

# Etude de circulation sur les communes de Parmain-Valmondois- Nesles-La-Vallée

Ville de Parmain

# Version

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
N. Brisac n.brisac@cdvia.fr +33(0)7.69.41.52.75	1.1	20/06/23			PPT initial

# Sommaire

1. Rappel des objectifs
2. Présentation des résultats de l'étude globale
  - A. Les débits sur les sections étudiées
  - B. Les vitesses sur les sections étudiées
  - C. L'analyse origine/destination
  - D. Synthèse du diagnostic
3. Propositions d'aménagement
  - A. Le carrefour de la Place G. Clémenceau
  - B. La Rue de Parmain
  - C. La RD64 Rue de Pontoise à Beaumont
4. Synthèse

# 1. Rappel des objectifs de l'étude

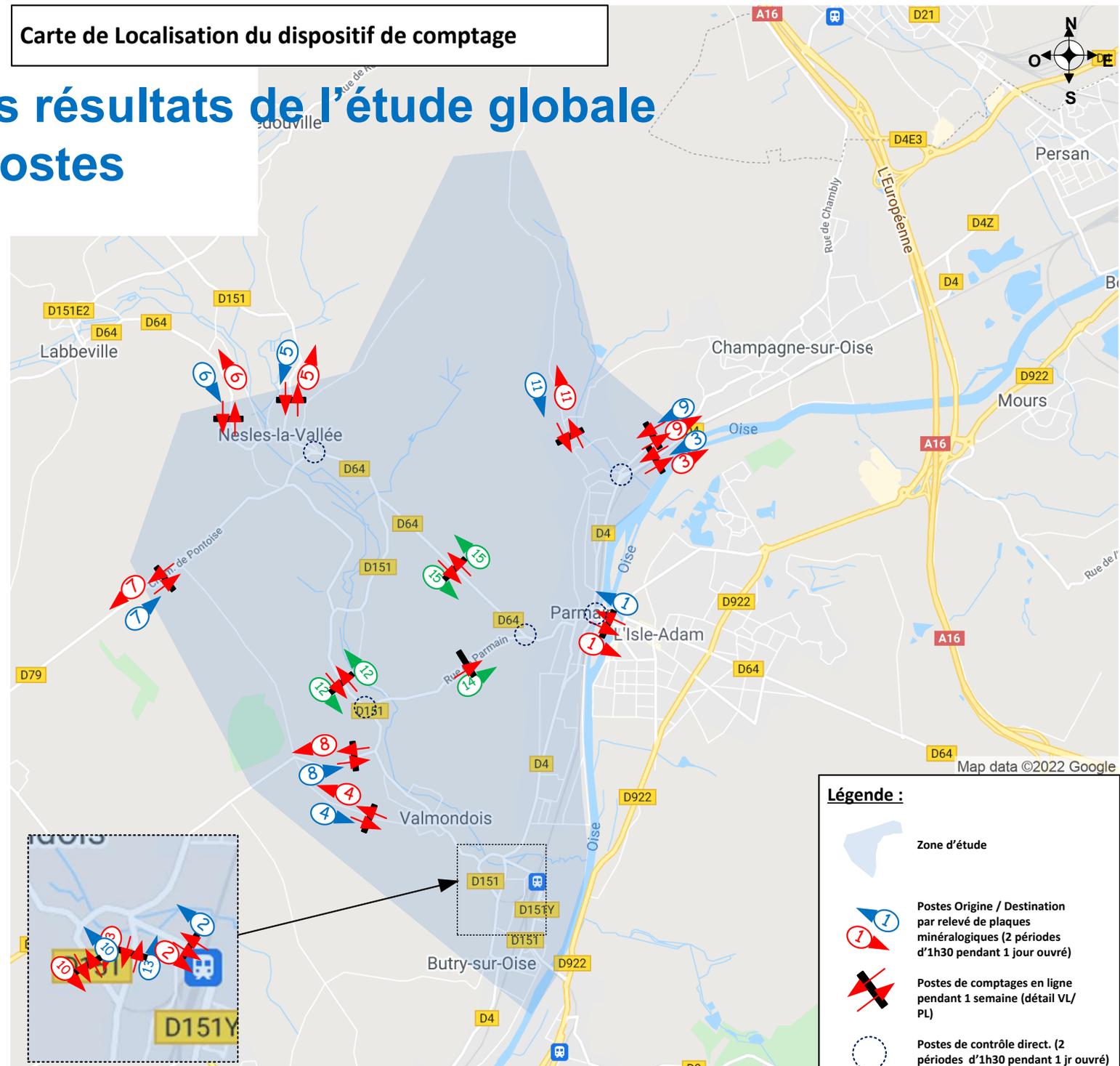
- Analyse des itinéraires de shunt sur le secteur des 3 communes
- Analyses des problématiques locales de circulation et propositions d'aménagement.

### Carte de Localisation du dispositif de comptage

## 2. Présentation des résultats de l'étude globale

### Localisation des postes

- 40 radars, mesures pendant 1 à 2 semaines
- 11 mâts vidéo, mesures aux carrefours pendant 1 journée (HPM-HPS)
- 17 enquêteurs et 16 mats vidéo pour relever les plaques minéralogiques pendant une journée (HPM-HPS)



## 2. Présentation des résultats de l'étude globale

### A/ Les débits mesurés sur les sections étudiées

- Le trafic sur le Pont du Moulin est de 10.000 véh./jr. C'est la section la plus fréquentée du secteur

