

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

Ville de Parmain – Synthèse des résultats –

Version

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
N. Brisac n.brisac@cdvia.fr +33(0)7.69.41.52.75	1.0	08/06/23			PPT initial

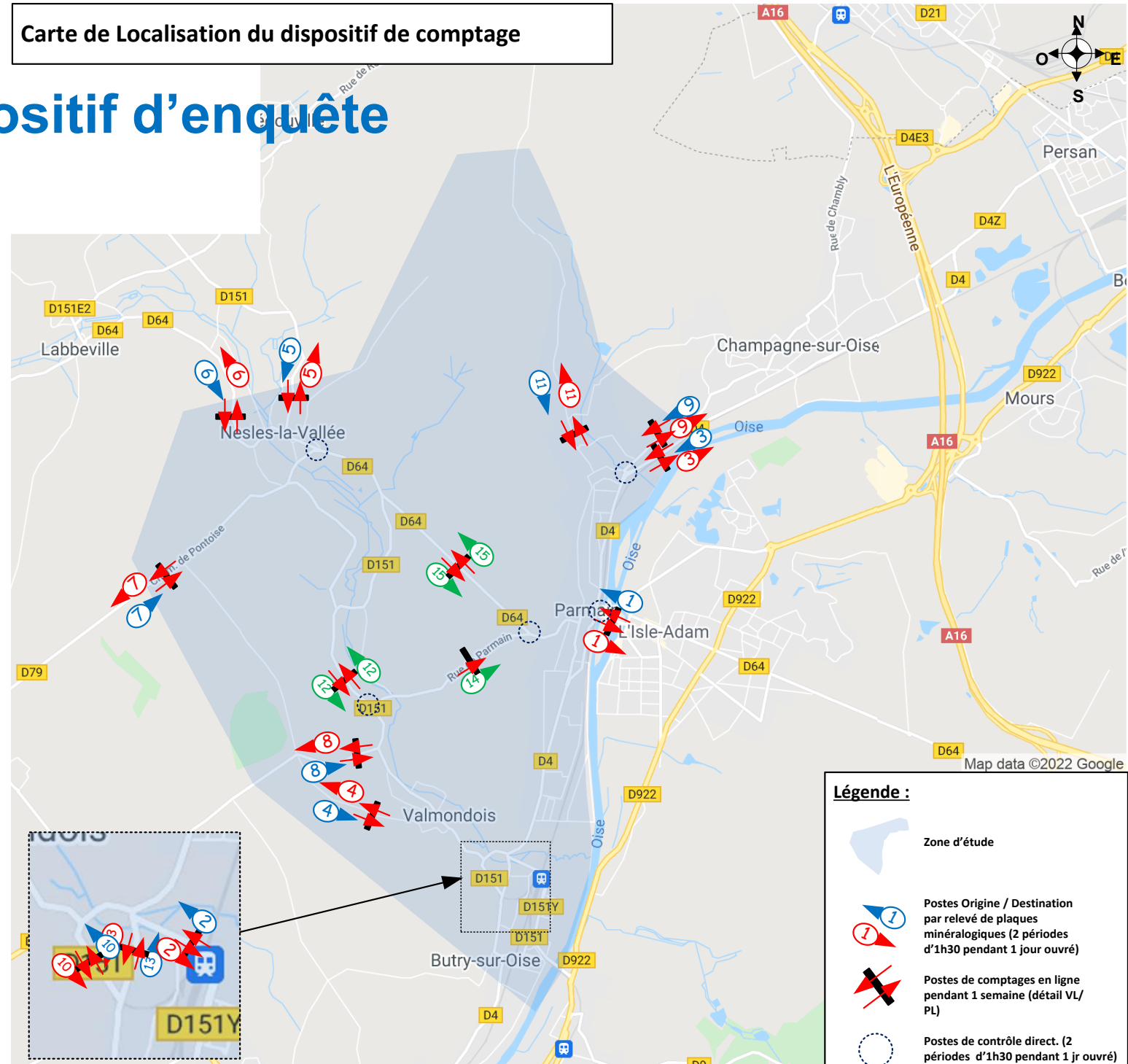
Sommaire

1. Rappel du dispositif d'enquête
2. Présentation des résultats de l'étude globale
 - A. Les débits sur les sections étudiées
 - B. Les vitesses sur les sections étudiées
3. Le carrefour Place G. Clemenceau
 - A. Etat actuel
 - B. Projet d'aménagement
4. Les problématiques locales
 1. Rue de Parmain
 2. Rue Joffre

