27/04/2018

Etude du potentiel cyclable et le développement de la pratique du vélo

Commune de Coye-la-forêt

Yannick Meyer

Volontaire en service civique pour l'AU5V et le PNR Oise-Pays de France

ymeyer@parc-oise-paysdefrance.fr

Association des Usagers du Vélo, des Voies Vertes et Véloroutes des Vallées de l'Oise
Tel. : 03 44 60 11 63
http://www.au5v.fr

Parc Naturel Régional Oise - Pays de France
Tel. : 03 44 63 65 65
http://www.parc-oise-paysdefrance.fr

Sommaire

I.Point sur la méthodologie 3
II.Concernant la situation actuelle 3
III.Aménagements à l'échelle communale 5
a) Aménagements généraux 6
b) Aménagements spécifiques 7
c) Préconisations de stationnement 13
IV.Aménagements à l'échelle intercommunale 15
V.Annexes 21
1.Synthèse des préconisations d'aménagement 21
2.Rappel des pictogrammes au sol pour les voies cyclables 21
3.Rappels concernant la signalisation verticale : 22
4.Table des figures et photographies 23

I. Point sur la méthodologie

La méthode de travail utilisée pour cette étude est structurée en plusieurs étapes :

- Un bilan de la situation et du potentiel actuel de la commune : les aménagements cyclables existants, les zones de circulation apaisée, des liaisons avec des itinéraires cyclables, facteurs incitant ou non la circulation à vélo et améliorations possibles…
- La perspective des élus, citoyens, associations, etc. (avec une rencontre des différents acteurs si possible…) par rapport au développement de la pratique du vélo, quels objectifs, intérêts (plutôt touristique et/ou déplacements utilitaires)…
- Un travail de terrain qui consiste en un relevé cartographique et une recherche des solutions et aménagements potentiels pour l'amélioration des déplacements sécurisés des cyclistes.
- La construction d'un rapport de préconisations visant à apporter quelques suggestions aux élus locaux, relatives au développement du potentiel cyclable de leur commune et à l'amélioration des éléments existants. Compris dans ce rapport, une carte avec des itinéraires de micro-mobilité reliant les quartiers résidentiels et les points d'intérêt de la commune.

II. Concernant la situation actuelle

Le diagnostic de terrain a permis de relever certains aménagements déjà présents sur la commune : la piste cyclable vers Lamorlaye, certaines rues en « double-sens cyclable », la bande cyclable du quai du Chardonneret, des râteliers pour le stationnement… Plusieurs points d'intérêt clés (terrains de sport, centres équestres, Etangs de Commelles…) sont présents sur le territoire communal et à proximité immédiate. La gare SNCF permet une desserte depuis et vers Paris autant par la ligne D du RER que par des TER (il est possible de rejoindre la Gare du Nord en une vingtaine de minutes). De ce fait, les déplacements utilitaires des cyclistes vers la gare d'Orry-la-Ville / Coye-la-Forêt est un point majeur à traiter. L'enveloppe forestière autour du village propose des chemins autant pour les promenades à vélo que pour certains déplacements intercommunaux. Une problématique importante à relever est la question du stationnement des voitures avec une part importante de stationnement sur des espaces non réglementés.

Les points détaillés dans les parties suivantes sont recommandés quant à l'aménagement des itinéraires de micro-mobilité. Une carte de ces itinéraires à vélo est proposée ci-dessous (figure 1).

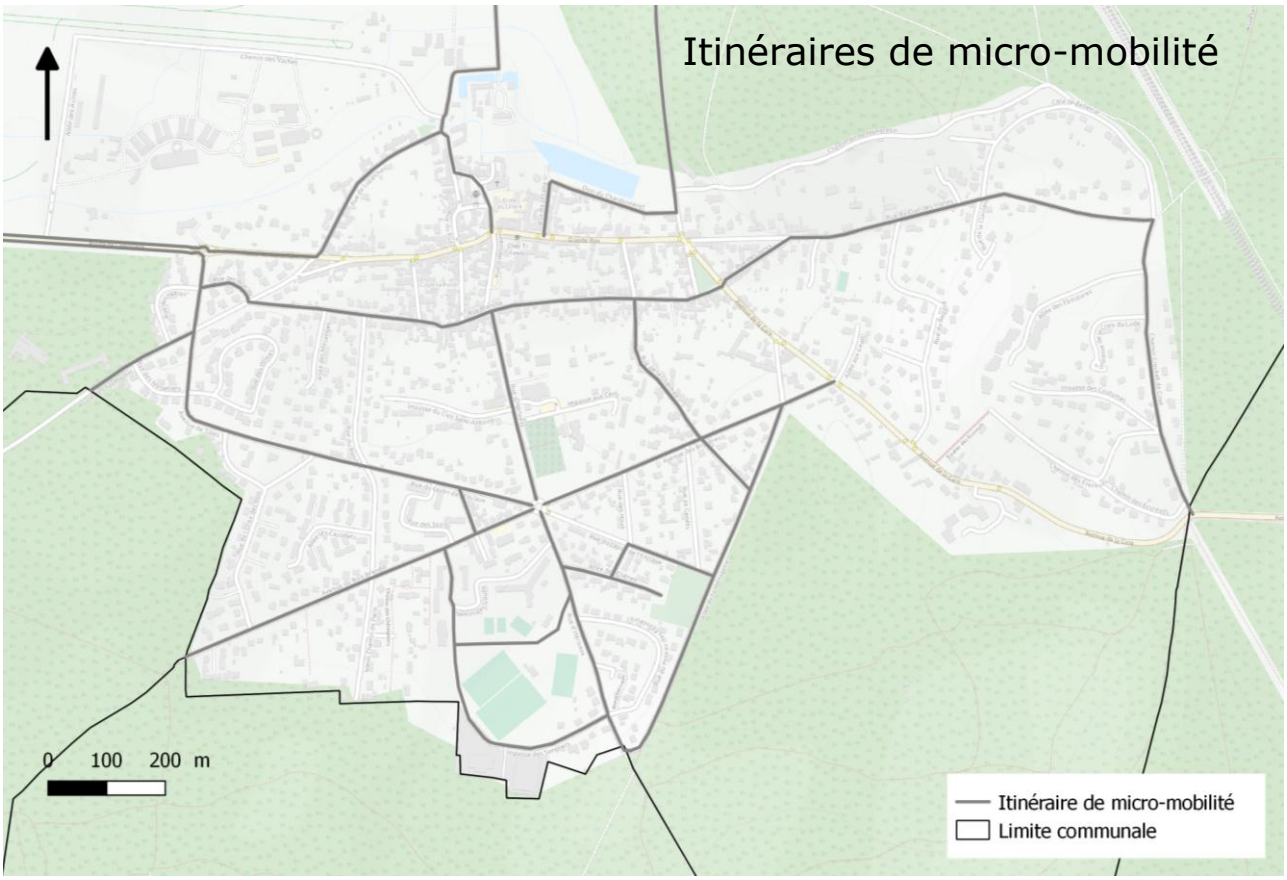


Figure 1 - Cartographie des itinéraires de micro-mobilité. Source : Y.Meyer 2018, Open Cycle Map, QGIS.

