

Propositions d'aménagements cyclables et marchables pour Orry-la-Ville



Sommaire

- Orry en transition remercie la mairie pour leurs initiatives en matière de mobilités actives
- Attention cependant concernant initiative sur le double sens cyclable - préconisations
- Propositions d'aménagements cyclables et marchables pour Orry-la-Ville
- Préconisations & solutions :
 - La zone de rencontre
 - La création d'une zone 30 généralisée
 - Le marquage au sol
 - Le plateau traversant
 - La voie verte
 - Les stationnements sauvages sur les trottoirs
 - La chaussée à voie centrale banalisée
 - Le cédez-le-passage au feu
 - SAS à vélo



Merci pour

- la belle rénovation de l'avenue Enchéry : trottoirs à 1m40, haies qui ne débordent plus sur le trottoir, revêtement écologique d'un trottoir qui permet l'infiltration des eaux de pluie, etc.
- le retour de la piétonnisation du centre
- la participation aux événements pour "Mai à vélo" : location vélo cargo pour les écolier·e·s, expérimentation d'un vélo cargo pour les services techniques, fermeture des abords de l'école aux véhicules motorisés, etc.



Attention aux aménagements concernant

Le double sens cyclable

Préconisations & solutions



Marquage au sol de la direction pour les cyclistes

Le marquage au sol du cycliste au bord gauche de la chaussée est dangereux :

- le Code de la route oblige les cyclistes à circuler sur le côté droit de la chaussée. Il est conseillé aux cyclistes de rouler à environ un mètre du trottoir et des voitures en stationnement.
- cela crée des situations dangereuses aux intersections avec des cyclistes qui surgissent là où on ne les attends pas du tout

Le fait de longer les voitures en stationnement dans un contre sens n'est pas un problème car


- les voitures sont garées dans le sens inverse des vélos et donc le passager qui ouvre sa porte regarde en face de lui pour l'ouvrir et voit arriver le cycliste ce qui limite l'emportière.
- dans le sens inverse des voitures un emportière est beaucoup moins accidentogène que dans l'autre sens où les blessures sont plus grave car le cycliste est stoppé dans sa trajectoire, happé par la portière, dans l'autre sens, il est dévié, poussé, peut chuter mais c'est bien moins grave.
- en France, en moyenne il y a 1,4 personnes par voiture donc une fois sur deux, la personne qui sort de la voiture le fait du côté conducteur et pas passager.



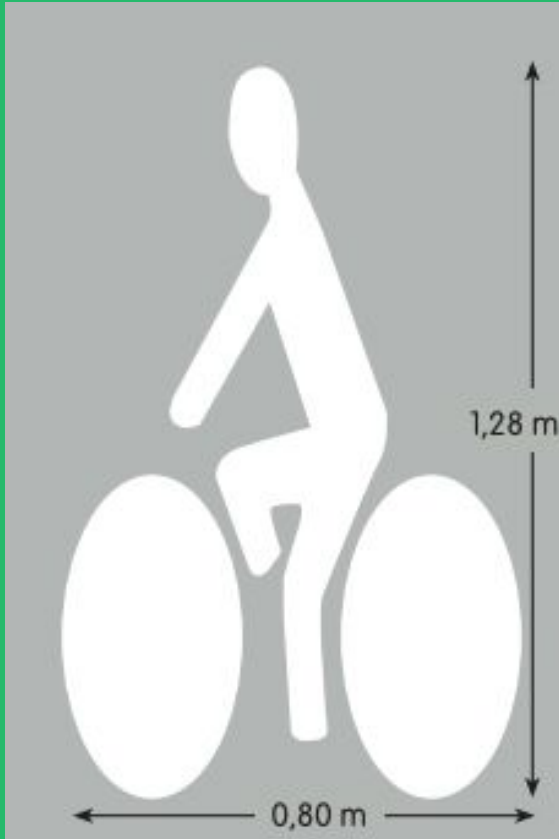
Selon AU5V, en cas d'accident, le maire peut être tenu pour responsable.

Marquage au sol de la direction pour les cyclistes à droite ou au milieu en fonction de la largeur de la chaussée

Rue en double sens cyclable (sens unique sauf vélo)

N°	Critère : sens de circulation	Marque(s) adaptée(s)	Positionnement latéral de la marque	Observations
9.	Sens de la circulation général		Pas de différence par rapport à une rue à double sens pour tous les usagers : cf. situations ci-dessus/ci-dessous.	
10.	Sens réservé aux cyclistes		<p>A au moins 75 cm (125 cm si contiguë au stationnement voiture) du bord droit de la chaussée circulaire dans de bonnes conditions</p> <p>Le cas échéant, au milieu de l'aménagement cyclable ;</p>	Répéter la marque aux intersections puis densifier (intervalle cible de 50 m en agglomération et de 250 m hors agglomération)

Les dimensions standard de la signalisation horizontal cycliste : 0,80 m x 1,28 m



Privilégiez le panneau
avec le pictogramme vélo



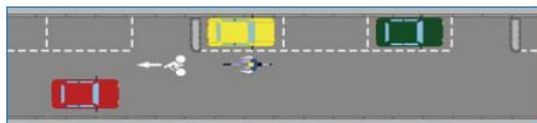
Stationnement et double sens cyclable

Largeur minimum de la voirie : 2,70m

Positionnement du stationnement

Avantages

Inconvénients



Stationnement le long du sens réservé aux cyclistes

- ouverture de portière moins agressive et moins fréquente (côté du passager)
- meilleure co-visibilité passager-cycliste
- possibilité de créer des discontinuités-refuges entre places de stationnement

- nécessité de se rapprocher fortement du stationnement en cas de croisement d'un véhicule dans une rue étroite
- mauvaise co-visibilité conducteur-cycliste (en particulier en manœuvre de sortie de place)



Stationnement le long du sens général

- possibilité pour le cycliste de rester éloigné du stationnement (la voiture reste derrière...)
- meilleur visibilité en manœuvre de stationnement
- réflexe de prudence à l'ouverture de la portière par le conducteur plus courant

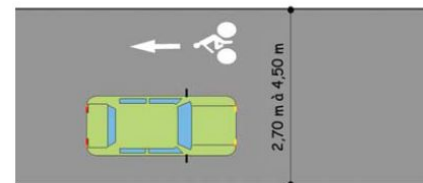
- ouverture de portière plus agressive et plus fréquente (conducteur)
- mauvaise co-visibilité en ouverture de portière



Stationnement en chicane

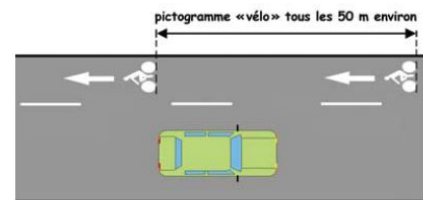
Les avantages et les inconvénients cités précédemment s'appliquent alternativement aux cyclistes dans le sens général de circulation et à ceux circulant dans le sens réservé.

En cas de voie étroite, cette configuration se prête à un fonctionnement naturel de type alternat et permet une réduction « naturelle » de la vitesse des véhicules motorisés à quatre roues.



L'aménagement en section courante se trouve ici réduit au strict minimum : rien dans le sens général et pictogrammes + flèches dans le sens réservé vélos.

On pourra même s'affranchir de tout marquage dans certains cas (faible trafic et section étroite).



Un trafic important ou une largeur importante peuvent conduire à créer un aménagement séparatif qui se limitera la plupart du temps à du marquage au sol (voir partie 2).

