

ALLONS PLUS LOIN

Plan de Mobilité

Coye la Forêt

Mars 2022

Préambule

- Les éléments présentés lors de la réunion publique du 24 février vont dans le bon sens, mais au niveau de CeT nous pensons que le plan proposé n'est pas assez ambitieux et ne fait que prolonger le schéma de circulation existant.
- Nous souhaitons au travers de ce document exhaustif proposer plusieurs pistes pour **ALLER PLUS LOIN** et mettre **VERITABLEMENT** les **MOBILITES DOUCES** au centre de notre commune car nous pensons sincèrement qu'elles permettent:
 - Une meilleure cohésion & des principes citoyens de vivre ensemble
 - Un levier pour favoriser la pratique d'activités physiques de nos concitoyens
 - Une plus grande inclusivité de nos rues pour les PMR, Seniors et les enfants
 - Une solution face au réchauffement climatique

Préambule

- Plusieurs adhérents de notre association, déjà nommés comme référents de quartiers, se sont penchés sur ces questions et vous proposent aujourd'hui leurs réflexions en se basant sur plusieurs éléments:
 - Etude réalisée par l'AU5V en septembre 2018 « potentiel cyclable et développement de la pratique du vélo à CLF »
 - Atelier « Imaginer Coye en 2040 » organisé par CeT en Nov 2019
 - Guide des aménagements cyclables réalisé par Paris en Selle en Juil 2019
 - Baromètre vélo 2021 <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/carte>
 - Guide du cycliste urbain, page 43. FUB 2017 : <https://www.fub.fr/fub/actualites/guide-cycliste-urbain>
 - Les indispensables de la conduite à vélo en ville p 10. F Boillot & P Vinant, Université Gustave Eiffel, 2021 <https://UGE-2021>
 - Vélos et giratoires. Cerema 2014 : https://cerema_fiche10v-velo_et_giratoires.pdf
 - Trajectoires matérialisées pour les cycles, page 4. Cerema 2016 : https://Cerema_pama14-marq_trajec_cyclistes

Sommaire

Généralités

- Sécurité routière
- Végétalisation
- Communication
- Animations
- Rééquilibrage des modes de transport
- Stationnement

Plan Global

- Quel aménagement pour les Grands axes (Grande Rue, Bruyères, Côte de la Gare)
- La « Croix Verte » de Coye

Recommandations locales

- Comment aménager chaque quartier

Encore plus loin

- Proposition de piste cyclable via la Sauvageonne
- Bornes de VAE en libre-service
- Coye & Alentours
- Financement & subventions



Généralités

Sécurité Routière

réduire la vitesse excessive de nombreux automobilistes qui souvent ne font que traverser notre commune

- Contraignons les voitures à ralentir avec des obstacles tels que des chicanes ou des dos d'ânes
- Verbalisons les excès de vitesse et autres incivilités routières
- Passons davantage de rues à 30km/h car cela ne semble pas être le cas actuellement



Végétalisons !

Peu de villes en France ont la particularité d'avoir le mot « Forêt » dans leur nom, remettons l'arbre au cœur de notre commune !

- Créons plus de points de verdure avec des aménagements type « carré vert » comme nous pouvons les voir actuellement rue blanche, allée des sangliers (photo) et chemin des vaches notamment



Communiquons

De nombreuses initiatives existent et sont mises en place avec succès partout en France

- Dès l'entrée de la ville, inspirons-nous de ce qui existe déjà dans de nombreuses villes de France pour informer les automobilistes que la ville favorise les mobilités douces
- Demandons le label « [ville prudente](#) » (inscription avant juin 2022). Plus de 300 villes en France, dont Chantilly localement qui possède 2 ♥
- Au moment de la mise en place du nouveau plan, changeons le visuel de la page facebook de CLF en ajoutant un logo « Zone 30 » au panneau de la ville
- Encourageons la ville à davantage communiquer sur la mobilité douce coyenne sur les réseaux sociaux (facebook et instagram principalement)



Communiquons De nombreuses initiatives existent et sont mises en place avec succès partout en France

Idée de fresques artistiques au sol sur les carrefours considérés comme dangereux:

- Galerie du Regard
- Regent
- Pharmacie
- Angle Grande Rue & Route des étangs
- Angle Bois Brandin & Roncier



Animation

Proposer régulièrement des événements et des actions de sensibilisation

- Appuyons les initiatives du programme Moby pour les élèves des écoles et leurs parents
- Piétons
 - Participons à la Journée Sans Voiture sur l'ensemble de la commune (prochaine date à confirmer: dimanche 19 septembre 2022)
 - Organisons des balades collectives sur le sentier de la ville (fréquence mensuelle)
 - Rue aux enfants à événementialiser (fréquence à définir): une rue est vidée des voitures, on y met des bottes de paille, des marelles, on fait des dessins à la craie sur la chaussée ...



Animation

Proposer régulièrement des événements et des actions de sensibilisation

- Vélo
 - Soutenons l'opération Mai à Vélo chaque année
 - Généralisons le « Troc Vélo » lors de la Brocante
 - Ateliers d'auto-réparation sur le marché (fréquence mensuelle ?)
 - Balades collectives (fréquence mensuelle ?)
- Covoiturage
 - Ateliers Rezo pouce avec les habitants pour sensibiliser
 - De véritables zones de collecte, mieux signalées avec marquage au sol, notamment à la gare côté Coye (à voir avec le SICGPOV)



Rééquilibrons

Passer d'un mode « pro-voitures » à quelque chose de plus équitable

- En France, 40% des trajets quotidiens font moins de 3 km ([étude stat](#))
- En rallongeant certains trajets de quelques minutes, nous pensons que plusieurs Coyens arrêteront de prendre leur véhicule pour des distances très courtes
- Nous préconisons des panneaux de jalonnement à différents endroits pour indiquer les distances en temps (à pied et à vélo)
- Même s'ils sont plus nombreux, il faudrait quelques racks à vélos supplémentaires notamment au niveau du City Stade (besoin exprimé par les Coyens dans le baromètre vélo 2021)



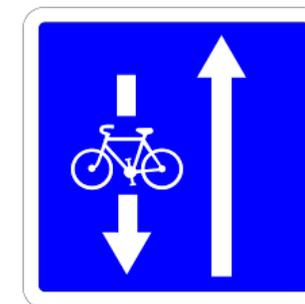
Rééquilibrions

Double-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).



M9v2



C24a

Rééquilibrons

Zone 30

- 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>).