III. Aménagements à l'échelle communale

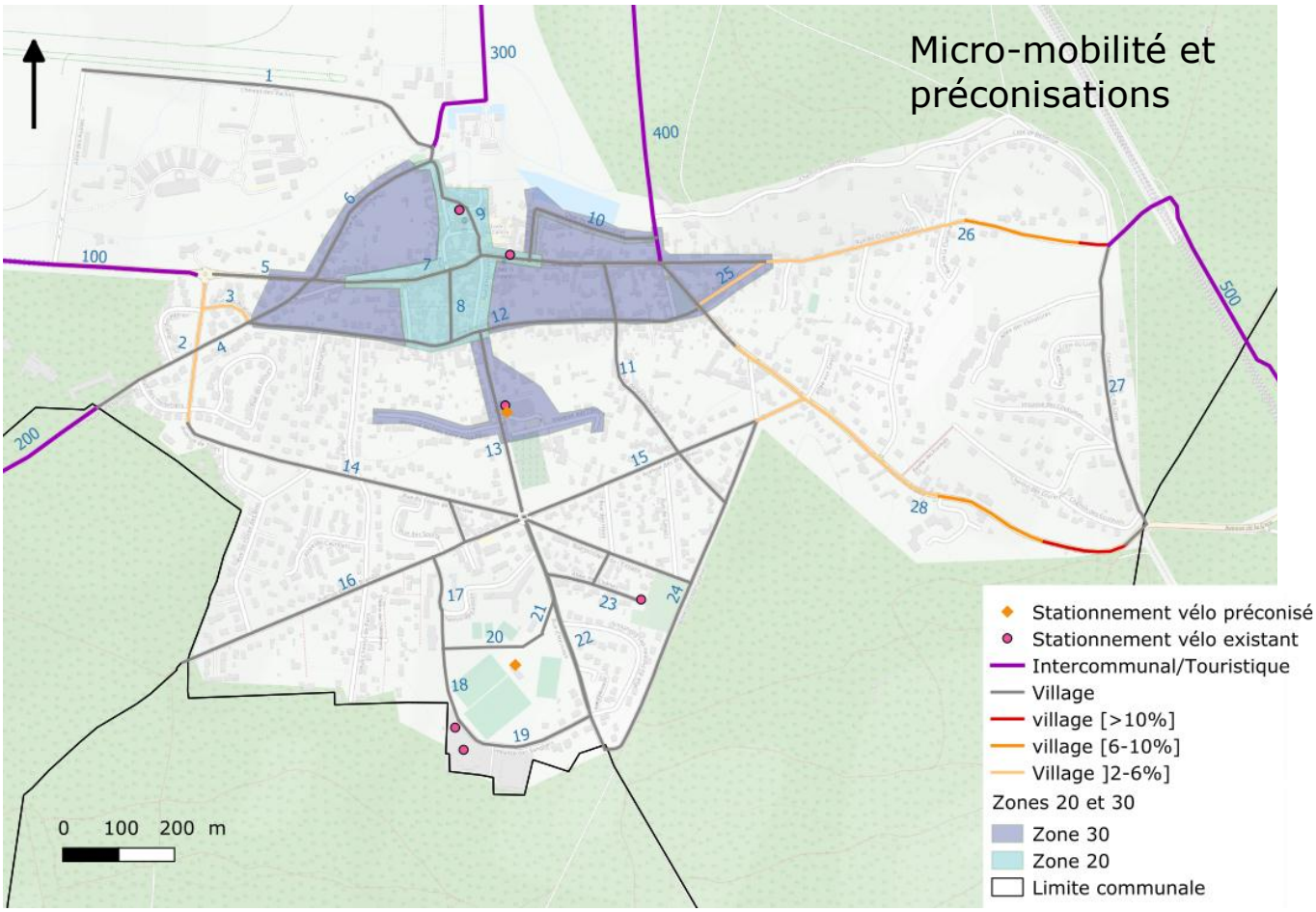


Figure 2 - Cartographie des itinéraires de micro-mobilité. Les numéros présents servent de repère pour les préconisations dans le rapport. Source : Y.Meyer 2018, relevés terrain, Open Cycle Map, Qgis.

a) Aménagements généraux

Doubles sens cyclables

Il est recommandé de généraliser les doubles sens cyclables en rajoutant sous l'ensemble des panneaux B1 « sens interdit » la mention « **sauf vélos** » (panonceau M9v2).

Dans le sens de la circulation générale, le **panneau C24a** (« **double sens cyclable** ») n'est pas obligatoire, mais s'avère parfois utile, car il prévient les usagers de la possibilité de rencontrer des cyclistes venant en sens opposé.

Cet aménagement peut être complété avec l'ajout d'un **marquage au sol** type pictogramme vélo avec flèche directionnelle (dans le « contre-sens » cyclable) ou pictogramme vélo avec double chevrons (dans le sens de la circulation générale).

Les zones à vitesse apaisée

La carte figure 2 montre les tracés de deux zones à vitesse apaisée. L'idée proposée est de créer un espace tampon (Zone 30) entre les espaces où les véhicules peuvent circuler à vitesse normale et une zone de rencontre.

La surface proposée en **zone de rencontre** couvre le « **cœur du village** » avec la place de la Mairie, les croisements délicats de la rue d'Hérivaux et de la rue du Puits. Cette zone se prolongerait jusqu'à l'entrée de la rue de l'Etang.

Le tracé de la **Zone 30** couvrirait le reste de la **Grande rue et la rue Blanche**, ainsi que certains **croisements** délicats :

- Les croisements de la rue de Luzarches ;
- Les croisements entre la rue Blanche et la rue des Joncs avec l'Avenue de la Gare ;
- Le croisement entre la Grande rue, la route des Étangs de Commelles, le clos des Vignes et l'avenue de la Gare.