Propositions d'aménagements cyclables et marchables



Rue Aumale

Optimiser la visibilité du double sens cyclable

Marquage au sol au centre

Déplacer le panneau "sauf vélo" sous le panneau Sens interdit"



Avant



Après

Place de la libération

Création d'une zone de rencontre en sens unique



Avant



Après

Rue des fraisiers au croisement avec la place de la liberté

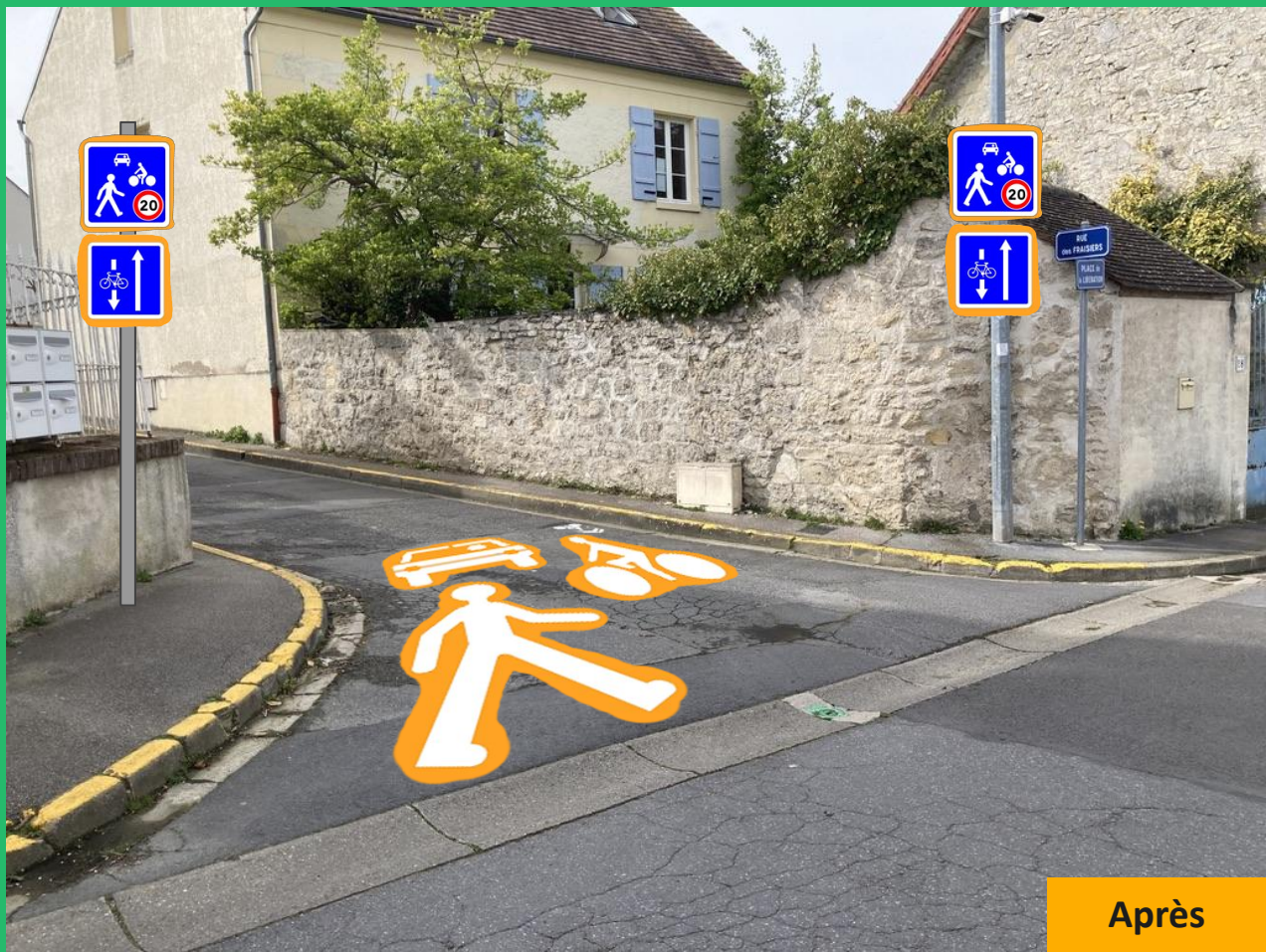
Création d'une zone de rencontre en sens unique



Avant



Avant



Après

Rue des fraisiers au croisement avec l'avenue du bois St Jean

Création d'une zone de rencontre en sens unique



Avant



Après

Rue de Montgrésin au croisement avec la rue neuve

Création d'une zone de rencontre en sens unique

Suppression de quelques parkings afin de faciliter le rabattement des vélos en cas de voiture qui vient d'en face



Avant



Après



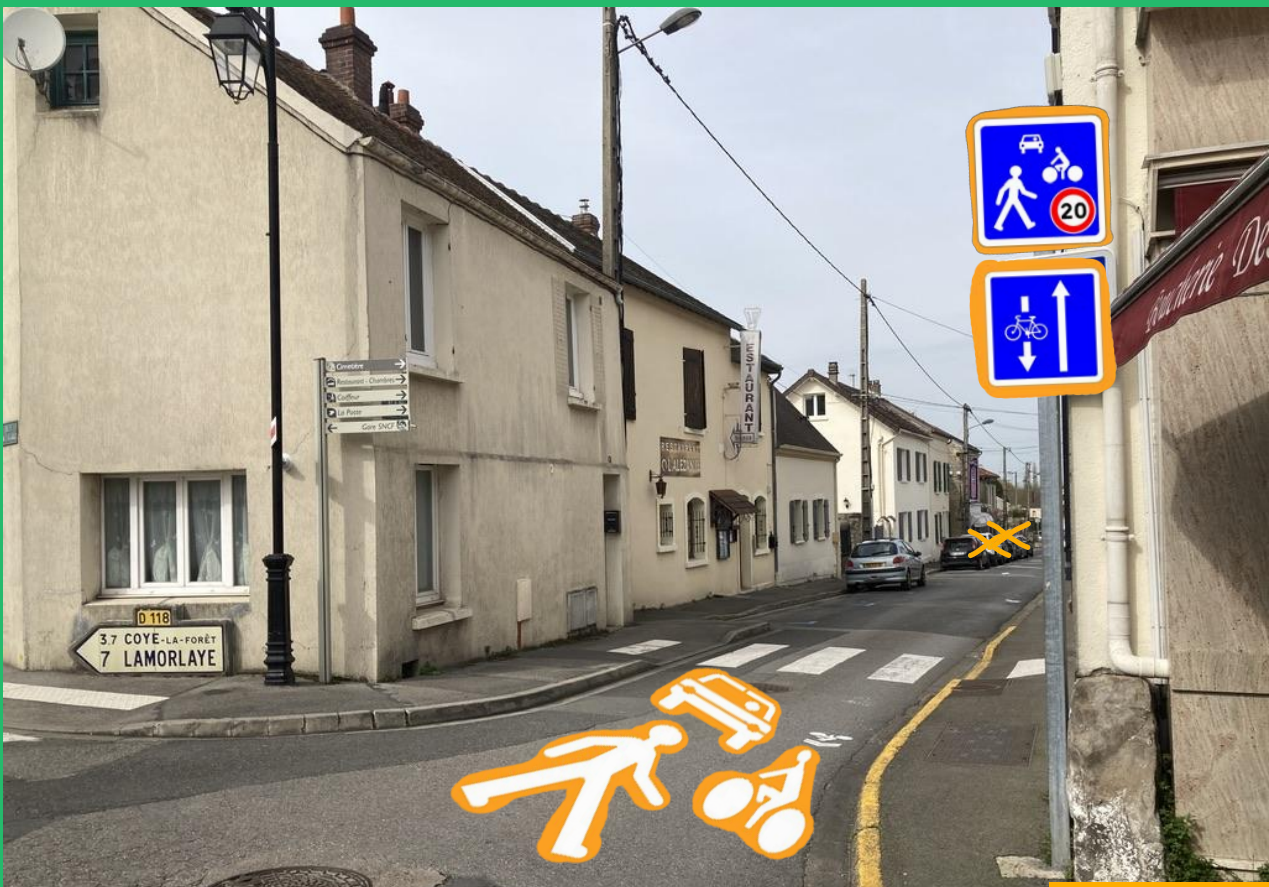
Volume moyen du trafic journalier 2015

Rue de Montgrésin au croisement avec la rue de la gare

Création d'une zone de rencontre en sens unique



Avant



Après

Vieux chemin de Coye à l'endroit où la zone de rencontre devient une voie à sens unique