Exemple à Quimperlé en Bretagne

Rééquilibrions

Améliorer la solution transports en commun pour monter/descendre à la gare

- Le bus est peu, voire pas utilisé par les Coyens pour plusieurs raisons:
 - Manque de fiabilité
 - Horaires pas forcément adaptés aux trains (surtout dans le sens de la descente)
 - Fréquence de passage trop faible
- La nouvelle navette mise en place par Lamorlaye est systématiquement vide.
 - Dans le sens Coye > Gare, nous recommandons qu'elle puisse s'arrêter de manière libre quasiment partout où elle passe (jusqu'à la Résidence des bois)
 - Nous pensons aussi judicieux de la tracker (tel un Uber) pour que les usagers puissent savoir où elle se trouve en temps réel et décider ainsi s'il est plus judicieux de monter ou descendre à pied.
 - Dans le sens Gare > Coye, le simple fait qu'elle parte de la gare côté Orry l'ampute de la majeure partie des Coyens qui pourraient l'utiliser mais qui n'ont même pas conscience qu'elle existe.
 - Il faudrait en outre calquer ses horaires de départ avec ceux des arrivées des TER en provenance de Paris.

Stationnement

Quelles solutions

- Une problématique importante à relever est la question du stationnement des voitures avec une part importante de stationnement sur des espaces non réglementés (étude Au5v 2018)
- Encourageons ceux qui le peuvent à rentrer leur voiture dans les allées privées via la mise en place de prime et/ou procès-verbal tel que nous le faisons pour la redevance incitative des poubelles.
- Davantage de parkings publics, ajoutons des places au niveau du quai du chardonneret (une vingtaine possible d'après nos estimations)
- Panneaux aux entrées de la ville indiquant le nombre de places existantes



Montrevel en Bresse (01)
2,400 hab.

Stationnement

Quelles solutions

- Le paradigme de la place de stationnement au pied des commerces est dépassé. Rendons le centre ville aux Coyens plutôt que de favoriser ceux qui ne font que traverser notre commune.
- Exemple concret ci-contre. Très peu de places pour stationner dans la rue principale, changement de couleur du bitume dans le centre ville avec un ré-haussement de la chaussée, végétalisation



Abrest (03)
2,900 hab.

Stationnement

Quelles solutions

- Il faut sanctuariser les trottoirs et peut être sensibiliser avec ce type de panneau (non réglementaire, inventé par l'au5v).
- Dès 2026 il ne pourra plus y avoir de places de stationnement avant/après les passages piétons donc soyons proactifs et mettons-le en place dès à présent.
<https://www.cerema.fr/fr/evenements/obligation-neutralisation-du-stationnement-motorise-5-metres>



Plan Global

Côte de la Gare

augmenter intuitivement la sensation de sortir de la forêt et d'entrer dans la ville lorsqu'on arrive d'Orry

- Le seul feu tricolore de la commune est peu respecté en partie car il ne coupe aucun axe. Nous approuvons l'idée du bureau d'étude de le déplacer au niveau de l'angle avec la Rue des Bruyères. Nous pensons également qu'il est bon de le laisser « au rouge » par défaut, et qu'il passe au vert si et seulement si la voiture roule à moins de 30km/h
- Nous recommandons aussi 3 projets complémentaires:
 1. Un giratoire au niveau du poteau du Crochet
 2. Un stop au niveau de la Rue du Regard
 3. Un rétrécissement de la chaussée pour les voitures dans la côte de la gare



Côte de la Gare

1. rond-point du crochet

- Plus de priorité à droite grillée
- Une « zone des mobilités » qui permettrait de mieux gérer l'arrêt de bus à cet endroit et prévoir une meilleure prise en charge des covoitureurs RezoPouce notamment
- A défaut de giratoire, mettre au moins un STOP lorsqu'on arrive d'Orry



Côte de la Gare

2. panneau stop pour la rue du Regard

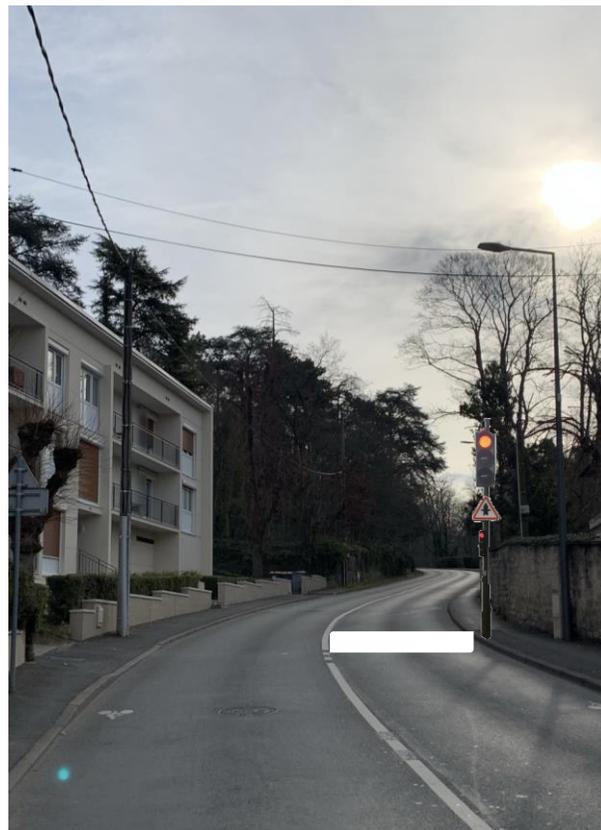
- Un moyen plus efficace que le feu actuel pour faire ralentir les voitures qui descendent de la gare
- Moins de danger car plus de priorité grillée pour ceux qui arrivent de la rue du regard
- Question : utile de le mettre aussi dans le sens de la montée ?



Côte de la Gare

3. Feu et passage alterné dans la côte

- Rétrécissement de la chaussée pour les voitures dans la côte de la gare avec un feu qui permettra de passer de manière alternée.
- Uniquement entre le poteau du crochet et la fin de la Résidence des Bois (distance approx 240m)
- Ceci permettant de dégager de la place pour réaliser 1 vraie piste cyclable unidirectionnelle dans le sens de la montée uniquement sans mordre sur le trottoir existant



Grande Rue

contraindre les véhicules motorisés avec intelligence

- Le projet que nous approuvons de passer cette rue stratégique en sens unique risque d'en encourager certains à rouler encore plus vite car ils ne seront plus freinés par les voitures qui arrivent dans l'autre sens.
- Il nous semble indispensable de contraindre légèrement les véhicules motorisés via des contournements d'obstacles tels que des carrés de végétalisations ou des places de stationnement alternés
- A défaut de pouvoir changer le revêtement au sol entre la Pharmacie et le Régent (budget), nous pensons qu'il faudrait prévoir des dos d'ânes à différents endroits à définir

Grande Rue

Verbaliser les incivilités

- Peu de personnes respectent la limitation de la vitesse à 30km/h
- Il nous semblerait judicieux de mettre un radar automatique au niveau de la rue des Etangs, en face de la pharmacie.
- Celui qui vient d'être installé à Lamorlaye porte déjà ses fruits.
- Prévoir en outre des panneaux officiels de prévention.