Afin d'augmenter la visibilité et la compréhension des Zones 30, nous recommandons de créer des « **effets de seuil** » à chaque entrée en Zone 30, avec la mise en place d'un **marquage au sol** sous forme d'une inscription **« ZONE 30 »** sur toute la largeur de la chaussée, éventuellement associée à la mise en place de mobilier urbain, ou d'un revêtement différent. Nous recommandons également le marquage au sol du rappel de la limitation (ellipse 30) à chaque carrefour. Ces marquages sont conformes à l'Instruction Interministérielle sur la signalisation routière (arrêté du 23 septembre 2015).

(cf. fiche Cerema : https://www.au5v.fr/IMG/pdf/fi02217pama16marquagezone30.pdf).

L'aménagement des giratoires

Dans la commune de Coye-la-Forêt il existe plusieurs giratoires.

Pour les cyclistes, un giratoire peut se révéler dangereux s'il est mal emprunté. La trajectoire du cycliste est très importante, et souvent méconnue.

C'est la **trajectoire centrale** (le cycliste se place au centre de la chaussée) qui permet le mieux au cycliste d'être perçu par les autres usagers et qui limite les risques de dépassement et de cisaillement par les véhicules en sortie de l'anneau (photo 1).

Photo 1 - Trajectoire recommandée dans un giratoire

Nous proposons donc pour les giratoires de petite et moyenne taille d'indiquer la trajectoire cycliste à suivre au centre de la chaussée avec du marquage au sol (**pictogrammes vélos + doubles chevrons**).

b) Aménagements spécifiques

Les repères suivants s'appliquent à la carte :

1 – Chemin des Vaches

Il serait intéressant de pouvoir accéder à vélo aux jardins partagés.
Pour cela, des pictogrammes vélos + doubles chevrons dans les deux sens de circulation permettraient de matérialiser la trajectoire du cycliste sur cette chaussée, limitée à 30km/h.
Note : Vérifier que cela n'engendre pas de conflit d'usage avec les cavaliers qui empruntent la piste existante.
L'allée des Aulnes étant une propriété privée, il n'est pas possible d'aménager une jonction avec la piste cyclable vers Lamorlaye (**100**).

2 - Avenue des Tilles *(fait partie de l'itinéraire de micro-mobilité)*

Nous recommandons d'ajouter des pictogrammes vélos + doubles chevrons dans les deux sens de circulation de l'Avenue des Tilles.
Un balisage au croisement de la rue de Chaumontel serait utile pour indiquer l'existence d'un itinéraire forestier intercommunal.

3 – Rue des Acacias *(fait partie de l'itinéraire de micro-mobilité)*

Cette rue est en sens unique avec une barrière du côté de la Rue de Chaumontel.
Il est important de toujours laisser un espace de franchissement latéral de la barrière d'au moins 1,2m (une largeur de 1,40m est recommandée), ce qui est le cas actuellement.
Nous recommandons d'ajouter des pictogrammes vélos + doubles chevrons dans les deux sens de circulation de l'Avenue des Tilles.

4 - Rue de Chaumontel

Des pictogrammes vélos + doubles chevrons sont préconisés dans cette rue, notamment pour matérialiser les traversées entre la rue des Acacias et la rue Blanche ainsi que le carrefour avec l'Avenue des Tilles.

5 – Route de Lamorlaye

A l'entrée de Coye-la-forêt, afin de sécuriser le carrefour giratoire, nous recommandons d'ajouter un marquage au sol avec des pictogrammes vélos + doubles chevrons sur l'itinéraire central (cf. aménagements généraux).
A l'est de ce giratoire, nous recommandons des pictogrammes vélos + doubles chevrons dans les deux sens de circulation de ce tronçon de la route de Lamorlaye.

6 – Rue de Luzarches

Les pictogrammes vélos avec doubles chevrons ne semblent pas forcément nécessaires dans cette rue qui comporte beaucoup de places de stationnement latéral susceptibles de les couvrir.

Il serait intéressant d'ajouter un jalonnement commençant au début de cette rue (côté Grande rue) et indiquant la direction des Etangs de Commelles (par le chemin des Peupliers etc.) ainsi que le temps nécessaire et/ou la distance à parcourir pour les atteindre.

7 – Grande rue

La réduction de la vitesse à 30km/h est une mesure qui offrirait plus de sécurité aux usagers de cette rue. De plus, dans le cadre de la circulation actuelle, le croisement des véhicules n'est pas possible au niveau des sections de rue où il y a du stationnement latéral, ce qui ralentit déjà la circulation.
Avant l'arrivée aux croisements avec la rue du Puits, la rue d'Herivaux et la rue de la Charmée, il semblerait utile de rappeler par un panneau la priorité à droite pour les usagers arrivant de Lamorlaye.

8 – Rue du Puits

La mise en place du double sens cyclable serait utile dans cette rue afin de créer un accès depuis le « cœur du village » vers la rue Blanche. En effet, les automobiles depuis la Grande rue ne peuvent pas accéder à la rue Blanche.

9 – Place de la Mairie

Photo 2 - Place de la Mairie

Nous recommandons d'installer un second panonceau « sauf vélos » (m9v2) sur la place de la Mairie. En effet, actuellement seul le panneau sens interdit indiqué par un carré rouge sur la photo a un panonceau m9v2 autorisant l'accès aux cyclistes.

Ce secteur semble propice à l'instauration d'une zone de rencontre (école, mairie, église, revêtement spécifique…).

10 – Rue de l'Etang et Quai du Chardonneret *(fait partie de l'itinéraire de micro-mobilité)*

Cette rue est en double sens cyclable.
Sur la section Quai du Chardonneret, le marquage de la bande cyclable aurait besoin d'être renouvelé.
Une bande cyclable a été matérialisée rue de l'Etang. Elle n'est cependant pas nécessaire et est non conforme à la règlementation des bandes cyclables. Nous suggérons donc de l'effacer.

11 – Rue de la Charmée

Cette rue est étroite et peu fréquentée.

Un marquage au sol avec des pictogrammes vélos + doubles chevrons sur l'ensemble de la longueur de la rue semble excessif ici, mais l'ajout simple d'un pictogramme aux entrées de rue pourrait mettre en valeur l'itinéraire recommandé pour les cyclistes.