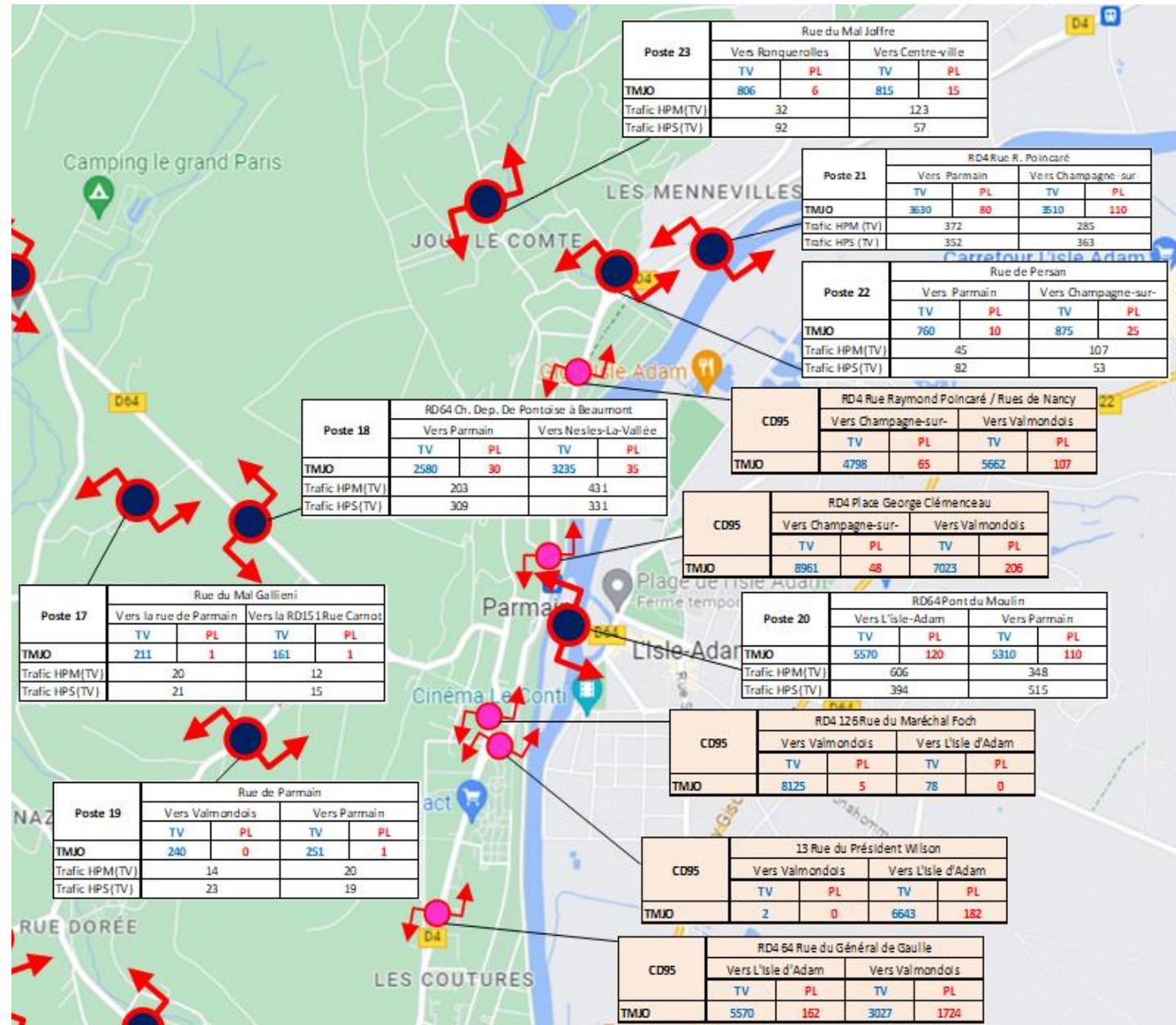
#### Sur le réseau départemental :

- La RD4 supporte un trafic d'environ 8.000 véh./jr
- La RD64 supporte 5.100 véh./jr

#### Sur le réseau local :

- La Rue du Mal Joffre supporte environ 1.600 véh. /jr
- La Rue de Parmain supporte un trafic journalier d'environ 500 Véhicules (250 par sens)

**Ces mesures montrent que l'attractivité du Pont du Moulin pour franchir les voies S.N.C.F. et l'Oise, occasionne une demande de trafic importante notamment sur la RD4 et la RD64. Le niveau de trafic sur les voiries locales est faible, notamment aux heures de pointe de la circulation.**



## 2. Présentation des résultats de l'étude globale

### B/ Les vitesses mesurées sur les sections étudiées

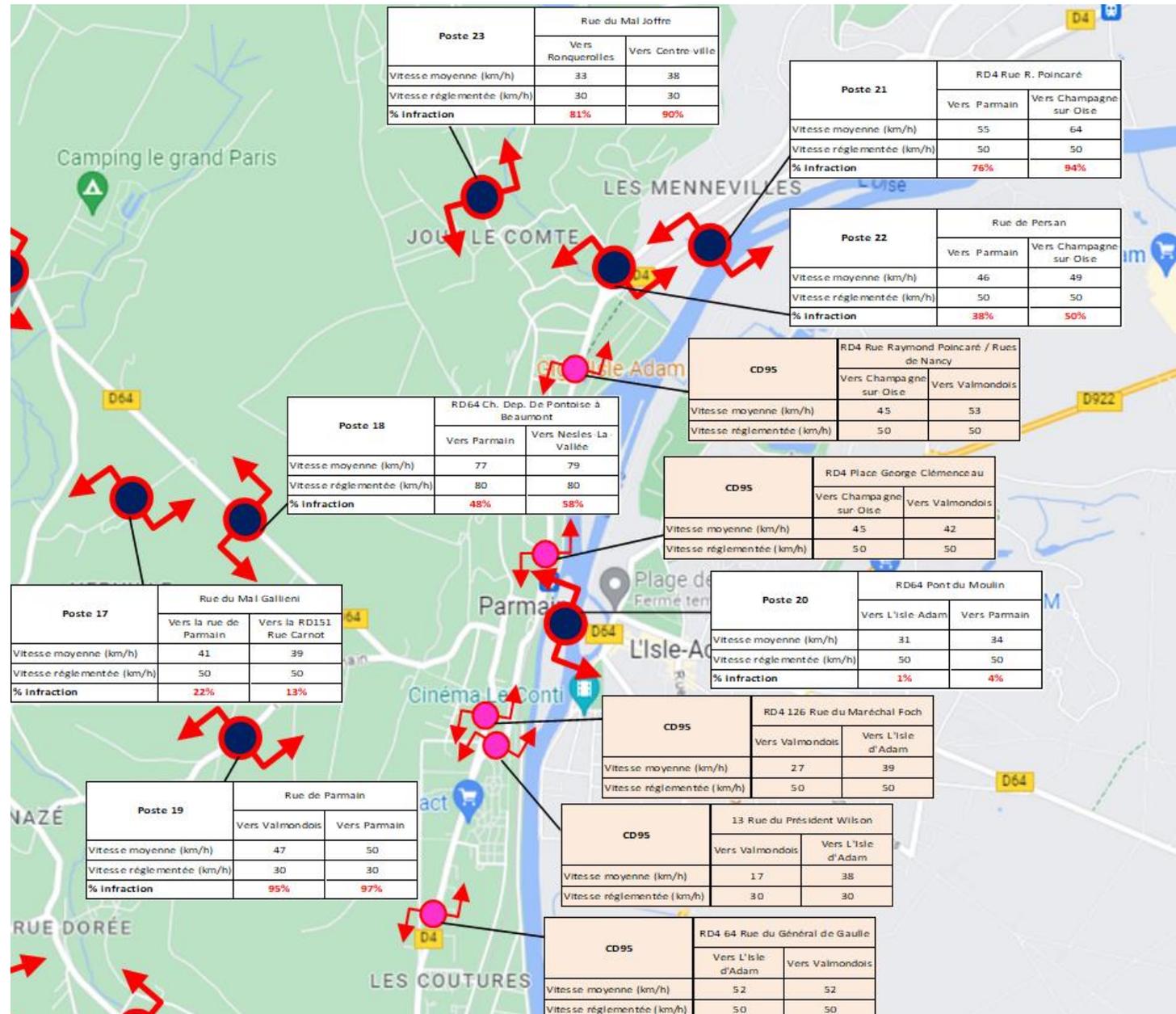
Les vitesses sont globalement peu respectées sur les sections peu urbanisées

- RD4 Rue R. Poincaré (>70% d'infraction)
- RD64 Ch. Pontoise à Beaumont (50% d'infractions)
- Rue de Parmain (>90% d'infraction)
- Rue du Mal Gallieni (22% d'infraction)