Grande Rue

Sécuriser les trajets à vélo des cyclistes dans le sens Lamorlaye > Orry

- Dans le sens Orry > Lamorlaye, les vélos partageront la route avec les voitures, ce qui est une bonne chose car ils ralentiront automatiquement la vitesse de trafic
- Dans l'autre sens par contre, même si la rue sera en sens interdit pour les voitures, il faut qu'elle soit en DSC (Double Sens Cyclable) pour les vélos.
- Pour ce faire, nous recommandons de peindre (couleur à définir et à homogénéiser partout) au sol une bande cyclable de 180cm de largeur entre le rond-point du centre de bien-être et la place blanche.
- Attention, comme les vélos rouleront à droite et qu'actuellement les places de stationnement sont toutes à droite, il nous semble indispensable de passer les places de stationnement de l'autre côté.
- Comme il y a davantage de portails côté pair, cela aura aussi l'avantage de réduire sensiblement le nombre de places de stationnement et d'encourager les voitures à se garer au scarabée d'or ou quai du chardonneret

Grande Rue

Améliorer l'arrivée dans la ville côté Lamorlaye

- Le rond-point du centre de bien-être devrait proposer une bande cyclable en son centre ([cf fiche technique Pro Velo Sud IDF](#)) et ([Règles de marquage pour les cycles du Cerema](#))
- Le positionnement du cycliste au milieu de l'anneau améliore sa sécurité :
 - le cycliste est mieux vu
 - les conflits de cisaillement sont limités car les véhicules ne doublent pas les cyclistes sur l'anneau.



Grande Rue

Améliorer l'arrivée dans la ville côté Lamorlaye

- Entre le rond-point et la galerie du regard, vu la largeur de la rue, nous préconisons 1 bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté
- A accompagner si possible de séparateurs de voies en caoutchouc



Avenue des Bruyères

contraindre les véhicules motorisés avec intelligence

- Comme pour la Grande Rue, lorsqu'elle sera en sens unique certains conducteurs risquent de rouler encore plus vite car ils ne seront plus freinés par les voitures qui arrivent dans l'autre sens.
- Il y a actuellement plusieurs dos d'ânes qui ne sont pas réglementaires, nous recommandons donc de les remplacer par des dos d'ânes de type coussin berlinois
- Il nous semble indispensable de contraindre légèrement les véhicules motorisés via des contournements d'obstacles tels que des carrés de végétalisations ou des places de stationnement alternés afin de créer des chicanes naturelles



Coussin berlinois vu dans un quartier résidentiel

Avenue des Bruyères

Sécuriser les trajets à vélo des cyclistes dans le sens Orry > Lamorlaye

- Dans le sens Lamorlaye > Orry, les vélos partageront la route avec les voitures, ce qui est une bonne chose car ils ralentiront automatiquement la vitesse de trafic
- Dans l'autre sens par contre, même si la rue sera en sens interdit pour les voitures, il faut qu'elle soit en DSC (Double Sens Cyclable) pour les vélos.
- Pour ce faire, nous recommandons de peindre au sol une bande cyclable de 180cm de largeur entre le rond-point des Bruyères et la rue de la gare.



« Croix Verte de Coye »

Rendre les rues blanches et hérivaux aux mobilités douces

- Nous préconisons pour les Rue Blanche et Rue d'Hérivaux de les passer en « Vélorue » où les vélos seront prioritaires et le trafic motorisé uniquement local.
- L'avantage est que sur une grande partie de ces espaces les revêtements sont déjà différents du bitume standard.
- Il faudrait impérativement matérialiser ces rues par de la signalétique forte et incontournable



« Croix Verte de Coye »

Rendre les rues blanches et hérivaux aux mobilités douces

- Certaines villes ont même créé une espèce d'arche et des barrières de chaque côté pour faire un effet « entonnoir » lorsqu'on entre dans la vélorue afin de bien rappeler aux automobilistes qu'ils sont dans un espace plus protecteur pour les piétons et les vélos. La vitesse y est généralement limitée à 30km/h, voire 20.
- Au sud, ne pas s'arrêter au rond-point des Bruyères mais aller jusqu'au Poteau des Ecouteurs pour permettre un accès plus doux aux écoles des Bruyères et à la Plaine des Sports.



« Croix Verte de Coye »

Ne plus faire de la place de la mairie un axe de passage

- Même si elles sont peu nombreuses, nous pensons utiles que plus aucune voiture ne remonte du petit pont pour aller vers le Regent.
- Pour ce faire, la rue de l'abreuvoir devrait être en sens unique dans le sens opposé où elle est actuellement.
- Pour permettre aux résidents de la rue de Luzarches d'aller vers le centre-bourg sans repasser par le rond-point du centre de bien-être, il faudrait également passer la rue du Puit dans le sens inverse.
- La place de la mairie n'aura donc (pour les voitures) plus qu'une fonction de stationnement et les voitures devront y circuler à 20km/h maximum avec un panneau à l'entrée de type « zone de rencontre »
- Il faut continuer à fermer cette place aux horaires d'ouvertures/fermetures des écoles



Recommandations locales

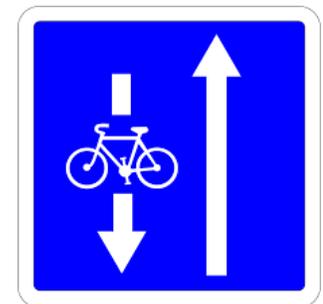
Quartier 1

Référents: M.Gilbert / J.Keller / JP Bonningue

- Rue de Luzarches en sens unique dans le sens de la descente vers le Petit Pont.
- Rue de l'abreuvoir en sens unique dans le sens de la remontée vers Grande Rue
- Rue du Puit en sens unique dans le sens de la remontée vers Rue Blanche
- Rue des Sablons en sens unique descendant vers la Grande Rue
- Adapter la barrière au bout de la rue des Acacias pour favoriser le passage piéton et vélos
- Entrée de la place de la mairie en arrivant du petit pont : fermée
- Prévoir des marquages au sol pour les vélos qui pourront emprunter les Doubles Sens Cyclables et ajouter les panneaux indispensables pour prévenir les automobilistes



M9v2



C24a

Quartier 2

Référents: S.Gurtler / R.Deklerck / F.Dos Santos



- Rue de la Charmée en sens unique dans le sens de la descente (De Bruyères vers Grande Rue) + ajout simple d'un pictogramme aux entrées de rue pourrait mettre en valeur l'itinéraire recommandé pour les cyclistes.
- Rendre l'impasse aux abeilles et l'allée des Margotins plus cyclables. Problème avec le type de tourniquet choisi pour empêcher les 2-roues motorisés qui bloque également les vélos (idem devant le centre périscolaire). Voir exemple de barrière proposé par l'Au5v (photos)
- Allée de la Ménagerie et bas de l'Avenue de la Gare à passer en sens unique.



