

Source : tracé réalisé par l'AU5V dans Google Map Maker, données cartographiques ©Google

Légende :

-  Voie verte en enrobé lisse
-  Passage sur voie routière circulante
-  Véloroute (conforme au cahier des charges national)
-  Montée difficile sur véloroute (sup à 5 %)

-  gare ferroviaire
-  vélociste
-  office de tourisme

Type de la voie : Véloroute

Nature de la voie : Route

Revêtement : Enrobé

Maître d'ouvrage : CG60

Département, Région : Oise (Picardie)

Villes traversées (ou très proches) : Pont-Sainte-Maxence, Pontpoint, Villers-Saint-Frambourg, Fleurines, Chamant, Senlis,

Activités possibles : vélo de course ou route, vélo tout chemin VTC, vélo tout terrain VTT.

Résumé / Descriptif :

Sur 16,6 km, cette véloroute relie Pont-Sainte-Maxence à Senlis en passant à travers les hauteurs du massif forestier d'Halatte. Elle permet de découvrir la fameuse Abbaye du Moncel, puis, au prix d'une ascension mémorable, les charmes de la forêt d'Halatte, avec ses menhirs et son temple gallo-romain, avant d'atteindre la ville royale de Senlis, ses rues anciennes, son enceinte et ses arènes gallo-romaines.

Lien vers le descriptif complet : http://www.af3v.org/spip.php?page=rubrique&id_rubrique=9&voie=413

Section A : Gare de Pont-Sainte-Maxence – entrée de la zone de rencontre, rue Charles Lescot // PK 1



Source : tracé réalisé par l'AUSV dans Google Map Maker, données cartographiques ©Google



QUALITÉ

Revêtement : lisse

Pente : moins de 2% + raidillon

SÉCURITÉ

Trafic motorisé : plus de 1 000 véh./j.

Vitesse limite : 400m à 30 km/h, 600m à 50 km/h

Sécurisation section courante : pictogrammes vélo sur le sol, bandes / séparations blanches

Intersections non prioritaires ou dangereuses (nombre) / Qualité des intersections : 2 / mauvaise

SIGNALISATION : Nature et qualité : jalonnement / directionnelle

AGRÈMENT

informations touristiques (nombre : 1) / aire de jeux (nombre : 1) / aire de repos, banc, table, (nombre : 1) / arceaux (nombre de sites : 1) / gare sans accès fléché (nombre : 1)

Commentaires:

Pas d'information/balise sur le Paris-Londres à la gare (rabattement nécessaire).

Raidillons pour passer des quais au pont.

Rue du Chancelier Guérin en double-sens cyclables, première moitié de la rue : bande cyclable d'1,50m dans le sens quai-gare ; deuxième moitié de la rue : bande cyclable de 2,20m en double sens.

Quai de la Pêcherie : bande cyclable d'1,35m sur seulement 50 mètres dans le sens ouest-est. Passage en route partagée sur la D1017 où circulent plus de 8000 véh/j + intersections avant et après le pont difficiles.

Préconisations :

Sécurité : aménager le passage du Quai Mesnil Châtelain au pont et du pont vers le Quai Arsène Berdin, ainsi que la traversée sur le pont et le passage du rond-point pour rejoindre le quai de la Pêcherie.

Signalisation : mettre en place un balisage Paris-Londres/Londres-Paris à la gare

Section B : entrée de la zone de rencontre, rue Charles Lescot - Fin de la zone de rencontre, rue Henri Bodchon // PK 1,2



Source : tracé réalisé par l'AU5V dans Google Map Maker, données cartographiques ©Google

QUALITÉ

Revêtement : rugueux roulant (pavés)

Pente : moins de 2%

SÉCURITÉ

Trafic motorisé : 500 à 1000 véh./j.