Dans les secteurs urbains les limitations à 30km/h ne sont pas respectées

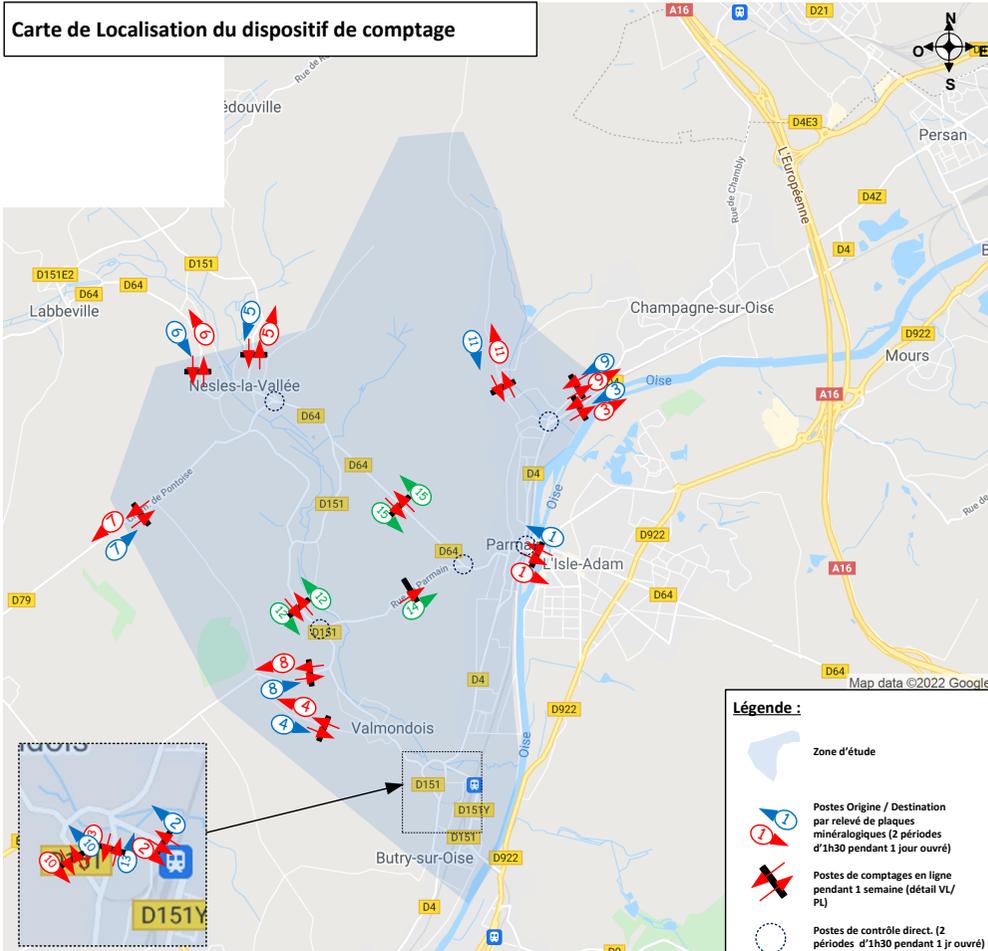
- Rue du Mal Joffre (>80% d'infraction)

**A partir des mesures réalisées pendant une semaine, le pourcentage d'infraction représente la part des véhicules qui ne respectent pas la vitesse réglementée.**



# 2. Présentation des résultats de l'étude globale

## C/ Les itinéraires de transit (analyse de l'HPM)



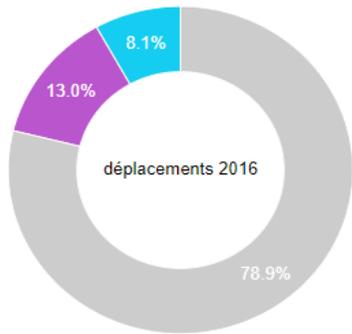
A l'heure de pointe du matin, on distingue 3 itinéraires sur le secteur :

- Entre le Pont du Moulin et La RD4 depuis Champagne Sur Oise vers le Ch. de Pontoise à Nesles-la Vallée.
- Entre le Pont du Moulin et la RD4 vers Champagne-Sur-Oise.
- Dans le centre-ville de Valmondois, le flux venant de la Rue de la Croix Boissière vers la Gare de Valmondois (volume de trafic faible mais augmente la problématique de vitesse sur la Grand Rue)

	Relevés à l'heure de pointe du matin 07h30 - 08h30 résultats en UVV/h													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	13	Total	
1	D64 Pont du Moulin	8	5	101	10	8	18	95	5	10	10	10	30	310
2	Bd. De La Gare	5	0	28	15	18	5	34	25	0	2	6	65	203
3	RD4 - Rue R. Poincaré	200	12	5	0	3	1	125	0	20	0	5	35	406
4	Rue de La Croix Boissière	15	4	3	0	0	0	0	0	29	0	0	0	51
5	D151 - Rue Charles et Robert	52	8	5	0	0	0	8	0	0	2	0	0	75
6	D64 - Rue de Labbeville	5	8	2	0	0	0	0	0	10	0	0	0	25
7	D79 - Rue de Pontoise	62	32	42	0	3	4	0	0	6	30	0	0	179
8	Ch. de la Frette	5	0	0	0	11	8	0	0	0	0	0	2	26
9	Rue de Persan	13	1	18	1	0	3	2	0	2	0	5	1	46
10	RD151 - Rue des Murs	1	32	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	37
11	Rue du Mal Joffre	31	3	38	2	0	0	0	2	8	0	2	23	109
13	D4 - Rue de Parmain	43	32	35	0	0	0	0	5	0	0	0	0	115
	<b>Total</b>	440	137	277	30	43	41	264	32	51	83	28	156	

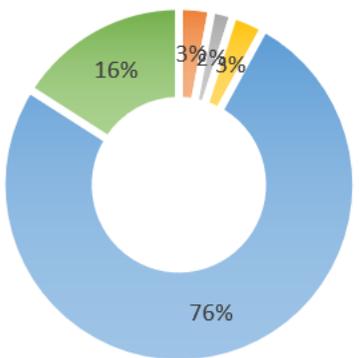
# 2. Présentation des résultats de l'étude globale