12 – Rue Blanche *(fait partie de l'itinéraire de micro-mobilité)*

Contrairement à la Grande rue, cette rue est bien moins fréquentée par les véhicules motorisés. Cependant les carrefours sont des points de passage délicats et peuvent ralentir la circulation des cyclistes. Il serait utile d'ajouter des pictogrammes vélos avec doubles chevrons pour matérialiser ces traversées.

Pour faciliter la traversée de l'Avenue de la Gare nous proposons d'installer un miroir (photo 3) ainsi qu'un marquage au sol de pictogrammes vélos avec doubles chevrons.

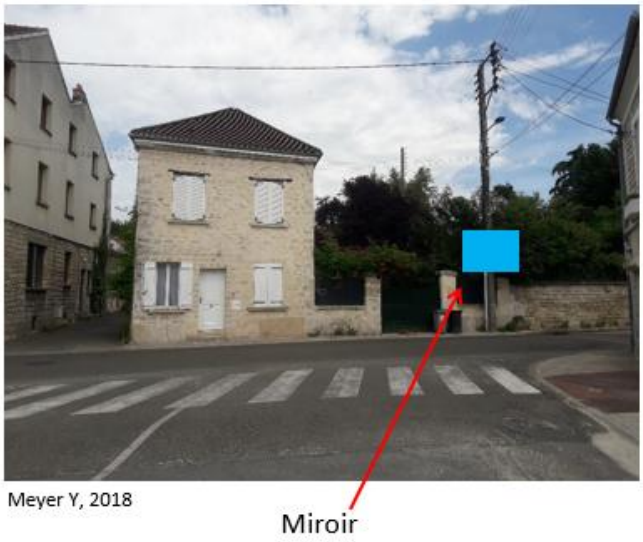


Photo 3 - Traversée de l'Avenue de la Gare

13 – Rue d'Hérivaux *(fait partie de l'itinéraire de micro-mobilité)*

Cette rue présente plusieurs points d'intérêts notamment le centre culturel et le marché. Elle permet également de faire la liaison entre la Grande rue et le sud de Coye-la-Forêt.
Il serait intéressant de mettre en place du marquage au sol de pictogrammes vélos + doubles chevrons.
Aménager quelques places de stationnement de type arceau à proximité du centre culturel contribuerait à le rendre plus attractif pour les cyclistes.

14, 15, 16 - Haut de l'Avenue des Tilles + Rue du Layon de l'Enclave - Avenue des Bruyères - Avenue du bois Brandin *(font partie de l'itinéraire de micro-mobilité)*

Nous proposons d'ajouter des pictogrammes vélos + doubles chevrons dans les deux sens de circulation de ces rues pour mettre en valeur l'itinéraire de micro-mobilité.

17,18 et 19 – Chemin des Loups – Impasse des Sangliers

Lors de notre réunion en mairie, il nous a été précisé que le terrain sur lequel est présent la sortie du chemin en terre n'appartient pas à la commune et n'est donc pas aménageable par celle-ci. Acheter cette portion de terrain serait idéal pour une utilisation à long terme de ce cheminement « doux ». Sinon, une procédure de collaboration est peut-être possible entre la mairie et le propriétaire du terrain ?

- Abaissé de trottoir entre la rue et le chemin en terre (photo 4) ;
- Largeur actuelle : 1,20m → Largeur recommandée : 2 à 3m pour une voie verte ;
- Revêtement recommandé : stabilisé sur une sous couche en grave (exemple Chamant) ;

B7b

- Au niveau des obstacles éventuellement présents, aménager un passage de 1,40m idéalement (1,20m minimum) pour les cyclistes. Il existe plusieurs types de dispositifs anti-accès véhicules motorisés (+ panneau B7b) non gênants pour les cyclistes qui pourraient être mis en place (cf. photos ci-dessous).
- Pictogrammes vélos + doubles chevrons le long de l'impasse des Sangliers.

Dispositifs anti-accès véhicules motorisés

Photo 4 - Portion de terrain n'appartenant pas à la mairie et qui correspond à la sortie du chemin en terre

20 – Chemin « doux » terrains de sport

- Tracé vert clair sur le schéma : cheminement lisse existant en direction du city stade + prolongation simulée. Une largeur de 2 à 3m est conseillée.
- Marquage de pictogrammes vélos dans les deux sens de circulation de cet itinéraire.

21 - Allée de Poudingue *(fait partie de l'itinéraire de micro-mobilité)*

Nous proposons d'ajouter des pictogrammes vélo + doubles chevrons dans les deux sens de circulation de cette rue.
Il faudrait assurer un passage de 1,40m (1,20m minimum) au niveau de la barrière à l'entrée des terrains de sport (photo 5).

Photo 5 - Barrière

22 – Rue d'Hérivaux (bas) *(fait partie de l'itinéraire de micro-mobilité)*

La vitesse de cette rue est en partie limitée à 30km/h.
Il serait intéressant de remplacer le panneau impasse à l'intersection avec l'impasse des Sangliers par un panneau C13d « Impasse avec sortie piétons et cyclistes ».

23 – Allée des Chênes *(fait partie de l'itinéraire de micro-mobilité)*

Nous proposons d'ajouter des pictogrammes vélos + doubles chevrons dans les deux sens de circulation de cette rue.

24 – Allée de la Ménagerie *(fait partie de l'itinéraire de micro-mobilité)*

Aménager le chemin existant de manière plus appropriée pour les cyclistes, afin d'encourager son utilisation avec :

- Dispositif anti-accès véhicules motorisés (non gênant pour les cyclistes en assurant un passage approprié de 1,40m recommandé et 1,20m minimum) ;
- Revêtement adapté car le revêtement actuel est sensible à l'érosion lors de fortes pluies ;
- Assurer une largeur suffisante, notamment au niveau des points les plus étroits (au moins 2m) ;
- Signalisation verticale appropriée + balisage éventuellement.

25 – Rue des Joncs *(fait partie de l'itinéraire de micro-mobilité)*

Il existe un passage délicat pour les cyclistes au carrefour avec la Rue Blanche (voir proposition d'aménagement de la fin de la rue Blanche, au niveau de la traversée de l'Avenue de la Gare).

Pour cette rue à sens unique nous proposons de mettre en place un double sens cyclable avec la signalisation appropriée.

Nous proposons d'ajouter des pictogrammes vélos + doubles chevrons dans les deux sens de circulation de cette rue.

