
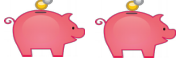
 <p>Vive le vélo à Compiègne</p> <p>Réf xx Date Version</p>	<p>Proposition d'aménagement : réseau cyclable à Margny-lès-Compiègne</p>  <p>Échelle de coût : </p> <p>Objectif visé : Infrastructure cyclable continue à Margny</p> <p><u>Moyens mis en œuvre :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan de circulation • Panneaux de signalisation • Marquage au sol • Panneaux publics d'information • Communication municipale et ARC
---	---

Situation actuelle :

La commune de Margny-lès-Compiègne est traversée par quelques grands axes, à savoir l'avenue Octave Butin, l'avenue Raymond Poincaré, les rue de la République et Louis Barthou, la rue de Beauvais.

Les autres rues sont souvent étroites et résidentielles.

La densité de population et la nature de l'habitat ancien, souvent des maisons accolées ou des appartements, engendre un fort besoin de stationnement automobile sur l'espace public.

La vitesse maximale autorisée est actuellement de 50 km/h sauf dans quelques rues, peu nombreuses, où elle est limitée à 30 km/h.

L'étroitesse et le caractère résidentiel de celles-ci, la mauvaise visibilité aux intersections, la présence d'enfants, y rend cette vitesse autorisée de 50 km/h excessive pour la sécurité de tous, principalement celle des piétons et des cyclistes.

De nombreuses personnes, interrogées lors de manifestations et de salons pour connaître leur avis sur les modes de déplacement, disent vouloir se déplacer majoritairement à vélo mais ne pas le faire du fait de leur peur de l'accident, la ville n'étant que peu adaptée au vélo.

C'est ce qui induit un comportement dangereux de certains cyclistes, surtout des adolescents, à

rouler sur le trottoir.

Une piste cyclable existe dans l'Avenue R. Poincaré.

De nombreuses rues sont en sens unique du fait de leur étroitesse. Certaines, plus larges, le sont aussi pour répondre besoin de stationnement des riverains.

L'automobiliste s'accommode fort bien des détours imposés par les sens uniques, c'est le cas dans toutes les villes.

Le cycliste avance à la force des mollets et cherche les itinéraires les plus directs.

Il avance lentement, favoriser la constance de sa progression sera incitatif pour que d'autres prennent à leur tour le vélo.

La moitié des trajets urbains automobiles font moins de 3 Km et peuvent être faits à vélo.

La sécurité du stationnement vélo est un problème à prendre en compte pour lutter contre le vol.

L'espace public doit être partagé et accessible à tous, automobilistes, piétons, PMR et cyclistes.

Les recommandations du CEREMA décrivent dans le détail comment traiter chaque aspect de l'aménagement urbain pour répondre à ce besoin.

Proposition d'aménagement :

Ramener de façon générale la vitesse autorisée à 30 km/h, le « 50 Km/h devenant l'exception, présente des avantages :

- Améliorer la sécurité de tous par une plus grande prudence.
- Abaisser le niveau sonore de la circulation et ainsi améliorer le cadre de vie des habitants, en répondant aux dernières règles imposant de mettre en œuvre toute mesure pour atteindre cet objectif.
- Rendre la ville cyclable à moindre coût.
- Donner la possibilité aux cyclistes de rouler dans les deux sens dans la plupart des rues à sens unique automobile.

D'une manière générale, définir un plan de circulation continu adapté à tous les modes de transport incitera plus de monde à préférer le vélo à la voiture quand c'est possible, ce qui abaissera le nombre de voitures en circulation et contribuera à limiter les encombrements.

La mise en sens unique automobile de certaines rues, en plus de celles qui le sont déjà, répondrait simultanément au besoin d'espace dédié au vélo et au stationnement.

Les statistiques nationales montrent que le double sens cyclable n'a pas augmenté les accidents de la route depuis le décret de 2010.

L'accessibilité des bâtiments et parcs publics pourrait être une priorité (écoles et collège, mairie, poste, gare, etc.), suivie par celle des commerces les plus fréquentés.