Vitesse limite : 30 km/h

Sécurisation section courante : zone de rencontre

SIGNALISATION : Nature et qualité : jalonnement / directionnelle / police

AGRÈMENT

aire de repos, banc, table, (nbre : 1) / arceaux (nbre de sites : 3) / restauration, épicerie (nbre : 5)

Commentaires :

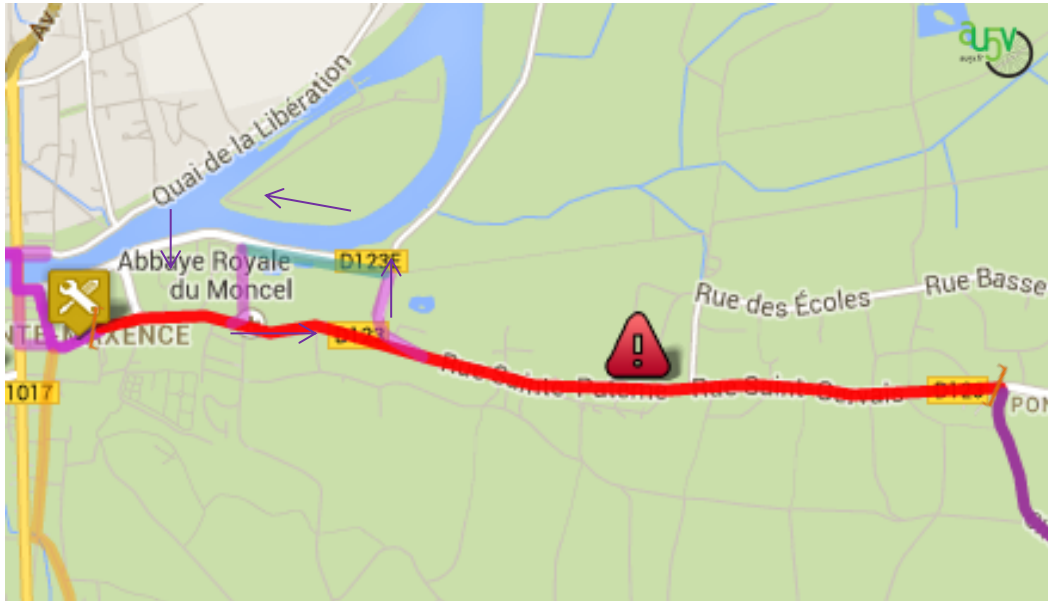
Zone de rencontre dans les rues commerçantes.

Pavés lisses roulants



Section C : Fin de la zone de rencontre, rue Henri Bodchon - début du chemin de la Longue Haye, Pontpoint // PK 3,6





Source : tracé réalisé par l'AU5V dans Google Map Maker, données cartographiques ©Google

QUALITÉ

Revêtement : lisse

Pente : 2% à 4%

SÉCURITÉ

Trafic motorisé : plus de 1000 véh./j.

Vitesse limite : 50 km/h

Sécurisation section courante : pictogrammes vélo sur le sol, bandes / séparations blanches

SIGNALISATION

Nature et qualité : jalonnement / directionnelle (contradictoire)

AGRÈMENT : absence

Commentaires :

Passage par la D123 où 1800 véh./j.

Bandes cyclables dans la rue de Beaumanoir jusque l'entrée de Pontpoint des deux côtés de la voirie (largeurs entre 1,10 et 1,25m).