## D/ Synthèse du diagnostic



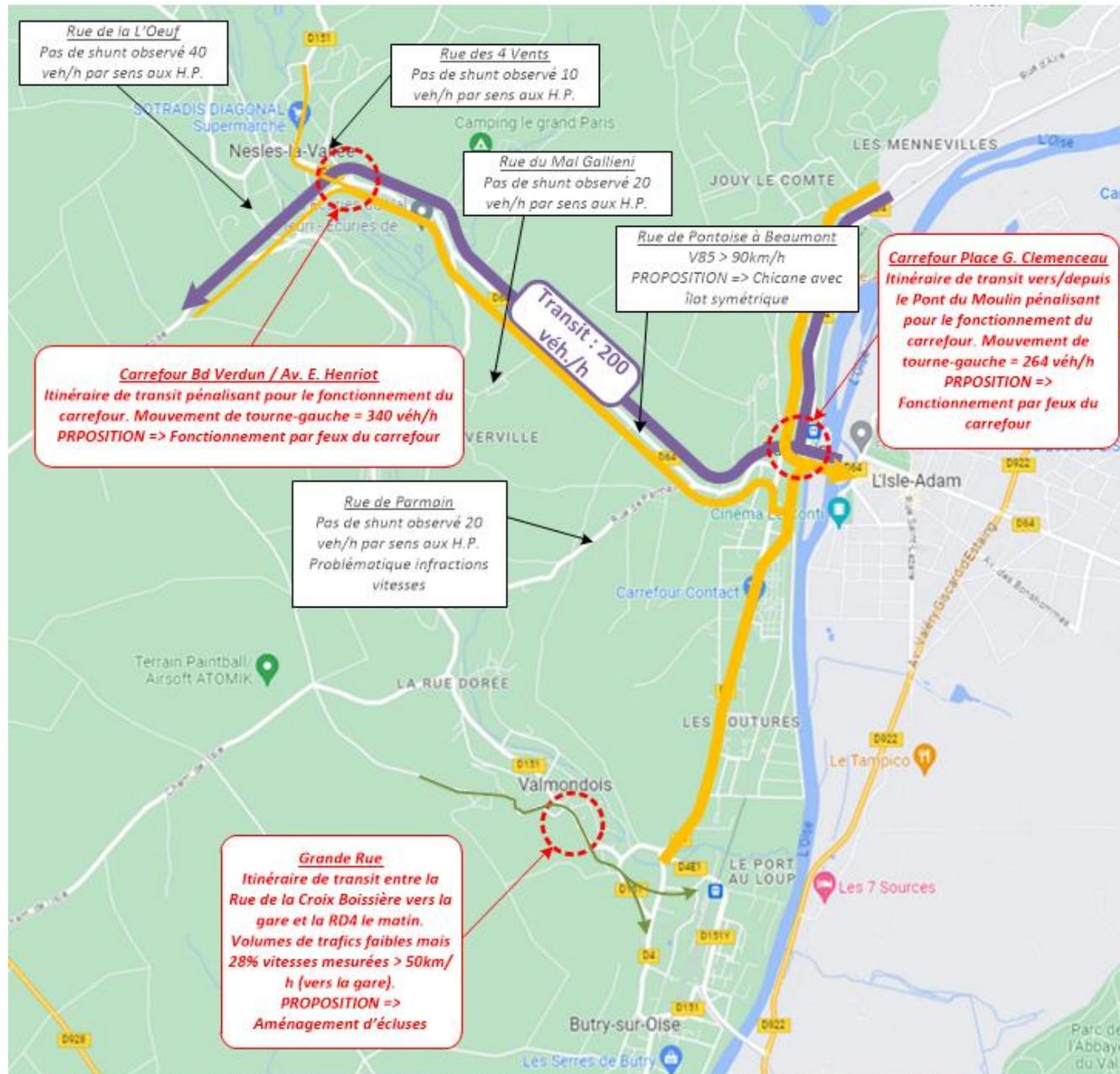
■ dans le secteur ■ en 1er couronne ■ autres communes

- 521 actifs travaillent dans le secteur d'étude
- 324 actifs travaillent dans les communes limitrophes au secteur d'étude
- 3 153 actifs travaillent dans une autre commune



- Pas de transport
- A pied
- En 2 roues
- En voiture
- En transport en commun

Les actifs résidents dans le secteur d'étude utilisent majoritairement leurs véhicules particuliers (76%) et rejoignent des communes éloignées (21%).



### 3. Proposition d'aménagement

## A/ Ville de Parmain - Le carrefour Place G. Clemenceau

La demande de trafic aux heures de pointe



- A l'HPM la demande de trafic est de 1.460 UVP/h
- A l'HPS la demande de trafic est de 1.554 UVP/h
- On observe un trafic pendulaire sur le Pont du Moulin avec 605 UVP/h vers l'Isle-Adam le matin et 542 Uvp/h le soir. Même remarque sur la RD4 depuis Champagne-Sur-Oise avec 534 Uvp/h vers le carrefour le matin et 519 Uvp/h le soir en sortie.
- A l'heure de pointe du matin on note le fort mouvement de tourne à gauche de **264 UVP/h** depuis la RD4 vers le PN. Ce mouvement est très pénalisant pour le fonctionnement global du carrefour car il est en conflit avec les autres mouvements prioritaires.

# 3. Proposition d'aménagement

## A/ Ville de Parmain - Le carrefour Place G. Clemenceau

### Le fonctionnement

Aujourd'hui l'ensemble des feux du carrefour sont au jaune clignotant lorsqu'il n'y a pas de passage de train. Le carrefour fonctionne alors par système de priorités à droite.

Lors d'un passage de train les lignes de feux suivantes sont mises au rouge :

- Pont du Moulin (D64) Est : mouvement direct et de tourne à droite,
- Rue Blanchet (D4 Sud) : mouvement de tourne à droite,
- Rue R. Poincaré (D4 Nord) : mouvement de tourne à gauche.

**Sur une heure, le passage à niveau se ferme en moyenne 7 fois. Cela représente 20 minutes de temps perdu (sur une heure) soit 1/3 du temps.**

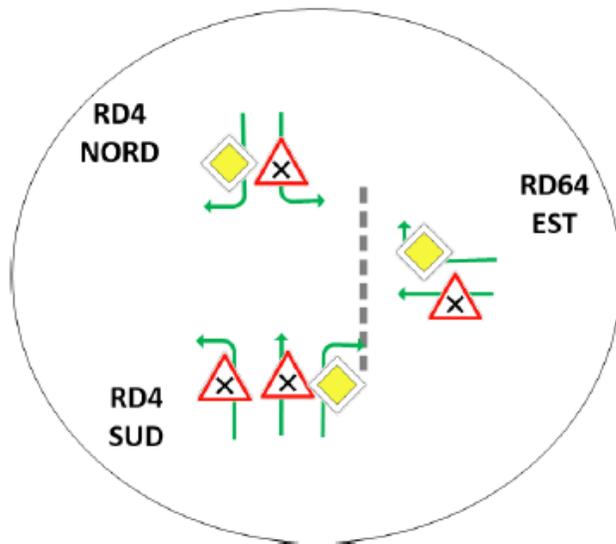


Schéma du principe de fonctionnement du carrefour RD4/ Pont du Moulin (D64)