1/2 barrière

Dispositifs anti-accès véhicules motorisés

Quartier 3

Référents: JP.Cegarra / M.Perrichon / M.Gallois / C.Fillieule

- REMARQUES GENERALES SUR LE QUARTIER
- L'étude telle que présentée se limite à la partie basse de Coye-la-Forêt, ne traitant ni le haut de la rue de la gare, ni la rue du Clos des Vignes, pourtant très passantes (grands axes, proximité de la gare).
- Pour les propositions qui suivent, 6 foyers du quartier ont participé, à la fois rue du Clos des Vignes et rue du Regard.

LA DEMANDE DES HABITANTS CONSULTES POUR LES PISTES CYCLABLES ET MOBILITE DOUCE :

1. Créer une vraie piste cyclable pour aller à la gare à vélo
2. Prioriser une piste/bande cyclable double sens matérialisée rue du Clos des Vignes
3. Créer une piste cyclable depuis le bout de la rue du layon de l'enclave pour rattraper la route des bordures de la Charmée jusqu'au crochet de coye.

CI-APRES LES 4 POINTS A TRAITER EN PRIORITE POUR CE QUARTIER :

Av. de la Gare
Coye-la-Forêt, Hauts-de-France



Google

Street View – avr. 2021

1. Chemin du Crochet de Coye & Avenue de la Gare

- Nécessité partagée par les habitants participants : ralentir à l'entrée du village en venant d'Orry / de la Gare.
- Point notable : dangerosité du passage piétons au crochet de Coye.
- Objectif : faire comprendre qu'on entre dans un village, on n'est plus à 60 km, ralentir.
- Propositions : **au mieux un rond-point** ; a minima un Cédez-le-passage en faveur de rue du Crochet

28 D118

Coye-la-Forêt, Hauts-de-France



Google



Street View – avr. 2021

2. Rue du Regard & Avenue de la Gare :

- Nécessité partagée par les habitants participants : respecter la priorité à droite de sortie de la rue du regard, actuellement peu respectée (car peu visible ?).
- Point notable : priorité à droite non respectée et excès de vitesse dans la descente
- Objectif : faire ralentir à l'entrée du village et respecter la priorité en faveur de la rue du regard
- Propositions : au mieux **un feu avec radar** (type rue de la République à Senlis) **ou un stop** ; a minima un Cédez-le-passage matérialisé /panneau priorité à droite clignotant

www.€Oimmobilier.com

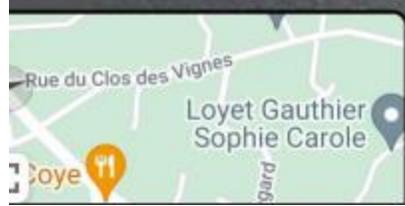
Gare S.N.C.F.-R.E.R.

FIN de ZONE

30

3. Rue du Clos des Vignes & Avenue de la gare

- Nécessité partagée par les habitants participants : dangerosité de la rue dans le sens de la descente car vitesse excessive (30 km/h jamais respectés), stationnement important, difficulté pour les vélos à monter la côte et véhicules en sens opposé
- Point notable : priorité à droite en sortie de rue du Clos des Vigne sur rue de la gare non respectée, détérioration de véhicules stationnés
- Objectif : sécuriser la rue pour les habitants, les vélos et piétons
- Propositions : **sens prioritaire voire sens unique dans le sens de la montée ; piste cyclable double sens**





4. Route de la Reine blanche & Place de la Reine blanche / Avenue de la Gare :

- Nécessité partagée par les habitants participants : carrefour dangereux, vitesse excessive dans l'avenue de la gare
- Point notable : priorités à droite non respectée
- Objectif : sécuriser la rue pour les habitants, les vélos et piétons
- Propositions : **sens prioritaire voire sens unique dans le sens de la montée ; piste cyclable double sens**

Quartier 3

Référents: JP.Cegarra / M.Perrichon / M.Gallois / C.Fillieule

Potentielles objections envisagées :

1. Rond-point au Crochet : terre-plein du poteau indicateur (caractéristique de notre forêt) sur une propriété privée...
2. Nuisances engendrées par un STOP pour habitations à côté
3. Raideur de la rue du Clos des Vignes pour les bus (imposer passage rue des Bruyères et de la gare ?)

Quartier 4

Référents: B.Forticaux / L.Lemyze / M.Perrot / S.Gueble

- Pour les trottoirs, rappeler le gabarit PMR (0,75/1,25) pour éviter d'obliger les piétons à marcher sur la chaussée (surtout Avenue des Bruyères).
- Prévoir plusieurs parterres végétalisés à gauche et droite de l'Avenue des Bruyères pour créer des chicanes de ralentissement.
- Dos d'ânes berlinois pour remplacer les existants non conformes
- Besoin d'une bande peinte au sol Double Sens Cyclable dans le sens Orry > Rond Point des Bruyères

Quartier 4



Référents: B.Forticaux / L.Lemyze / M.Perrot / S.Gueble

Allée de la Ménagerie

- 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

Allée des Chênes

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



Quartier 5

Référents: V.Cuny / A.Bourrier



Allée de Poudingue

- 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).