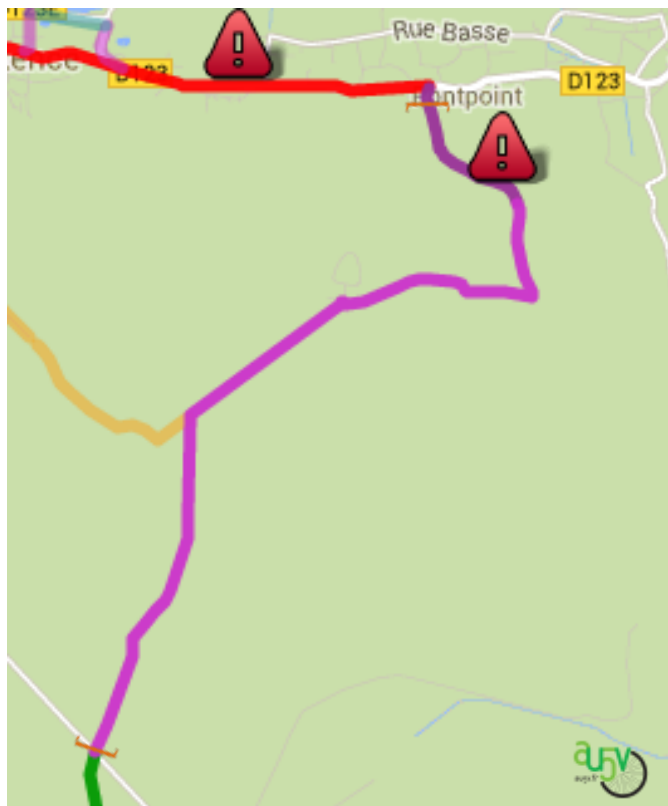
Passage par un sens unique rue du Moncel et itinéraire différent dans le sens Londres (VV le long de la D123E).

Confusion du jalonnement au niveau de la rue du Fond du Vaux (itinéraire pédestre utilisant les panneaux Dv verts et blancs).

Sens Paris – Londres : Voie verte le long de l'Abbaye du Moncel



Section D : début du chemin de la Longue Haye, Pontpoint - Poteau de la Futaie (croisement D120) // PK 8,6



Source : tracé réalisé par l'AU5V dans Google Map Maker, données cartographiques ©Google

QUALITÉ

Revêtement : lisse

Pente : plus de 6% (point noir)

SÉCURITÉ

Trafic motorisé : 50 à 500 véh./j.

Vitesse limite : 30 km/h

Sécurisation section courante : route sans issue

Intersections non prioritaires ou dangereuses (nombre) / Qualité des intersections : 1 / moyenne

SIGNALISATION

Nature et qualité : jalonnement / directionnelle / police (contradictoire)

AGRÉMENT : restauration, épicerie (nombre : 1)

Commentaires :

Côte très raide, étroite et sinueuse en route partagée au niveau de l'Eglise et du cimetière de Pontpoint (plus de 10%, passage à 15%).

Routes forestières ouvertes à la circulation automobile (ralentisseurs).

Traitement des intersections avec la D120 (+ de 2000 véh/j) : stop pour les cyclistes et marquage de la traversée en damier vert.

Panneaux de jalonnement du CG, différents des panneaux Dv.

Absence de Dv au Poteau Hétéroclite et au croisement avec le chemin de Chapelle St Jean.



Section E : Poteau de la Futaie (croisement D120) - croisement parcelles 184/182/204 // PK 10,8



QUALITÉ

Revêtement : lisse + dégradé

Pente : entre 4 et 6%

Largeur en site propre : entre 2,5 m et 3,5 m

SÉCURITÉ

Barrière - Contrôle d'accès : 1,40m dans l'axe

SIGNALISATION

Nature et qualité : jalonnement / directionnelle / police (contradictoire)

Accès personnes à mobilité réduite : non

AGRÉMENT : absence

Commentaires :

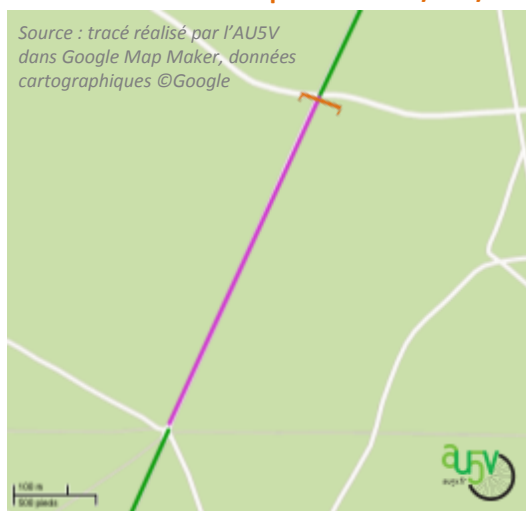
Interdiction aux véhicules.