Optimiser la visibilité du double sens cyclable dans la zone de rencontre

Accident évité de justesse le 30 mars 2023 entre un automobiliste et un cycliste



Avant



Après

Vieux chemin de Coye à la sortie des bois

Optimiser la visibilité du double sens cyclable dans la zone de rencontre



Avant



Après

Vieux chemin de Coye à la sortie des bois

Optimiser la visibilité du double sens cyclable dans la zone de rencontre



Avant



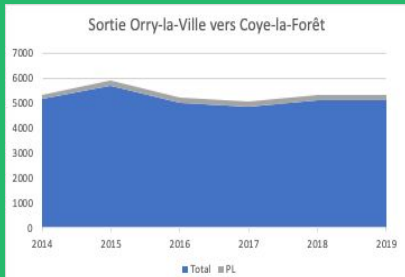
Après

Rue de la gare - rue de la Chapelle au centre d'Orry-la-Ville

Création d'un plateau traversant pour mieux visualiser le passage fréquent de piéton-ne-s



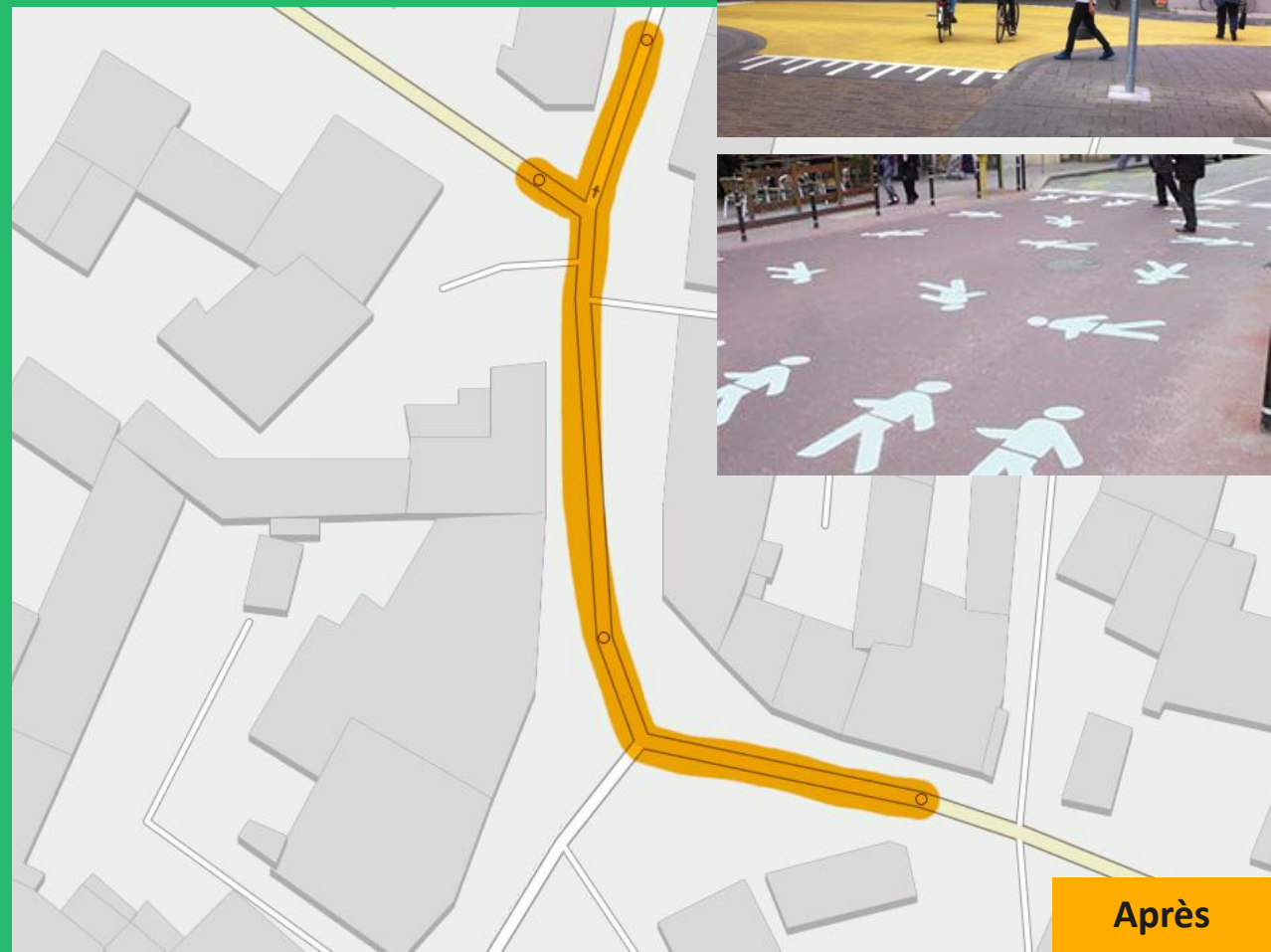
Accident du 9 mars 2023 un automobiliste roulant trop vite est rentré dans une voiture qui s'est arrêtée au passage piéton pour laisser passer des piéton-ne-s



Volume du trafic motorisé entre 2014 et 2019
Source : [Open data Oise](#)



Avant



Après

Rue de la gare au croisement avec la rue du muguet

Transformer la limitation général de la vitesse à 30km/h en zone 30 pour l'ensemble de la commune

Marquage au sol pour que les cyclistes changent de voie

Signalisation et jalonnage de la voie verte



Avant



Après

Rue de la gare au croisement avec la rue du muguet

Transformer la limitation générale de la vitesse à 30km/h en zone 30 pour l'ensemble de la commune

Marquage au sol pour que les cyclistes changent de voie

Signalisation et jalonnage de la voie verte

Signalisation horizontale "Zone 30" qui fait office de symbolisation d'un passage piéton



