vélos de qualité à côté des commerces et points d'activité (écoles etc) ;*
- *de points d'eau utiles sur les parcours longs, à associer aux aires de pique-nique, avec une vigilance sur le gaspillage,*
- *de points-infos en limite des communes, associés aux aires de pique-nique. Ces points infos indiquent l'endroit où l'on se trouve, les points d'eau, les points d'intérêts (à indiquer par ailleurs tout au long du chemin),*
- *de bancs et de tables de pique-nique à l'ombre et dans des endroits conviviaux,*
- *pas de poubelles de tri mais d'un panneau incitant à emporter ses déchets,*
- *d'ateliers d'auto-réparation nécessairement à l'abri,*
- *de prises électriques à la charge des entreprises ou à installer au niveau des abris sécurisés,*
- *de totems pour le comptage des vélos.*

A cette table, on, demande l'installation d'un panneau d'alerte dans les virages « vifs » et de miroirs pour voir la circulation.



Atelier 2 : éclairage Synthèse des travaux par table

Table 1

Les participants ont exprimé le besoin :

- d'éclairer le REV à des fins de visibilité et de sécurité, « il faut voir et être vu » surtout en zone d'intersection car les communes éteignent de plus en plus l'éclairage public, Aux horaires critiques du matin et du soir notamment, l'éclairage est impératif. « Il faudra s'adapter aux saisons ainsi qu'aux éclairages déjà présents, certains lampadaires peuvent être sources d'accidents, les potelets ne sont pas non plus une solution »,
- de ne pas laisser de zones sans éclairage mais de garder un espace raisonnable entre les éclairages. Il existe des endroits très sombres en lisière de champs vers La Salvetat St Gilles »,
- d'un éclairage intelligent autonome, dans l'idéal venant de l'énergie solaire et d'un marquage au sol sélectionné après avis de cyclistes spécialistes. Peu importe ce revêtement, il faut juste qu'il permette de bien distinguer la piste cyclable, la voie piétonne et la route, « on est habitués aux couleurs vert, bleu, rouge »,
- de ne pas gaspiller de l'argent avec des éléments fluos au sol « on n'est pas sur une piste d'atterrissage ! »,

A cette table on propose plutôt des piquets fluorescents le long de la voie cyclable, à l'extérieur de celle-ci et on se demande si la production d'électricité ne pourrait venir des cyclistes et piétons.

Table 2

Les participants ont exprimé le besoin :

- d'un éclairage dynamique et intelligent, le moins énergivore possible, rappelons qu'aujourd'hui, les vélos sont équipés d'éclairages obligatoires et suffisants et que les centre-bourgs sont éclairés, « il y a 3 mois on aurait dit que la question de l'éclairage allait de soi, aujourd'hui vu la crise et le prix de l'énergie on est moins affirmatif »,
- d'éclairer en hiver jusqu'à 20h-20h30, certaines personnes ont peur la nuit, quand il pleut ou avec les feuilles tombées des arbres on peut ne pas voir les obstacles,
- d'un éclairage « au passage », meilleur pour la faune,
- de faire attention au contraste entre une piste non éclairée et les phares de voitures qui aveuglent,
- d'envisager un éclairage au sol car c'est une technique simple, moins coûteuse que d'autres, à intégrer dès le début des travaux,
- de revêtements clairs aidant au repérage sans dépenser d'électricité et isolant de la chaleur en été,
- de marquage phosphorescent qui marche bien et ne dépense pas non plus d'électricité.

Table 3

Les participants ont exprimé le besoin :

- d'éclairage pour garantir à tout moment la sécurité notamment aux intersections, le matin jusqu'au lever du soleil et le soir, du crépuscule à 21h/22h,
- de marquage au sol notamment dans les zones sombres avec virages mais pas forcément de marquage phosphorescent à refaire souvent, ni de revêtement clair qui réverbère,
- d'éclairage dynamique,
- de différenciation entre les voies vélos/piétons/voitures,
- d'une attention particulière à l'éclairage lumineux au sol qui peut poser des problèmes de sécurité pour le roulage des vélos.

A cette table on mentionne qu'il est important que les revêtements soient perméables.

Table 4

Les participants ont exprimé le besoin de :

- d'un éclairage dynamique et intelligent s'arrêtant quand il n'y a personne, autonome, intéressant sur les zones isolées,
- d'éclairer si les zones sont trop noires et à tous les carrefours et connexions sinon le parcours est dangereux,
- d'un éclairage prioritaire lors des trajets domicile-travail le matin tôt et le soir,
- d'un marquage lumineux au sol dans les zones où il n'y a pas d'éclairage routier existant,
- pas de marquage phosphorescent trop coûteux,
- pas de revêtements clairs au sol, aussi trop coûteux et aussi trop salissant,
- de se contenter de l'éclairage sur la route s'il est bon,
- de faire attention au coût, il faut être économe.

A cette table on recommande un soin particulier pour différencier les parties piétons /cycles.

Table 5

Les participants ont exprimé le besoin :

- *d'éclairage de façon impérative, sinon la voie est accidentogène,*
- *d'éclairage à détecteur de présence de préférence, et sans ajout dans les zones déjà éclairées,*
- *d'un éclairage dynamique et intelligent, à renforcer aux points-clés que sont intersections entre voitures et vélos et aussi vélos et piétons,*
- *d'un marquage phosphorescent en complément de l'éclairage dynamique,*
- *de revêtements clairs au sol, ayant un effet sur la réverbération, la chaleur, les reflets et la visibilité de nuit,*
- *d'un marquage au sol non polluant en lisière des champs comme à La Salvetat.*

EN CONCLUSION

Jean-Michel Fabre et **Julien Klotz** remercient les participants pour « *les éléments apportés qui nous renvoient à d'autres sujets et ce n'est pas plus mal car nous travaillons sur la durée et notre objectif est de prendre des décisions sans regret, nous ne voulons pas dans 5 ou 10 ans, avoir à nous dire que nous aurions dû être plus à l'écoute.* »

Chacun des sujets évoqués par les utilisateurs est à examiner selon deux logiques : celle des besoins du territoire et celle des réponses que les partenaires (Tisséo-Toulouse-Métropole et nous-mêmes) pourront donner ensemble.