Panneaux d'interdiction "sauf gestion forestière" + barrières entrouvertes.

Panneaux de jalonnement du CG, différents des panneaux Dv.



Section F : croisement parcelles 184/182/204 - Poteau des Blancs Sablons // PK 11,5



QUALITÉ

Revêtement : lisse

Pente : moins de 2% + raidillons

SÉCURITÉ

Trafic motorisé : moins de 50 véh./j.

Vitesse limite : 50 km/h

Sécurisation section courante : ralentisseurs

Intersections non prioritaires ou dangereuses (nombre) / Qualité des intersections : 1 / moyenne

SIGNALISATION

Nature et qualité : jalonnement / directionnelle

AGRÉMENT : absence

Commentaires :

Route forestière ouverte à la circulation automobile. Raidillon > à 5%. Ralentisseurs.

Panneaux de jalonnement du CG, différents des panneaux Dv.



Section G : Poteau des Blancs Sablons - Poteau Saint-Priest (entrée de Chamant / fin du domaine de la Forêt d'Halatte) // PK 13



QUALITÉ

Revêtement : lisse
Pente : moins de 2%
Largeur en site propre : entre 2,5 m et 3,5 m

SÉCURITÉ

Barrière - Contrôle d'accès : 1,40m dans l'axe

SIGNALISATION

Nature et qualité : jalonnement / directionnelle / police (contradictoire)
Accès personnes à mobilité réduite : oui
AGRÉMENT : absence

Commentaires :

Chemin forestier fermé à la circulation automobile.



Section H : Poteau Saint-Priest (entrée de Chamant / fin du domaine de la Forêt d'Halatte) - croisement Avenue du Maréchal Foch / D932A // PK 14,6



QUALITÉ

Revêtement : lisse
Pente : moins de 2%

SÉCURITÉ

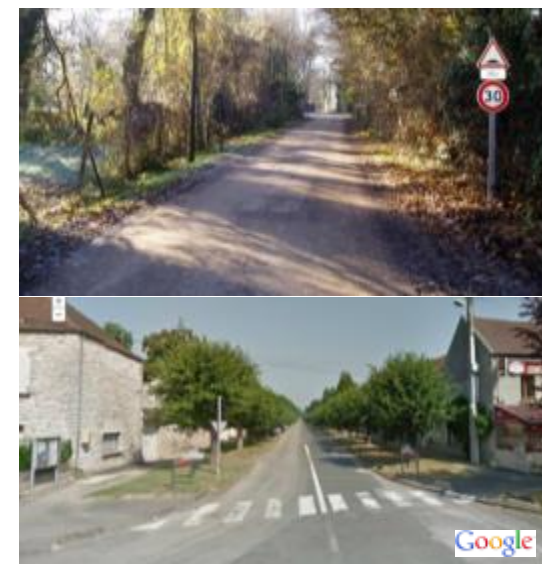
Trafic motorisé : moins de 50 véh./j.
Vitesse limite : 50 km/h
Sécurisation section courante : absence

SIGNALISATION

Nature et qualité : jalonnement / directionnelle
AGRÉMENT : absence

Commentaires :

Deux dos d'âne limitent la vitesse des véhicules.
1 panneau de jalonnement du CG, différent des panneaux Dv.



Section I : croisement Avenue du Maréchal Foch / D932A - Croisement rue du Moulin St-Rieul / D1017 // PK 15,8



Source : tracé réalisé par l'A5V dans Google Map Maker, données cartographiques ©Google

QUALITÉ

Revêtement : lisse

Pente : moins de 2%

SÉCURITÉ

Trafic motorisé : plus de 1000 véh./j.