Carte de Localisation du dispositif de comptage

1. Rappel du dispositif d'enquête

- Mesures réalisées entre le 24 mars et le 03 avril 2023
- 40 radars, mesures pendant 1 semaine
- 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

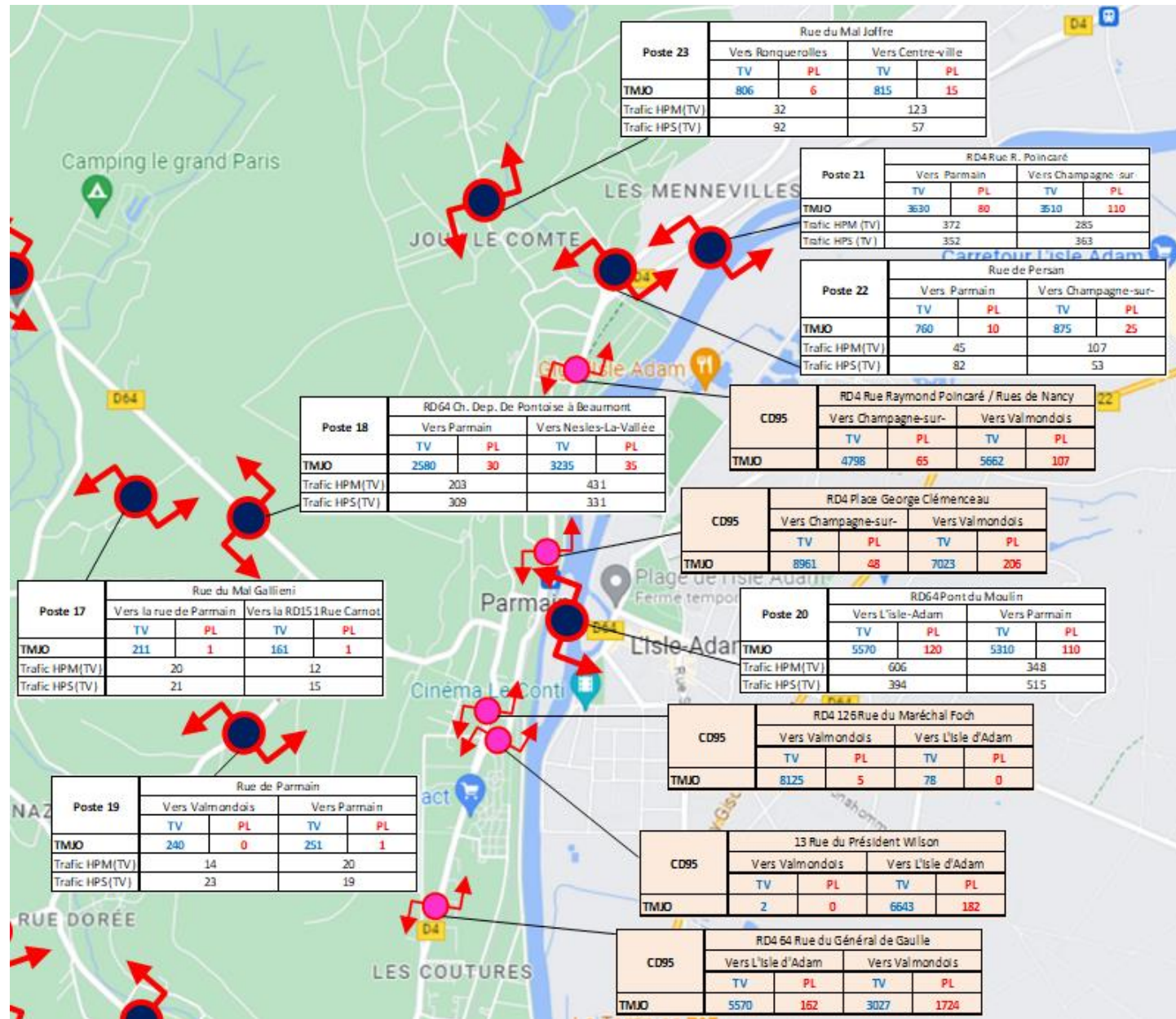
Sur le réseau départemental :