« *Ce soir, vous nous avez amenés sur des pistes parfois différenciées de celles auxquelles nous nous attendions, par exemple sur la gestion des déchets et sur l'éclairage, vous nous avez aussi permis de dégager des règles communes concernant notamment le lien entre éclairage et sécurité.*

Vos questionnements intègrent toujours la préoccupation du développement durable et de ses exigences.

Notamment, vous vous demandez si un changement de comportement ne pourrait pas dispenser d'installer des poubelles le long du REV... (les cyclistes consommant nourriture ou boisson repartiraient chez eux avec les emballages). Sur l'éclairage vous donnez votre préférence pour des Leds, 5 fois moins consommateurs d'énergie et suggérez qu'ils puissent aussi se voir privilégiés par respect pour la faune...

Vous vous demandez aussi où positionner arceaux de stationnement et box de rangement. A ce questionnement des localisations nous ajoutons celui de la prise en charge : des arceaux du côté du zoo n'incombent-ils pas à celui-ci ? (...).

Vous faites avancer la réflexion et nous vous en remercions. Rendez-vous le 8 décembre à Saint-Lys pour un nouvel atelier et début février 2023 autour de la restitution de ces moments de travail collectif ».

Réseau Express Vélo départemental



Revo

Annexes

24

ATELIER sur les équipements et l'éclairage du **Revo**
à Fonsorbes, La Salvetat-Saint-Gilles et Plaisance-du-Touch
Le 22 novembre 2022 - 18h30 - Espace Boris Vian - La Salvetat-Saint-Gilles



Réseau Express Vélo départemental

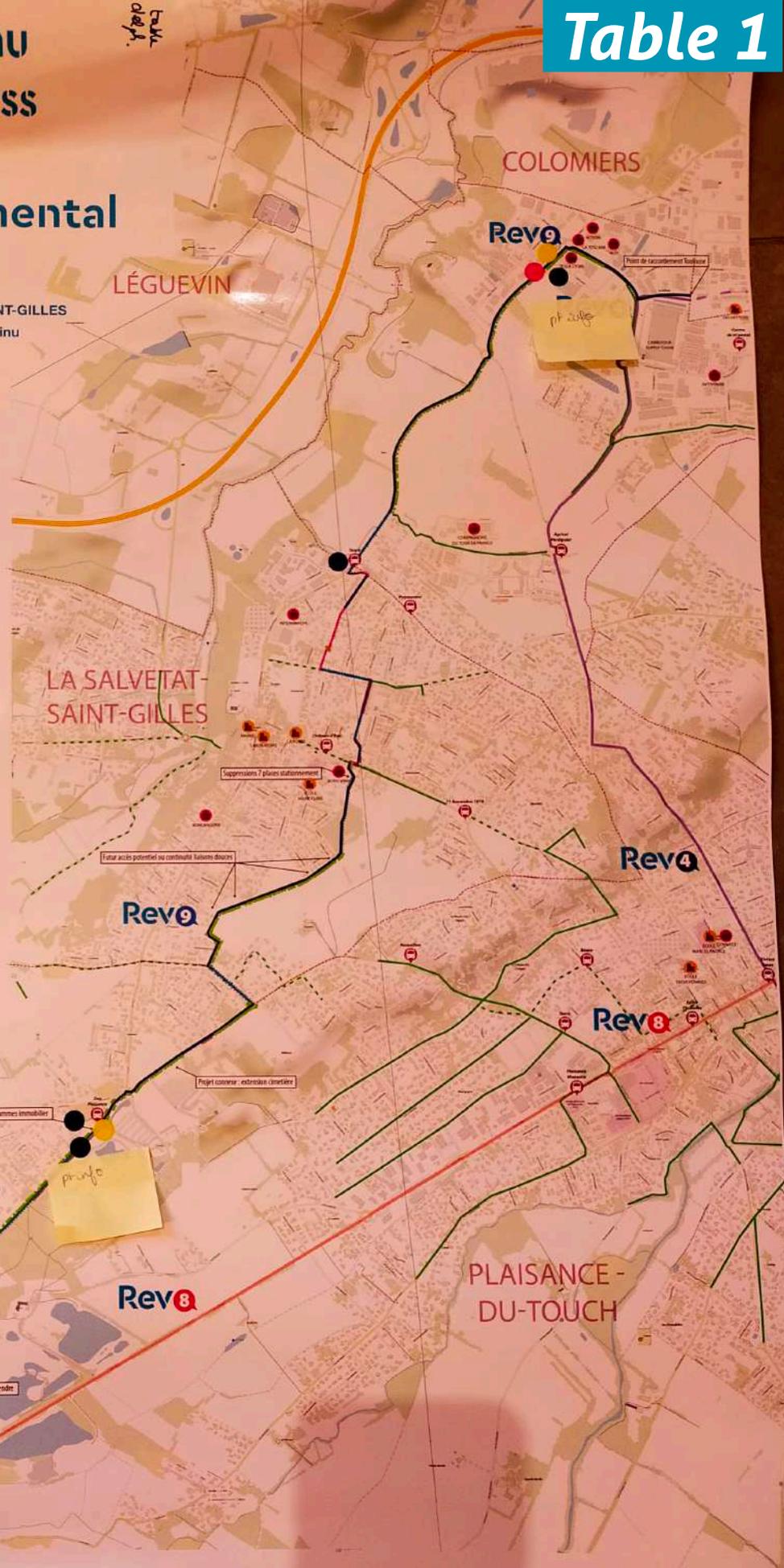
Revo

PLAISANCE-DU-TOUCH, FONSORBES ET LA SALVETAT-SAINT-GILLES

- 9,7 km de pistes cyclables à haut niveau de service en continu
- Largeur de 3m ou plus sur 98% de l'itinéraire
- Création de piétonnier sur 76% de l'itinéraire
- 0 zone de partage piétons/cycles
- 0 zone de partage voitures/cycles
- 322 arbres supplémentaires
- Aménagement végétal sur 34% de l'itinéraire

Revo

- Largeur du Rev 4,0 m
- Largeur du Rev 3,5 m
- Largeur du Rev 3,0 m
- Largeur du Rev < 3 m
- Chemin piéton
- Implantation d'arbres
- Acquisition foncière
- Pistes cyclables existantes
- - - Pistes cyclables en projet
- Commerces
- Bureaux
- Arrêts de bus
- Revo
- Revo
- Limites communales



La table veut avoir en euchoit (sic) pr voir la poursuite du projet

ATELIER 1 ÉQUIPEMENTS & SERVICES

Quels équipements et services vous paraissent-ils utiles ?