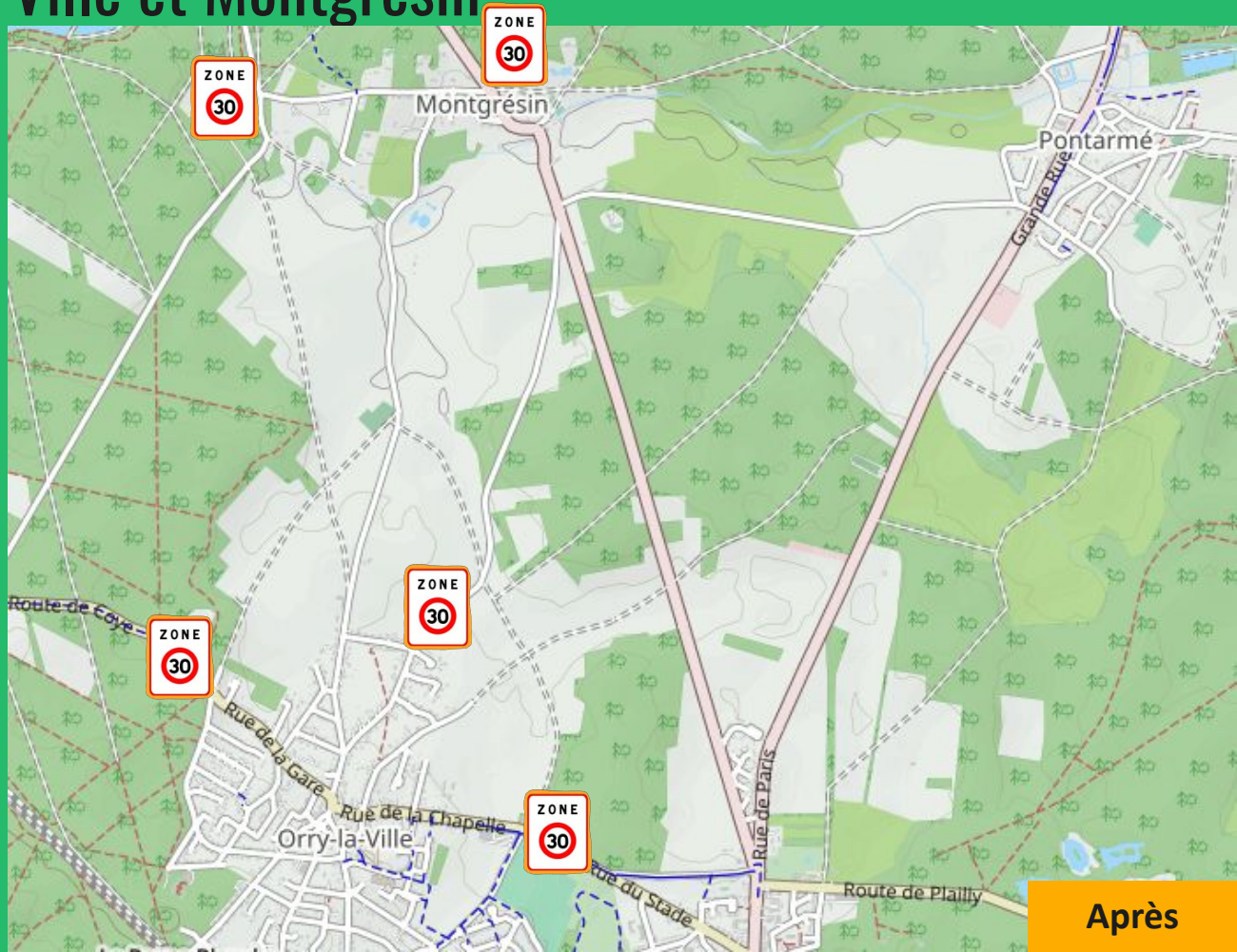
Avant



Après

Aux entrées d'Orry-la-Ville et Montgrésin

Signalisation horizontale et verticale de la zone 30



Après

Rue des pâturages au croisement l'Intermarché

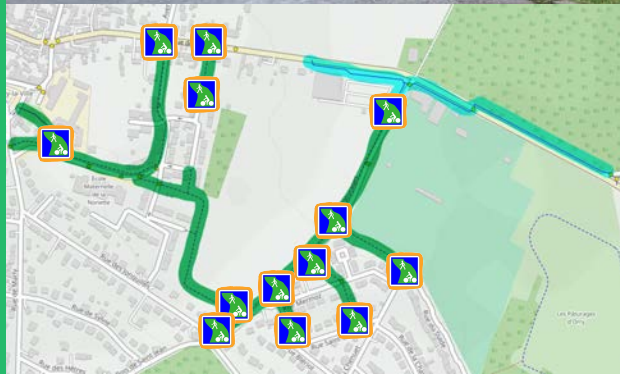
Rendre plus visibles les voies vertes



Avant



Après



Avenue du 18 juin 1940 devant l'école de la Nonette

- Rendre plus visibles les voies vertes
- Clarifier le trajectoire pour les cyclistes
- Restaurer les marquages cyclistes au sol



Quel marquage au sol pour les cyclistes ?