Quartier 5

Référents: V.Cuny / A.Bourrier



Impasse des Sangliers

- 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)
 - 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



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

Quartier 6

Référents: R.Schumacher / D.Montegu



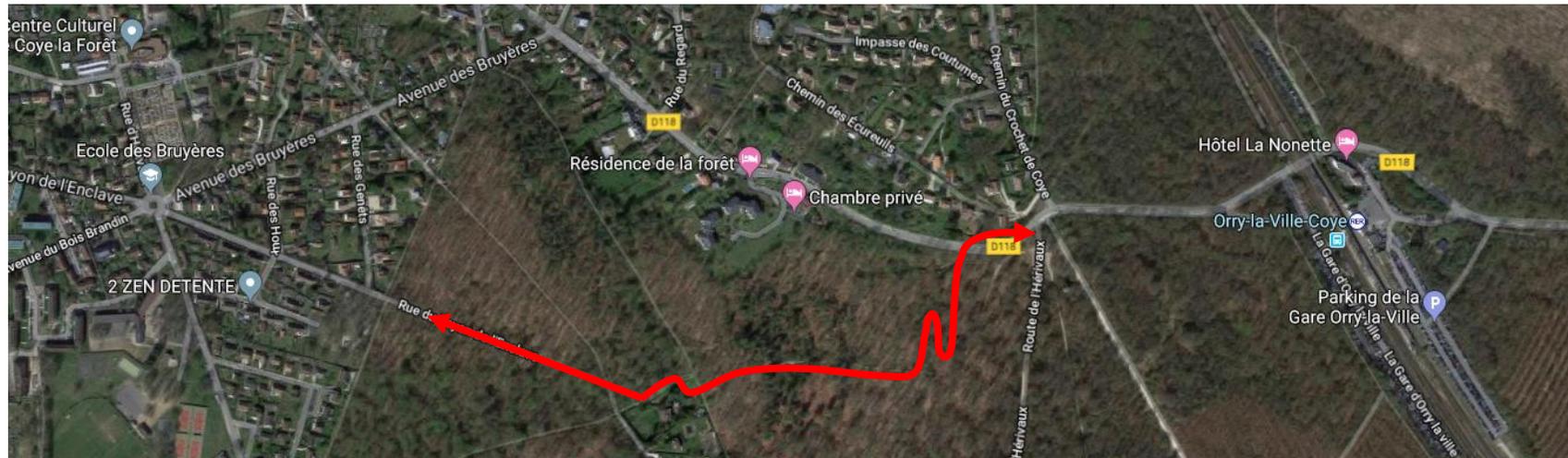
- Haut de l'Avenue des Tilles + Rue du Layon de l'Enclave – Avenue du bois Brandin. Nous proposons d'ajouter des pictogrammes vélos + doubles chevrons dans les deux sens de circulation
- Panneau de jalonnement à l'angle des rues de Chaumontel et Tilles pour indiquer l'existence de l'itinéraire forestier vers Chaumontel

Allons **ENCORE**
plus loin !

Proposition de piste cyclable nature & sécurisée pour rejoindre la gare via la Sauvageonne



- Inconvénients: bétonnisation de la forêt mais possible de faire cette piste en matière naturelle comme celle qui est entre Orry et la gare.
- Problèmes:
 - Coût pour réduire la déclivité de la fin de la montée à 4% + Propriété de l'Institut de France



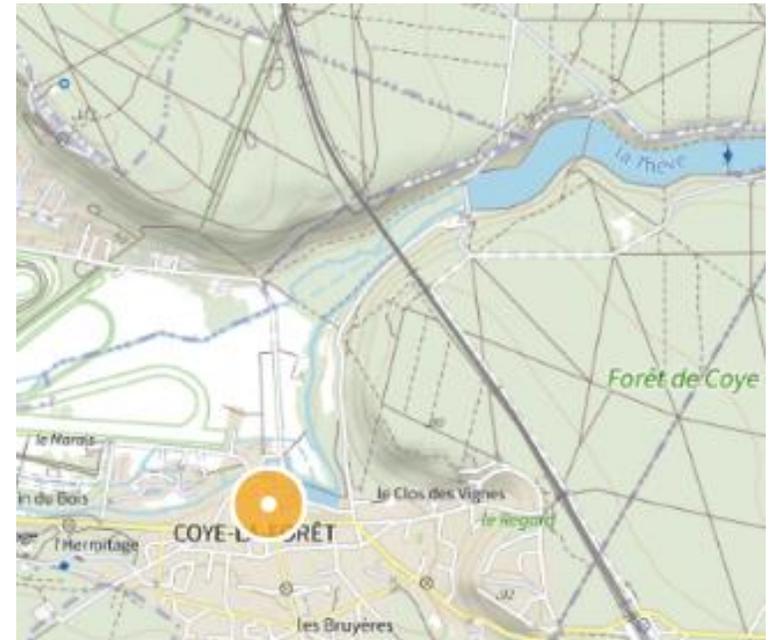
Borne de VAE en libre-service

- Il semblerait que la Mairie de Chantilly et la CCAC étudient la possibilité de mettre en place des bornes de type vélib devant la gare pour permettre aux touristes arrivant en train de Paris de visiter plus facilement et confortablement le Château
- Nous pensons que d'autres communes telles que Gouvieux et Coye la Forêt qui ont la particularité de partager la contrainte d'une grande côte pour rejoindre la gare seraient aussi très intéressantes pour un tel dispositif.