Votre avis compte !

<p>DES ABRIS-VÉLOS SÉCURISÉS</p> <p>protection protection des pièces élect.</p> <p>①</p>	<p>DES ARCEAUX-VÉLOS</p> <p>au niveau des bus</p> <p>②</p>	<p>DES POINTS D'EAU</p> <p>③</p>	<p>DES POINTS-Infos</p> <p>pe savoir où est le prochain aive de service (distance).</p> <p>Parcours point de parking de la route - prévoir cyclostationnelles</p> <p>+ centres d'intérêt.</p> <p>④</p>	<p>DES BANCS ET TABLES DE PIQUE-NIQUE</p> <p>Oui -</p> <p>⑤</p>
<p>DES POUBELLES DE TRI</p> <p>obligatoire Recap-venue élargie / voir sur les plans</p> <p>⑥</p>	<p>DES ATELIERS D'AUTO-RÉPARATION</p> <p>important car équipés pr aller au travail</p> <p>⑦</p>	<p>DES PRISES ÉLECTRIQUES</p> <p>provisoire Prévoir 1 endroit abrité pour atterche (1 endroit où l'abriter)</p> <p>⑧</p>	<p>AUTRES</p> <p>des arbres autour équipés d'éclairage pour que les cyclistes puissent s'habiller (il faut éviter le vent car ils s'envolent et le vent abîme les pneus)</p>	

Table 1

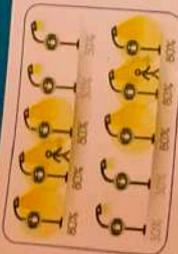
Réseau Express Vélo départemental

ATELIER 2 ÉCLAIRAGE

Quel type d'éclairage vous semble adapté ?

Votre avis compte !

UN ÉCLAIRAGE DYNAMIQUE ET INTELLIGENT



Variablement intelligent



Deux idéal → éclairage dynamique
solaine

UN ÉCLAIRAGE AUTONOME



peut imposer l'éclairage →

on veut de l'éclairage autonome



UN MARQUAGE AU SOL LUMINEUX



uniquement avec interrupteur main et sur la piste cyclable

UN MARQUAGE PHOSPHORESCENT



DES REVÊTEMENTS CLAIRS



peut imposer le revêtement

la question est de savoir comment est imposable dans le sens où on distingue le piste cyclable / route / trottoir

on est habitué à certains couleurs (verte, bleue, rouge)

AUTRES

piquets fluorescents le lg de la route

produit électrique pour le passage des vélos et piétons.

Réseau Express Vélo départemental

table Def

ATELIER 2 ÉCLAIRAGE

Dans quels cas un éclairage vous semble-t-il nécessaire ?

Votre avis compte !

- PENSEZ-VOUS QU'IL EST NÉCESSAIRE D'ÉCLAIRER CET ÉQUIPEMENT ? ET POURQUOI ?
- SUR QUELS CRÉNEAUX HORAIRES PENSEZ-VOUS PERTINENT D'ÉCLAIRER ? → au passage du cycliste qd la luminosité est trop faible
- DANS DES ZONES DÉJÀ ÉCLAIRÉES, FAUT-IL PRÉVOIR UN ÉCLAIRAGE SPÉCIFIQUE COMPLÉMENTAIRE ? oui avec éventuellement en les
- OÙ LES ÉCLAIRAGES DEVRAIENT-ILS ÊTRE LOCALISÉS ? pas de la piste / les lampadaires peuvent être sources d'accident comme ceux existants
- PENSEZ-VOUS QU'IL SOIT POSSIBLE DE NE PAS ÉCLAIRER CERTAINES ZONES ?