26 – Rue du Clos des Vignes *(fait partie de l'itinéraire de micro-mobilité)*

C'est l'itinéraire que nous conseillons pour rejoindre la gare depuis le centre de Coye-la-forêt. En effet, cette rue offre plus de sécurité aux cyclistes que la rue de la gare dans l'état actuel.
Nous proposons d'y ajouter des pictogrammes vélos + doubles chevrons.
Ajouter également un balisage indiquant la distance et le temps moyen permettant de rejoindre la gare.
La pente étant très importante sur la section finale, nous proposons d'y limiter la vitesse à 30 km/h. Si cette limitation n'est pas respectée il pourrait-être intéressant dans un second temps d'aménager des dispositifs pour assurer le respect de cette limitation.
A noter que cette rue est interdite aux bus (panneau B9f) et véhicules de plus de 3,5 tonnes (panneau R30).

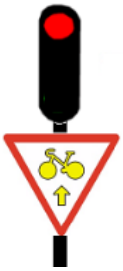
B9f

R30

27 – Chemin du Crochet de Coye-la-forêt *(fait partie de l'itinéraire de micro-mobilité)*

Ajouter un balisage gare/centre village (avec distance et durée de trajet à vélo) ainsi que des pictogrammes vélos + doubles chevrons dans les deux sens de circulation de la rue.
Assurer la traversée de l'Avenue de la Gare pour rejoindre la voie verte prévue vers Orry-la-ville le long de la départementale.

28 – Avenue de la Gare



Cette avenue est l'itinéraire le plus direct pour rejoindre la gare. L'emprunter est cependant délicat pour les cyclistes en l'état actuel, en montée comme en descente.

Du croisement avec l'Allée de la Ménagerie au n°32 de l'Avenue de la Gare (au niveau du feu de signalisation) il serait possible de mettre en place une bande cyclable dans le sens Coye-la-forêt vers Orry-la-ville.
Pour avoir l'espace suffisant pour aménager cette bande cyclable d'1,5 m de large (recommandation du Cerema) il faudrait raboter la séparation centrale et la remplacer par une ligne blanche. Cette séparation centrale a une largeur légèrement supérieure à 1,5m.
Au niveau des intersections où la séparation centrale disparaît il faudrait raboter le trottoir.
Ajouter des pictogrammes vélos avec doubles chevrons sur la bande cyclable.
Dans le sens de la descente nous préconisons un simple marquage au sol avec des pictogrammes vélos et doubles chevrons.
Aux feux pédagogiques, ajouter des « cédez-le-passage » cyclistes pour continuer tout droit.
Ajouter du jalonnement à proximité de la mairie pour indiquer à quelle distance et à combien de temps à vélo se trouve la gare.

c) Préconisations de stationnement

Les équipements recommandés pour le stationnement sont les **arceaux type U renversé** permettant le stationnement sécurisé de deux vélos. Tout autre type d'équipement, particulièrement les râteliers type « pince roue » sont à proscrire.

Dans la commune, il existe actuellement 38 places de stationnement de type « pince roue » qui sont répartis : Mairie, Impasse des Sangliers, Grande rue, centre culturel, jeux d'enfants Allée des Chênes.

Nous distinguons deux types de lieux où il serait intéressant d'installer du stationnement :

- Les points de stationnement principaux : plus de 2 arceaux
- Les points de stationnement secondaires : 2 arceaux

- Points principaux :

- Centre culturel

Devant le centre culturel nous proposons de remplacer les pinces-roues actuels par des arceaux, et éventuellement, si le nombre d'arceaux est insuffisant, d'en ajouter en face (photo 6).

Photo 6 - Centre culturel

- Terrains de sport

Au niveau des terrains de sport nous proposons de remplacer la dernière place de stationnement pour les voitures, au bout de l'impasse, par trois arceaux vélo (photos 7).

Photo 7 - Terrains de sport

- Points secondaires :

- Mairie ;
- Jeux d'enfants Allée des Chênes ;
- Etangs de Commelles.