Sortir de Coye

Rejoindre les Etangs de Commelles

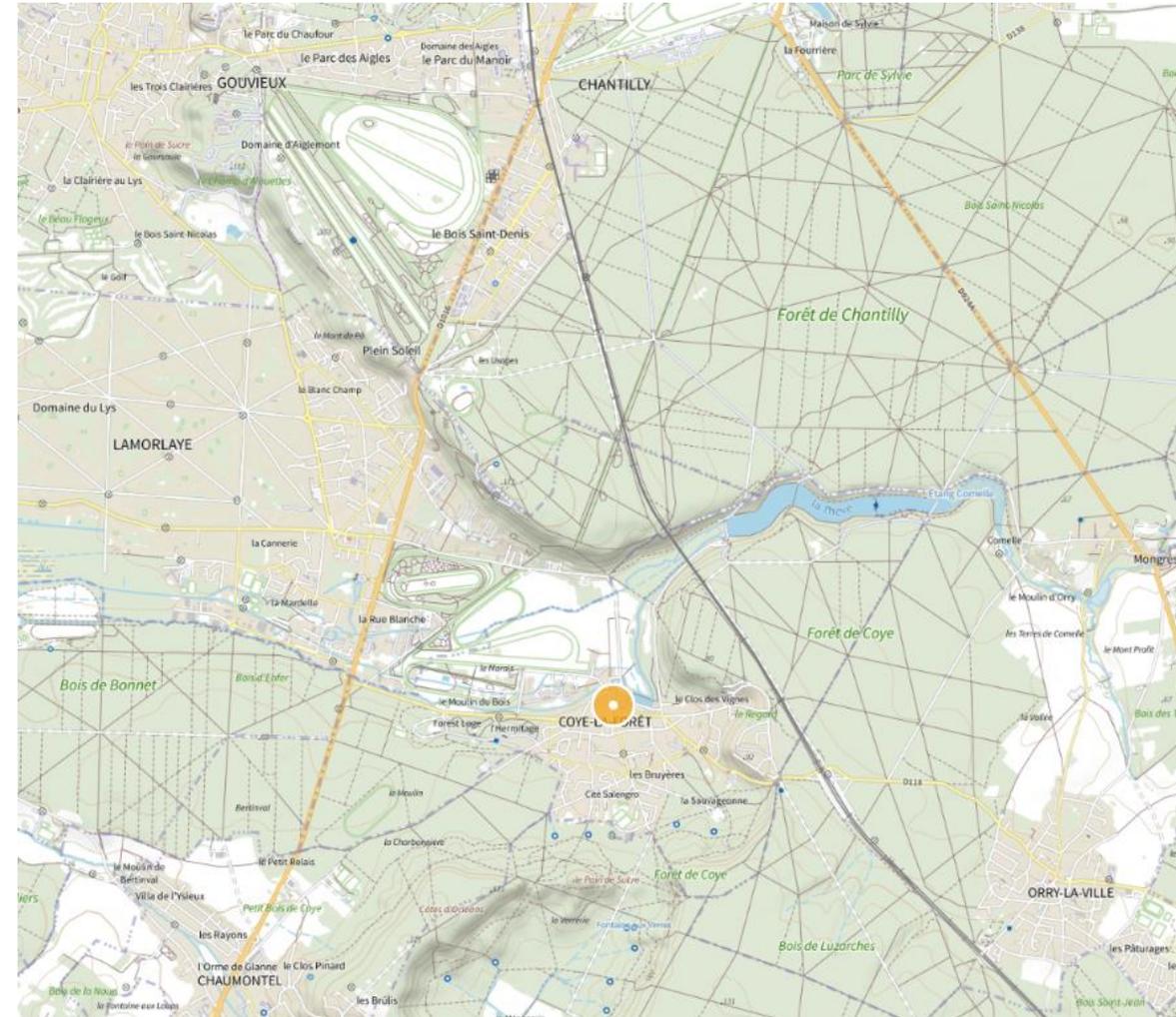
- La route pour les étangs est agréable et déjà bien utilisée par les cyclistes de tout le territoire mais nous avons identifié quelques pistes d'améliorations:
 - Le grand virage reste dangereux et de nombreux automobilistes roulent à une vitesse excessive. Besoin de dos d'anes tels que ceux qui sont route Manon en gardant un espace de chaque côté pour faire passer les vélos (?)
 - Problème de stationnement les jours de grande affluence.
 - Question ouverte: intérêt de bandes cyclables unidirectionnelles ?
 - Jalonnements à prévoir:
 - dès le centre ville pour encourager les marcheurs à passer par l'allée des Peupliers ?
 - Au niveau de la gare



Sortir de Coye

Pour encourager davantage de Coyens à rejoindre les communes voisines à vélo et plus en voiture

- Nous avons la chance d'avoir un environnement boisé inestimable autour de la commune, profitons-en pour rejoindre les villes voisines en vélo !
- Ci-après un tableau recap des # accès avec une note de praticité et des recommandations



Sortir de Coye

Pour encourager davantage de Coyens à rejoindre les communes voisines à vélo et plus en voiture

Vers	Lamorlaye	Orry la Ville	Chantilly	Chaumontel
Etat Actuel	+++	++	+	+
Améliorations requises	Entretien de la piste + fréquent. Danger au niveau du Château avant le virage. Pb de traversée des voies. Jalonnement à créer avec un rappel des 2 tracés (via McDo ou via les écuries).	Gros problème au niveau du passage de la gare. Jalonnement à créer.	Jalonnement à créer avec un rappel des 2 tracés (via Lamorlaye si besoin d'aller au Bois St Denis ou via la route Toudouze mais compliqué le matin).	Jalonnement à créer. Possible de carrosser davantage le chemin une fois le nouveau cimetière passé ? Pb: ville de Chaumontel, Région IDF

Sortir de Coye

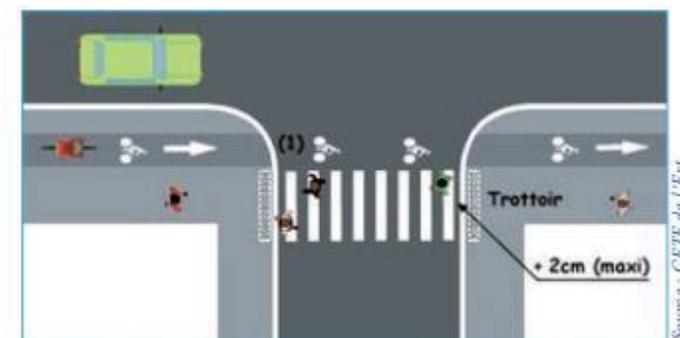
Pour encourager davantage de Coyens à aller vers Lamorlaye à vélo



- Nombreux sont les automobilistes qui se plaignent que plusieurs cyclistes n'utilisent pas la piste cyclable reliant Coye à Lamorlaye.
- Voici un rappel des recommandations émises par l'Au5v sur ce sujet.
- Sécuriser les traversées des rues perpendiculaires à la piste cyclable avec un marquage indiquant l'itinéraire des cyclistes (voir schéma ci-dessus du CEREMA).



Recommandations en carrefour



Ce schéma ne préjuge pas du régime de priorité envisagé au carrefour

Sortir de Coye

Pour encourager davantage de Coyens à aller vers Lamorlaye à vélo



- 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).
- Pour cela, il faudrait ajouter du marquage au sol pour indiquer la trajectoire à suivre.



Arriver à Coye

Pour encourager davantage de Coyens à revenir de Lamorlaye à vélo



- 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.



Subventions

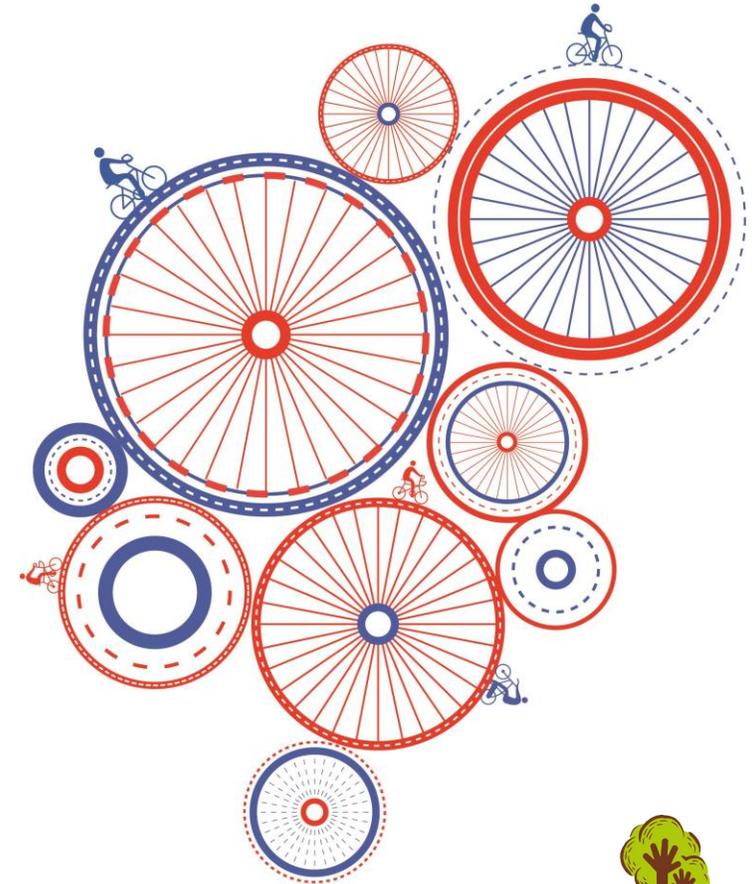
Comment financer tout ça?