NON il faut ↓
éclairage au passage

Ne pas mettre des potelets //

d'espace entre les éclairages doit être raisonné

La product° électrique est réalisée par le passage des vélos et piétons



Réseau Express Vélo départemental

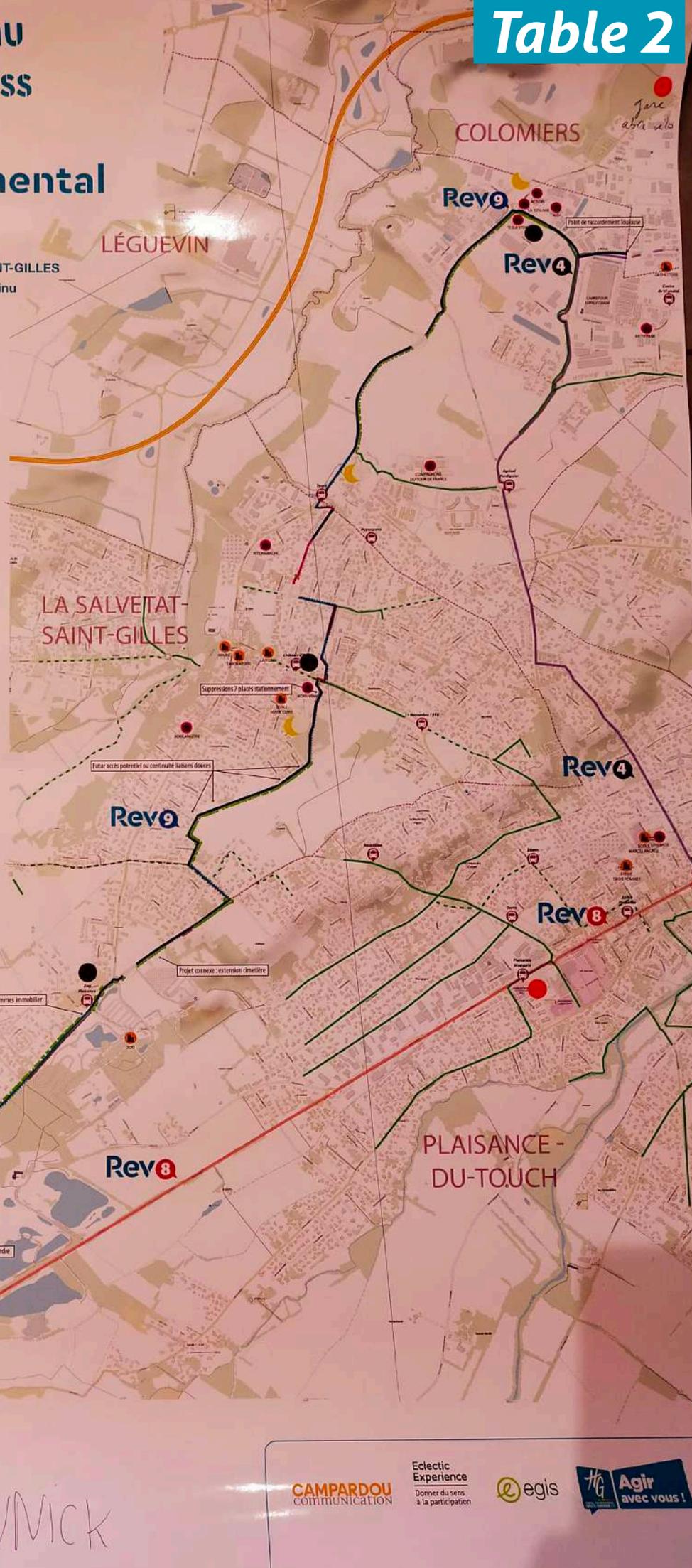
Revo

PLAISANCE-DU-TOUCH, FONSORBES ET LA SALVETAT-SAINT-GILLES

- 9,7 km de pistes cyclables à haut niveau de service en continu
- Largeur de 3m ou plus sur 98% de l'itinéraire
- Création de piétonnier sur 76% de l'itinéraire
- 0 zone de partage piétons/cycles
- 0 zone de partage voitures/cycles
- 322 arbres supplémentaires
- Aménagement végétal sur 34% de l'itinéraire

Revo

- Largeur du Rev 4,0 m
- Largeur du Rev 3,5 m
- Largeur du Rev 3,0 m
- Largeur du Rev < 3 m
- Chemin piéton
- Implantation d'arbres
- Acquisition foncière
- Pistes cyclables existantes
- - - Pistes cyclables en projet
- Commerces
- Bureaux
- Arrêts de bus
- Revo
- Revo
- Limites communales



FONSORBES

PLAISANCE-DU-TOUCH

ANNICK



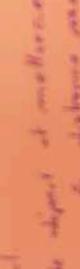
Eclectic Experience
Donner du sens à la participation



ATELIER 1 ÉQUIPEMENTS & SERVICES

Quels équipements et services vous paraissent-ils utiles ?

Votre avis compte !

<p>DES ABRUS-VÉLOS SÉCURISÉS</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Utiles pour faire les courses (Supernacht) - Pas utile en intervention vu poids - bon coin d'intermodalité - nécessaires pour intermodalité - grande capacité 	<p>DES ANCEAUX-VÉLOS</p>  <ul style="list-style-type: none"> - nécessaires pour les courses - pas pour quelques mètres - en intervention pour les secours 	<p>DES POINTS D'EAU</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Très important mais problème de dégradation 	<p>DES POINTS-Infos</p>  <ul style="list-style-type: none"> - carte du réseau correspondances (cf. réseau de Paris) - mettre des contenus différents par REV (chaque ligne a 1 numéro et 1 couleur) - Réviser les types d'équipement et les points d'eau 	<p>DES BANCS ET TABLES DE PIQUE-NIQUE</p>  <ul style="list-style-type: none"> - bancs indispensables pour les pique-nics particuliers - pour les WE en promenade
<p>DES POUSELLES DE TMI</p>  <ul style="list-style-type: none"> - pour éviter les déchets par terre 	<p>DES ATELIERS D'AUTO-REPARATION</p>  <ul style="list-style-type: none"> - un équipement minimaliste - assez bien - Apas commune - en accès libre 	<p>DES PRISES ÉLECTRIQUES</p>  <p>NON</p> <p>recharge téléphone ?</p>	<p>AUTRES</p>  <ul style="list-style-type: none"> - mettre le nom des files dans le panneau - exemple (voir) un seul - doubler d'un point de départ et mettre un style - dans du 200 mètres avec des distributeurs pas support - de ce point de départ - ... (voir) 2, 3000 m puis (voir) 3000 m etc. 	<p>DES BANCS ET TABLES DE PIQUE-NIQUE</p> 

Réseau Express Vélo départemental

ATELIER 2 ÉCLAIRAGE

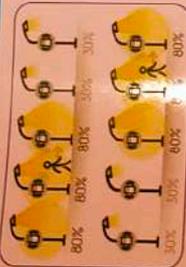
AUVICK

Quel type d'éclairage vous semble adapté ?

Votre avis compte !

⚠ Eclairages à favoriser → les énergies possibles.
Pas d'éclairage en centre ville

UN ÉCLAIRAGE DYNAMIQUE ET INTELLIGENT



UN ÉCLAIRAGE AUTONOME



UN MARQUAGE AU SOL LUMINEUX



Éclairage simple à intégrer au dépôt-dans les travaux.
Nouvelle expérience pour une pesonne qui a été éblouie.
= coûteux que d'autres éclairages.
pas au milieu mais sur les côtés

UN MARQUAGE PHOSPHORESCENT



avis d'un cycliste → système qui marche bien (ex Airbus) et qui ne dépense pas d'électricité

DES REVÊTEMENTS CLAIRS



- Combiner avec les éclairages d'écrl.
- Indispensable clair
- ne consomme pas d'électricité
- confort été car pas d'accumulation de la chaleur.

AUTRES

Réseau Express Vélo départemental

ATELIER 2 ÉCLAIRAGE

Amick

Dans quels cas un éclairage vous semble-t-il nécessaire ?

Votre avis compte !