IV. Aménagements à l'échelle intercommunale

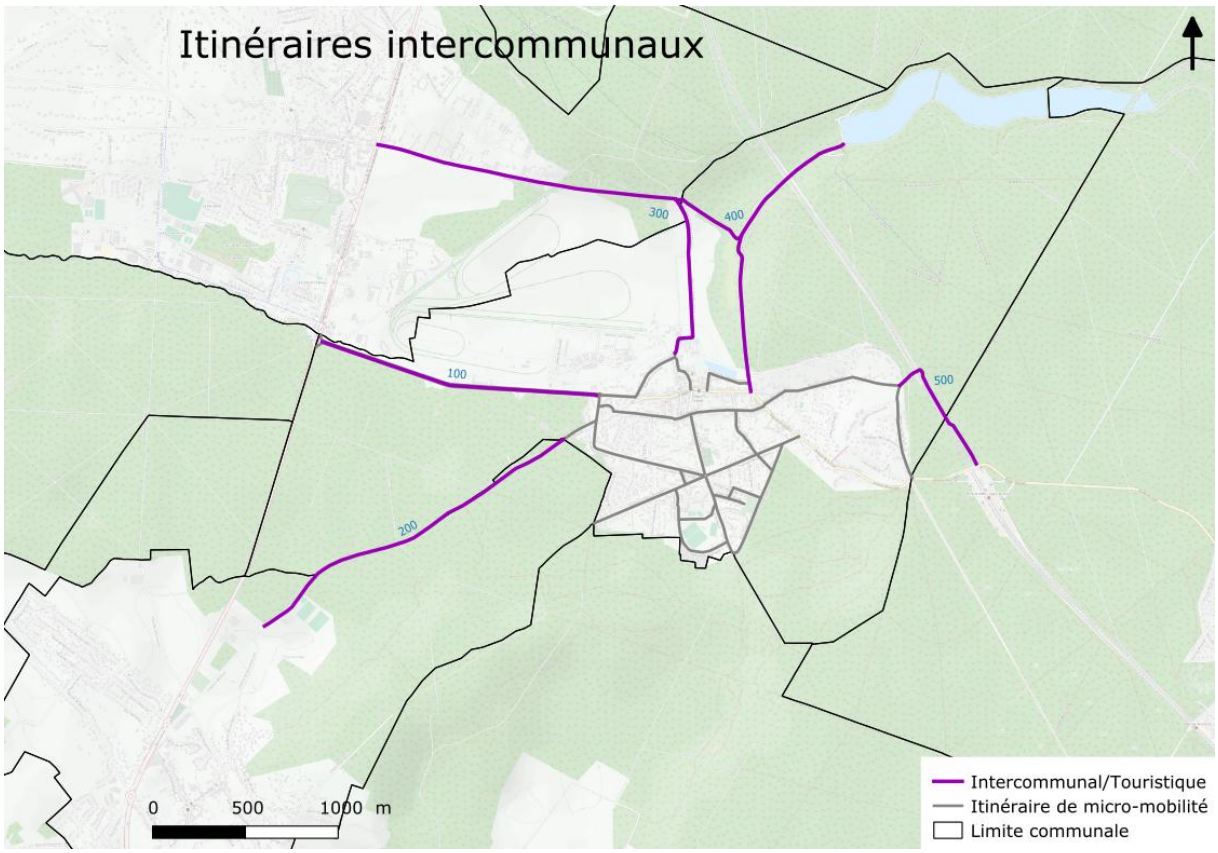


Figure 3 - Cartographie des itinéraires inter-communaux. Source : Y.Meyer 2018, relevés terrain, Open Cycle Map, Qgis.

100 – Piste Cyclable Lamorlaye / Coye-la-forêt

Photo 8 - Rues perpendiculaires à la piste cyclable

- Sécuriser les traversées des rues perpendiculaires à la piste cyclable avec un marquage indiquant l'itinéraire des cyclistes (voir schéma ci-dessus du CEREMA).
- La sécurisation du giratoire nécessiterait l'ajout d'un marquage avec des pictogrammes vélos sur l'itinéraire central (cf. aménagements généraux).

Direction Coye-la-forêt vers Lamorlaye :

Améliorer l'insertion des cyclistes depuis le giratoire de sortie de Coye-la-forêt sur la piste cyclable. Pour cela nous recommandons une insertion de face sur la bande cyclable plutôt que par le passage piéton (voir schéma ci-dessous). Pour cela, il faudrait ajouter du marquage au sol pour indiquer la trajectoire à suivre.

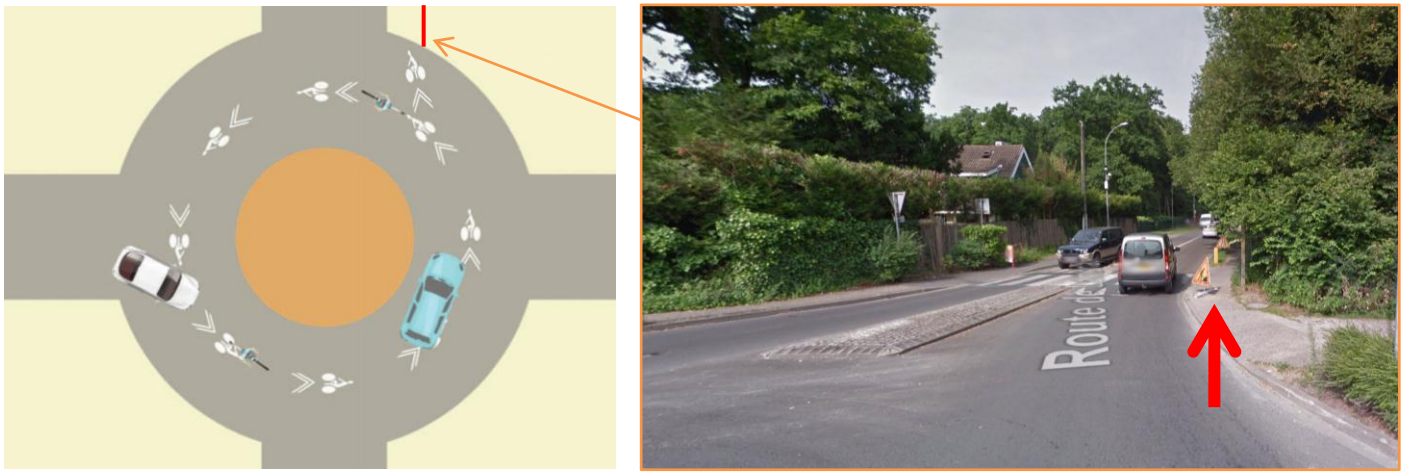


Figure 4 - Insertion des cyclistes dans la piste cyclable

Direction Lamorlaye / Coye-la-forêt :

Il serait intéressant de prévoir un aménagement similaire au schéma suivant, permettant une insertion du cycliste sur la chaussée en amont du rond-point afin qu'il prenne une meilleure position sur la chaussée et qu'il soit plus visible.

Les cyclistes devront céder le passage aux automobilistes avant de se réinsérer. Il faudrait également effacer un pictogramme vélo.

Figure 5 - Réinsertion des cyclistes dans la circulation

200 – Chemin de Chaumontel

Il est difficile d'aménager ce chemin car il est présent sur plusieurs entités administratives : communes de Chaumontel et Coye-la-forêt, départements du val d'Oise et de l'Oise. Cela demanderait une collaboration importante entre les différentes structures.

Cependant, il serait intéressant d'ajouter un balisage indiquant la direction de Chaumontel avec la distance et le temps moyen à parcourir pour l'atteindre au départ de ce chemin situé dans la commune de Coye-la-forêt.

300 – Chemin des Peupliers - Avenue du Château à Chantilly - Voie de la Grange des Prés

Cet itinéraire serait à développer en collaboration avec la commune de Lamorlaye, une partie étant située sur son territoire.

Les cyclistes de Coye-la-forêt auraient un itinéraire plus court et plus sécurisé que celui décrit précédemment (n°100) pour rejoindre les différents commerces de lamorlaye (supermarchés, magasins...). En effet, cela évite aux cyclistes d'emprunter un tronçon d'une départementale à la fin de la piste cyclable, au sud de Lamorlaye.

Le Chemin des Peupliers et l'Avenue du Château à Chantilly, situés dans la commune de Coye-la-forêt, sont en mauvais état. Cela oblige les automobilistes à ralentir, mais peut s'avérer dangereux et inconfortable pour les cyclistes et piétons. Nous proposons donc l'aménagement d'une voie parallèle à la route pour ces derniers.

Note : une partie du chemin des Peupliers n'appartient pas à la commune.

400 – Chaussée du Porchène + Route des Etangs

Nous proposons cet itinéraire car il présente un intérêt touristique par son charme paysager, ainsi qu'un intérêt pour l'aménagement de liaisons intercommunales comme Senlis - Lamorlaye (par la Chaussée Brunehaut / GR 12) ou Pontarmé - Lamorlaye.