- 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

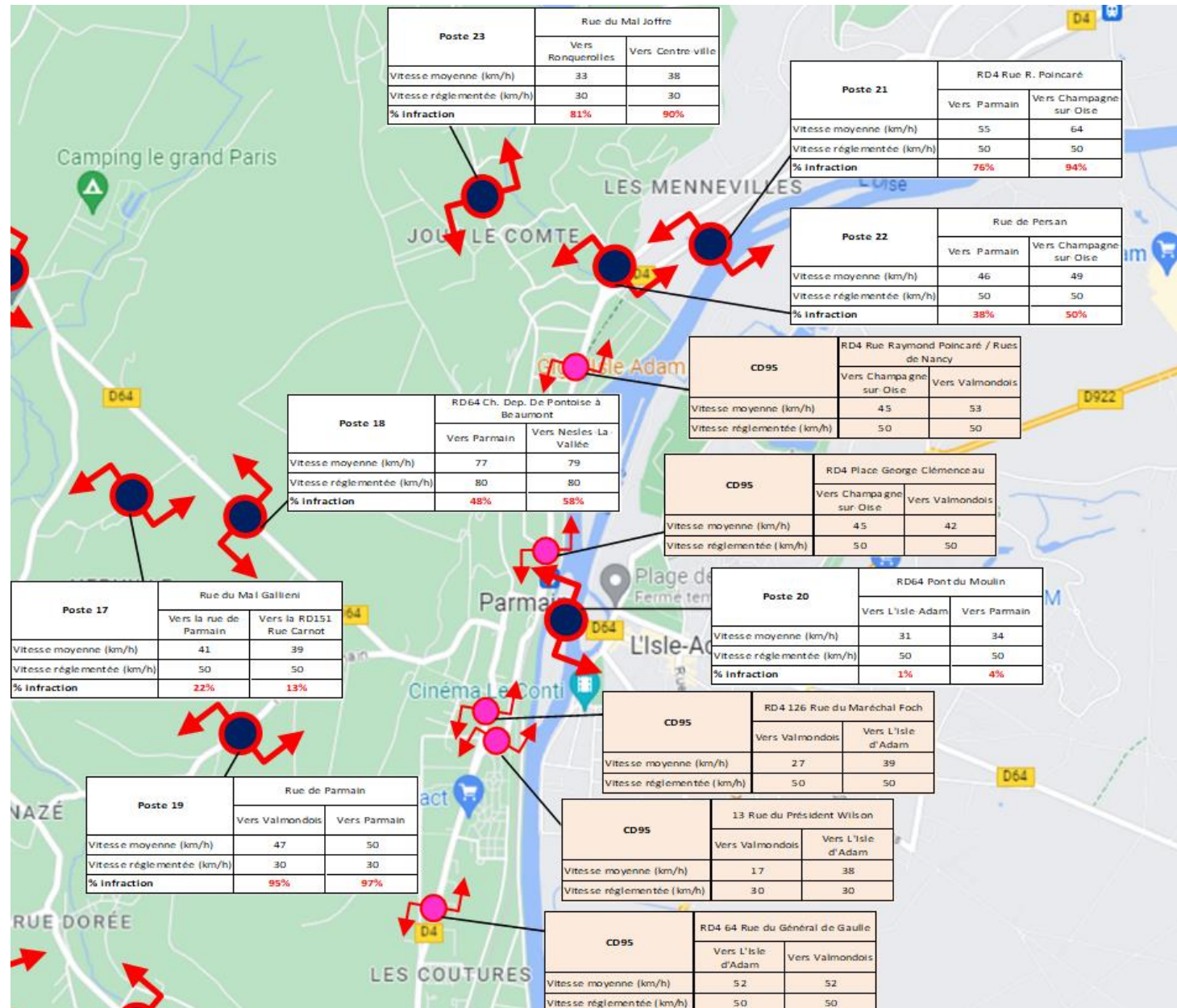
B/ Les vitesses mesurées sur les sections étudiées

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.

3. Le carrefour Place G. Clemenceau

A/ Etat actuel

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. Le carrefour Place G. Clemenceau

A/ Etat actuel

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.