- PENSEZ-VOUS QU'IL EST NÉCESSAIRE D'ÉCLAIRER CET ÉQUIPEMENT ? ET POURQUOI ?
- SUR QUELS CRÉNEAUX HORAIRES PENSEZ-VOUS PERTINENT D'ÉCLAIRER ?
- DANS DES ZONES DÉJÀ ÉCLAIRÉES, FAUT-IL PRÉVOIR UN ÉCLAIRAGE SPÉCIFIQUE COMPLÉMENTAIRE ?
- OÙ LES ÉCLAIRAGES DEVRAIENT-ILS ÊTRE LOCALISÉS ?
- PENSEZ-VOUS QU'IL SOIT POSSIBLE DE NE PAS ÉCLAIRER CERTAINES ZONES ?

- Il y a 3 mois, oui sans source mais aujourd'hui non → cuse/prix de l'énergie.

- Il y en a besoin l'hiver (horaires d'hiver) jusqu'à 20H-20H30.

- Personne féminine a peur la nuit

- A la pollution lumineuse à la campagne si on éclaire ; centre bourg déjà éclairé.

- Éclairage vélo obligatoire et suffisant aujourd'hui.

- Contraste entre piste non éclairée et phases des voitures qui aveuglent.

- Quand il pleut, difficulté car obstacles (feuilles ...) que l'on ne voit pas.



Express Vélo départemental

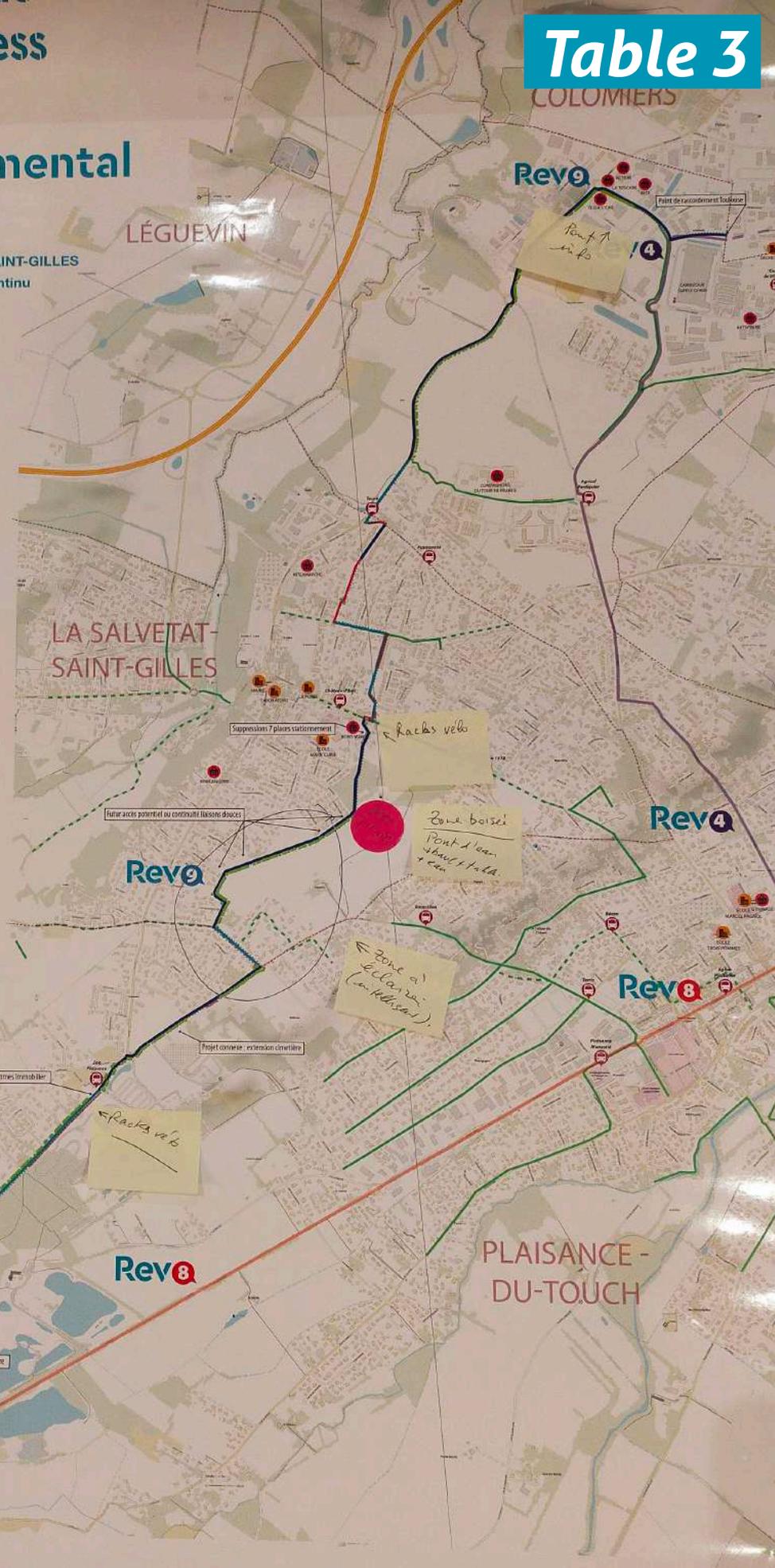
Rev 0

PLAISANCE-DU-TOUCH, FONSORBES ET LA SALVETAT-SAINT-GILLES

- 9,7 km de pistes cyclables à haut niveau de service en continu
- Largeur de 3m ou plus sur 98% de l'itinéraire
- Création de piétonnier sur 76% de l'itinéraire
- 0 zone de partage piétons/cycles
- 0 zone de partage voitures/cycles
- 322 arbres supplémentaires
- Aménagement végétal sur 34% de l'itinéraire

Rev 0

- Largeur du Rev 4,0 m
- Largeur du Rev 3,5 m
- Largeur du Rev 3,0 m
- Largeur du Rev < 3 m
- Chemin piéton
- Implantation d'arbres
- Acquisition foncière
- Pistes cyclables existantes
- - - Pistes cyclables en projet
- Commerces
- Bureaux
- Arrêts de bus
- Rev 0
- Rev 0
- Limites communales



FONSORBES

Rev 8

PLAISANCE-DU-TOUCH

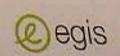
Espace vert avec station de relevage

Point info

Point d'eau + bancs + tables + eau



Eclectic Experience
Donner du sens à la participation



ATELIER 1 ÉQUIPEMENTS & SERVICES

Quels équipements et services vous paraissent-ils utiles ?