Cela permettrait également de créer un itinéraire pour rejoindre les Etangs de Commelles depuis Coye-la-forêt (Route des Etangs) et Lamorlaye (Chaussée du Porchène). Le débouché de la Chaussée du Porchène devra être signalé aux automobilistes de la route des Etangs afin de sécuriser les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cavaliers).

Concernant le revêtement de la Chaussée du Porchène nous proposons d'améliorer l'état de ce chemin en rebouchant les trous afin que les cyclistes et autres usagers non motorisés puissent l'emprunter sans danger et confortablement.

Il faudrait également prévoir des panneaux de jalonnement avec une estimation de la durée et de la distance pour atteindre les Etangs de Commelles.

Finalement, en cas d'ajout d'un panneau « impasse » au début de la route des Etangs de Commelles, préférer un panneau C13d qui indique une sortie possible pour les cyclistes au bout de l'impasse. Attention dans ce cas à bien mettre en valeur l'itinéraire piétons permettant de rejoindre les Etangs de Commelles car la route forestière des Etangs de Commelles est, sur certains tronçons, inadaptée aux déplacements piétons.

500 – Liaison gare – Coye-la-forêt

Pour rejoindre la gare d'Orry-la-ville / Coye-la-forêt, en plus des deux itinéraires conseillés auparavant dans ce rapport, il existe une route forestière. Pour améliorer ce sentier nous proposons de :

- Le mettre en valeur avec un jalonnement (distance et durée moyenne pour rejoindre la gare).
- Améliorer l'état du revêtement qui aujourd'hui a de nombreux trous. Pour cela, il faudrait solliciter les

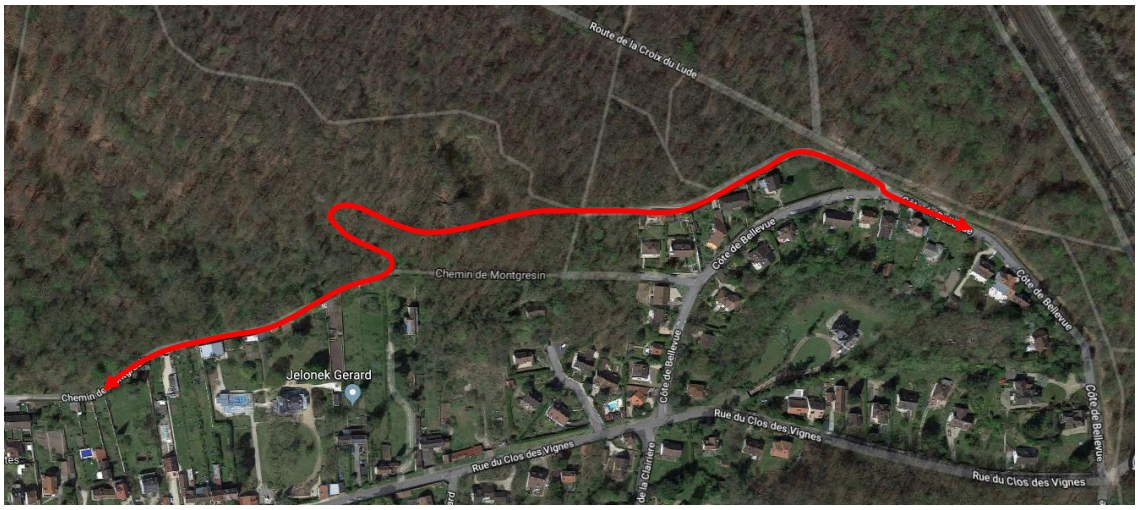
Photo 9 - Pont de la SNCF

propriétaires de ce chemin forestier (la SNCF ?)

Autres propositions d'itinéraires pour rejoindre la gare SNCF

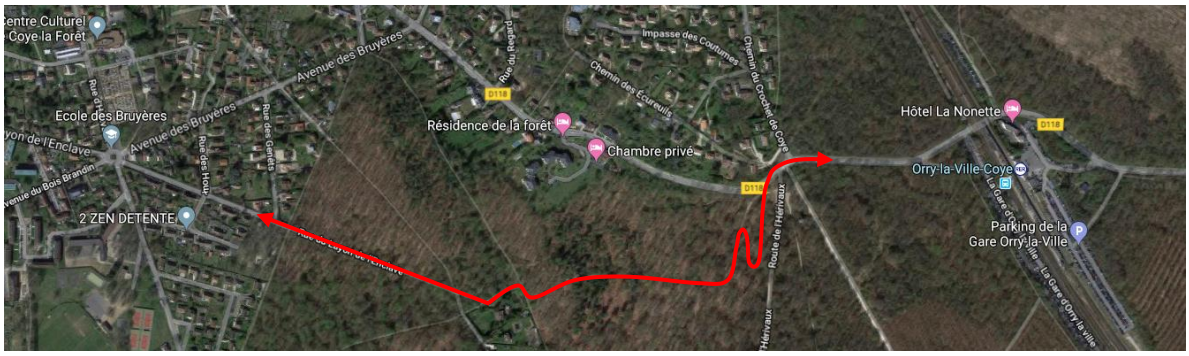
1. Liaison par la limite nord de la commune

Cet itinéraire permet depuis le centre-ville de Coye-la-forêt de rejoindre la voie en cours d'aménagement qui desservira la gare SNCF en empruntant le "chemin rural dit de Mongrésin". Pour passer un raidillon, il faudrait créer quelques lacets au niveau de la parcelle cadastrale n°15 (avec acquisition foncière).



2. Liaison par la limite sud de la commune

Cet itinéraire emprunte la rue du Layon de l'Enclave vers La Sauvageonne, puis la Route des Bordures de la Charmée. Sur cette dernière il faudrait créer quelques petits lacets sur la parcelle cadastrale n°22 (avec acquisition foncière).



Ces deux propositions semblent être les seules susceptibles d'offrir des déclivités inférieures à 4%, le maximum admis pour les cyclistes non sportifs et/ou peu entraînés.

Une liaison entre le centre-ville de Coye-la-forêt et la gare d'Orry-la-ville/Coye est à **aménager prioritairement** si l'on veut réellement augmenter la part des déplacements à vélo dans la commune. Une voie douce est en cours d'aménagement entre l'entrée de Coye-la-forêt à l'est de la commune et la gare. Prolonger cette voie jusqu'au centre-ville de la commune avec des déclivités inférieures à 4% (voir les deux propositions ci-dessus) et proposer du stationnement sécurisé à la gare permettrait d'encourager la mobilité à vélo pour les déplacements centre-ville / Gare en diminuant ainsi le nombre de véhicules stationnés à la gare.