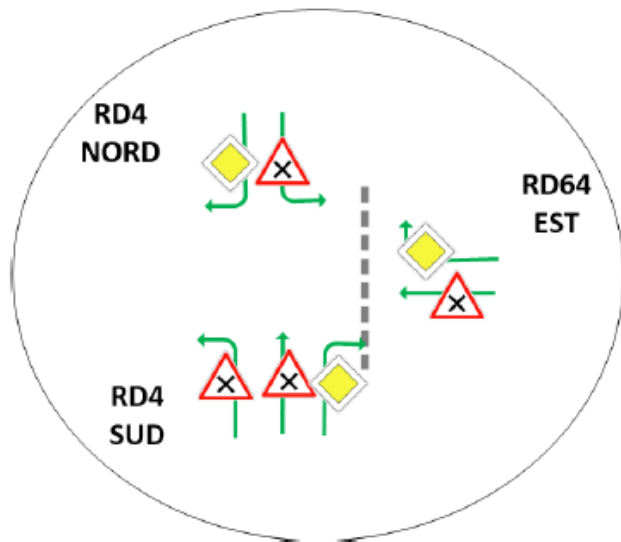


Schéma du principe de fonctionnement du carrefour RD4/ Pont du Moulin (D64)

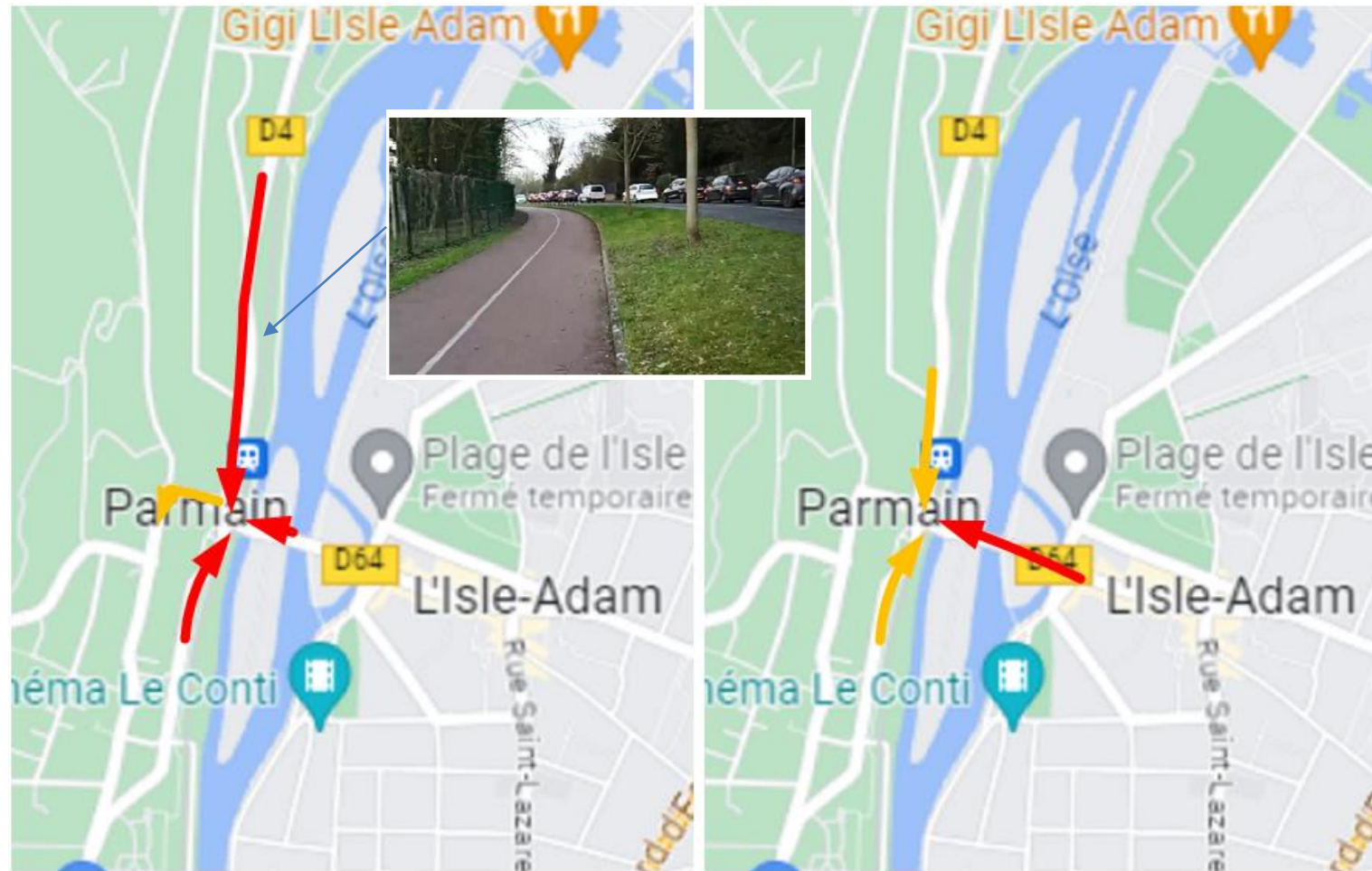
Les dysfonctionnements

- 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. Le carrefour Place G. Clemenceau