Vitesse limite : 500m à 50km/h et 700m à 90km/h

Sécurisation section courante : absence

Intersections non prioritaires ou dangereuses (nombre) / Qualité des intersections : 5 / mauvaise (point noir de sécurité)

SIGNALISATION

Nature et qualité : jalonement / directionnelle

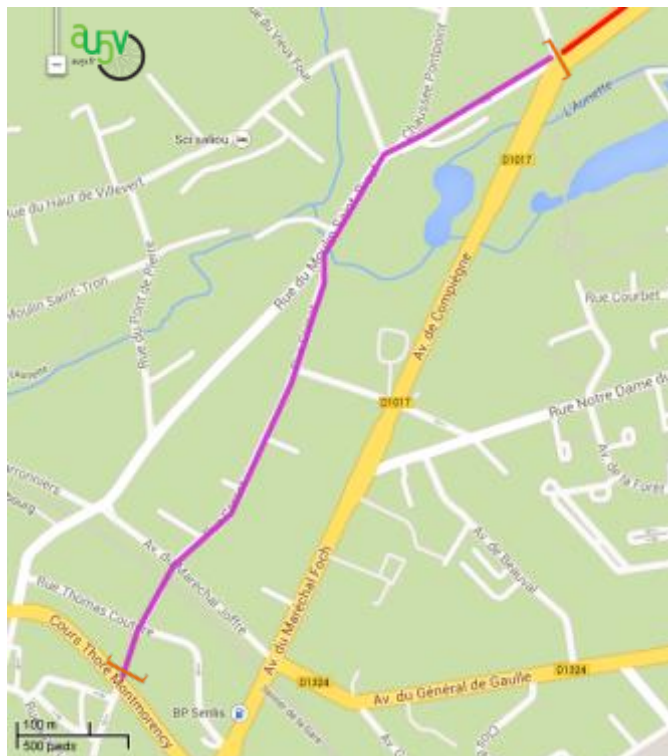
AGRÉMENT : restauration, épicerie (nombre : 3)

Commentaires :

Confusion sur le cheminement des cyclistes : soit sur la D932A où + de 7000 véh/j ou petit sentier sur le bas-côté interrompu aux différentes intersections. Réflexion menée par CG60 et CC3F afin de solutionner ce point noir.



Section J : Croisement rue du Moulin St-Rieul / D1017 - entrée de la zone de rencontre, Cours Thoré Montmorency // PK 16,9



Source : tracé réalisé par l'AU5V dans Google Map Maker, données cartographiques ©Google

QUALITÉ

Revêtement : lisse + dégradé

Pente : moins de 2% + raidillons

SÉCURITÉ

Trafic motorisé : 500 à 1000 véh./j.

Vitesse limite : 550m 30km/h et 550 m à 50km/h

Sécurisation section courante : absence

Intersections non prioritaires ou dangereuses (nombre) / Qualité des intersections : 5 / moyenne

SIGNALISATION

Nature et qualité : jalonnement / directionnelle

AGRÈMENT : absence

Commentaires :

Entrée de la passerelle au-dessus du délaissé ferroviaire : raidillons + largeur d'accès = 1m + bordure de trottoir. Intersection rue du Moulin St-Rieul (sens unique)/ rue de la fontaine des Malades dangereuses cf. gestion des priorités.

Préconisations au5v :

Aménagement du passage de la passerelle : suppression des ressauts et modification ou suppression des barrières.

Traitement de la traversée de la rue de la Fontaine des Malades : marquage au sol.