Programme de l'ADEME [AVELO2](#) - date limite de candidature **4 avril 2022 à 17h00**

- Axe 1 : la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables ;
- Axe 2 : l'expérimentation de services vélo ;
- Axe 3 : l'animation et la promotion de politiques cyclables intégrées ;
- Montant total de l'aide est plafonné à 200,000 euros. Taux de subvention à 50%

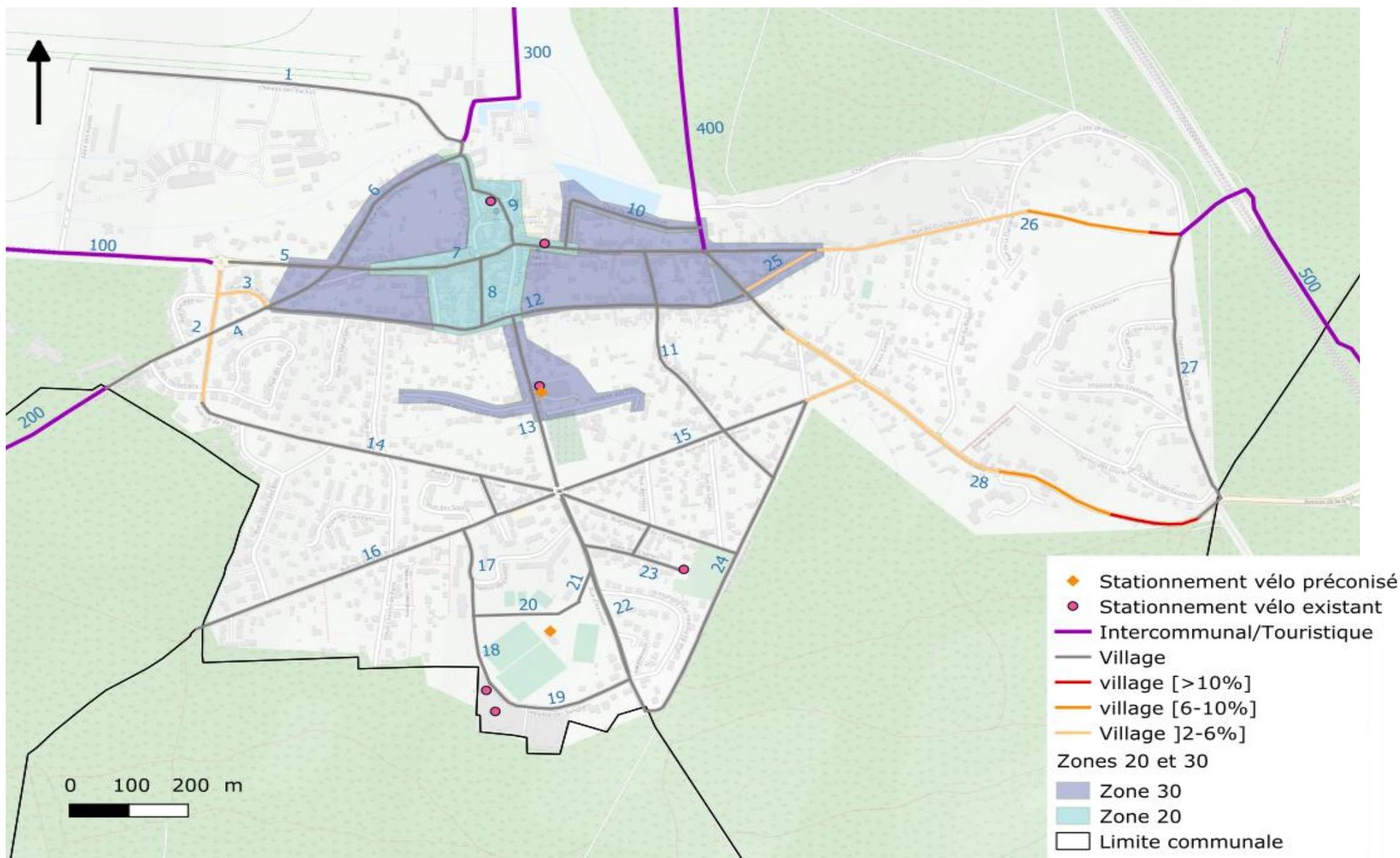
Programme [TENMOD](#) - date de candidature **31 mars 2022**

Autres sources possibles: Banque des Territoires, Plan de relance...