A/ Etat actuel

Les dysfonctionnements observés

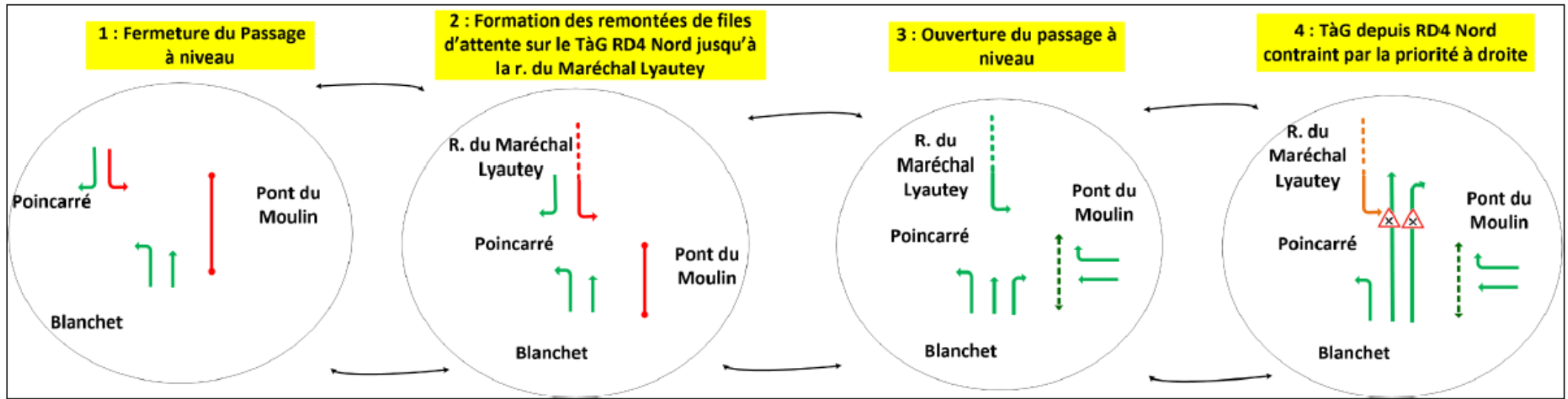


- À l'HPM on observe des saturations sur la RD4 R. Poincaré jusqu'à la rue Charlotte. Sur la Rue Blanchet et le Pont, les files d'attente sont moins importantes. Lorsque le PN est ouvert les véhicules s'écoulent mal en raison du manque de lisibilité des priorités du carrefour. Lorsque le PN est fermé 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. Le carrefour Place G. Clemenceau

A/ Etat actuel

Les dysfonctionnements observés



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

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

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.