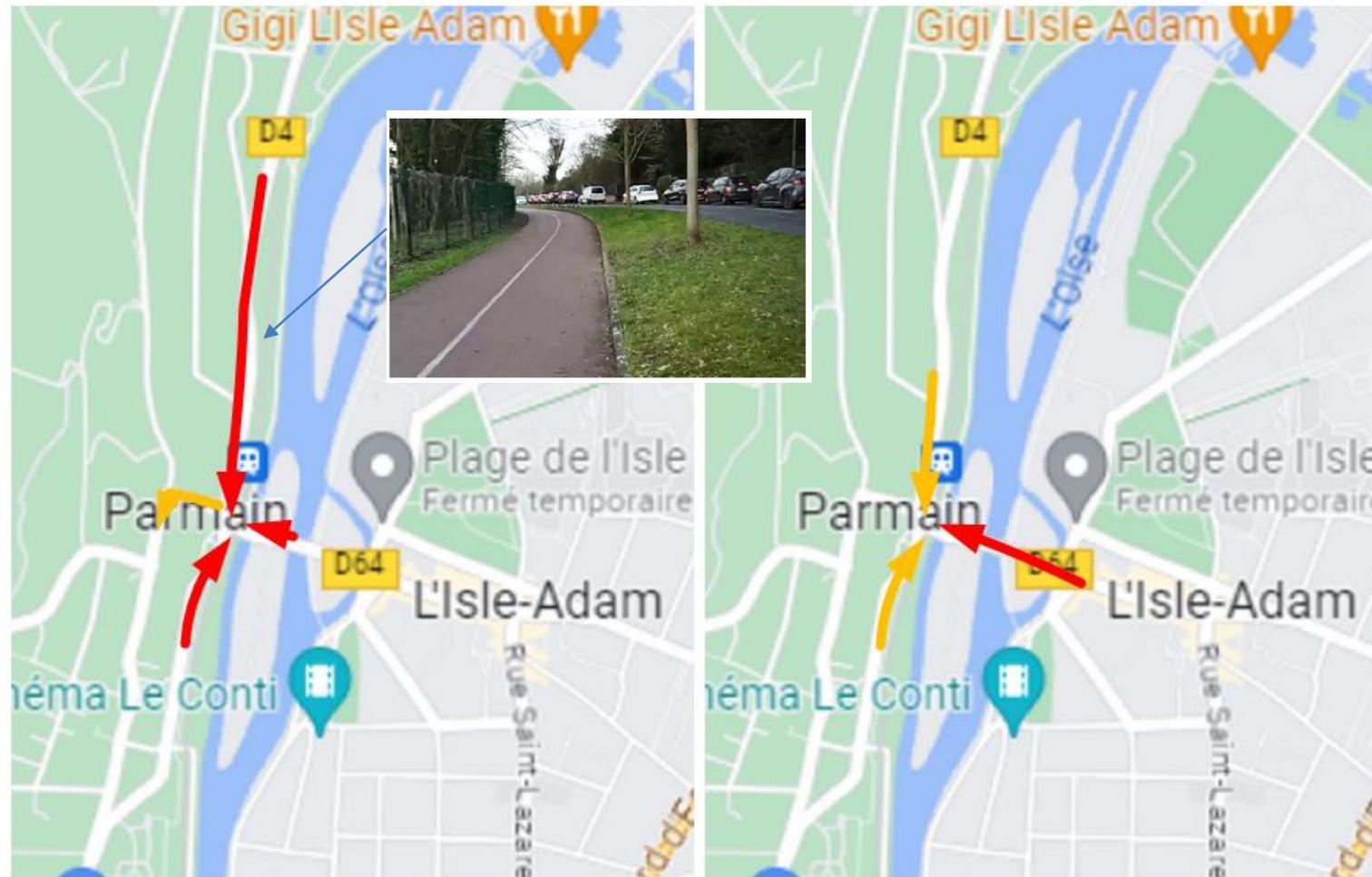
### Les dysfonctionnements

- Le niveau de trafic est trop élevé pour un carrefour géré par système de priorité à droite (Guide des carrefours urbains – CEREMA)
- Des mouvements sont incompatibles : le tourne à gauche depuis la rue Blanchet et le tourne à droite depuis la Rue R. Poincaré se retrouvent face à face.
- Manque de signalisation : Aucune signalisation n'est aujourd'hui mise en place pour rappeler le système de priorité du carrefour. Cette absence de signalisation induit un fonctionnement équivoque et accidentogène du carrefour
- Traversées piétonnes non sécurisées à proximité de la gare : absence de phasage de feux pour sécuriser les traversées. Concernant la traversée de la RD4 Rue R. Poincaré (16m), la présence d'un îlot refuge pour les traversées > 8m **est très recommandée**

### 3. Proposition d'aménagement

#### A/ Ville de Parmain - Le carrefour Place G. Clemenceau

##### Les dysfonctionnements observés

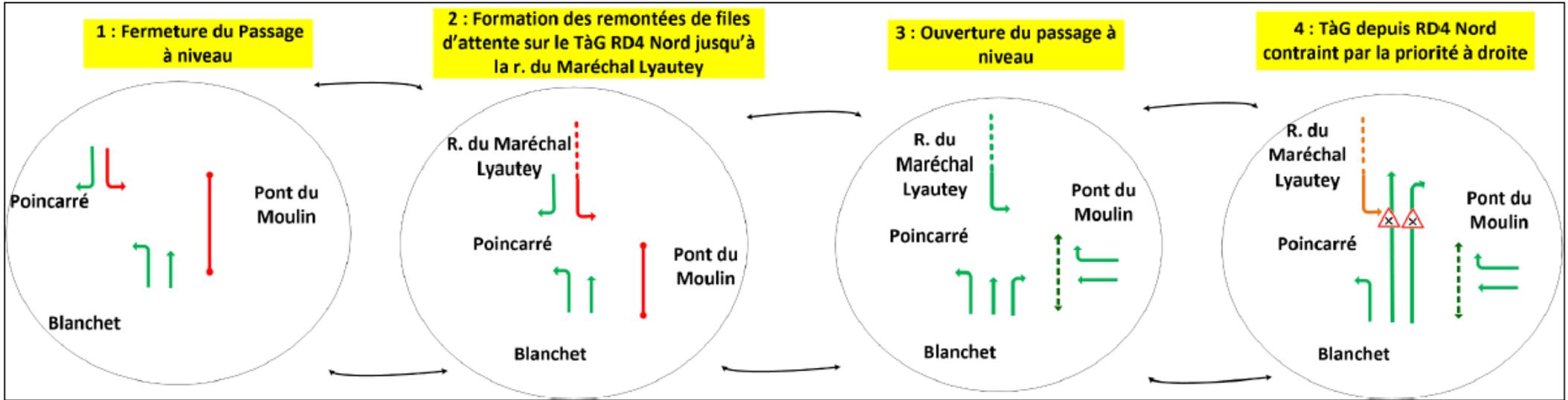


- À l'HPM on observe des saturations sur la RD4 R. Poincaré jusqu'à la rue Charlotte. Sur la Rue Blanchet et le Pont, les files d'attente sont moins importantes. Lorsque le PN est ouvert les véhicules s'écoulent mal en raison du manque de lisibilité des priorités du carrefour. Lorsque le PN est fermé les files d'attente s'allongent sur les mouvements gérés par feux.
- Les poses et déposes des Ecoliers à l'école du Centre peuvent occasionner des files d'attente en sortie de carrefour.
- A l'HPS les saturations se résorbent assez vite, sur le Pont elles sont visibles pendant toute la durée de l'heure de pointe.

# 3. Proposition d'aménagement

## A/ Ville de Parmain - Le carrefour Place G. Clemenceau

### Les dysfonctionnements observés



Phénomène de formation des remontées de files sur la voie de tourne à gauche depuis la rue Poincaré (D4 Nord)

Le tableau ci-contre représente une synthèse des calculs des capacités théoriques du carrefour aux deux heures de pointe. Il permet d'estimer les files d'attente moyenne. Il sert de base de comparaison pour l'analyse du projet d'aménagement envisagé par la suite.