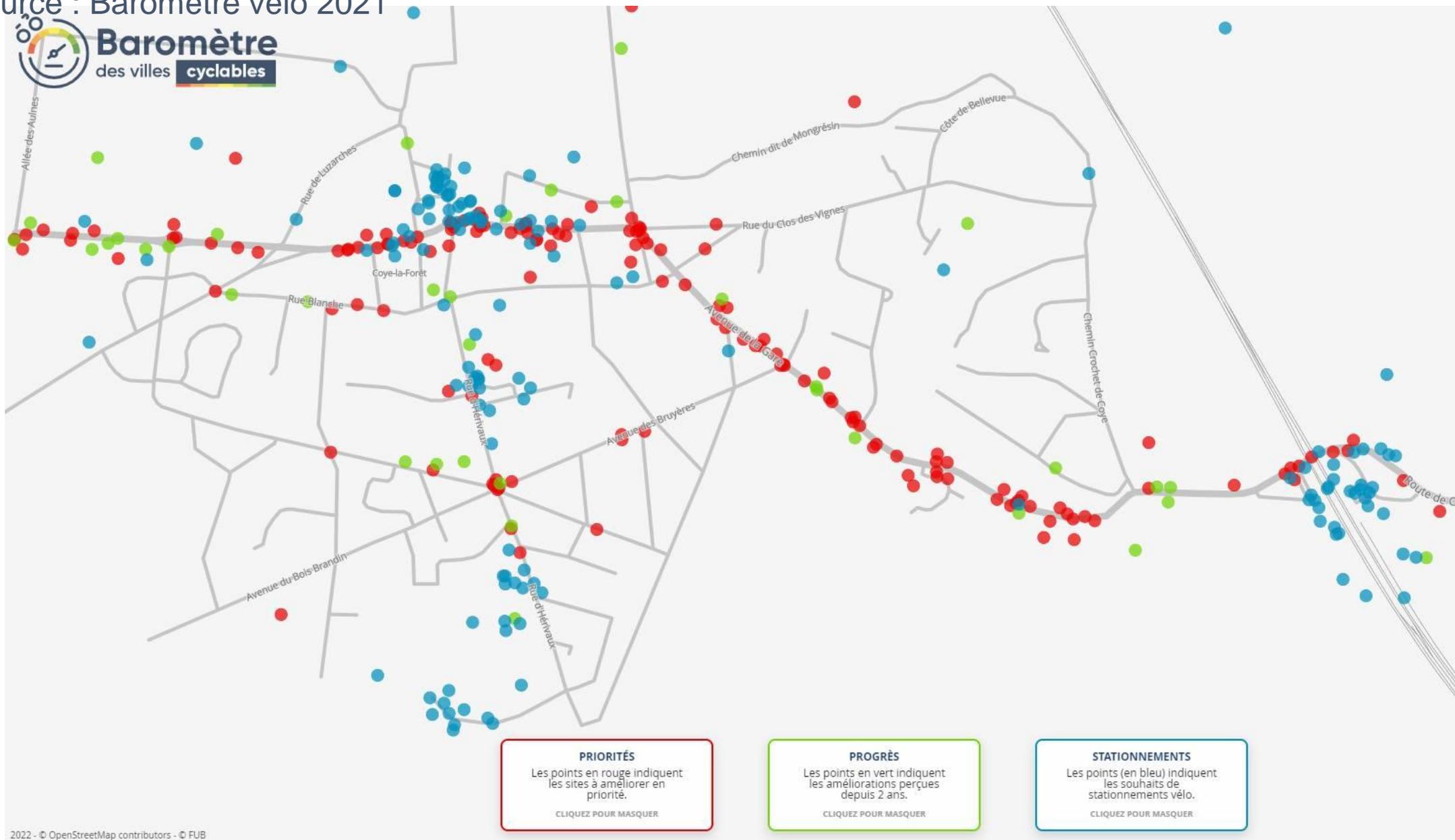
Annexes

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



cartographie des points prioritaires à aménager dans notre commune

Source : Baromètre vélo 2021



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

10 BIENFAITS DU VÉLO SUR LA SANTÉ

Le vélo est bon pour la santé, mais savez-vous à quel point ?
Voici 10 raisons de rouler pour rester en forme.

UN CERVEAU PLUS PERFORMANT

Mémoire, concentration...
Les amateurs de vélo ont des cerveaux mieux oxygénés et qui fonctionnent de manière plus optimale.

BON POUR LA SANTÉ MENTALE

Le vélo, comme d'autres sports, déclenche la sécrétion d'endorphines, ce qui réduit le stress, l'anxiété et même les risques de faire une dépression.

MOINS DE DIABÈTE

30 minutes de vélo par jour réduit de 40 % le risque de développer un diabète de type 2, selon une étude finlandaise.

UN MEILLEUR SYSTÈME CARDIOVASCULAIRE

Faire du vélo permet de garder un poids santé, de stimuler le muscle cardiaque, d'abaisser le rythme du cœur au repos ainsi que le niveau de cholestérol et la pression artérielle.

UNE PLUS GRANDE VITALITÉ SEXUELLE

Moins cher que le Viagra, le vélo permet une meilleure vascularisation dans toutes les parties de l'anatomie, y compris les plus intimes.

AMÉLIORE L'ÉQUILIBRE

La pratique du vélo améliore la coordination, l'équilibre et la force musculaire, ce qui réduit les risques de chutes, notamment chez les personnes âgées.

ET AUSSI...



MOINS DE RISQUES DE DÉVELOPPER UN CANCER

L'accélération de la respiration et du rythme cardiaque provoquée par le vélo stimule la contraction des muscles intestinaux, ce qui réduit le risque de cancer du côlon.



PLUS D'ÉNERGIE

Une étude menée par un professeur en kinésiologie de l'Université de Georgie a établi que le vélo augmente de 20 % le niveau d'énergie et réduit la fatigue de 65 %.



UN MEILLEUR SOMMEIL

Le temps passé dehors à faire du vélo expose à plus de lumière naturelle et aide donc à resynchroniser le rythme circadien. L'effet anti-stress du vélo a également un effet positif sur le sommeil.



UN BON SYSTÈME IMMUNITAIRE

L'activité physique modérée rend le système immunitaire plus actif et donc plus efficace pour lutter contre les infections.

Plan des voies vertes existantes de la CCAC



Schema des itinéraires cyclables de la CCAC (source site web CCAC)

- En 2019, une nouvelle étude a été lancée en partenariat avec le Parc Naturel Oise Pays de France et la Communauté de Communes de Senlis Sud Oise afin de répondre aux nouvelles attentes exprimées par les usagers et aux objectifs définis dans le cadre du Plan Déplacement Mutualisé du Sud de l'Oise (5 % de déplacements effectués à vélo en 2030).
- Le Schéma a pour ambition de répondre à des usages quotidiens du vélo (travail, études, se rendre à une gare pour prendre un train, ...) en proposant des itinéraires cyclables et des stationnements sécurisés.
- L'étude a démarrée en septembre 2019 et a permis à ce jour :
- D'établir un état des lieux des itinéraires existants, des types d'aménagement réalisés et de leur qualité
- D'identifier les pôles importants à desservir sur le territoire (gares, zones d'emploi, établissements de soin, équipements, commerces, collèges, lycées, lieux touristiques, ...)
- De recenser les intentions d'itinéraires cyclables auprès des élus, des représentants des usagers (AU5V) et autres porteurs de projet comme le Conseil Départemental de l'Oise et les intercommunalités voisines.
-
- Ce travail donnera lieu à une priorisation des intentions d'itinéraires afin de choisir un scénario qui fixera la stratégie à horizon 2030. Les itinéraires retenus feront l'objet de propositions d'aménagements (pistes cyclables en bordure de route, voie verte, zone de rencontre, double sens cyclable, ...) en fonction du contexte et du milieu traversé (milieu urbain, rural, route départementale.).
- **Validation du Schéma Cyclable de l'Aire Cantilienne prévu fin 2020 et mise en œuvre à partir de 2021.**