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

3. Le carrefour Place G. Clemenceau

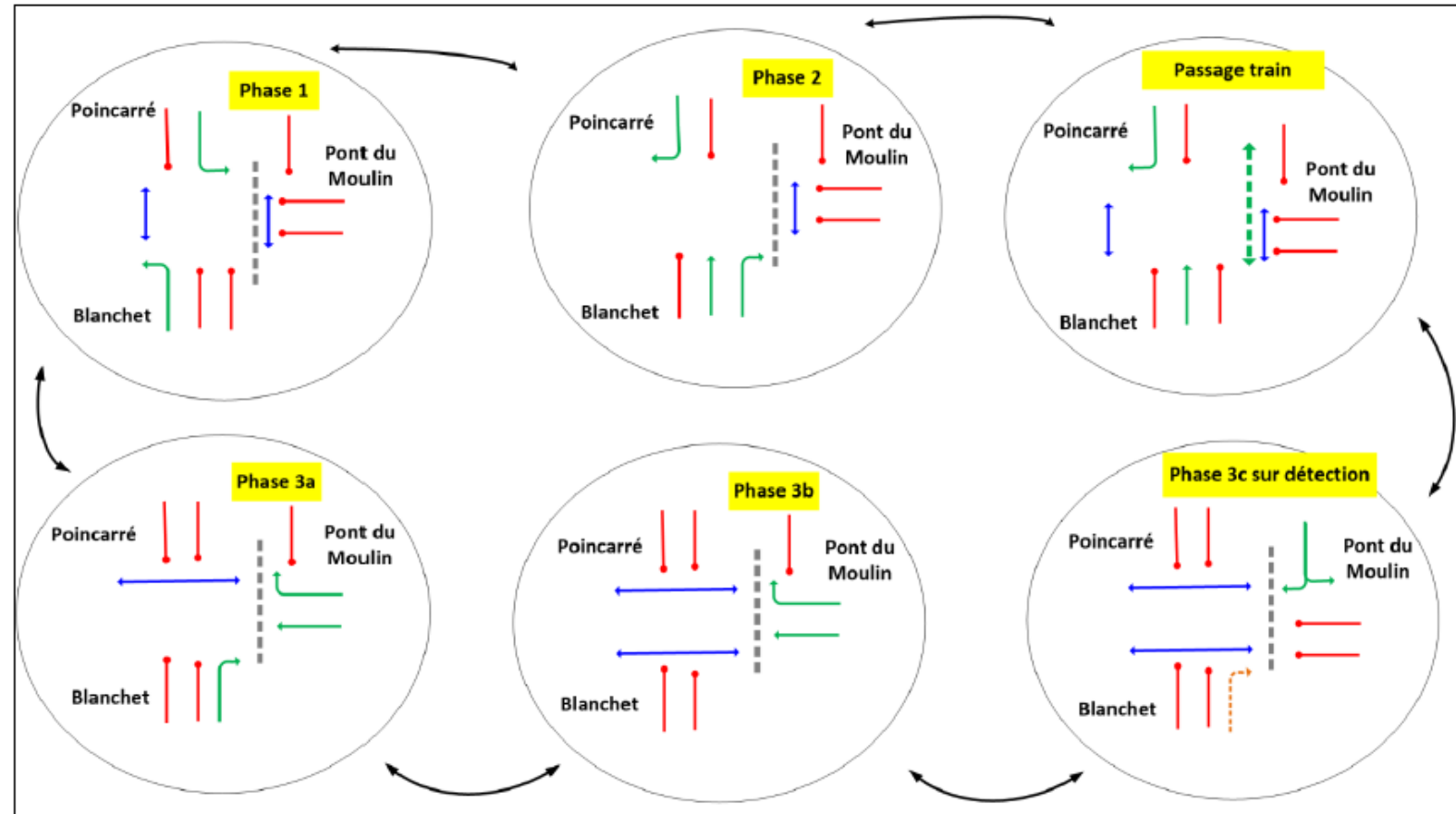
B/ Projet de carrefour à feux

Principe de fonctionnement

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

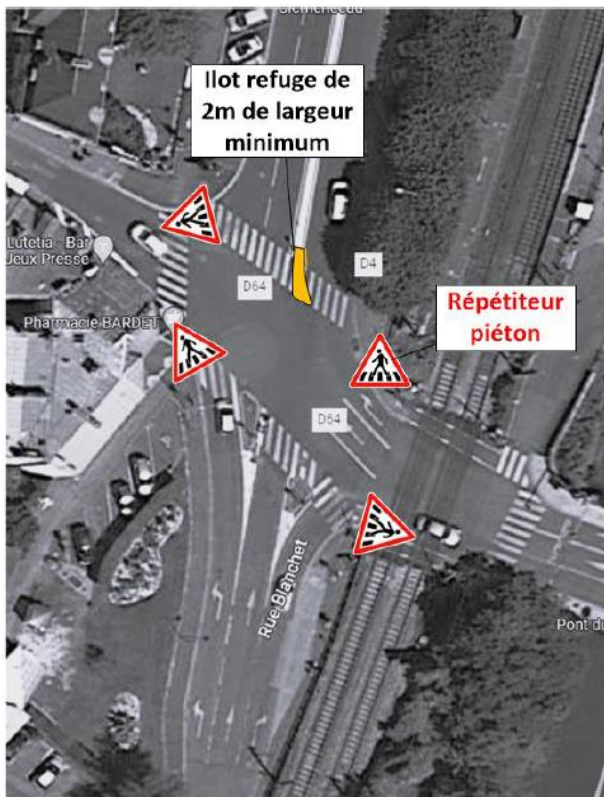
- Phase 1** : Les mouvements de tourne à gauche depuis la Rue Blanchet (D4 Sud) et de tourne à gauche depuis la Rue R. Poincaré (D4 Nord) sont au vert.
- Phase 2** : Les mouvements direct et de tourne à droite depuis la Rue Blanchet (D4 Sud) et de tourne à droite depuis la Rue R. Poincaré (D4 Nord) sont 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. Le carrefour Place G. Clemenceau B/ Projet de carrefour à feux