Rue Blanchet - Rue R. Poincaré (RD4) / Pont du Moulin (RD64)					
Régime de priorités	Heure de pointe du matin		Heure de pointe du Soir		
	Réserve capacité	File d'attente	Réserve capacité	File d'attente	Temps d'attente moyen (secondes)
Rue Blanchet Sud - TàD	26%	20m	40%	10m	15 s
Rue Blanchet Sud- Direct	74%	5m	53%	5m	10 s
Pont du Moulin - Direct	29%	20m	16%	35m	42 s
Rue R. Poincaré- TàG	66%	15m	30%	10m	138 s
Rue R. Poincaré- TàG	-159%	Saturation	-62%	Saturation	Saturation

Réserves de capacité du carrefour RD4 / pont du moulin (D64) – Etat actuel

	Réserve de capacité satisfaisante (supérieure à 20%)
	Réserve de capacité limitée (entre 5 et 20%)
	Branche saturée (réserve inférieure à 5%)

# 3. Proposition d'aménagement

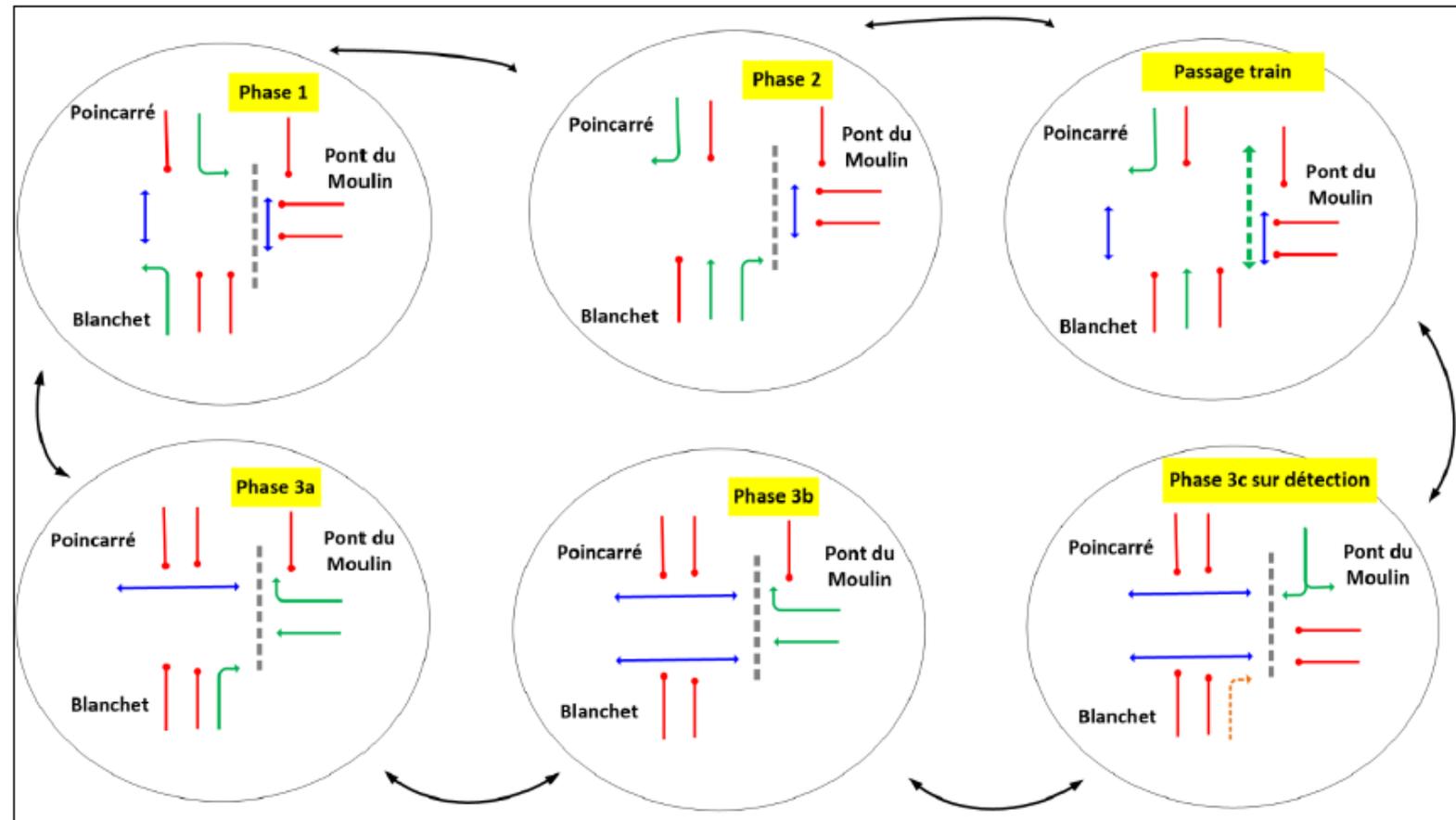
## A/ Ville de Parmain - Le carrefour Place G. Clemenceau

### Principe de fonctionnement

Un principe de fonctionnement en 3 phases principales et 1 phase escamotable sur un cycle de 70 secondes est préconisé :

- Phase 1** : Les mouvements de tourne à gauche depuis la Rue Blanchet (D4 Sud) et de tourne à gauche depuis la Rue R. Poincaré (D4 Nord) sont au vert.
- Phase 2** : Les mouvements direct et de tourne à droite depuis la Rue Blanchet (D4 Sud) et de tourne à droite depuis la Rue R. Poincaré (D4 Nord) sont au vert.
- Phase 3** : Les mouvements depuis le pont du moulin (D64) sont au vert et le tourne à droite depuis la Rue Blanchet (D4 Sud) est permis avec une fermeture anticipée permettant la traversée piétonne sur cette branche.

Lors du passage d'un train, une modification du plan de feu s'effectue et seuls les mouvements de tourne à droite depuis la Rue R. Poincaré (D4 Nord) et Direct depuis la Rue Blanchet (D4 Sud) sont ouverts.



# 3. Proposition d'aménagement

## A/ Ville de Parmain - Le carrefour Place G. Clemenceau

Amélioration de la fluidité et sécurité des piétons.

- Ajout des signaux A13b (répétiteurs piétons) pour rappeler la priorité piétonne sur les mouvements tournants.
- aménagement d'un îlot refuge de 2m minimum La traversée pour le piéton se fait en deux temps, diminution du temps d'exposition au risque des piétons sur la chaussée ; cette mesure est particulièrement sensible pour les PMR qui ont une vitesse de traversée plus faible.

Un fonctionnement en 3 phases principales sur un cycle de 70 secondes a donc été proposé.