En cas d'aménagement d'un de ces deux chemins, il conviendrait de l'entretenir régulièrement afin d'éviter la formation de trous. Dans le cas où ce chemin serait très emprunté, il pourrait être envisagé à plus long terme d'y installer un revêtement stabilisé /compacté / renforcé sur une sous couches de graves (ex. voie verte entre Chamant et Senlis).

V. Annexes

1. Synthèse des préconisations d'aménagement

Type	Coûts (ordre d'idée à titre indicatif)
Marquages au sol type pictogrammes vélos avec doubles chevrons ou flèches directionnelles	Prix unitaire : 75€ Pour certains tracés il faudra répéter les marquages à des intervalles réguliers. Les recommandations du CEREMA (« signalisation des itinéraires cyclables) sont « 50m en agglomération et 250m hors agglomération ».
Indications de balisage	DV21a : 46,66€/unité TTC DV21c : 41,04€/unité TTC Source : https://www.girod-signalisation.com/fr-FR/signalisation-de-police/panonceaux/panonceaux-pour-signaux-d-interdiction/panonceau-sauf-cyclistes-m9v2/0166530
Double sens cyclable	C24a : 76,80€/unité TTC M9v2 : 56,96/unité TTC Source : https://www.direct-signaletique.com/CT-143-panneaux-itineraires-cyclables.aspx
Stationnement	Les prix sont très variables pour les différents types d'arceaux : de 80€-200€/unité
Impasse avec sortie piétonne ou cycliste	Panneaux C13d : 77€/unité TTC https://www.direct-signaletique.com/A-44231-panneaux-impasse-sauf-pour-pietons-et-cyclistes-c13d.aspx
Potelet mémoire de forme	77€/unité HT à sceller 178€/unité HT amovible https://www.france-collectivites.fr/produit/borne-flexible-total/

2. Rappel des pictogrammes au sol pour les voies cyclables

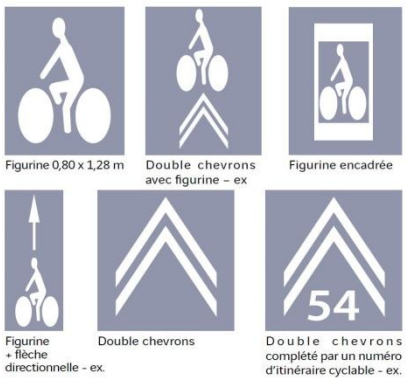
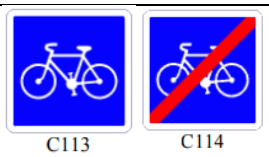
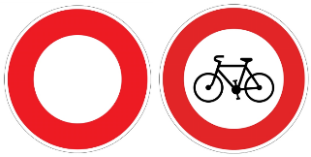
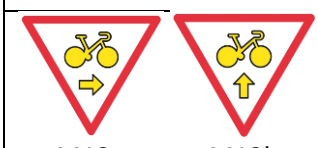


Figure 6 - Liste des pictogrammes pour les voies cyclables. Intégrés à la 7ème partie de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (Arrêté du 23 septembre 2015).

3. Rappels concernant la signalisation verticale :

	Le panneau C113 indique que l'accès à une piste ou à une bande cyclable est conseillé et réservé aux vélos.
 C24 B1 + M9v2	<u>Signalisation pour les double-sens cyclables</u> Le panneau C24a indique aux autres usagers de la route la possibilité de rencontrer des cyclistes arrivant en face. Le panonceau M9v2 autorise les cyclistes à emprunter le sens interdit.
 C13d	Ce panneau C13d indique une impasse avec une sortie possible pour les piétons et les cyclistes.
	Le panneau A21 « attention vélos » peut indiquer un débouché de cyclistes.
 B22a B40	Le panneau B22a rend obligatoire la circulation des vélos sur la piste cyclable.
 B52 et B53	Le panneau B52 indique l'entrée dans une zone de rencontre. Les piétons sont prioritaires par rapport aux véhicules à moteur et aux vélos. Les vélos sont prioritaires par rapport aux véhicules à moteur.
 B0 B9b	Pour le panneau B0, la circulation est interdite à tous les véhicules (y compris les vélos). Le panneau B9b est utilisé pour interdire la circulation spécifiquement aux vélos.
 C115 et C116 M4y	La voie verte signalée à l'entrée par le panneau C115 et à la sortie par le panneau C116, est ouverte à tous les usagers non motorisés. Pour signaler que les cavaliers sont également admis il est nécessaire d'ajouter le panonceau M4y.
 M12a M12b	Panneaux permettant aux cyclistes de franchir un feu rouge pour soit continuer tout droit (M12b), soit tourner à droite (M12a).

B30 B51	Le panneau B30 indique le début d'une Zone 30, où la vitesse est limitée à 30km/h, et le panneau B51 indique la fin de cette zone.
Dv21c Dv21a	Le panneau Dv21c peut servir à indiquer la direction d'une piste cyclable. Une indication de la destination peut être ajoutée avec un panneau Dv21a.

Source : https://www.direct-signaletique.com/

4. Table des figures et photographies

Figure 1 - Cartographie des itinéraires de micro-mobilité..... 4
Figure 2 - Cartographie des itinéraires de micro-mobilité..... 5
Figure 3 - Cartographie des itinéraires inter-communaux.. 15
Figure 4 - Insertion des cyclistes dans la piste cyclable.....16
Figure 5 - Réinsertion des cyclistes dans la circulation.....17
Figure 6 - Liste des pictogrammes pour les voies cyclables. Intégrés à la 7ème partie de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (Arrêté du 23 septembre 2015). .21

Photo 1 - Trajectoire recommandée dans un giratoire 6
Photo 2 - Place de la Mairie 8
Photo 3 - Traversée de l'Avenue de la Gare..... 9
Photo 4 - Portion de terrain n'appartenant pas à la mairie et qui correspond à la sortie du chemin en terre 10
Photo 5 - Barrière.....11
Photo 6 - Centre culturel.....14
Photo 7 - Terrains de sport.....14
Photo 8 - Rues perpendiculaires à la piste cyclable.....16
Photo 9 - Pont de la SNCF 18