OBSERVATIONS GENERALES :

- Cette section, du fait du relief, est l'une des plus difficiles de l'itinéraire London -Paris. S'il faut de toute façon monter pour passer de la vallée de l'Oise au plateau, le tracé officiel actuel ne peut donner satisfaction qu'à une palette très limitée d'usagers. Trop difficile essentiellement du fait de la pente du chemin de la Longue Haye mais aussi par la suite, de par une succession de pentes dépassant les 5% jusqu'au Poteau des Blancs Sablons, il contribue à dévaloriser l'ensemble. Plusieurs solutions alternatives doivent-être envisagées afin d'aboutir à la réalisation d'un cheminement à la déclivité la plus atténuée possible.
- Outre cette difficulté majeure, le cheminement sur la RD123 dont la fréquentation est estimée à 1800 véhicule/jour, et pour laquelle aucun aménagement cyclable n'est réalisé, présente un risque mettant en jeu la sécurité des cyclistes. Là aussi, un autre cheminement doit être recherché.
- La liaison Chamant - Senlis par la RD932a est également un point noir du fait d'une superposition d'usages sur cette section : EV3+TO+AVLP+liaison utilitaire, d'une part, et trafic routier de 7000 véh/j, d'autre part.
Point très délicat : franchissement des bretelles d'entrée et de sortie de la RD1330.
L'importance des itinéraires EV3, AVLP et TO justifierait la réalisation d'une voie en site propre, par la prolongation de la Chaussée Pontpoint et la réalisation d'une passerelle au-dessus de la RD1330. Elle mériterait d'être dissociée de la liaison Chamant -Senlis à vocation utilitaire.
Le franchissement des entrée/sortie de la RD1330, quel que soit l'aménagement réalisé, risque de constituer un point de risque d'accidentologie.

PRECONISATIONS GENERALES :

Sécurisation :

Un autre tracé doit être recherché entre Pont-Ste-Maxence et Senlis, singulièrement pour les tronçons entre Pont-Ste-Maxence et Pontpoint (sur RD 123 au trafic >1000 véh./j), puis entre Pontpoint et la route forestière de la Chaussée Pontpoint (déclivités trop importantes, parfois dangereuses) et enfin entre Chamant et Senlis (trafic sur RD 932a et RD 1017 >> 1000 véh./j).

- 1- **Concernant le tronçon Pont-Ste-Maxence – Pontpoint** : aménagement du chemin « les Marais de Saint-Patern », puis rue du Pont Sainte-Paterne, rue des Ecoles, Rue Gallois et rue Raymond Müller.
Mise en place d'une signalétique de partage de la voie informant les automobilistes de la présence de cyclistes + bandes cyclables ou chaucidou + pictogrammes au sol.
- 2- **Concernant le Chemin de la Longue Haye** : aménagement d'un itinéraire alternatif par le chemin de la Chapelle St-Jean jusqu'à la route de Frapotel, ou chemin du Fonds de Vaux ou chemin de Villers-St-Frambourg ou PC sur le bas-côté de la RD 1017.
En attendant l'ouverture d'un tel itinéraire alternatif, mise en place d'une signalétique adaptée :
 - a. A la descente : panneau « descente dangereuse / pente 15% » à l'approche de la descente + rappel avant l'arrivée sur l'église « descente dangereuse / pente 10% ».
 - b. A la montée : panneau « montée difficile / pente 10% », puis « montée difficile sur 800m / pente 7% », puis panneau « montée dangereuse / pente 15% ».
- 3- **Concernant la liaison Chamant -Senlis** : aménagement d'un itinéraire alternatif sur l'ancienne route forestière de la Chaussée Pontpoint, déjà bitumée, avec passerelle au-dessus de la RD 1330 (ou aménagement d'un passage sous la RD 1330).
Dans l'attente de cet aménagement, création d'une voie en site propre le long de la D 932a (en stabilisé) puis sur le pont et le long de la D 1017 jusqu'au carrefour du Poteau. A titre provisoire, instauration d'une limite de la vitesse à 50km/h sur cette courte section, avec tracé de bandes cyclables marquées ou

suggérées.

Parcours :

- Nécessité de rechercher un cheminement à moindre déclivité pour l'ensemble de cette section.