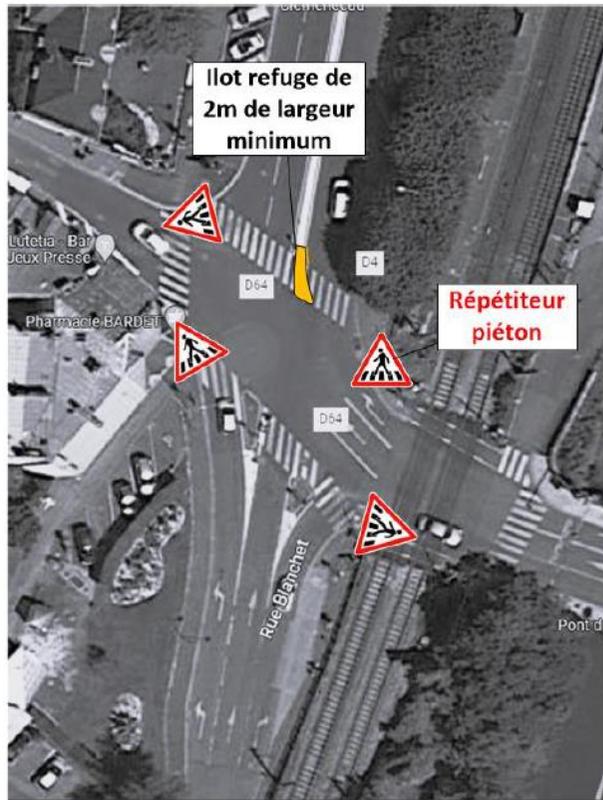
D'un point de vue capacitaire, un aménagement en carrefour à feux permet d'optimiser les conditions de circulation sur le carrefour, notamment sur le mouvement de tourne à gauche depuis la Rue R. Poincaré (D4 Nord).

L'équipement de feux sur le carrefour permet également de protéger l'ensemble des traversées piétonnes. Cet aménagement sera accompagné de la mise en place d'un îlot refuge sur la traversée de la Rue R. Poincaré (D4 Nord) afin de permettre une traversée en deux temps de cette branche.

**Rue Blanchet - Rue R. Poincaré (RD4) / Pont du Moulin (RD64)**

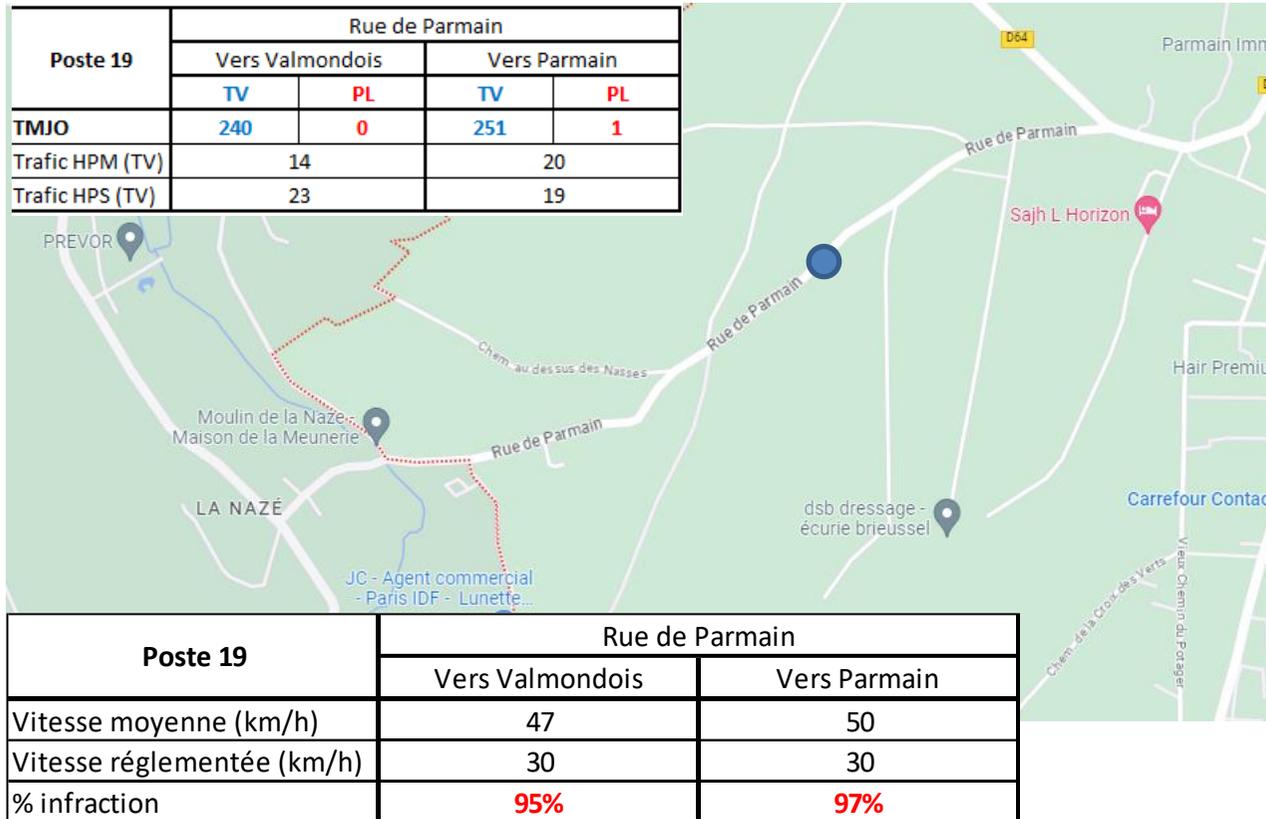
	Actuel		Etat projeté	
	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du Soir	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du Soir
	Réserve capacité	Réserve capacité	Réserve capacité	Réserve capacité
Rue Blanchet Sud - TàD	26%	40%	46%	64%
Rue Blanchet Sud- Direct	74%	53%	48%	21%
Pont du Moulin - Direct	29%	16%	18%	26%
Rue R. Poincaré- TàD	66%	30%	87%	69%
Rue R. Poincaré- TàG	-159%	-62%	21%	27%

**En somme, au-delà de l'amélioration de la fluidité, l'aménagement par feux permet également la mise en sécurité de l'ensemble des usagers sur le carrefour Blanchet / Poincaré (D4) / Pont du Moulin (D64).**



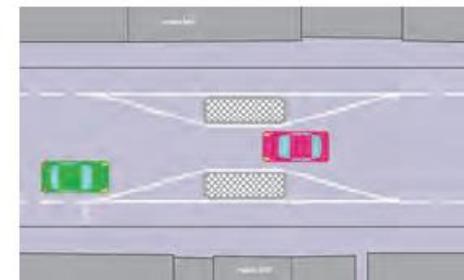
### 3. Proposition d'aménagement

## B/ Ville de Parmain - La rue de Parmain



- Le sens interdit n'est pas respecté le trafic journalier est d'environ 250 véhicule par sens
- Les vitesses ne sont pas respectées : 95% d'infraction.
- 40% des vitesses relevées sont supérieures à 50 km/h

écluse simple avec rétrécissement axial



- Pour la section en forêt nous préconisons l'aménagement de 2 écluses simples avec rétrécissement axial sur les sections les plus rectilignes pour forcer le ralentissement du véhicule même si il n'y a pas de trafic qui arrive en face (volumes de trafic faibles).