L'intégration de ce projet dans un cadre plus large, celui de l'A.R.C., est indispensable.

Le stationnement vélo devrait être plus présent, comme l'est celui dédié à l'automobile, sécurisé (arceau), bien réparti.

Pour mener à bien la démarche de cyclicité de la ville, l'AU5V propose d'établir une liste priorisée des mesures à prendre, sous forme d'un tableau par exemple, dont les têtes de colonnes pourraient être celles-ci :

1. Problème
2. Solution
3. Importance (sécurité).
4. Réalisation, de facile à difficile.
5. Temps de mise en œuvre
6. Coût de réalisation.
7. Liaison avec d'autres opérations.

Les points 3 à 7 permettent classer chronologiquement cette mise en œuvre par rapport à l'ensemble du projet, à court, moyen ou long terme.

Il sera avantageux pour la pérennité et la qualité de l'ouvrage de prendre en compte systématiquement plusieurs aspects :

- Le choix d'une peinture antidérapante pour le marquage au sol.
- La continuité et le traitement des connexions entre voies cyclables (évitant les bordures de trottoirs et autres trous et bosses sur le trajet).
- La qualité et la pérennité du revêtement de chaussée ne pénalisant le cycliste (pas de pavés dans les carrefours).
- L'intégration des infrastructures cyclables dans le programme d'entretien de voirie.
- ...

L'AU5V se tient à la disposition de la mairie pour contribuer dans le détail au projet et donner un avis sur les éventuelles propositions de bureaux d'étude afin de limiter par une réflexion plurielle le risque d'erreur.

A titre d'exemple, voici une liste non exhaustive de points qui pourraient être pris en compte.

- Passer en zone 30 l'espace délimité par les rues G. Clémenceau et rue des gouttes d'or, la voie ferrée Compiègne-Amiens, l'Av R. Poincaré et la rue Jeanne d'Arc et la rue de Paramé, voire jusqu'à la limite Margny – Clairoix.
- Av Octave BUTIN : une bande cyclable de chaque côté, avec une continuité côté Compiègne jusqu'à la voie ferrée. Stationnements répartis près des commerces, de la poste, de la mairie (augmenter le nombre pour le parc en été).
- Rue de la république et rue Louis Barthou : marquage au sol rappelant à l'automobiliste la circulation de vélos. Stationnement près du collège, du stade, des salles municipales république et E. Piaf, du cimetière.
- Rue des déportés : ZR (20 km/h).
- Rue du 1 septembre : Stationnement unilatéral toujours du même côté pour créer une bande cyclable.
- Av R. Poincaré : piste cyclable, rappel « interdit aux piétons », traiter le problème de stationnement sauvage sur la piste cyclable à hauteur du bar près d'intermarché.
- Mise en place de panneaux « sauf vélo » sous les panneaux « sens interdit », et le panneau complémentaire dans le sens de circulation automobile.
- 4 panneaux « tourne à droite au feu Butin – République – Barthou.
- Un panneau « continuer tout droit » au feu à l'intersection entre la rue Barthou et la rue des gouttes d'or dans le sens Venette vers Clairoix.
- Certains carrefours peuvent être aménagés en pétale pour restreindre la circulation aux riverains.
- Garantir l'accès à l'espace public le long de la rive droite de l'Oise, où régnait une bonne ambiance avant l'appropriation de la rive par un riverain.
- Revoir le tronçon de piste cyclable et le stationnement le long de l'av R. Poincaré entre la rue de la verrerie et la rue Octave Carpentier pour régler le problème de stationnement des riverains et du bar : « dépose-minute ».
- Éviter les chicanes sur les voies cyclables, elles sont dangereuses pour le cycliste.
- Traiter la continuité de la piste cyclable au niveau de la rue de la verrerie en prenant en compte la sécurité des bus sortant de celle-ci (miroirs ?).

Documentation CEREMA de référence

Fiches disponibles : <http://www.territoires-ville.cerema.fr/velos-r129.html>