Votre avis compte !

DES ABRIS-VÉLOS SÉCURISÉS



Grosse demande aux points de multimodalité
Avec mode de sécurisation ?

DES ARCEAUX-VÉLOS



Question sur leur réelle utilité :
- en cas de crise
- aux côtés de bus
- aux points d'échange

DES POINTS D'EAU



Un grand oui
Obligatoire

DES POINTS-Infos



Plan de réseau
Signalétique

DES BANCS ET TABLES DE PIQUE-NIQUE



Mobilisation de l'ÉV également à travailler sur le territoire
Longs trajets = pause

DES POUBELLES DE TRI



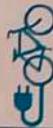
Manque de équipement
Incivilité
Point de départ (même plus que certains)
+ Entretien coûteux

DES ATELIERS D'AUTO-REPARATION



Au cœur des communes
Utile en cas de panne

DES PRISES ÉLECTRIQUES



Est-ce que la demande est vraiment nécessaire pendant le trajet ?
Éventuellement aux points de stationnement

AUTRES



Bancs pour empêcher le réseau d'accéder au iEV autre.

Quel type d'éclairage vous semble adapté ?

Votre avis compte !

UN ÉCLAIRAGE DYNAMIQUE ET INTELLIGENT



UN ÉCLAIRAGE AUTONOME



UN MARQUAGE AU SOL LUMINEUX



Pls s'écarts // rangement des vélos

UN MARQUAGE PHOSPHORESCENT



Attention à l'entretien (particules à refaire souvent).

DES REVÊTEMENTS CLAIRS



AUTRES

Il est important que les revêtements soient perméables.

Réseau Express Vélo départemental

ATELIER 2 ÉCLAIRAGE

Dans quels cas un éclairage vous semble-t-il nécessaire ?

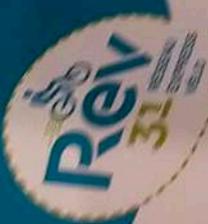
Votre avis compte !

1. PENSEZ-VOUS QU'IL EST NÉCESSAIRE D'ÉCLAIRER CET ÉQUIPEMENT ? ET POURQUOI ?
2. SUR QUELS CRÉNEAUX HORAIRES PENSEZ-VOUS PERTINENT D'ÉCLAIRER ?
3. DANS DES ZONES DÉJÀ ÉCLAIRÉES, FAUT-IL PRÉVOIR UN ÉCLAIRAGE SPÉCIFIQUE COMPLÉMENTAIRE ?
4. OÙ LES ÉCLAIRAGES DEVRAIENT-ILS ÊTRE LOCALISÉS ?
5. PENSEZ-VOUS QU'IL SOIT POSSIBLE DE NE PAS ÉCLAIRER CERTAINES ZONES ?

1. x OUI NECESSAIRE. -> SKI? sécurité / visibilité en particulier sur les INTERSECTIONS. -> Adaptatif Saison.

2. x MATIN jusqu'au lever du soleil (start de 6h) + Soir Croquis de (21h/22h)

3. x Différencier par INTERSECTION
4. x INTERSECTION + Revêtements (Marquage) + Zone Sablée avec viage.
5. x OUI en fonction du point + éclairage Public déjà présent.