### 3. Proposition d'aménagement C/ Ville de Parmain - La RD64 Rue de Pontoise à Beaumont



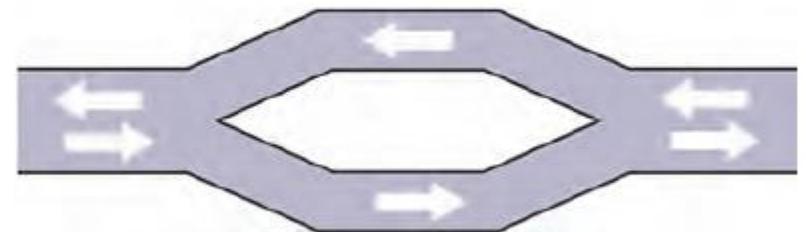
Poste 18	RD64 Ch. Dep. De Pontoise à Beaumont			
	Vers Parmain		Vers Nesles-La-Vallée	
	TV	PL	TV	PL
TMJO	2580	30	3235	35
Trafic HPM (TV)	203		431	
Trafic HPS (TV)	309		331	

Poste 18	RD64 Ch. Dep. De Pontoise à Beaumont	
	Vers Parmain	Vers Nesles-La-Vallée
Vitesse moyenne (km/h)	77	79
Vitesse réglementée (km/h)	80	80
% infraction	48%	58%

- Pour la section en entrée d'agglomération, nous préconisons l'aménagement d'une chicane avec îlot symétrique. Pour forcer le ralentissement du véhicule la déflexion doit être significative.

- Le trafic journalier est d'environ 5.800 véhi./jr
- Les vitesses ne sont pas respectées : 50% d'infraction.
- Le V85 est > 90 km/h

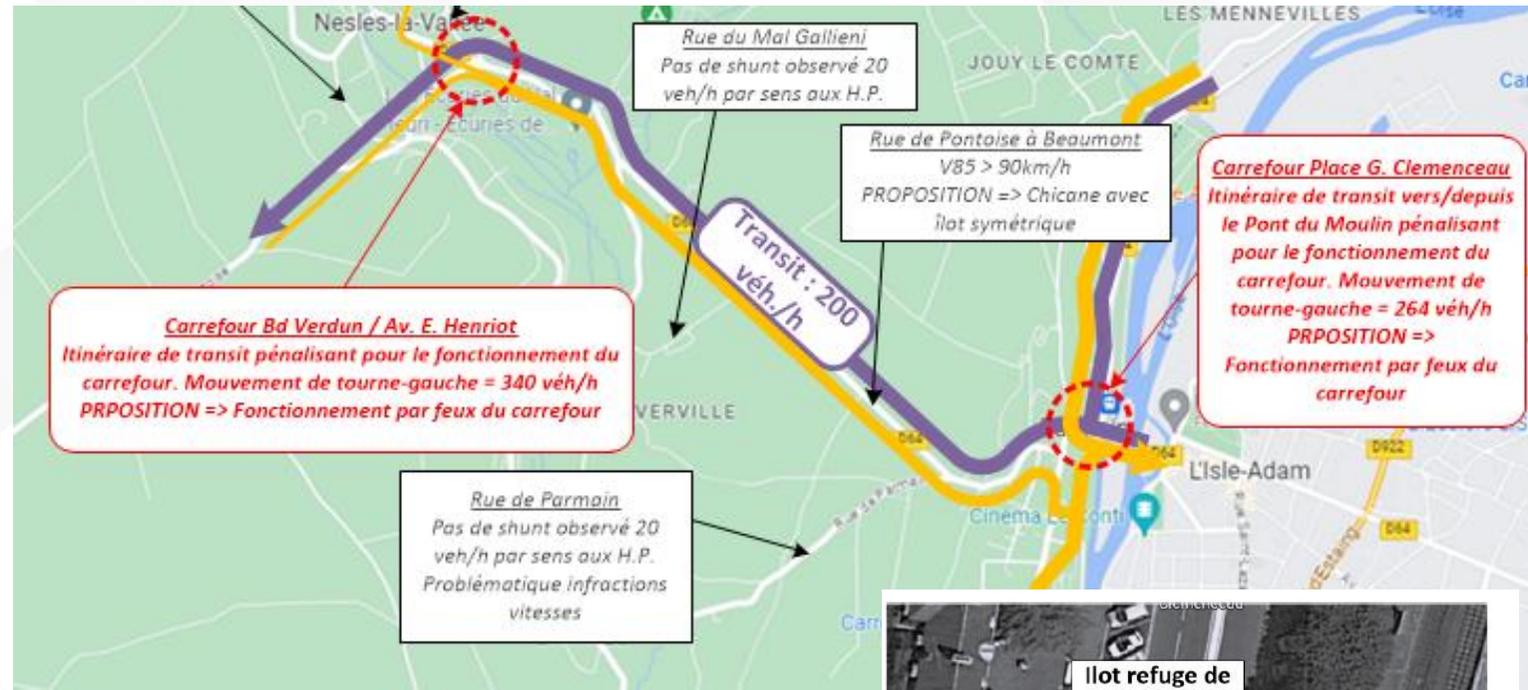
● chicane avec îlot symétrique



## 4. Synthèse

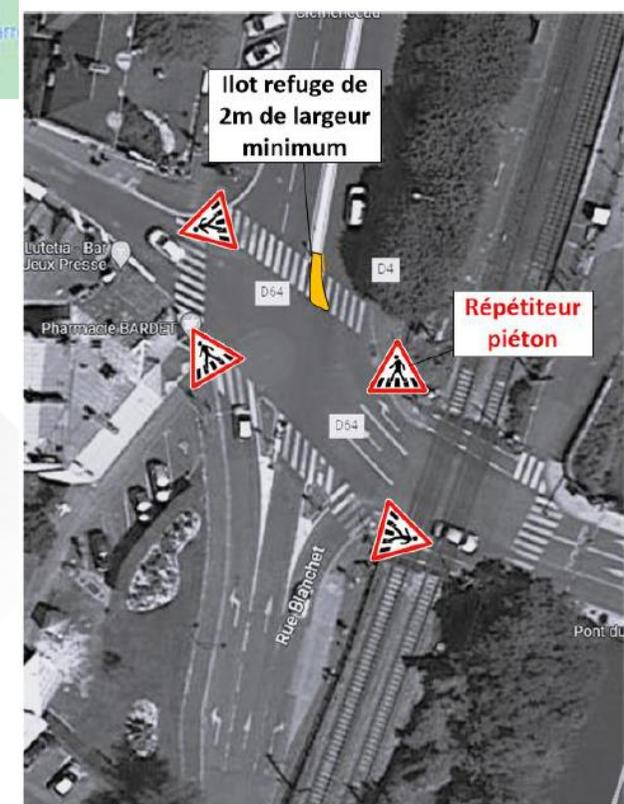
■ L'attractivité du Pont du Moulin pour franchir l'Oise et le réseau ferré occasionne des cheminements de transit sur le secteur d'étude : 200 Véh./h à l'heure de pointe du matin sur la RD64 vers Nesles-La-Vallée et 264 Véh./h qui tournent à gauche depuis la RD4 Champagne Sur Oise vers le Pont.

■ Ces flux ont un impact sur le fonctionnement du carrefour Place Clemenceau à Parmain avec la formation de files d'attente sur la RD4



- Nous proposons un fonctionnement par feux du carrefour de la Place Clémenceau pour
  - la sécurité des franchissements piétons,
  - la lisibilité pour les usagers,
  - la régulation des flux.

Nous proposons l'aménagement d'un îlot refuge pour le franchissement de la RD4 par les piétons.





INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

[WWW.CDVIA.FR](http://WWW.CDVIA.FR)