Avant

Après

Rue de la Chapelle au croisement avec la rue des pâturages



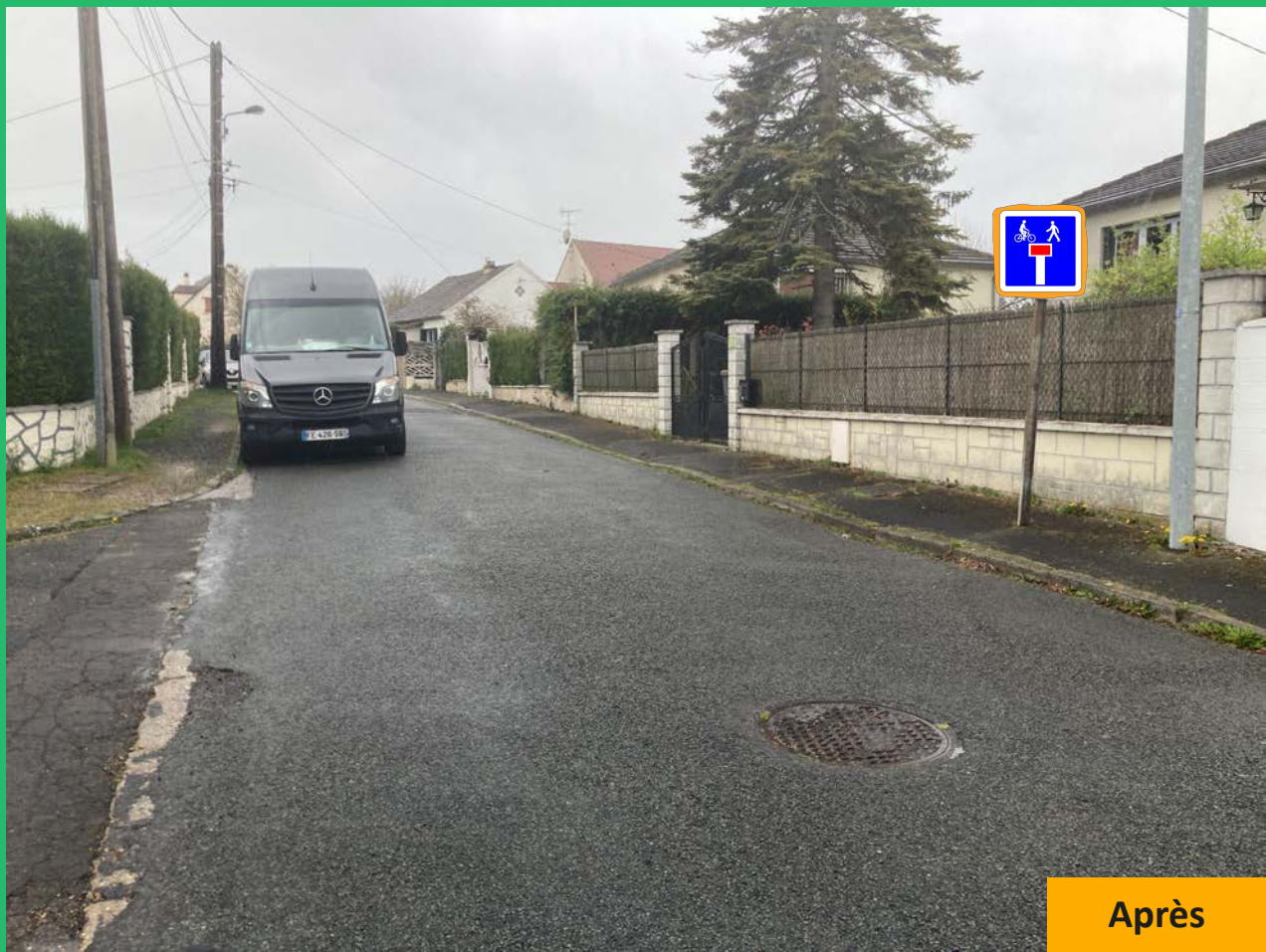
Avant



Après

Avenue du Bois-St-Jean

Signaler la débouché cyclable et marchable



Avenue des charmes

Signaler la débouché cyclable et marchable



Avant



Après

Avenue du Bois-St-Jean au croisement avec la rue des usages

Déplacer le panneau pour faciliter le passage des cyclistes

Signaler l'itinéraire cycliste



Avant



Après

Rue de Commelles

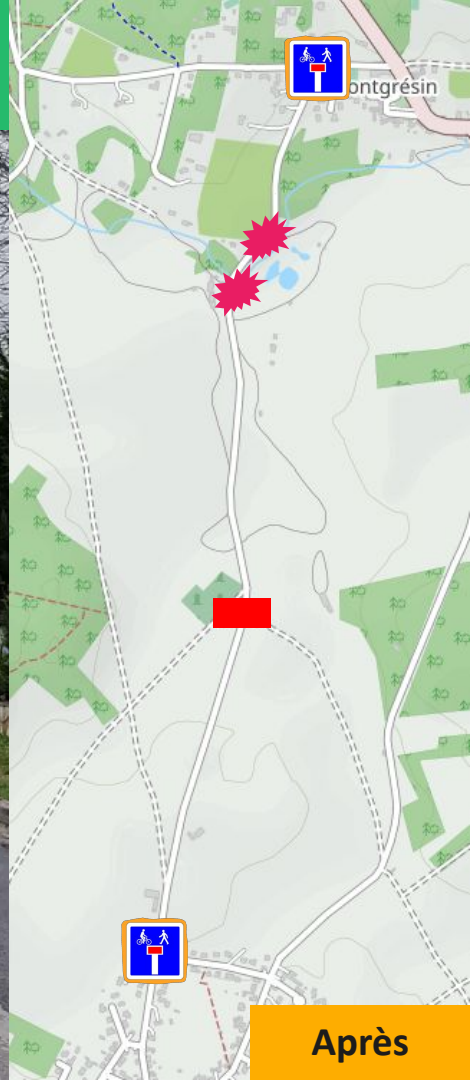
Rendre plus visible la zone de rencontres

Réduire les rencontres dangereuses entre automobilistes et piéton-ne-s/cyclistes (excès de vitesse, virages, tentatives de doubler alors que la rue est trop étroite, etc.)

Compléter la zone de rencontre par une sans issue avec débouché cycliste et piéton-ne (à la hauteur du cimetière) afin d'exclure l'utilisation de la rue comme raccourci entre Orry et Montgrésin (solution proposé par le schéma directeur cyclable de la CCAC)



Avant

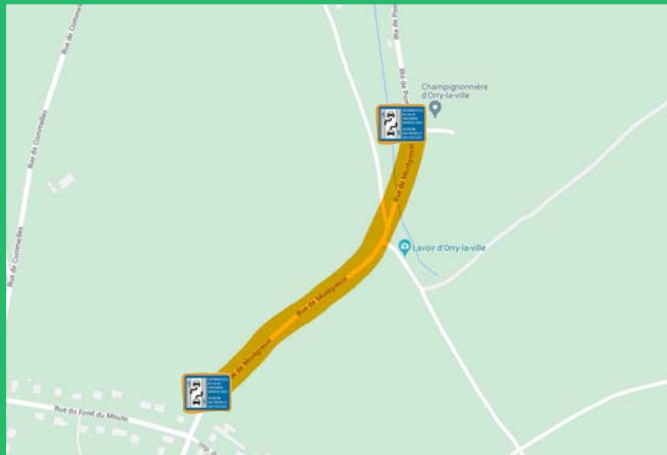


Après

Rue de Montgrésin hors agglomération (aussi valable pour la rue Manon)

Transformer en chausidou à partir de la sortie d'Orry-la-Ville au moins jusqu'à la champignonnière afin de sécuriser les déplacements des piéton-ne-s et des cyclistes

Réduction de la vitesse à 50km/h



Avant



Après

Mercredi 5 avril 2023 : 11 cyclistes en 1 heure



15h51



15h48



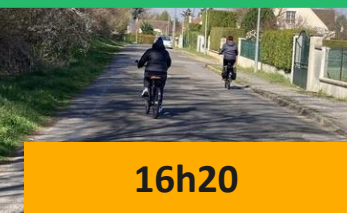
15h36



15h56



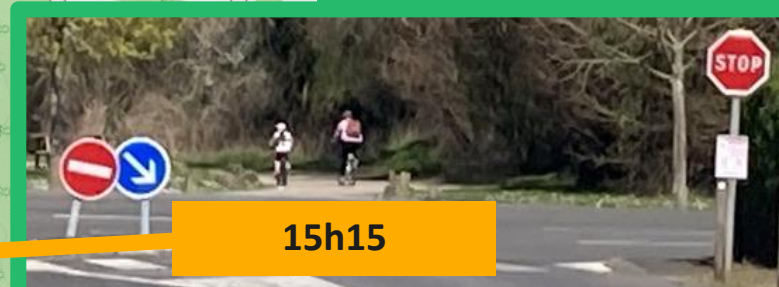
16h02



16h20



15h32



15h15

Exemple : Le chemin de la fontaine

Transformer en voie verte ou en voie interdite aux véhicules motorisés sauf ayant droite.

Mise en œuvre d'un revêtement dur par traitement de sol en place ou d'un revêtement de sable compacté.



Avant



Après



Type d'aménagement selon le schéma directeur cyclable: profil 5B ou 5C

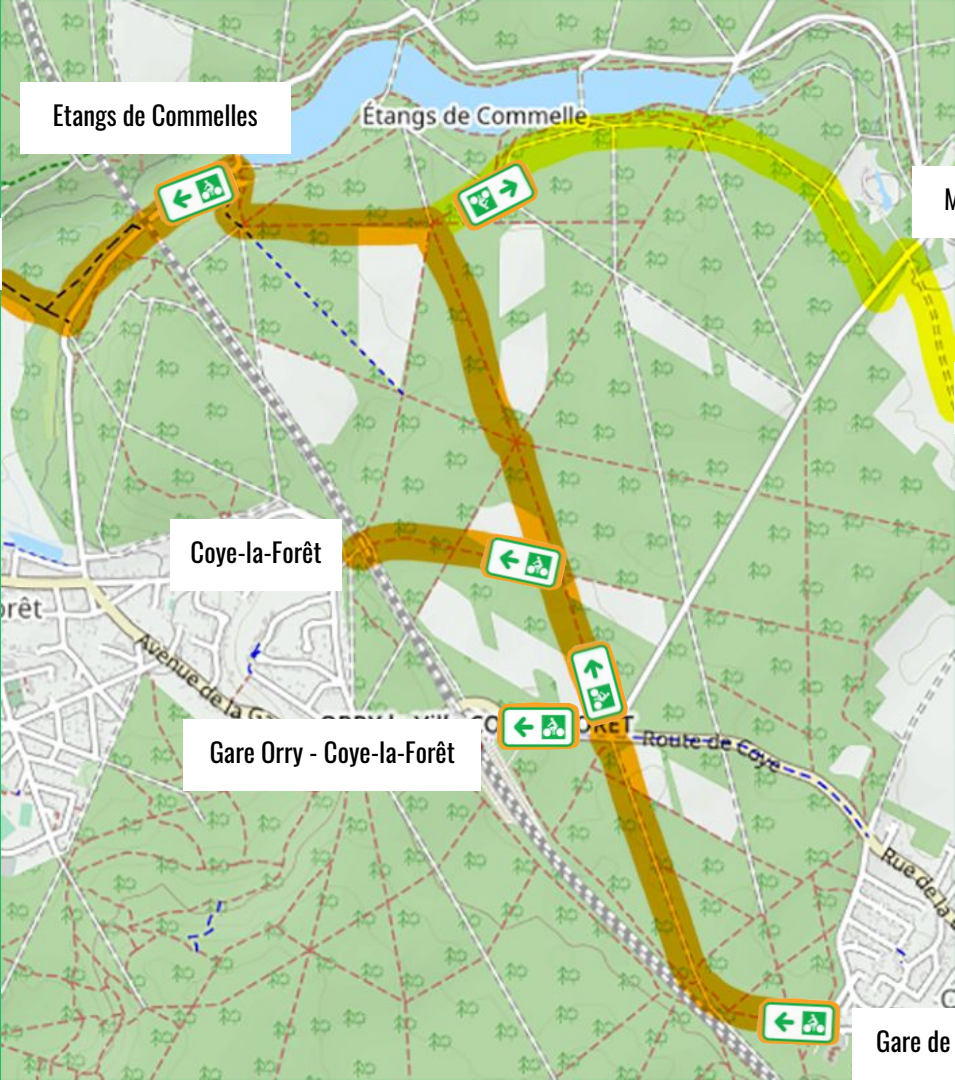
Transformer
certains chemins
en voies vertes
avec véhicules
agricoles
autorisés