Proposition d'alternative au tracé actuel par le chemin de la Longue Haye :

D'ores et déjà, nous conseillons fortement aux non sportifs d'emprunter le chemin de la Chapelle-St-Jean et le Chemin du Marmousset, que l'on rejoint, depuis le centre-ville de Pont-Ste-Maxence, par la rue de Cavillé, puis la rue d'Halatte (centre hospitalier) qui devient rue de la Chapelle-St-Jean. Le chemin du Marmousset quitte le Chemin de la Chapelle-St-Jean par la droite, moins de 100m après l'entrée en forêt et le passage de la barrière de contrôle d'accès. Arrivé sur la Route de Frapotel, prendre à droite vers le Poteau du Grand Maître, puis la D120 sur 750m pour rattraper l'itinéraire officiel.

Dans le sens Senlis – Pont-Ste-Maxence, poursuivre l'itinéraire officiel sur la Chaussée Pontpoint jusqu'au Poteau Hétéroclite, puis à gauche la route de Frapotel, puis descendre à droite par le premier chemin (de la Chapelle St-Jean).

Ce chemin, hélas non revêtu, est praticable de préférence en VTC, en dehors de périodes de pluies prolongées.

Proposition d'alternative pour l'ensemble du parcours :

A partir du Poteau du Grand Maître, Route du Grand Maître jusqu'au Petit Carrefour, Route du Four jusqu'au Poteau des Bâtis, Route Bourbon jusqu'au Carrefour des Bouleaux, Route des Bouleaux jusqu'à la RD 565, RD 565 sur 150 m, Route d'Auteuil jusqu'au Poteau de la Déroute, Route de la Belle Croix jusqu'au Poteau de la belle Croix, Route de la Queue de la Brosse jusqu'au carrefour du même nom, VC vers Senlis, Route d'Aumont, Rue du Moulin Saint-Tron, Allée des Marronniers, puis la voie verte jusqu'à la gare.

- Prise en considération d'un itinéraire différent pour l'EV3 : Saint-Sauveur - Béthisy-Saint-Pierre - Néry (par le vallon) - Raray (par la Chaussée Brunehaut) – Brasseuse - Villers-St-Frambourg (ou Ognon) - Chaussée Pontpoint (par la route Royale). (Sur une bonne partie, cet itinéraire est déjà fort emprunté par des touristes venant de l'étranger).

Signalisation :

L'utilisation de panneaux Dv doit être généralisée dans un souci de cohérence et de lisibilité du jalonnement. Les panneaux utilisant la charte graphique spécifique du CG60 ne doivent concerner que les panneaux RIS ou « d'interprétation ». A partir de Beauvais et jusque Cergy, la numérotation de cet itinéraire, retenue au niveau national, est V 32, qui devrait être reprise sur les panneaux Dv. Prévoir l'ajout de l'identifiant EV3 à partir de Chamant (en attendant la définition précise du tracé de cet itinéraire Eurovélo).

AVIS D'USAGERS :

Qualité de l'infrastructure :

- Infrastructure très satisfaisante et sécurisée (en forêt)
- Fortes pentes, arrivée brutale sur route très fréquentée (nécessité de trouver un chemin moins dangereux pour arriver sur Pontpoint), vallonné

Qualité de la signalétique :

- Claire
- Confusion entre panneaux temporaires jaunes et panneaux dv verts

- Manque de visibilité des panneaux : de petite taille, défaut des emplacements

Qualité du paysage :

Beau parcours, intérêt du patrimoine historique et naturel souligné, « magnifique »

Autre remarques :

Conflit d'usages : chasse en cours

Défaut d'intermodalité transport en commun/vélo : envisager des solutions de retours en TC

Source : avis recueillis par le biais du questionnaire envoyé aux adhérents d'association d'utilisateurs du vélo et commentaires laissés sur le site internet de l'Avenue Verte Paris – Londres (4 avis entre 09/2012 et 03/2014)