- 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)

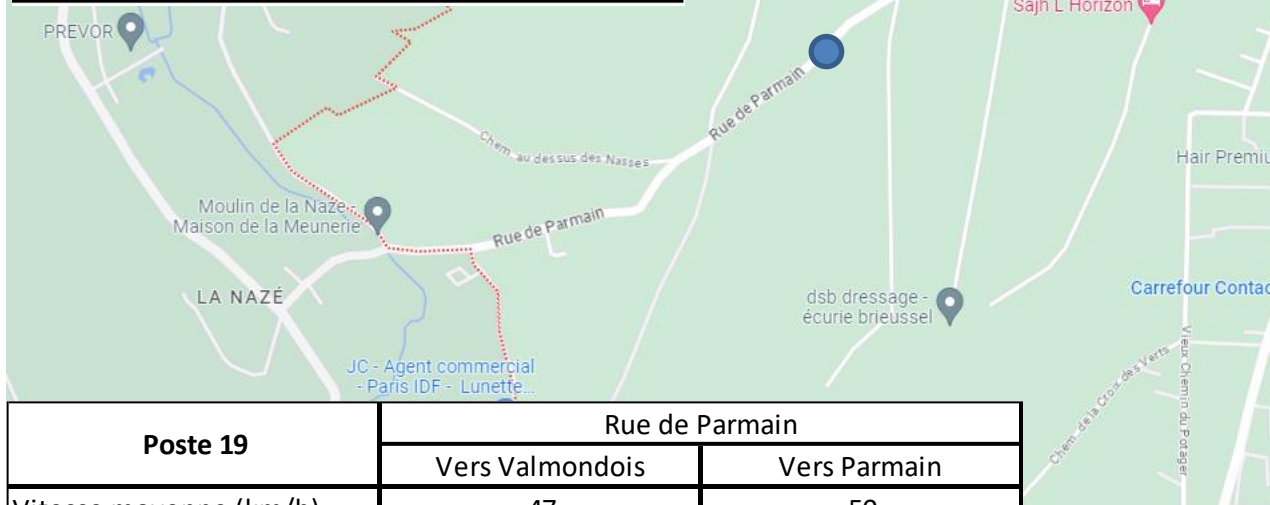
	Actuel		Etat projeté	
	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du Soir	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du Soir
	Réserve capacité	Réserve capacité	Réserve capacité	Réserve capacité
Rue Blanchet Sud - TàD	26%	40%	46%	64%
Rue Blanchet Sud- Direct	74%	53%	48%	21%
Pont du Moulin - Direct	29%	16%	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).

4. Les problématiques locales

A/ La rue de Parmain

Poste 19	Rue de Parmain			
	Vers Valmondois		Vers Parmain	
	TV	PL	TV	PL
TMJO	240	0	251	1
Trafic HPM (TV)	14		20	
Trafic HPS (TV)	23		19	



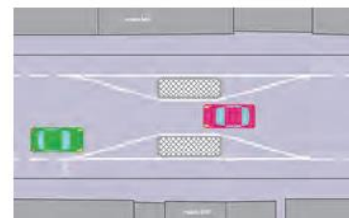
Poste 19	Rue de Parmain	
	Vers Valmondois	Vers Parmain
Vitesse moyenne (km/h)	47	50
Vitesse réglementée (km/h)	30	30
% infraction	95%	97%