Créer des
itinéraires
cyclistes
alternatifs pour
aller aux étangs
ou à Pontarmé



Transformer certains chemins en voies vertes avec véhicules ayant-droit autorisés afin de créer un itinéraire cyclable alternatif pour aller à Coye-la-Forêt ou à Lamorlaye

Lamorlaye



Montgrésin

Cimetière

Coye-la-Forêt

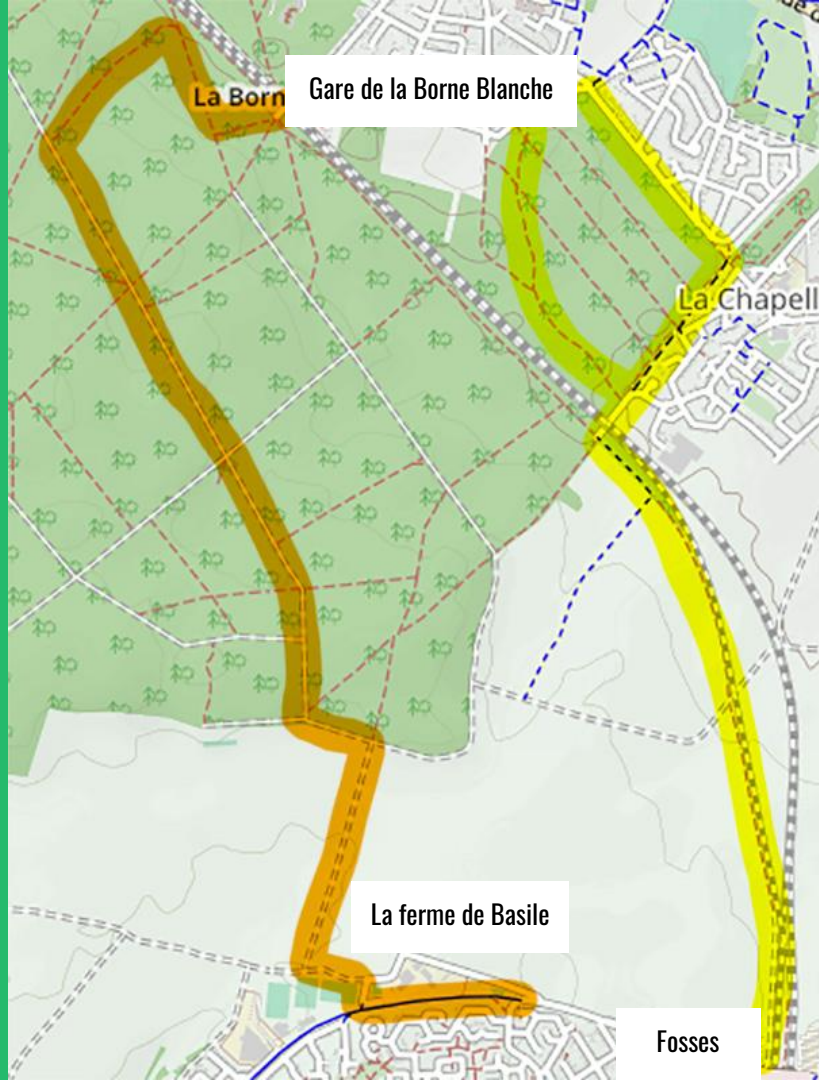
Gare Orry - Coye-la-Forêt

Gare de la Borne Blanche



Transformer certains chemins en voies vertes avec véhicules ayant-droit autorisés

Créer un itinéraire cycliste alternatif pour aller à Fosses (Ferme de Basile, E. Leclerc, etc.)



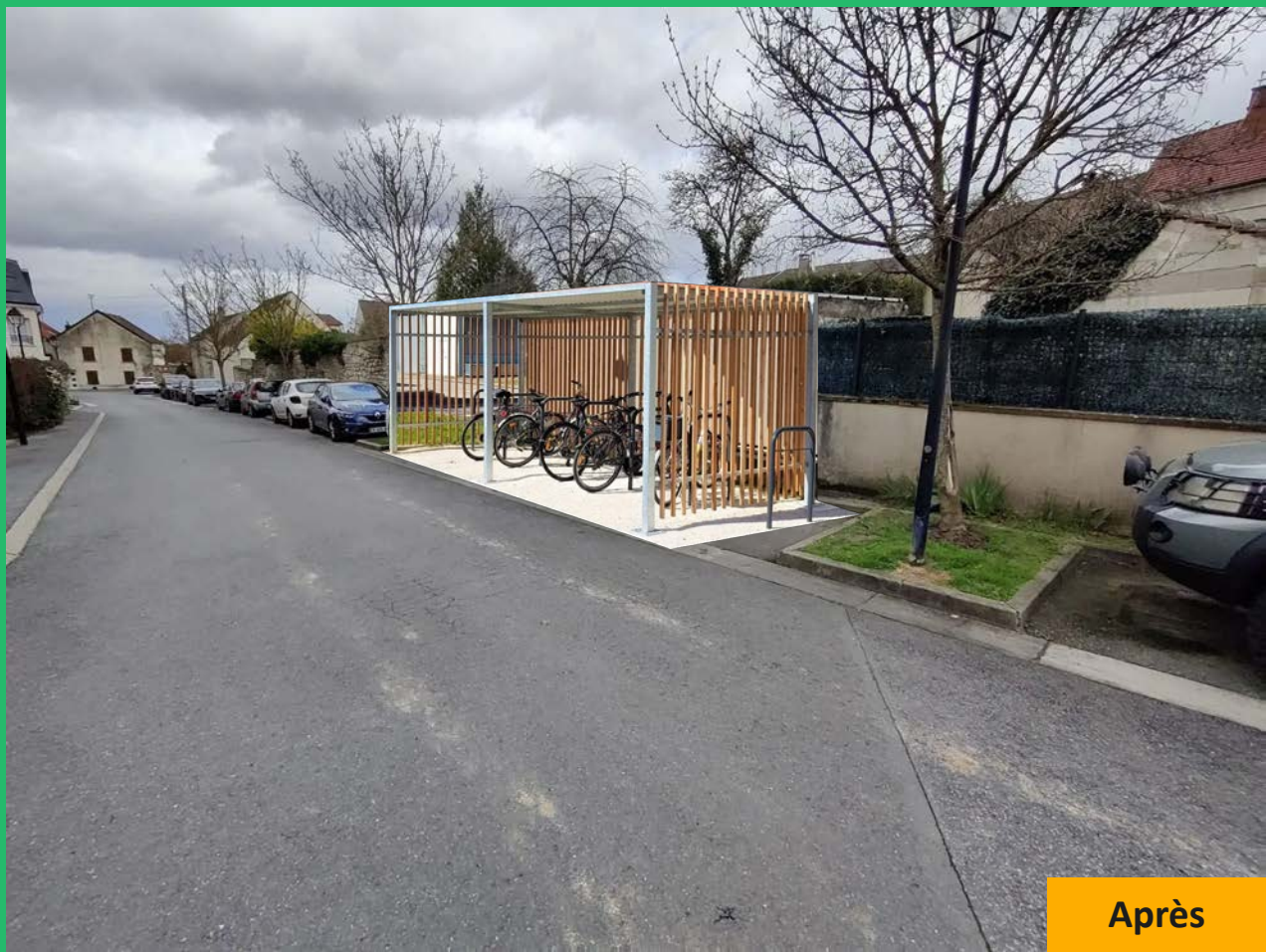
E. Leclerc

Rue du vieux village

Transformer 2 places de parkings en abri vélos pour 3 immeubles de 60 logements d'environ 130 habitant-e-s qui ne disposent pas de lieu pour stationner leurs vélos.