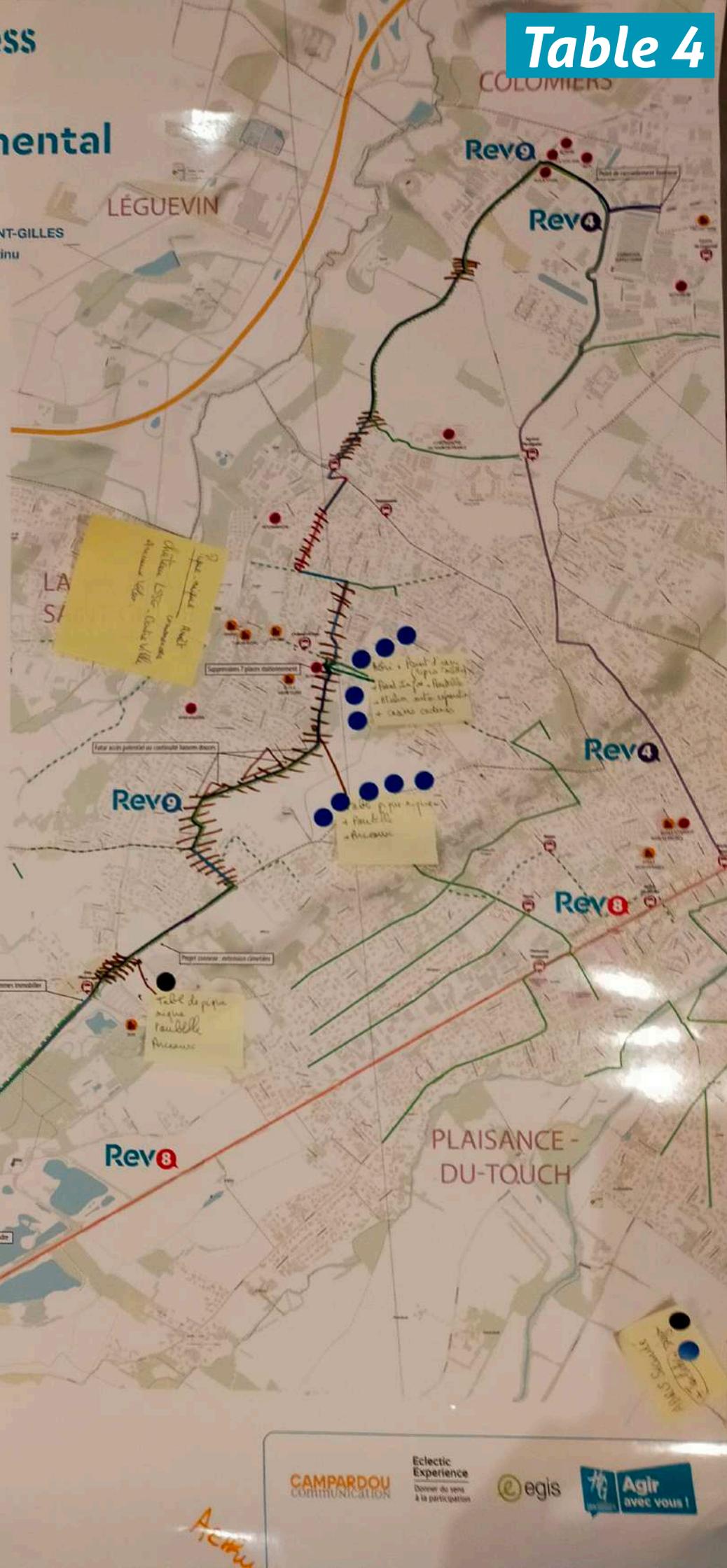




Express Vélo départemental

Rev 0 PLAISANCE-DU-TOUCH, FONSORBES ET LA SALVETAT-SAINT-GILLES

- 9,7 km de pistes cyclables à haut niveau de service en continu
- Largeur de 3m ou plus sur 98% de l'itinéraire
- Création de piétonnier sur 76% de l'itinéraire
- 0 zone de partage piétons/cycles
- 0 zone de partage voitures/cycles
- 322 arbres supplémentaires
- Aménagement végétal sur 34% de l'itinéraire



Rev 0

- Largeur du Rev 4,0 m
- Largeur du Rev 3,5 m
- Largeur du Rev 3,0 m
- Largeur du Rev < 3 m
- Chemin piéton
- Implantation d'arbres
- Acquisition foncière
- Pistes cyclables existant
- - - Pistes cyclables en projet
- Commerces
- Bureaux
- Arrêts de bus
- Rev 0
- Rev 0
- Limites communales

Zones à éclairer

FONSORBES

PLAISANCE-DU-TOUCH

Rev 0

Rev 8

Rev 8

Rev 4

Rev 0

Rev 4

LÉGUEVIN

COLOMIERS

LA SI

CAMPARDOU communication

Eclectic Experience
Donner du sens à la participation

egis

Agir avec vous!

Actu

Réseau Express Vélo départemental

ATELIER 1 ÉQUIPEMENTS & SERVICES

Quels équipements et services vous paraissent-ils utiles ?

Votre avis compte !

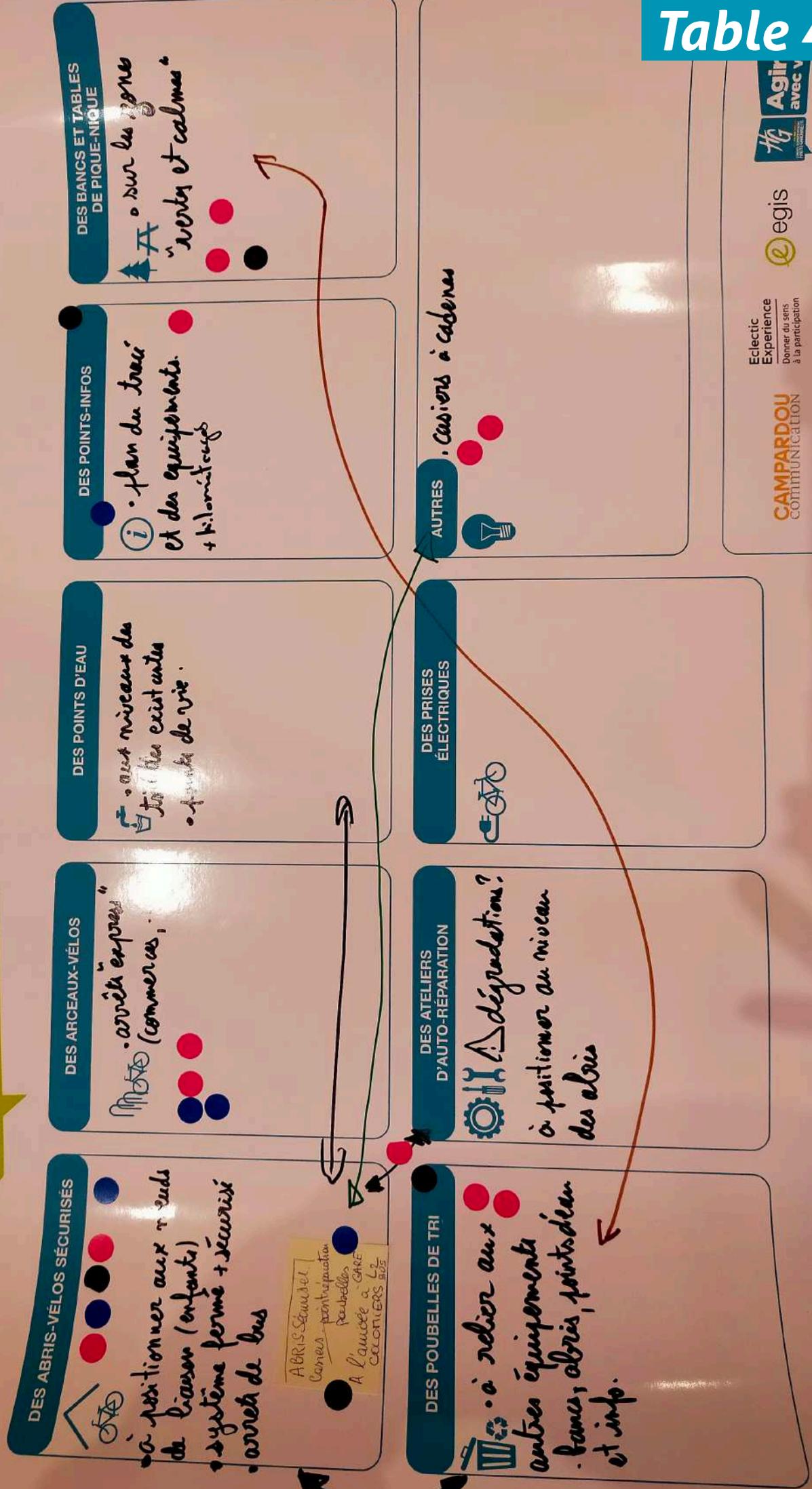


Table 4

Réseau Express Vélo départemental

ATELIER 2 ÉCLAIRAGE

Arthur

Quel type d'éclairage vous semble adapté ?