- Le sens unique 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

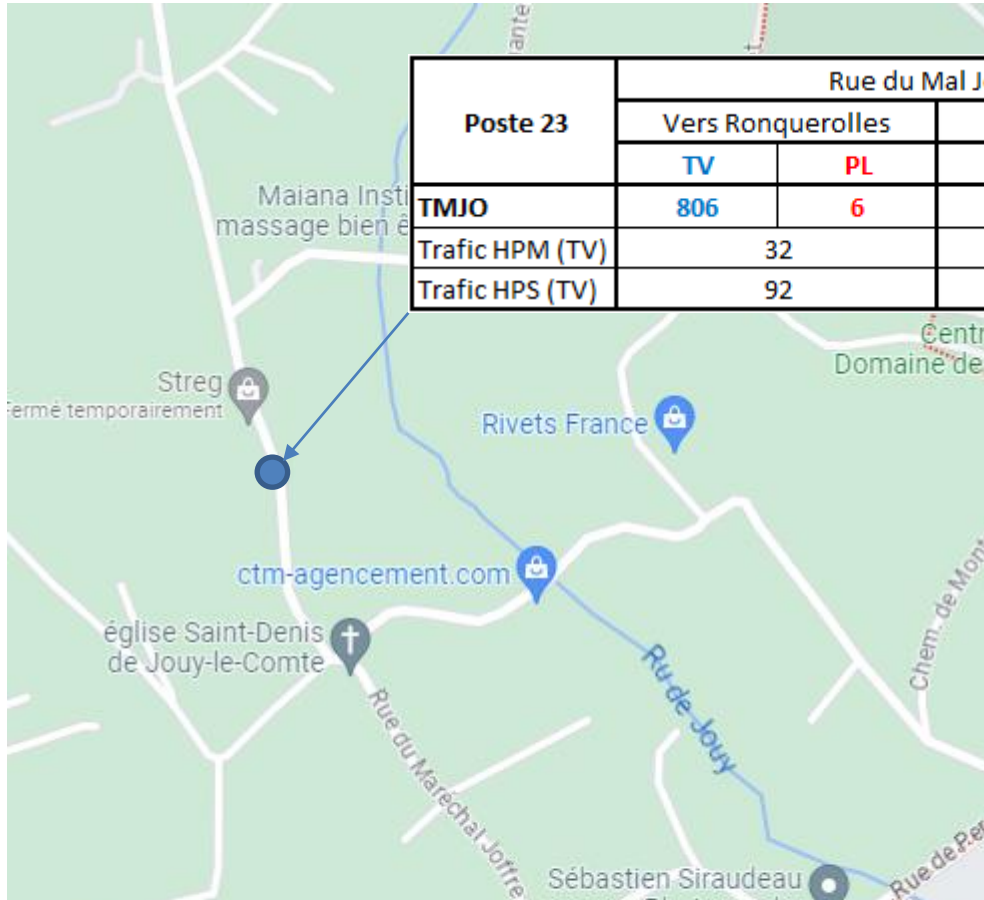
- Pour la section en forêt nous préconisons l'aménagement de 2 écluses simples avec rétrécissement axial sur les sections les plus rectilignes pour forcer le ralentissement du véhicule même si il n'y a pas de trafic qui arrive en face (faible volume de trafic).

écluse simple avec rétrécissement axial



4. Les problématiques locales

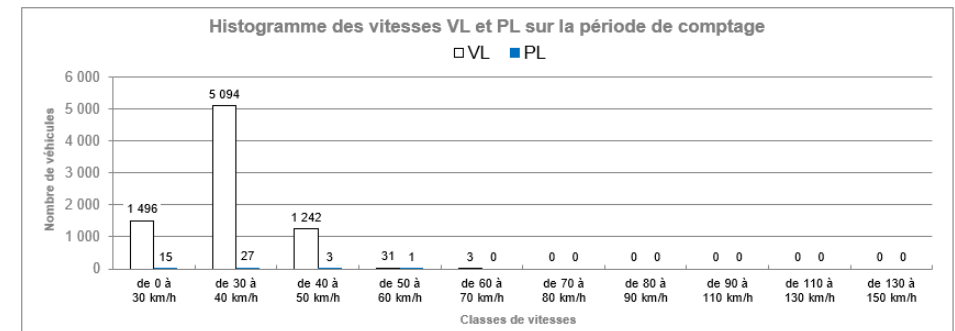
A/ La Rue du Mal Joffre



Poste 23	Rue du Mal Joffre			
	Vers Ronquerolles		Vers Centre-ville	
	TV	PL	TV	PL
TMJO	806	6	815	15
Trafic HPM (TV)	32		123	
Trafic HPS (TV)	92		57	

- le trafic journalier est faible avec environ 1.600 véh./jr
- Les vitesses ne sont pas respectées : entre 80 et 90% d'infraction selon le sens de circulation. Les vitesses de la majorité des usagers se situent entre 30 et 40 km/h

Poste 23	Rue du Mal Joffre	
	Vers Ronquerolles	Vers Centre-ville
Vitesse moyenne (km/h)	33	38
Vitesse réglementée (km/h)	30	30
% infraction	81%	90%



4. Synthèse



INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

WWW.CDVIA.FR