Avant



Après

Place de l'abbé Clin

Transformer 2 places de parkings en stationnement de vélo pour les cyclistes faisant des achats dans les commerces de proximité



Avant



Après

Entretien les voies vertes



Rue de la Chapelle
devant le tennis



Rue des pâturages



Voie verte de la D118



ZOOM SUR L'ENTRETIEN DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Il est indispensable, sous peine de voir les aménagements cyclables délaissés par les cyclistes, de maintenir le niveau de service des aménagements par un entretien régulier :

- passage fréquent d'une brigade d'agents de surveillance ;

- utilisation d'outils de signalement des défauts d'entretien par les usagers ;
- interventions mécanisées (balayeuse, laveuse) avec du matériel adapté à la largeur des pistes ;
- opérations d'élagage et de fauchage ;
- interventions ponctuelles d'urgence après de fortes intempéries.

Source : [Cerema rendre sa voirie cyclable clés de la réussite](#)

La zone de rencontre

Préconisations & solutions



Signalisation de la zone de rencontre

TRAFIC < 2000 véhicules/jour

AMÉNAGEMENT POSSIBLE

Source : [Mini-guide "Aménagements de sécurité en agglomération" du Département de l'Oise](#)



La création d'une zone 30

Préconisations & solutions



Création d'une zone 30 généralisée sur la commune



Panneau B30



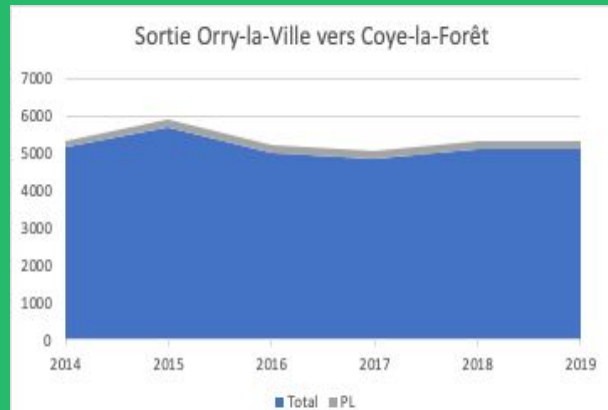
Panneau B14

Au-delà de la limitation de vitesse, le panneau zonal B30 rappelle à l'automobiliste qu'il entre dans un espace urbain où la vie locale est prépondérante (place animée, sortie d'école, quartier commerçant ou résidentiel), et qu'il doit modifier son comportement en conséquence.

TRAFIC < 7000 véhicules/jour

AMÉNAGEMENT POSSIBLE

Source : [Mini-guide "Aménagements de sécurité en agglomération" du Département de l'Oise](#)



Volume du trafic motorisé entre 2014 et 2019

Source : [Open data Oise](#)

Quand le trafic dépasse 4 000 véhicules par jour, il convient généralement de séparer le trafic cycliste du trafic motorisé ou d'agir sur le plan de circulation pour rendre la circulation motorisée moins attractive dans la rue à aménager.

Source : [Cerema rendre sa voirie cyclable clés de la réussite](#)

L'aménagement d'une zone 30 vise à permettre au piéton de traverser où il le souhaite.

Le passage pour piétons avec la règle obligeant à l'utiliser dans les 50 m aval et amont, va à l'encontre de cette notion de porosité. Rappelons que la priorité sur le trafic du piéton manifestant l'intention de traverser ou en traversée régulière est identique que cette traversée se réalise sur un passage pour piétons ou en l'absence de ce dernier, à l'exception des traversées dans les 50 m de part et d'autre du passage piéton où le piéton est en infraction.

C'est pourquoi les recommandations sont de limiter la réalisation de passage pour piétons en zone 30. Limiter, car le marquage du passage pour piétons a également un rôle de guidage pour les chiens guide de personnes aveugles (ce qui peut conduire à l'implanter tout de même faute d'alternative).



Les travaux menés par l'Eurométropole de Strasbourg ont montré que le marquage «ZONE 30 » était perçu comme un passage pour piétons par les chiens guide de personnes aveugles.

Source : [Cerema](#)

Une bonne compréhension de la zone 30 participera à son adoption par les habitant-e-s

Il convient d'expliquer notamment vers les riverains, les écoles, enseignants, élèves et parents d'élèves :

- aux conducteurs de véhicules, qu'ils ne peuvent ni se garer ni s'arrêter sur un marquage « ZONE 30 » en présence d'une bande d'éveil et de vigilance (BEV) : amende de 135 euros ;
- aux piétons, que **le marquage « ZONE 30 » fonctionne comme un passage piéton, leur offrant les mêmes droits en traversée.**



Les marquages au sol

Préconisations & solutions



En milieu urbain les usager-e-s lisent plus facilement
les marquages sur le sol
que les panneaux situés en hauteur



Source : [Cerema](#)

Le plateau surélevé traversant

Préconisations & solutions



Le plateau surélevé transversant

TRAFIC < 7000 véhicules/jour

AMÉNAGEMENT POSSIBLE

Source : [Mini-guide "Aménagements de sécurité en agglomération"](#) du Département de l'Oise



Le plateau traversant est conseillé aux intersections où la densité piétonne est forte.

Son principal intérêt :

- il peut être implanté sur des voies où l'implantation des ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal est interdite par le décret n°94-447 du 27 mai 1994
- il est confortable pour la traversée des piétons
- il a une contrainte variable, en fonction de la pente de la rampe, applicable sur tous les types d'utilisateurs
- au-delà de la section courante, sur des lieux de conflit de mouvements entre usagers (ex : traversée piétonne en carrefour).

Ses qualités particulières :

- contrairement aux autres surélévations il valorise l'espace public
- il est facilement perceptible
- il peut s'implanter sur des profils de faible largeur
- sa contrainte s'applique à tous les usagers, motard y compris
- il peut être implanté sur des voies empruntées par les transports en commun et les poids lourds, ainsi que des voies où le trafic est >3000 véhicules en Moyenne Journalière Annuelle (MJA)
- il a une durée de vie plus longue que les coussins en général.

Ses inconvénients :

- il n'est pas très adapté s'il existe un fort trafic de bus et de PL
- il a un coût de construction plus élevé que les coussins (10 à 30 K€ contre 3 à 10 K€ pour 2 coussins)
- sa construction nécessite de traiter le problème d'écoulement des eaux pluviales.

Source : [Maison de la sécurité routière du Doubs](#)

Retours d'expérience

Plateau surélevé à Etalonde

Lors des travaux de rénovation du centre bourg, menés en 2019. Le village d'Etalondes a fait le choix d'installer des plateaux surélevés dans toutes les rues menant à la place. “Ils sont efficaces”, juge le maire Mario Dona. Pour être aussi affirmatif, il s'appuie sur les données fournies par le radar pédagogique : “Le centre est en zone limitée à 30 km/h. On constate une vitesse moyenne des automobilistes comprise entre 30 et 40 km/h. Néanmoins, il confie que les plateaux surélevés n'empêchent pas certains automobilistes d'appuyer sur l'accélérateur, “on se demande toujours si leur voiture ne va pas décoller” soupire l' élu.