Votre avis compte !

UN ÉCLAIRAGE DYNAMIQUE ET INTELLIGENT



Éteindre totalement qd il n'y a personne



UN ÉCLAIRAGE AUTONOME



Autonome = batterie (pose pb)
Intéressant sur des zones isolées



UN MARQUAGE AU SOL LUMINEUX



Bien sur des portions où il n'y a pas d'éclairage routier existant.



UN MARQUAGE PHOSPHORESCENT



Contenus

DES REVÊTEMENTS CLAIRS



Plus salissant!
Coûteux ?



AUTRES

! Bien identifier les zones piétons vs pistes cyclables



Réseau Express Vélo départemental

ATELIER 2 ÉCLAIRAGE

Arhus

Dans quels cas un éclairage vous semble-t-il nécessaire ?

Votre avis compte !

- PENSEZ-VOUS QU'IL EST NÉCESSAIRE D'ÉCLAIRER CET ÉQUIPEMENT ? ET POURQUOI ?
- SUR QUELS CRÉNEAUX HORAIRES PENSEZ-VOUS PERTINENT D'ÉCLAIRER ?
- DANS DES ZONES DÉJÀ ÉCLAIRÉES, FAUT-IL PRÉVOIR UN ÉCLAIRAGE SPÉCIFIQUE COMPLÉMENTAIRE ?
- OÙ LES ÉCLAIRAGES DEVRAIENT-ILS ÊTRE LOCALISÉS ?
- PENSEZ-VOUS QU'IL SOIT POSSIBLE DE NE PAS ÉCLAIRER CERTAINES ZONES ?

- Si zones très noires, dangereuse de ne pas éclairer
- Éclairage prioritaire pour les trajets domicile / travail → matin tôt et soir
- Attention aux coûts / il faut être économe
- Éclairer les carrefours et les connexions
- Si bon éclairage sur la route, pas besoin d'éclairer en plus



Réseau Express Vélo départemental

Revo PLAISANCE-DU-TOUCH, FONSORBES ET LA SALVETAT-SAINT-GILLES

- 9,7 km de pistes cyclables à haut niveau de service en continu
- Largeur de 3m ou plus sur 98% de l'itinéraire
- Création de piétonnier sur 76% de l'itinéraire
- 0 zone de partage piétons/cycles
- 0 zone de partage voitures/cycles
- 322 arbres supplémentaires
- Aménagement végétal sur 34% de l'itinéraire

Revo

- Largeur du Rev 4.0 m
- Largeur du Rev 3.5 m
- Largeur du Rev 3.0 m
- Largeur du Rev < 3 m
- Chemin piéton
- Implantation d'arbres
- Acquisition foncière
- Pistes cyclables existantes
- - - Pistes cyclables en projet
- Commerces
- Bureaux
- Arrêts de bus
- Revo
- Revo
- Limites communales



ATELIER 1 ÉQUIPEMENTS & SERVICES

Quels équipements et services vous paraissent-ils utiles ?

Votre avis compte !

Table 06/01/21

DES ABRIS-VÉLOS SÉCURISÉS

à côté du zoo avec activité sportive

DES ARCEAUX-VÉLOS

à côté des petits commerces et des activités scolaires.
Attention à qualité de l'arcueil.

DES POINTS D'EAU

ou gaspillage pour un peu cours sans le mettre avec le pointique même

DES POINTS-Infos

avec le point informatique
- sur les limites des communes.
- ou travaux de l'eau
- de trouver la location
- point d'intérêt
- Marquer des points d'intérêt ou de lieux.

DES BANCS ET TABLES DE PIQUE-NIQUE

à l'ombre et autres commodes

DES POUBELLES DE TRI

car de besoin Apéatic
=> panneau orange Vos déchets

DES ATELIERS D'AUTO-RÉPARATION

à côté d'ouvrir
Store à l'abri à Bois Vion

DES PRISES ÉLECTRIQUES

deux charges des en prises.
ou mettre au niveau des abris sécurisés dans chaque base.

AUTRES

~~à l'ombre~~
Attention au virage "Vif" Attention.

to ten pour le compte des vélos

Réseau Express Vélo départemental

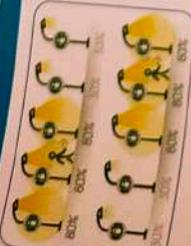
ATELIER 2 ÉCLAIRAGE

Quel type d'éclairage vous semble adapté ?

Votre avis compte !

Take notes

UN ÉCLAIRAGE DYNAMIQUE ET INTELLIGENT



-
-
-
-

à favoriser

*à favoriser sur les 4^{ts} clés :
intersection, voies
voitures / vélos / piétons*

UN ÉCLAIRAGE AUTONOME



UN MARQUAGE AU SOL LUMINEUX



UN MARQUAGE PHOSPHORESCENT



en complément avec éclairage dynamique

DES REVÊTEMENTS CLAIRS



*à privilégier sur :
- trottoirs
- revêtements
- voiries
- zones de stationnement*

AUTRES

*à privilégier sur :
- zones de stationnement*

Réseau Express Vélo départemental ATELIER 2 ÉCLAIRAGE

Dans quels cas un éclairage vous semble-t-il nécessaire ?

Votre avis compte !

- PENSEZ-VOUS QU'IL EST NÉCESSAIRE D'ÉCLAIRER CET ÉQUIPEMENT ? ET POURQUOI ?
- SUR QUELS CRÉNEAUX HORAIRES PENSEZ-VOUS PERTINENT D'ÉCLAIRER ?
- DANS DES ZONES DÉJÀ ÉCLAIRÉES, FAUT-IL PRÉVOIR UN ÉCLAIRAGE SPÉCIFIQUE COMPLÉMENTAIRE ?
- OÙ LES ÉCLAIRAGES DEVRAIENT-ILS ÊTRE LOCALISÉS ?
- PENSEZ-VOUS QU'IL SOIT POSSIBLE DE NE PAS ÉCLAIRER CERTAINES ZONES ?

⚠ *curse environement prévoir un éclairage spécifique.*

*qui sinon accidentologie
-> de l'effet de présence*

Bonne soirée!





Réseau Express Vélo départemental