Source : [Courrier Picard](#)

À **Pont-Rémy**, la maire Annie Roucou, avait ainsi présenté lors de ses vœux aux habitants son projet d'allier une zone de circulation à 30 km/h avec l'implantation d'un plateau surélevé, la création d'écluses et la mise en place d'un nouveau marquage au sol.

A Cayeux-sur-Mer, la municipalité planche depuis plusieurs mois sur le futur boulevard Sizaire. Là encore, pour casser la vitesse sur cette grande ligne droite de centre-ville le, projet envisagé prévoit l'instauration d'une zone de circulation limitée à 30 km/h et l'installation de plateaux surélevés à chaque intersection, en béton pour casser l'effet visuel d'un boulevard type circuit.

Le meilleur exemple de la combinaison des dispositifs est sans doute actuellement à trouver à **Dargnies**, où le chantier est en cours. En complément de l'installation d'un chaudiou (route composée de deux bandes latérales pour les cyclistes, franchissables par les véhicules motorisés qui doivent, s'ils circulent seuls, rester sur la voie centrale), les carrefours vont passer sous le régime de la priorité à droite, avec la création de dos-d'âne. Des chicane seront créées grâce à la création de places de stationnement, alors que des giratoires vont pousser sur la chaussée aux entrées d'agglomération. Il n'en fallait pas moins pour inciter les centaines, voire milliers d'automobilistes, qui passent ici chaque jour à lever le pied. Mais attention, tout cela à un coût, pour Dargnies, il s'élève à plus de 1,3 million d'euros. Un budget que toutes les communes ne peuvent pas se permettre de déboursier.

Source : [Courrier Picard](#)

La voie verte

Préconisations & solutions



La voie verte, maillon indispensable pour la périphérie et les secteurs ruraux



Routes « exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

Outre la définition figurant au Code de la route, il conviendra de rechercher les caractéristiques suivantes :

- séparation physique avec le réseau routier ;
- faible nombre d'accès riverains ;
- nombre réduit de croisements avec le réseau routier ;
- confort de roulement, l'enrobé étant le revêtement à privilégier dans la plupart des cas.

Source : [Cerema rendre sa voirie cyclable clés de la réussite](#)

Dispositif anti-accès motorisé

Le recours à un dispositif anti-accès motorisé à l'entrée des voies vertes et des pistes cyclables permet de limiter l'accès des véhicules motorisés à l'aménagement cyclable dont ils sont exclus.

Cependant, le risque d'intrusion d'utilisateurs non autorisés sur les voies vertes et pistes cyclables est en général surestimé.

La mise en place de tels dispositifs dès la conception des aménagements ne doit donc pas être systématique. Elle ne s'envisage qu'après avoir constaté des usages non autorisés, et comparé l'acceptabilité sociale de ces usages avec la contrainte d'un dispositif physique potentiellement pénalisant pour les cyclistes. Outre le caractère dangereux de certaines installations et la gêne procurée aux piétons et cyclistes, leur mise en œuvre représente un coût important pour la collectivité tant en investissement initial qu'en entretien (entretien d'usure classique, dégradation...).

Source : [Cerema rendre sa voirie cyclable clés de la réussite](#)



La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) ou chaucidou

Préconisations & solutions



La CVCB vise à améliorer les conditions de circulation des cyclistes, notamment lorsque les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser

La chaussée à voie centrale banalisée est un cas particulier de la bande dérasée de droite. C'est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

Le niveau de service proposé aux cyclistes par la chaussée à voie centrale banalisée est a priori inférieur à celui offert par les pistes et bandes cyclables. En effet, les véhicules motorisés sont par défaut autorisés à circuler (pour se croiser), s'arrêter et stationner sur la rive. Les piétons peuvent également l'emprunter.

Ce type d'aménagement n'est donc à envisager que si l'ensemble des solutions possibles pour prendre en compte les cyclistes a été examiné.



Source : [Cerema rendre sa voirie cyclable clés de la réussite](#) + [Cerema - Evaluation d'une CVCB en Charente-Maritime](#)

En absence d'une piste cyclable, la mise en place d'une CVCB améliore le sentiment de sécurité des cyclistes empruntant ce trajet.

Les premiers retours d'expérience de cet aménagement sont positifs, selon notamment les usagers.

Un effort de communication et de sensibilisation est nécessaire pour aider à la compréhension du fonctionnement et de l'utilité de la CVCB



Source : [Cerema rendre sa voirie cyclable clés de la réussite](#) + [Cerema - Evaluation d'une CVCB en Charente-Maritime](#)

La chaussée à voie centralisée banalisée

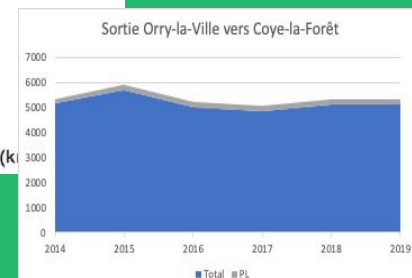
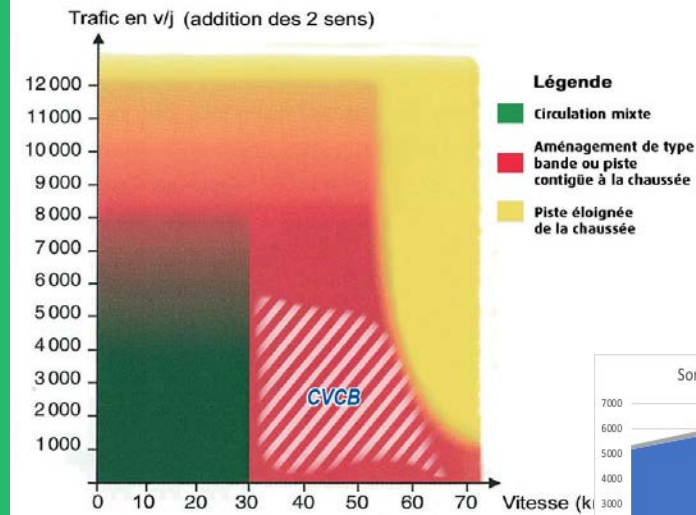
Largeur minimum pour une route limitée à 50km/h : 5,5m

Largeur minimum pour une route limitée à 70km/h : 6m



Volume du trafic < 5000 véhicules par jour

Schéma indiquant le domaine d'emploi possible de la CVCB



Source : [Cerema références N°37](#)

Volume du trafic motorisé entre 2014 et 2019

Source : [Open data Oise](#)

Cédez-le-passage au feu

Préconisations & solutions



Le cédez-le-passage au feu



**TOUT DROIT OU TOURNE-À-DROITE :
AUTORISATION DE DÉPASSER LE
FEU ROUGE, EN CÉDANT LE PASSAGE
AUX PIÉTONS ET AUX VÉHICULES
QUI BÉNÉFICIENT DU FEU VERT**

Source :

SAS à vélo

Préconisations & solutions



Le SAS vélo est un aménagement réservé aux vélos.

C'est une zone devant les feux de signalisation qui permet aux cyclistes d'atteindre en sécurité au feu rouge.

Le cycliste se positionne dans le SAS au feu rouge :

- à gauche s'il compte tourner à gauche
- ou à droite s'il souhaite continuer tout droit ou bien tourner à droite.

S'il veut accéder au SAS et qu'il n'y a pas de bande d'accès à droite, alors il peut doubler par la gauche les véhicules arrêtés (si la circulation me permet de le faire en toute sécurité).

